

# Mar



Nº 469  
Marzo 2008

¿Por qué se  
hunden los  
pesqueros?

**EL PSOE  
ganó las  
elecciones**

Obtuvo 169 diputados frente  
a los 153 de los populares

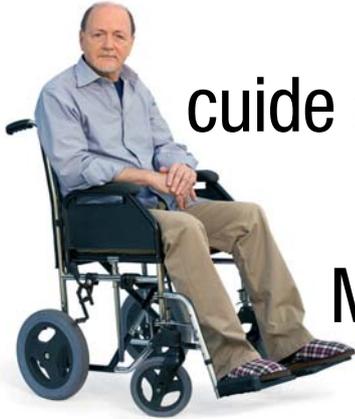
**España reclama  
cambios en el  
reparto de  
cuotas**



Alicia necesita que Mirta



cuide a su padre.



Mirta necesita que Carmen



recoja a su hijo en el colegio.



Amadou, el novio de Carmen,



necesita trabajo. Y, mira por dónde,

Alicia necesita un cocinero.



**Con la integración de los inmigrantes  
todos ganamos**

Ganamos en crecimiento económico, en calidad de vida, en diversidad cultural.



**Todos diferentes. Todos necesarios.**



MINISTERIO  
DE TRABAJO  
Y ASUNTOS SOCIALES

[www.mtas.es](http://www.mtas.es)

Las últimas semanas y previsiblemente también las próximas, han estado y van a seguir bajo la influencia de las elecciones generales celebradas el pasado nueve de marzo que marcarán el desarrollo de una nueva legislatura. Al final, como apuntaban la mayor parte de las encuestas, se produjo la victoria de los socialistas. Las urnas han venido a decir la última palabra en un clima de normalidad democrática, sólo roto por el asesinato por varios disparos en la cabeza y por la espalda, del ex concejal socialista de Mondragón Isaías Carrasco, dos días antes de las votaciones, por la banda terrorista ETA.

Aunque con la excepción de Izquierda Unida y los nacionalistas más radicales de Ezquerria, casi todas las formaciones políticas han encontrado razones para estar satisfechos con los resultados electorales, la realidad es que en

las elecciones el claro triunfador ha sido el PSOE con una considerable mayoría en el número de diputados en el Congreso, aunque insuficiente para gobernar en solitario. Traducido en mensajes, ello viene a suponer un fuerte respaldo a una política de cuatro años basada en seguir apostando por la no crispación, en la conciliación, en el desarrollo de las libertades individuales, que no se pueden desligar de la capacidad adquisitiva y de las rentas, en el diálogo y la concertación y en un fuerte impulso a las actuaciones solidarias con los menos favorecidos con políticas como las de igualdad, de violencia de género o de medidas de apoyo a la dependencia.

En unos casos se trata de iniciativas ya avanzadas. En otros,

programas aprobados más tarde y que apenas si se han puesto en marcha. En todo caso, medidas planteadas desde la convicción de que se trata de actuaciones necesarias. Los votos del nueve de marzo se deberían interpretar desde el gobierno como un respaldo,

un impulso para que esas disposiciones consigan en los próximos cuatro años velocidad de crucero y que

se puedan iniciar otras en la misma dirección.

En este número de Mar, se ofrece una amplia información sobre una cuestión polémica, tanto entre los trabajadores y gentes en general ligados al mar, como en medios de las diferentes Administraciones. La seguridad en los barcos de pesca, especialmente en la bajura, ha abierto el debate a raíz de una serie de siniestros de barcos que se fueron a pique por golpes de mar cuando se trataba, al menos sobre el papel, de embarcaciones modernas bien equipadas para operar en los caladeros donde lo hacen habitualmente. Traemos la opinión de los expertos, pero también a quienes se hallan directamente ligados a ese trabajo en la mar. Una cuestión para la reflexión y, sobre todo, para que todas las partes implicadas tomen conciencia de la importancia de la seguridad en la mar ante unos siniestros que hace una o dos décadas, con embarcaciones envejecidas eran casi algo normal, pero que en la actualidad, con barcos modernos, son motivo de sorpresa. ■

## El mandato de las urnas



## EL MAR EN BANDEJA DE PLATA

**Autora:** Manuel Maestro **Edita:** Noray y Fundación Letras del Mar

**E**n el refranero castellano, ponérselo en bandeja a alguien es ofrecerle la posibilidad de conseguir algo a su alcance y, si se lo pones en “bandeja de plata”, es como dárselo hecho. Manuel Maestro con su libro “El mar en bandeja de plata” lo que trata es eso precisamente, poner el mar a todos aquellos que lo añoran en la distancia o no pueden disfrutar de él, las herramientas de que dispone la cultura marítima para acercárselo. Herramientas como la literatura, la música, el cine o los objetos marinos. En definitiva, una aproximación al mar a través del arte.

Su autor, Manuel Maestro, es periodista y escritor, con una veintena de libros y cientos de artículos a sus espaldas. En la actualidad, su actividad se ha volcado hacia el mecenazgo y la divulgación del entorno literario y artístico que rodea al mar. Esta actividad, que ha centrado sus aficiones a lo largo de su vida, la desarrolla a través de la presidencia de la Fundación Letras del Mar y de sus trabajos publicados en prensa.

“El mar en bandeja de plata”, editado en co-

edición por la Fundación Letras del Mar y la editorial Noray, tiene 320 páginas y está impreso en blanco y negro con parte de sus ilustraciones en color. Puede adquirirse en librerías o a través de la página web de la propia editorial, [www.noray.es](http://www.noray.es), al precio de 25 euros. ■



Editor:



# e n este número

Nº 469 - MARZO 2008

## Directora general:

Pilar López-Rioboo Ansorena.

## Director:

Vidal Maté.

## Redacción:

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Ana Díaz, Jesús Salamanca y Ana Munguía.

## Fotos:

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo.

## Secretaría de redacción:

Concha Serrano.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07 y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

Imprime: GRAFFOFFSET, S.L.

C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind. Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-08-001-9

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



# 6

**EL PSOE GANÓ LAS ELECCIONES.** El PSOE obtuvo el 43,64% de los votos, obtuvo 169 escaños y ganó las elecciones generales.



# 10

**EL HUNDIMIENTO DE LOS BARCOS PESQUEROS.** Informe sobre las razones del hundimiento de los barcos de pesca en el sector de bajura.



# 54

**ASTILLEROS, TIEMPO DE BONANZA.** Los astilleros españoles con la cartera de pedidos a tope.

- 6 El PSOE ganó las elecciones
- 10 Los hundimientos de pesqueros
- 28 España plantea otra política de cuotas
- 32 La apuesta de la acuicultura
- 36 Entrevista presidente de las Cofradías
- 40 La SER premia la "Esperanza del Mar"
- 42 Ayudas asistenciales del ISM
- 44 Desarrollo Ley de Dependencia
- 46 Permisos de paternidad
- 48 Centenario de la Seguridad Social
- 50 Bonus/malus por accidentes laborales
- 52 Los afiliados extranjeros
- 54 Astilleros recuperan pedidos
- 60 Estabilizado el consumo de pescado
- 64 Sonar para ver el fondo del mar
- 68 De costa a costa. Mujeres en la Albufera
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves



# EL PSOE **GANÓ** las elecciones

*El Partido Socialista Obrero Español, PSOE, con 169 diputados, fue el claro ganador de las elecciones generales celebradas el pasado nueve de marzo. Con este resultado, los socialistas se hallan a siete diputados de la mayoría absoluta, pero les va a permitir la posibilidad de gobernar con menos dependencias de otras formaciones políticas que en la legislatura anterior. El Partido Popular obtuvo 153 escaños. Tanto el PSOE como el PP aumentan en cinco el número de diputados, lo que supone un reforzamiento del bipartidismo. En la parte contraria, se mantienen en líneas generales los nacionalistas moderados y bajan los radicales. Izquierda Unida ha sufrido igualmente una fuerte caída, lo que le supone la pérdida de grupo parlamentario.*

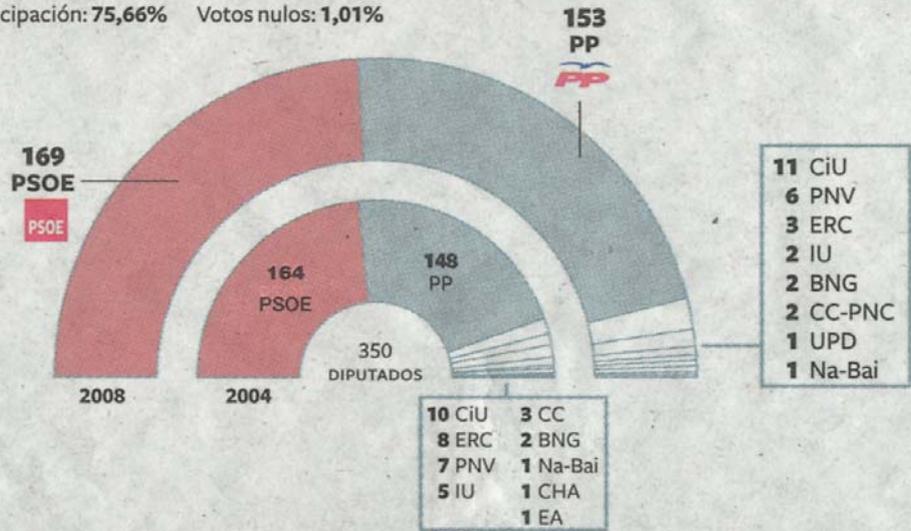
*Como novedad, la más destacable es la presencia con un diputado del partido Unión Progreso y Democracia encabezado por la ex socialista Rosa Díez.*

El presidente en funciones del gobierno y próximo presidente José Luis Rodríguez Zapatero, en una primera valoración cuando se hicieron públicos los resultados de las elecciones, señaló que la mayoría lograda por el PSOE, supone el rechazo por parte de los ciudadanos de la estrategia política basada en la crispación y la deslealtad y el apoyo a una campaña que se había basado en la defensa de los valores constitucionales y de la convivencia. “Gobernaré este nuevo tiempo, señaló el dirigente socialista, con el diálogo social y con

## RESULTADO DE LAS ELECCIONES LEGISLATIVAS

### COMPOSICIÓN DEL CONGRESO

Escrutado: 99,99%    Votos blancos: 1,56%  
Participación: 75,66%    Votos nulos: 1,01%



	2008			2004		
	Escaños	Votos	%	Escaños	Votos	%
PSOE	169	11.064.524	43,64 ↑	164	11.026.163	42,59
PP	153	10.169.973	40,11 ↑	148	9.763.144	37,71
CiU	11	774.317	3,05 ↑	10	835.471	3,23
PNV	6	303.246	1,20 ↓	7	420.980	1,63
ERC	3	296.473	1,17 ↓	8	652.196	2,52
IU	2	963.040	3,80 ↓	5	1.284.081	4,96
BNG	2	209.042	0,82 ↑	2	208.688	0,81
CC-PNC	2	164.255	0,65 ↓	3	235.221	0,91
UPD	1	303.535	1,20	—	—	—
Na-Bai	1	62.073	0,24	1	61.045	0,24
EA		50.121	0,20 ↓	1	80.905	0,31
Chunta A.		37.995	0,15 ↓	1	94.252	0,36

Fuente: Ministerio del Interior.

diálogo político y no ahorraré esfuerzos para lograr siempre el apoyo social y político más amplio para asegurar la colaboración entre todas las Administraciones”.

En su primera intervención ante los militantes socialistas, Rodríguez Zapatero tuvo palabras de recuerdo para las últimas personas asesinadas por la banda terrorista ETA, entre quienes se halla el ex concejal socialista Isaías Carrasco, asesinado de varios disparos en la cabeza por la espalda en Mondragón dos días antes de las elecciones. “Hoy más que nunca, señaló, creo en una España unida y diversa, una España que vive en libertad y que convive con tolerancia”. El dirigente socialista se comprometió a gobernar para todos, pero pensando sobre todo en los que menos tienen. “Quiero abrir una etapa que huya de la confrontación y busque el acuerdo en los asuntos de Estado. Lo hemos hecho bien. Lo seguiremos haciendo. Y corregiremos errores, si nos equivocamos. Gobernaré para todos pero pensando antes que nadie en los que no tienen de todo”. Y ante la multitud socialista, en su mayor parte jóvenes, recordó lo que había dicho en el mismo lugar cuatro años atrás. “Hace cuatro años me dijisteis aquí mismo que no os fallara. No lo he olvidado un solo día y me he esforzado por estar a la altura de vuestras exigencias. He sentido vuestro apoyo en esta legislatura en todo momento, hemos trabajado duro, pero ha merecido la pena”.

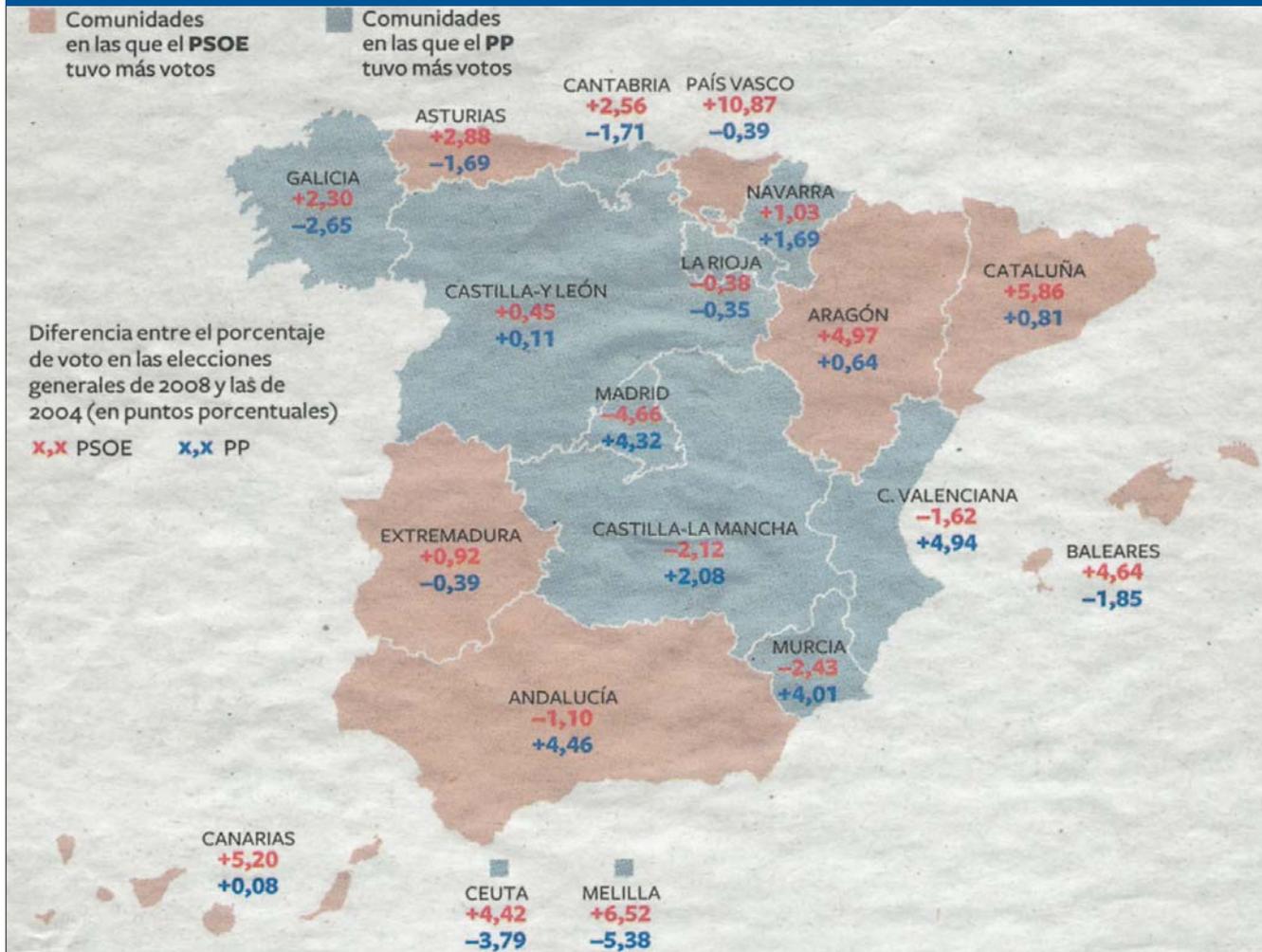
El líder de la oposición Mariano Rajoy felicitó por su triunfo a Rodríguez Zapatero y a la vez se felicitó de los excelentes resultados logrados por los populares que lograron el mayor incremento en el número de votos.

**Los socialistas lograron 169 diputados frente a los 153 de los populares**

### PARTICIPACIÓN

En relación con las elecciones generales, un primer punto a analizar es el nivel de participación. No ha sido la más elevada de las diez confrontaciones electorales que se han celebrado desde la instauración de la democracia tras la muerte de Franco. Se esperaba que fuera elevada. Frente a algunas voces desde la oposición, desde las filas socialistas se hicieron reiteradas llamadas a la participación, sobre todo a raíz del asesinato a manos de ETA, dos días antes de la votación del ex concejal socialista Isaías Carrasco. Ello se tradujo en una participación del 75,4%, solo unas décimas por debajo de las cifras de las anteriores elecciones generales. La participación más baja correspondió a Guipúzcoa, donde no llegó al 60%, un porcentaje sin embargo elevado

## DIFERENCIA DE PUNTOS DEL PSOE Y PP RESPECTO A LAS ELECCIONES DE 2004



que se produjo tras la llamada a la abstención de los grupos radicales nacionalistas.

### SE REFUERZA EL BIPARTIDISMO

Una de las consecuencias directas más inmediatas de las últimas elecciones generales ha sido el reforzamiento del bipartidismo de las dos siglas estatales, PSOE y PP, mientras se mantienen en líneas generales los nacionalistas moderados y caen los nacionalistas más radicales.

Los socialistas pasan del 42,59 de los votos en las elecciones de 2004 al 43,64 de los votos en las últimas elecciones, una cifra récord se votantes que se sitúa en 11.064.524 personas. Ello supone pasar de 164 a 169 diputados, una cifra que al final fue recibida con satisfacción desde las filas socialista cuando en algunos momentos del escrutinio llegaron a contar con 175 escaños.

El Partido Popular pasó de 148 a 153 escaños con el 40,11% de los votos frente a los 37,71% de las elecciones anteriores. Ello supuso pasar de 9.763.144 votos a 10.169.973.

**Los resultados suponen un reforzamiento del bipartidismo, ya que socialistas y populares suman 322 de los 350 escaños del Congreso de los Diputados**

Ambas formaciones suman nada menos de 322 escaños sobre un total de 350 diputados lo que supone un claro reforzamiento del bipartidismo frente a otras fuerzas minoritarias que han perdido escaños o se han quedado fuera. Por primera vez en los comicios electorales, en todas las provincias han ganado los socialistas o los populares.

Junto a las dos grandes fuerzas de ámbito estatal, cabe señalar el hundimiento de Izquierda Unida que pasa de cinco a solamente dos escaños con una caída en votos de 1.284.081 a solamente 963.040. La actual normativa electoral supone una clara penalización para los partidos estatales frente a los nacionalistas, razón por la cual, el coordinador de la organización, poco antes de presentar su dimisión, hizo un llamamiento para modificar la normativa.

En el campo del nacionalismo cabe destacar en primer lugar el papel de Convergencia i Unió que, no solamente se mantiene sino que aumenta en un diputado pasando de 10 a 11 escaños, aunque su número de votos bajó de



835.471 a 774.317. En principio, con ese número de escaños, se perfila como uno de los posibles partidos a pactar con los socialistas. Por el contrario, en Cataluña se ha producido el hundimiento de los nacionalistas más radicales de Ezquerria que pasan de ocho a solamente tres diputados con caída de votantes a menos de la mitad.

En el resto de las formaciones nacionalistas, se mantiene con dos diputados el Bloque Nacionalista Gallego, Coalición Canaria baja de tres a dos escaños, Navarra Bai se mantiene con un diputado, mientras Eusko Alkartasuna y la Chunta Aragonesista pierden su único escaño.

Finalmente, otra de las notas a destacar de las últimas elecciones generales fue la irrupción en escena con un escaño de la ex dirigente socialista Rosa Díez a través del Partido Unión, Progreso y Democracia con más de 303.000 votos.

En lo que afecta al Senado, los populares han revalidado la mayoría relativa con 101 escaños frente a los 102 de las elecciones anteriores, mientras los socialistas pasan de 81 a 89 escaños sobre un total de 208 senadores.

**Se ha producido un retroceso de los nacionalismos con la excepción de CiU y del BNG**

**Izquierda Unida se hundió y no podrá formar grupo parlamentario**

Los partidos del gobierno catalán logran conjuntamente repetir sus 12 escaños, mientras CiU pasa de cuatro a dos y el PNV de seis a otros dos.

En una radiografía de las diferentes comunidades autónomas, un primer dato a destacar es el granero más importante de votos que tiene el PP se halla fundamentalmente en las comunidades autónomas de Madrid, Murcia o la Comunidad Valenciana, seguidas de otras igualmente históricas con un fuerte voto conservador como Castilla y León y Galicia, Los populares mejoraron posiciones en Castilla-La Mancha donde no tuvo el éxito esperado el efecto de José Bono al volver a la política activa.

En el caso de los socialistas, los mejores resultados se han vuelto a lograr en Cataluña donde se ha producido un crecimiento y en Andalucía a pesar de dos escaños. Un dato positivo ha sido el triunfo de los socialistas en el País Vasco frente a los nacionalistas, mientras logran avances en otras comunidades autónomas como Galicia, Asturias, Canarias o Aragón y se estancan en unos niveles elevado en Extremadura. ■



# Los HUNDIMIENTOS de pesqueros en el mar

**E**l sector marítimo pesquero ha sido escenario en los últimos años de una serie de hundimientos de barcos en la pesca de bajura con un total de casi medio centenar de víctimas. Entre los más importantes por el número de muertos o desaparecidos se podrían destacar cinco. En Galicia naufragaba en 2004 el barco "O Bahía", en la Costa da Morte con el fallecimiento de 10 marineros y ese mismo año se hundía por un golpe de mar el "Nuevo Pilín" con base en Santoña con otros cinco muertos. Un año más tarde, frente a las costas de Lugo se hundía el pesquero "Siempre Casina" con ocho marineros fallecidos. En 2007, en la zona de Estrecho se hundía el "Pepita Aurora" con

otros ocho marineros fallecidos y finalmente este año morían otros cinco marineros en el hundimiento del barco "Cordero" nuevamente en las cosas gallegas.

Común denominador de los cinco siniestros es que se trataba de barcos de reciente construcción, modernos y, sobre el papel, con capacidad suficiente para desarrollar su actividad en la pesca de bajura.

Según las informaciones del momento sobre las causas de estos siniestros, los mismos se produjeron por las malas condiciones climatológicas, golpes de mar. Sin embargo, en el sector de la pesca se ha abierto un debate sobre la posibilidad de que existan otras causas que van desde la decisión

de los armadores de salir a faenar a pesar de las malas condiciones climatológicas consecuencia del sistema de remuneración que existe en la pesca de bajura, hasta la existencia de modificaciones ilegales en la estructura de los propios barcos que provocan la inseguridad de los mismos, pasando por la mala colocación de los artes de pesca o la carga en la embarcación.

Se trata de una situación donde están implicadas las diferentes Administraciones, los armadores y los astilleros.

La revista Mar quiere contribuir a este debate con la mirada puesta en que se cumplan las medidas legales y de seguridad para poner fin este tipo de accidentes.



## Plan de Fomento para MEJORAR LA SEGURIDAD

*Avanza la tecnología, mejoran los medios, se invierte cada vez más en campañas de sensibilización pero el mar, ajeno a esta realidad, sigue cobrándose vidas y registrando índices de siniestralidad alarmantes. ¿Son imprudencias, poca responsabilidad, búsqueda descarnada de rentabilidad, o es falta de información o de formación en materia de seguridad de los pescadores? No está claro, pero hay algo que sigue fallando. Prueba de ello es que en Galicia, en lo que llevamos de año, han muerto más marineros faenando que en todo 2007.*

La pesca de bajura, quizás por sus peculiares características, es la práctica pesquera que más preocupa por su elevada tasa de accidentes. Se calcula que la flota de bajura española está compuesta por unos 14.000 barcos, con cerca de 40.000 trabajadores.

Estos datos los conoce bien la inspección de la Dirección General de la Marina Mercante, servicio encargado de la vigilancia y control de



los barcos. Sus inspectores realizan visitas constantes a las embarcaciones, tanto en puerto como en el mar, por lo que están en contacto permanente con la realidad del sector.

Junto a las 17.000 inspecciones programadas realizadas en 2007, en las que se ha verificado si los buques cumplen o no con la normativa, se ha iniciado una campaña de inspecciones no programadas que, jugando con el factor sorpresa, pretende analizar el estado real de los barcos mientras están operando.

### ACTUACIÓN COORDINADA DE TRES MINISTERIOS

Para minimizar los accidentes a bordo los Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales, Fomento y Agricultura, Pesca y Alimentación han puesto en marcha una serie de actuaciones con el objetivo de mejorar la seguridad de los buques pesqueros (BOE 8 de junio de 2005).

Entre las medidas que contiene este acuerdo hay que destacar, desde el punto de vista formativo y de difusión, el lanzamiento de la campaña "Amárrate a la vida", que ha recorrido todas las provincias y la celebración de conferencias a cargo de los Capitanes Marítimos en las Cofradías de Pescadores.

Por otra parte, se ha apoyado con subvenciones, tanto para los pescadores como a los barcos, la adquisición de equipos de seguridad fundamentales para la rapidez del rescate y la localización de naufragos.

Se trata fundamentalmente de dotar de radiobalizas equipadas con GPS a todos los barcos de pesca y, por otra parte, de proporcionar a los tripulantes de medios personales de seguridad,

como son los chalecos de trabajo equipados con radiobaliza "hombre al agua". En este plan se ha invertido 13 millones de euros a distribuir entre los ejercicios 2006, 2007 y 2008. El pasado 25 de febrero, el Boletín Oficial del Estado publicó las ayudas para el presente año, fijando el plazo de solicitud hasta el 31 de mayo.

Tan sólo las radiobalizas COSPAS-SARSAT, conectadas por satélite, han permitido la localización y el salvamento de más de 20.000 personas desde su puesta en funcionamiento en 1982.

Conocer y seguir los protocolos de actuación en caso de sufrir un percance, mejora la respuesta y, en algunos casos, puede ser de vital importancia. Aunque sea obligatorio, parece que no siempre se mantiene sintonizado en canal 16 VHF, lo que deja fuera de combate los sistemas de emergencia de primera mano, entre ellos el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima vinculado directamente a esta emisora.

Cuadro 1

### INSPECCIONES CONJUNTAS

Comunidad	Nº de buques
Andalucía	139
Asturias	10
Baleares	8
Canarias	11
Cantabria	10
Cataluña	59
Euskadi	12
Galicia	67
Murcia	14
Valencia	94
<b>TOTAL</b>	<b>424</b>

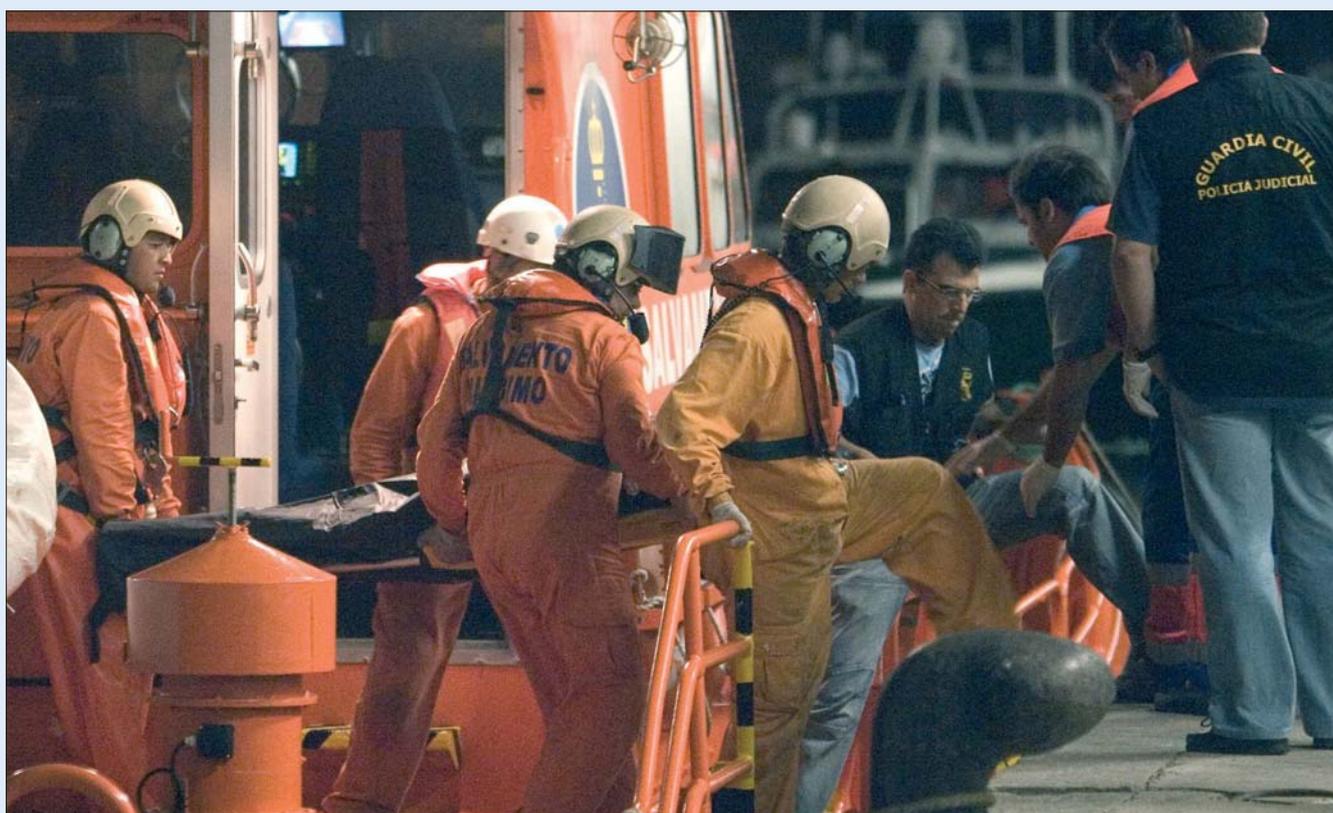
Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento

Cuadro 2

### INSPECCIONES ALEATORIAS

Comunidad	Nº de buques
Andalucía	152
Canarias	14
Cataluña	31
Ceuta	4
Euskadi	27
Galicia	32
Valencia	77
<b>TOTAL</b>	<b>337</b>

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento



Además, profesionales técnicos de los tres Departamentos, han realizado 424 inspecciones conjuntas por toda la geografía nacional. Estos controles han tenido lugar tanto en puerto, como en la salida o entrada al mismo y en la mar. (Ver cuadro 1)

Las principales deficiencias detectadas son las relacionadas con la escasa preparación de la tripulación y el efecto, en situaciones de emergencia, de la falta de control de los pesos, así como los aspectos relacionados con la estabilidad.

Por otra parte, la Dirección General de la Marina Mercante ha realizado una campaña de inspecciones aleatorias entre barcos elegidos al azar (Ver cuadro 2). A través de esta iniciativa se han revisado 337 embarcaciones y se ha detectado, al igual que en otras inspecciones, que existe una falta importante de sensibilidad en relación con la seguridad de los buques. Otro de los fallos más comunes es el desconocimiento que, en un porcentaje importante, se tiene del libro de estabilidad del buque.

### **INSPECCIONES SELECTIVAS**

Junto a las inspecciones conjuntas y aleatorias, la Dirección General de la Marina Mercante ha iniciado una intensa campaña de inspecciones selectivas en función del tipo de buque, su edad, o el astillero que les ha construido.

## **Según la Dirección General de la Marina Mercante, la plantilla de inspectores se ha duplicado en los últimos cuatro años**

En estos controles se ha comprobado: el peso en rosca de los buques tomando como base las marcas de calado, el libro de estabilidad y descontando pesos ajenos; las condiciones de carga de los libros de estabilidad; el estado de mantenimiento de medios de cierre; el pesado o estimación del peso de las artes de pesca y pertrechos o la forma de estiba de las capturas se lleva a cabo de acuerdo con el libro de estabilidad.

Entre las conclusiones que se han extraído de esta campaña está la constatación de que en muchos casos existe una variación en los pesos en cubierta (en especial las artes de pesca) del 50% al 100% cuando el barco sale a faena. Además, se ha comprobado que los patrones son de la opinión de que cuanto más cale el barco es mejor para su seguridad. Así suelen lastrar los piques de proa de agua dulce que además usan para consumo (se considera que el pique es espacio exento en el arqueo) y utilizan los tanques propios de agua para llevar combustible.

En algunas ocasiones es impracticable sondear los tanques, por lo que se carga el barco de modo muy tentativo y, además, es común también encontrar las marcas de calado borradas.

Estas circunstancias conllevan, en opinión de la Dirección General de la Marina Mercante, que las condiciones de francobordo no se cumplan,



que se vea afectada negativamente la estabilidad de formas o que se dé una posible variación de la altura del centro de gravedad.

Igualmente, se ha observado una falta de desagüe del agua embarcada en cubierta debido a la obstrucción que las artes y las capturas producen en las portas de desagüe y ausencia de estanqueidad en los medios de cierre.

Según Alfredo de la Torre, subdirector general de Calidad y Normalización de Buques y Equipos de Marina Mercante, estas inspecciones *no se realizan con el ánimo de pillar a nadie, sino para comprobar que el barco está cumpliendo de forma operativa con los criterios de seguridad.*

A todas estas circunstancias hay que añadir las modificaciones que al margen de la legalidad –tanto de la estructura como en el equipamiento–, llevan a cabo en sus embarcaciones algunos armadores. Concretamente, se estima que las condiciones técnicas de unas 2.000 embarcaciones a la salida del astillero no se corresponden con la realidad del barco, al haberse introducido variaciones para hacer más rentable la actividad de la pesca.

La Administración establece que el armador tiene la obligación de comunicar a Marina Mercante el proyecto con las modificaciones que pretende realizar. Así, será este departamento el que tenga la última palabra en cuanto a la idoneidad de la reforma por lo que autorizará, o no, su realización. Un trámite que, como vemos, no se cumple en un porcentaje demasiado alto de casos.

La concienciación de las tripulaciones en materia de seguridad sigue siendo una asignatura

## **Unas 2.000 embarcaciones han variado sus condiciones técnicas respecto a las que recogen sus cuadernos oficiales de estabilidad**

pendiente para evitar los accidentes en la pesca. La temeridad de algunos pescadores españoles parece ser conocida fuera de nuestras fronteras. Hay situaciones de la mar, que exigen que el buque pesquero, en vez de estar faenando, se coloque a la capa.

También las características de este oficio, en muchos casos transmitido de padres a hijos, está dando por sentadas actitudes que no siempre resultan seguras. Por ello, la realización de simulacros puede ayudar a verificar qué parte de la tradición puede ser mejorada para incrementar la seguridad.

El sistema de cobro a la parte que, en algunas ocasiones, empuja a los marineros a correr riesgos innecesarios tampoco contribuye a mejorar la situación

### **PLANTILLA DE INSPECTORES**

Según los últimos datos ofrecidos por la Dirección General de la Marina Mercante, en los últimos cuatro años se ha duplicado el número de inspectores, pasando de 110 a 220, en 2008. Pero, en algunos sectores, esta plantilla se considera insuficiente.

Entre otras medidas, Alfredo de la Torre ha comentado a esta revista que desde el Ministerio de Fomento se está realizando en los últimos años un extraordinario esfuerzo en materia de Recursos Humanos, tanto *cuantitativo como cualitativo*, que contempla *seguir formando para estar encima del problema*. Prueba de ello es la mejora de las plantillas dedicadas a la inspección en la Administración Periférica.

De la Torre ha comentado a esta revista, la próxima implantación de un sistema de calidad en la inspección, que mediante la utilización de “guías de inspección”, redunde en una mejora del procedimiento.

Para facilitar y hacer más efectivo el trabajo de los inspectores, se está desarrollando una experiencia piloto que consiste en fotografiar los buques pesqueros, tanto en muelle como a la salida y regreso a puerto, con el fin de verificar aspectos relacionados con el francobordo y la estabilidad del buque para su posterior comprobación por la inspección. *Es importante que los inspectores tengan una información lo más completa posible, tanto de las características técnicas del barco como sobre su historia*, afirma De la Torre.

A estos medios hay que añadir la adquisición de equipos láser para medir la forma del barco y la puesta en marcha de una Oficina Técnica en Madrid, que actuará como apoyo a las Capitanías Marítimas. ■

**A. MUNGUÍA**



# INSPECCIÓN, asignatura pendiente de la seguridad a bordo

*La muerte en el mar, aunque es una tragedia para la familia o familias afectadas y para la localidad, sigue siendo percibida como normal por la comunidad pesquera; como el tributo que la gente del mar está obligada a pagar. Este tributo se ha elevado hasta diecisiete víctimas en aguas gallegas durante los dos primeros meses del año 2008. El aumento del número de víctimas debidas a caídas al mar de tripulantes faenando o a hundimientos de embarcaciones parece inevitable. Esta sensación de inevitabilidad es paradójica si se piensa en los avances tecnológicos disponibles en la actualidad; especialmente los medios técnicos de que disponen los buques pesqueros que, por una o otra causa, se siguen hundiendo. Valga como ejemplo el caso reciente del 'Cordero', un arrastrero moderno de*

*entorno a 28 metros de eslora, que se hundió a veinte millas de la costa dejando el trágico balance de un marinero muerto y cuatro desaparecidos, el naufragio del 'Nuevo Pepita Aurora' hundido en Barbate, Cádiz, el año pasado, o el 'O Bahía' un cerquero, construido por el mismo astillero, en cuyo naufragio murieron diez marineros. ¿Cuál es el problema? Y, sobre todo, ¿qué hacer para acabar con estas tragedias? Las partes implicadas en el problema son tres: administración, armadores y los técnicos y astilleros que diseñan y construyen los barcos. Las asociaciones de técnicos pesqueros y los sindicatos, que representan a la parte social, piden más inspecciones para poner fin a una tragedia que siempre afectan a los más débiles: los tripulantes.*



Una de las partes implicadas en el problema de la seguridad es la Administración que, a través de las capitanías marítimas, inspecciona y da permiso para que el buque faene o, por el contrario, expedientarlo manteniéndolo atracado. El barco está sujeto a una regulación estricta debido a su peculiaridad de ser, por un lado, lugar de trabajo y, de otro, un centro laboral que lleva a cabo su actividad en un medio hostil. Por estas circunstancias existen reglamentaciones específicas para cada tipo de buques pesqueros. Para llevar a cabo la labor de inspección la Dirección General de Marina Mercante cuenta con cerca de 200 inspectores repartidos por las distintas capitanías marítimas.

Otra de las partes implicadas en el problema de la siniestralidad son los astilleros y los técnicos que emplean ya que son éstos los que diseñan y construyen los barcos. De acuerdo con las distintas fuentes consultadas por esta revista, los proyectistas (ingenieros navales) están limitados desde el inicio al tener que ajustarse a las GT con las que cuenta el armador. No pudiendo variar las GT bajo cubierta principal. Esta situación, determinada por la administración, fuerza a los ingenieros a diseñar barcos con francobordos muy ajustados para aprovechar el

## **Desde Aetinape se pide que no se prime el interés económico por encima de la seguridad de los tripulantes**

espacio al máximo poniendo en riesgo la estabilidad de la nave. Otro aspecto que reduce la estabilidad del buque pesquero pequeño es el aumento de las GT sobre la cubierta principal que mejoran la habitabilidad de los tripulantes pero elevan el centro de gravedad haciéndolo más inseguro.

El tercer elemento implicado en el problema de la seguridad a bordo son los armadores, quienes también juegan un papel importante. Los expertos parecen coincidir en que existe un enorme desconocimiento tanto de los armadores como de los patrones sobre las características de estos buques que se especifican en el Cuaderno Oficial de Estabilidad. Este conocimiento deficiente del buque propicia la utilización de espacios indebidamente habilitados como depósitos de combustible que permiten aumentar la autonomía del barco para acceder a caladeros lejanos. El desconocimiento de las especificaciones técnicas también hace que se transporten los aparejos de reserva en cubierta excediendo el peso considerado en el proyecto y, por tanto, reduciendo en situaciones complicadas la estabilidad de la nave. A parte de estas prácticas, motivadas quizá por el desconocimiento de las características de estabilidad del buque, hay que añadir las modificaciones

conscientes que se llevan a cabo en el barco a lo largo de su vida. La suma de los pesos de estos cambios, aunque sean menores, puede modificar la estabilidad de la nave. Por otra parte, también están las modificaciones que se realizan sin la autorización de la administración que colocan al barco y a sus tripulantes en situación de alto riesgo. En la actualidad existen en los puertos de nuestro país entorno a 2.000 buques con reformas en su estructura que no han sido autorizadas. En este momento, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha abierto un plazo para que los armadores regulen y actualicen la inscripción de sus embarcaciones pesqueras. Según afirmaban representantes del sector pesquero en A Coruña hace escasas fechas estas irregularidades se llevan haciendo mucho tiempo ya que los inspectores las han pasado por alto. Estas modificaciones no autorizadas, que a veces se realizan por motivos operativos, reducen la estabilidad.

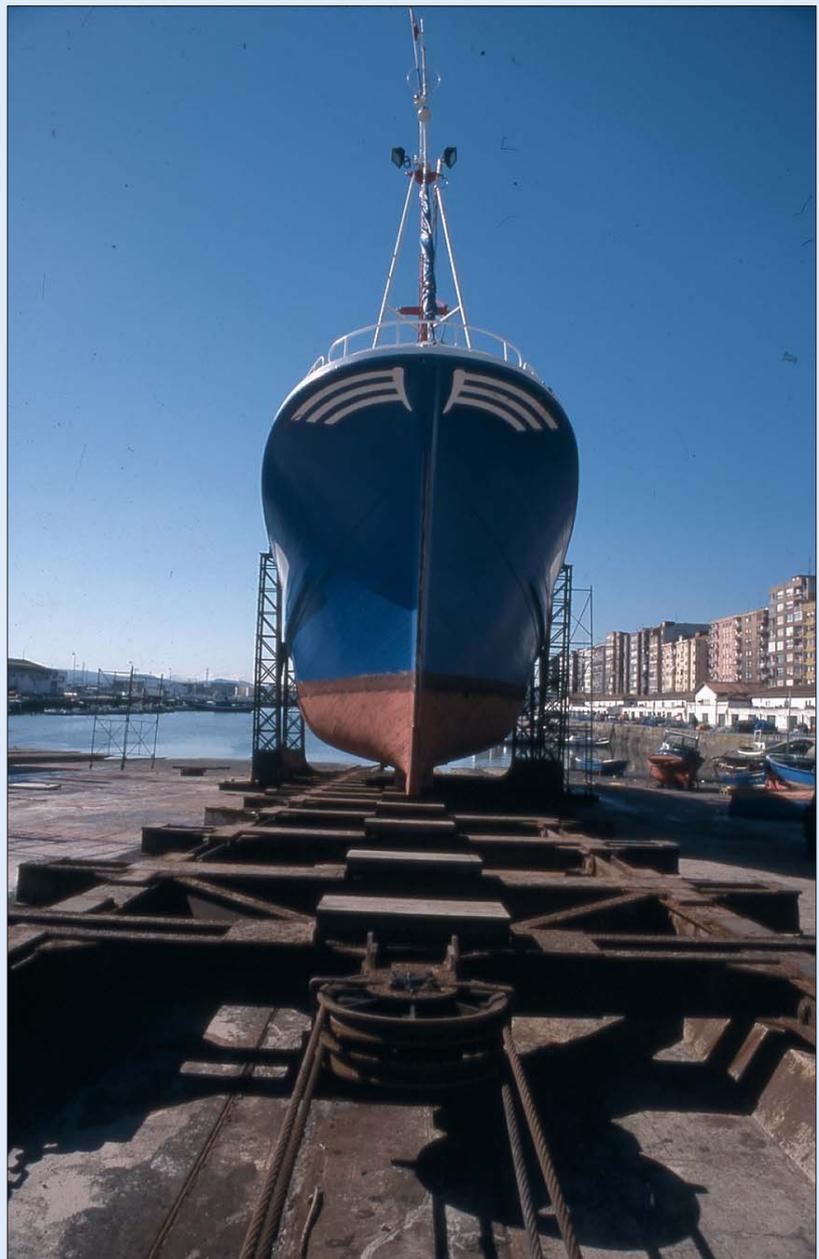
### **LAS CIFRAS DE MARINA MERCANTE**

Los datos que se desprende de la campaña de Inspecciones realizada por Marina Mercante sobre la situación de los barcos en el litoral nacional muestran que un 20% han sido reformados irregularmente (sin permiso de Marina Mercante); un 26% no llevaba a bordo el Cuaderno Oficial de Estabilidad (COE); un 16% de los buques inspeccionados no se corresponde con los planos y características descritas en el COE; cerca de la mitad de los patrones de pesca no están familiarizados con los criterios de estabilidad del buque ni comprenden con exactitud la información recogida en el COE; y finalmente, pero no menos preocupante, un 10% de las embarcaciones tienen las portas de desagüe estropeadas.

La Administración regulando e inspeccionando que se cumplan lo regulado; los armadores no reformando buques sin autorización y anteponiendo la seguridad a la ganancia cuando la climatología es adversa; y los astilleros y varaderos adecuando el diseño de los barcos a las necesidades reales de los pescadores, son las acciones necesarias para acabar con el problema.

### **LA OPINIÓN DEL SECTOR**

Desde la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros (Aetinape) se señala que estos accidentes se deben a múltiples factores. Entre éstos se apunta la insuficiencia del control y rigor necesario en las inspecciones; la autorización para salir a faenar en condiciones de tiempo adversas; y a las alteraciones que realizan algunos armadores en sus barcos.



En el ámbito de Marina Mercante, los titulados náuticos denuncian que la acumulación de irregularidades vienen de lejos. *Esta tolerancia o irresponsabilidad*, según José Manuel Muñiz, *lleva muchos años y, aunque el presente director de Seguridad Marítima, Francisco Suárez, es un profesional competente, va a ser difícil dar soluciones rápidas al problema. Y la fórmula es hacer inspecciones sorpresa.*

En lo concerniente a salir a faenar en condiciones climatológicas adversas, desde Aetinape se pide a las autoridades que determinen una norma, sin dejarlo a la voluntad de nadie, pues en un barco casi siempre conviven intereses económicos antitéticos (los del armador y los de la tripulación), que pueden determinar una



solución no siempre adecuada desde el punto de vista humano.

En relación con los últimos siniestros que se han producido, según Muñiz, se trata de un modelo de buque (cerqueros) que utilizan un sistema de pesca con mucho peso en la obra muerta lo que altera la estabilidad. Pero es difícil de sacar conclusiones ya que, como señala Muñiz, estos siniestros en la mar no son comparables a los accidentes de la carretera u otro tipo de accidentes, ya que el barco —el objeto físico a investigar— desaparece. Y, por tanto, se trabaja sobre hipótesis.

La solución para Aetinape pasa por buscar mecanismos que coarten a la parte económica de someter a sus intereses a la parte social. Como afirma Muñiz, que no se prime el interés económico por encima de la seguridad de los tripulantes. Y esto sólo se consigue mediante las inspecciones por sorpresa cuando el barco está faenando.

Por su parte Ramiro Otero, de Comisiones Marineras, hace responsable a la Administración en tres ámbitos: el normativo; el inspector; y el informativo. En el primero, al permitir que los barcos puedan ser despachados con seis meses de antelación y que no se investigue la forma en que salen los buques a la mar. En el segundo, al autorizar que los barcos salgan a faenar con tripulaciones mínimas —como el caso de *El Cordero*— que contaba con un sólo patrón quien no puede atender las necesidades de la pesca y la seguridad de la nave durante

**“Hay que crear un ámbito de discusión sobre las consecuencias de los accidentes en el mar donde estén todas las partes implicadas”  
(Ramiro Otero)**

señala Otero, en el puerto de Vigo, si hay dos inspectores, es imposible que puedan atender con celo a todos los barcos que se hacen al mar a cualquier hora del día; a las ocho de la mañana o a las cinco de la tarde. En lo concerniente a las tripulaciones contratadas en países asiáticos, el representante sindical manifiesta que proceden de un país en el que la pesca que realizan no tiene nada que ver con la pesca que realizamos nosotros y nada más bajar del avión se meten en un barco. ¿saben dónde se encuentra un extintor o el bote salvavidas en caso de accidente? Y se denuncia la opacidad en todo lo concerniente a la información obtenida durante la investigación de los siniestros. Las causas se tienen que conocer. ¿Qué pasó con *Siempre Casina*, *O Bahía* y con *El Cordero*? Todo apunta a que ha habido modificaciones, afirma Otero, pero no se sabe con certeza. Lo que si es cierto es que las pruebas de estabilidad se realizan en condiciones distintas a las que el barco se encuentra durante la faena de pesca. Además, continúa, en el caso de *El Cordero* la inspección de Trabajo no ha actuado. Y no sabemos quien ha hecho la investigación o si se ha hecho o se está haciendo. Para acabar con esta situación, de acuerdo con el representante sindical, hay que crear un ámbito de discusión sobre las consecuencias de los accidentes en el mar donde estén todas las partes implicadas; pero si no hay voluntad para hacerlo es muy difícil cambiar la situación. ■

JESÚS M. SALAMANCA

# El reto de la **SEGURIDAD**

ABELARDO ALMECIJA CANTÓN  
INGENIERO NAVAL



Los últimos acontecimientos de naufragios de buques pesqueros han creado cierta alarma social. Son numerosos, y lo preocupante es que se producen en un tipo de buque de características más o menos parecidas. No han sido solo los casos del “Enrique el Morico”, “O Bahía”, “Siempre Casina”, “Nuevo Pilín”, “Nuevo Pepita Aurora”, que son los que han tenido repercusión, hay otros que han quedado más o menos tapados por la presencia de otros acontecimientos mediáticos.

Tanto a los responsables que tienen participación en la creación de un barco pesquero, como a las distintas Administraciones les preocupa la situación, que habría que saberla orientar para mejorar la seguridad de los barcos pesqueros y la de sus tripulantes. Una sociedad moderna como la nuestra no debe permitirse una sangría como la que se viene produciendo.

En otros sectores tan peligrosos como el pesquero se supo poner freno a los accidentes. Tal es el caso de la minería, donde hace mucho tiempo que no nos despertamos sobresaltados



con un nuevo accidente. Hay que poner todo el empeño por conseguir lo mismo, siendo conscientes de que estamos en otro medio y con otros elementos.

### **¿QUÉ SE PUEDE HACER?**

Sin ánimo de profetizar, ni pensar que la solución es sencilla y que la responsabilidad es de éste o aquél, sí que una pequeña aportación de todos puede sumar efectos para lograr evitar los accidentes. Este esfuerzo de todos valdría la pena aunque fuera para impedir un solo siniestro.

Repasando desde que se gesta la construcción de un barco hasta las condiciones operativas de éste, creo que se pueden sumar pequeñas mejoras para lograr avanzar en la eliminación de los accidentes en el mar.

Habría que dar el primer paso en la Administración pesquera. Cuando un armador se dirige a ella para obtener una autorización de construcción se debería valorar —en una primera apreciación— si el buque va a poder cumplir las condiciones que se plantean en el proyecto. La exigencia de tener que acomodar un barco a la retirada de otro equivalente hace muy difícil rentabilizar el barco e incorporar condiciones de habitabilidad acorde con nuestros tiempos, recomendadas por Organismos como la OIT.

¿Que hacer? Primero, es necesario reflexionar sobre el sistema que compara a los barcos pesqueros utilizando como unidad el arqueo en GT. Otro aspecto importante es que se dote a la Administración de ingenieros navales que fijen el criterio sobre el proyecto sometido a la autorización administrativa.

Los proyectistas tienen siempre un reto complicado. Las exigencias de las condiciones de estabilidad y la tendencia a cerrar las superestructuras generan una elevación de los pesos en el buque con pérdida de la seguridad. Se hace igualmente necesario la incorporación de dispositivos de alerta que todas aquellas circunstancias que puedan generar riesgo. Son los ingenieros proyectistas los que más tienen que decir al respecto.

Nuestros astilleros, que están altamente especializados en la producción de barcos pesqueros, construyen lo que se podría calificar de prototipos. Debido a los requerimientos, a veces, tan particulares de los armadores, los varaderos procuran satisfacer a sus clientes, afanándose, por otra parte, en encajar el cumplimiento de los criterios de seguridad reglamentados con las exigencias que impone el armador. Es en estos casos, cuando la presencia del di-

## **Se pueden sumar pequeñas mejoras para lograr avanzar en la eliminación de los accidentes en el mar**

**La elaboración de un resumen del Libro de Estabilidad con lectura más fácil y opción de ser informatizado que incluya gráficos, figuras, dibujos... permitiría una comprensión más efectiva por parte de la tripulación**



rector de obra y los inspectores de la Administración durante la construcción debe ser potenciada.

### **CONTROL SOBRE EL PROYECTO**

Como todo proyecto sometido a aprobación requiere control. Aunque ya han sido superadas prácticas pasadas, sobre todo desde que es obligatorio disponer de director de obra—un ingeniero naval—, se hace necesaria una presencia más continua de los inspectores de buques en la vida del barco. Una inspección más exhaustiva se hace más necesaria cuando el buque está operativo. Hay que desterrar las prácticas de ciertos armadores de alterar la distribución del buque sin autorización ni control. Para ello, se hace necesario establecer inspecciones operativas. Es decir, que la presencia del inspector en el buque no se produzca exclusivamente cuando es necesario renovar los certificados obligatorios. Para ello, hay que incrementar la plantilla de inspectores.

Estas alteraciones producen pérdidas de estabilidad, aunque no sean estas las únicas causas. A todo barco se le realiza una prueba de estabilidad que conduce a la emisión del Acta de Estabilidad y a la posterior redacción, por parte de un ingeniero naval, del Libro de Estabilidad que aprueba la Administración, y que de-



## ***Hay que desterrar las prácticas de ciertos armadores de alterar la distribución del buque sin autorización ni control***

### ***La Administración del Estado es quien tiene que impulsar este reto***

be disponerse a bordo para conocimiento del Patrón. En dicho libro se recogen los estados de carga admisibles del buque, así como las recomendaciones de cómo debe procederse en la distribución de pesos a bordo y su estiba. Desgraciadamente, en la práctica, estos Libros se guardan y se olvidan. Quizás la elaboración de un resumen del Libro de Estabilidad con lectura más fácil que incluya gráficos, figuras, dibujos permitiría una comprensión más efectiva por parte de la tripulación.

Esto, unido a su informatización, ayudaría a que el patrón pudiera consultar qué efecto tiene tal o cual maniobra a bordo. Prestar la atención debida a las recomendaciones del Libro de Estabilidad evitaría actuaciones no previstas tales como: la estiba de pescado en cubierta; el exceso de redes; la disminución del francobordo por debajo del mínimo permitido; el cierre prohibido de las portas de desagüe, imbornales o falucheras; las reformas estructurales no autorizadas; la trinca ilegal de las balsas salvavidas; etc.



### **AVANCES TÉCNICOS EN SEGURIDAD**

Por otra parte, no estamos aplicando el potencial tecnológico que dispone un país como el nuestro para mejorar la seguridad de los tripulantes. Son necesarias decisiones más contundentes. Me refiero al uso obligatorio de chalecos salvavidas y elementos de detección cuando se trabaja en cubierta, y de caída de “hombre al agua”, hay que conseguir que su localización sea inmediata.

La intensificación de los programas de formación debería hacer hincapié en el uso obligatorio de estos sistemas—fundamentalmente para los mandos del barco— compatibilizándolo con la operatividad del barco. Es necesario impartir cursos obligatorios de estabilidad y de condiciones de asignación de francobordo impartidos por Ingenieros Navales; al igual que se hace con los cursos de supervivencia y contra incendios.

Por último, subrayar que el incremento de los costes de explotación de un buque—debido al elevado precio del combustible— tiene también su implicación en los accidentes. La rentabilidad de un barco pesquero, sobre todo los que faenan en nuestro litoral, es baja. Esta circunstancia obliga tanto al armador como al patrón a tener que poner rumbo a la mar en algunos casos en condiciones no adecuadas para la navegación ó a tener que aguantar en la mar en situaciones no recomendadas. Estos son factores de riesgo, no asumidos en algunos casos, que pueden tener consecuencias trágicas. A modo de reflexión habría de cuestionarse si la Administración debe cerrar un puerto por malas condiciones meteorológicas.

Este repaso superficial pero realista debería obligar a todas las partes a involucrarse en este tema. ¿Quién debe liderarlo? Por responsabilidad y competencia es la Administración del Estado quien tiene que impulsar este reto, ya que dispone de la experiencia, de magníficos profesionales y, además, cuenta con la información sobre las causas de los hundimientos.

Abordar un problema como este requiere buscar colaboración en otras instituciones. Estoy pensando en la Comisión Europea. Es sabido que este problema genera preocupación también en las organizaciones representativas del sector pesquero, por lo que se hace necesaria su colaboración en las medidas a implantar.

Ante la situación presente, un debate con participación de todos, debería ser asumido por los responsables políticos de nuestras instituciones. ■



# La ESTABILIDAD y la SEGURIDAD de los pequeños pesqueros

A raíz de los últimos hundimientos de buques pesqueros de pequeño porte en nuestras costas, con pérdida de un importante número de vidas humanas, se hacen unas reflexiones que pueden ayudar, tal vez, a dar luz a estos hechos, así como hacer algunas propuestas, entre otras muchas que caben, para tratar de minimizar la incidencia de estos accidentes.

No se entra en consideraciones sobre aspectos de la seguridad tales como el funcionamiento de las radiobalizas, la rapidez de respuesta de los medios de salvamento, el entrenamiento de las tripulaciones para casos de abandono de buque ni del estado de conservación del material del salvamento, etc., porque este artículo podría resultar interminable. Se limita a tocar algunos aspectos que influyen sobre la estabilidad del buque, cuya deficiencia causa los accidentes más terribles hoy en día, porque suelen ocurrir sin previo aviso y de

**GUILLERMO GEFAEL  
CHAMOCHÍN**

INGENIERO NAVAL. DECANO  
TERRITORIAL EN GALICIA DEL  
COLEGIO Y LA ASOCIACIÓN DE  
INGENIEROS NAVALES Y OCEÁNICOS  
DE ESPAÑA

una forma muy rápida, a veces con la tripulación descansando, sin dar prácticamente tiempo ni a ponerse los chalecos salvavidas.

El problema no responde a una sola causa, en general, si no a un conjunto de ellas, que pueden aunarse en contra de la estabilidad y la seguridad de los buques pesqueros pequeños, que podemos tipificar como los menores de 24 metros de eslora de registro y a los que denominaremos en adelante, conforme al uso, como barcos de pesca.

## **1. LAS GT BAJO CUBIERTA PRINCIPAL**

Los barcos de pesca se diseñan hoy en día en función de las GT de que dispone el armador, tal y como están los reglamentos pesqueros actuales, siendo una limitante esencial el hecho de que no se pueden variar las que se denominan como GT's bajo cubierta principal (Realmente volúmenes). El armador siempre trata de conseguir el

mayor barco posible dentro de las GT de que dispone, siendo para él fundamental la eslora y la manga, que le proporcionan área de trabajo en cubierta y buena estabilidad inicial (la que percibe la tripulación). Para ajustarse a las necesidades, el proyectista no tiene otro remedio que ajustar el puntal a la cubierta principal al mínimo posible. Esto tiene el efecto perverso de producir barcos con un francobordo muy ajustado, lo que puede ir en detrimento de la estabilidad a grandes ángulos, especialmente en barcos con dicha cubierta expuesta. Esta estabilidad a grandes ángulos, o estabilidad última, como la llaman los anglosajones, es un elemento esencial para proteger al barco de la zozobra cuando hay mal tiempo. Y lo malo es que no es percibida por la tripulación, que más bien “siente” la estabilidad inicial del barco, creando a veces una falsa sensación de seguridad.



## **2. LAS GT SOBRE CUBIERTA PRINCIPAL**

En estos últimos años se ha legislado, con loable intención, en el sentido de mejorar la habitabilidad para la tripulación y proporcionarle mejores condiciones de trabajo, protegiéndola de los elementos. Esto se ha resuelto, en la legislación de pesca, a base permitir notables incrementos en las GT's totales del buque, favoreciendo importantes aumentos de ellas sobre la cubierta principal. Esto ha llevado a un notable aumento de las superestructuras en algunos casos, especialmente en cerqueros y palangreros, con la consiguiente elevación del centro de gravedad, aumento de la superficie vélica y elevación de su centro de empuje.

Hay que resaltar que, en estos barcos pequeños, la altura entre cubiertas tiene que ser, en cualquier caso, alrededor de unos dos metros, mas o menos la misma que en un barco grande, ya que viene condicionada por el tamaño de las personas. El efecto relativo de incremento de altura del centro de gravedad del barco, así como del área vélica y su centro de empuje, que produce esta altura “fija”, es mucho mayor en un barco pequeño que en uno grande, como es evidente.

Esto lleva, a que la estabilidad inicial de algunos barcos sea insuficiente y sea necesario recurrir a lastrarlos de una forma importante, para conseguir que se cumplan los criterios exigidos,

***El armador siempre trata de conseguir el mayor barco posible dentro de las GT de que dispone, siendo para él fundamental la eslora y la manga***

en perjuicio adicional de su francobordo y/o capacidad de carga.

## **3. LA CAPACIDAD DEL COMBUSTIBLE**

Al tener que ajustar milimétricamente el puntal (Y a veces algunos coeficientes de la carena), forzados por la exigencia de optimizar las GT's disponibles, exigencia esta de tipo burocrático y que poco tiene que ver con los requisitos técnicos que tiene que cumplir un barco para tener un buen comportamiento en la mar, la capacidad de carga queda en algunos casos muy comprometida, lo que lleva, casi inevitablemente, a una disminución de la capacidad teórica de combustible.

Por ello los barcos resultan tener poca autonomía de proyecto, en principio sólo la suficiente para ser capaces de faenar en las aguas aledañas a sus puertos base. Y ¿Que ocurre cuando el barco se va a hacer costeras a caladeros alejados de tal puerto? Pues que se habilitan, indebidamente, todo tipo de espacios como tanques de combustible, incluyendo el pique de proa y otros tanques, que en teoría constan en proyecto como espacios vacíos.

Los barcos, así sobrecargados, reducen significativamente su francobordo, pudiéndose ver algunos casos en los que salen de puerto con el disco de francobordo notoriamente sumergido. Y, como la picaresca es creativa, se han narrado incluso casos en los que la posición de los discos de francobordo fue alterada, insensatamente, para que no apareciesen sumergidos.

Por otro lado, el llevar estos espacios “adicio-



nales” llenos de combustible, puede hacer subir de una forma importante el C. de G del buque, ya que suelen ser tanques relativamente altos, además de hacer aumentar el pernicioso efecto de las superficies libres. Todo en detrimento de la estabilidad.

#### **4. LAS ARTES DE PESCA**

En el apartado del peso de los aparejos de pesca, el proyectista considera, en los cálculos iniciales, un peso de estos ajustado a la faena que va a realizar el barco y al tamaño y potencia de las maquinillas. Además estos pesos, una vez más, debe considerarlos lo más ajustados posible a la baja, debido a la limitación de carga ya mencionada, para lo que se suele tener en cuenta solamente el peso de un juego de aparejos, suficiente para faenar, supuestamente, en las aguas aledañas a su puerto base. Pero cuando se dan desplazamientos a caladeros lejanos, por ejemplo, es bien habitual que se transporten aparejos de reserva sobre cubierta en cantidad importante, a veces duplicando o triplicando el peso considerado en proyecto, con la consecuente e importante elevación, una vez más, del C. de G., muy especialmente si las cubiertas de transporte son altas.

#### **5. LAS CUBIERTAS DE PROTECCIÓN DE APERTURAS**

Si el barco tiene cubiertas de protección para la tripulación mientras ejecutan las maniobras de pesca (caso de los palangreros, por ejemplo),

hasta hace poco se consideraban aquellas como estructuras cerradas (es decir que la mar no puede entrar en ellas), si sus aberturas estaban dotadas de medios permanentes y estancos de cierre, según reglamento. Por ello, en esos casos, podría no haberse previsto, en el estudio de estabilidad, que pudiese darse inundación de las mismas por las aberturas de maniobra de pesca. Pero ocurre que, durante estas maniobras, estas aberturas se llevan abiertas, por supuesto, por lo que un golpe de mar anormal e imprevisto puede anegar la cubierta, con efectos catastróficos sobre la estabilidad.

También se puede dar el caso de que algunas de estas aberturas, por comodidad, se lleven permanentemente abiertas y solo se cierren en casos extremos de mal tiempo, aumentando así el tiempo de exposición al riesgo. Algo relativamente común.

Actualmente la DGMM ha impartido instrucciones para que las estructuras de popa con aberturas que se mantienen abiertas en la maniobra de largado o recogida de los aparejos de pesca, no sean consideradas como estructuras cerradas a efectos de estabilidad y francobordo y se doten de falucheras suficientes para evacuar rápidamente un eventual embarque de agua, como si fueran cubiertas de intemperie normales.

Por otra parte, relativamente a las puertas de acceso a habilitaciones o troncos de bajada, es práctica muy común no llevarlas cerradas, por ejemplo por necesidad de ventilación adicional a la ventilación forzada, o bien por comodidad para



acceder a cubierta con rapidez. En el caso del hundimiento de un pequeño arrastrero con la cubierta de popa baja, que se hundió en el 2000, los tripulantes supervivientes declararon que las puertas que daban acceso desde esta cubierta al parque de pesca estaban siempre abiertas, por lo que, al embarrar el buque el aparejo, faenando con mala mar y viento de popa, el agua entró por ellas, inundando el parque de pesca e incluso la sala de máquinas, perdiéndose el buque en cuestión de minutos, con el resultado de cuatro tripulantes muertos.

## **6. LA ACUMULACIÓN DE PESOS Y OBRAS DE REFORMA**

Un pesquero, a lo largo de su vida, suele ir acumulando una suma de pesos por efecto de cargas no consideradas en el proyecto inicial, tales como aparejos extras, repuestos, maquinaria auxiliar, etc., así como por pequeñas obras de reforma, que unitariamente pueden no tener gran incidencia sobre la estabilidad, pero que sumadas sí pueden tenerla. Por ello el reglamento exige realizar una prueba de estabilidad cada diez años, para comprobar cual es el efecto global y corregir en lo necesario.

Pero a veces, estos añadidos y cambios, no son de tan pequeña entidad y se realizan sin la oportuna evaluación previa del efecto de tales cambios sobre la estabilidad. Pensemos en la sustitución de maquinillas de arrastre por otras más potentes o el añadido de grúas auxiliares para el manejo de carga y aparejos. Algo que también se ve a menudo. Se han dado casos extremos, por ejemplo el de un arrastrero que zozobró, en el que, comparando planos, se pudo deducir, casi con total seguridad (el barco está hundido y no se pudo comprobar), que había habido un importante añadido de superestructuras, palos de maniobra, cambio de maquinillas e incluso alargamiento del barco (!), sin la correspondiente autorización preceptiva.

## **7. LA FORMACIÓN DE PATRONES Y ARMADORES**

Aunque se supone que los patrones de estos barcos tienen que tener suficiente formación sobre la estabilidad (y los armadores también deberían, por extensión de responsabilidad civil), en la práctica se puede constatar que, salvo honrosas excepciones, el Cuaderno Oficial de Estabilidad del que todo buque debe ir dotado, es un documento que ni siquiera se ha abierto una sola vez. Según se recibe, se guarda en el fondo de

***Un pesquero suele ir acumulando pesos por efecto de cargas no consideradas en el proyecto inicial, tales como aparejos extras, repuestos, maquinaria auxiliar, obras de reforma. A veces, estos añadidos y cambios se realizan sin la oportuna evaluación previa del efecto de tales cambios sobre la estabilidad***



un cajón y se olvida, salvo cuando las Inspecciones lo solicitan. Existe un sentir, desgraciadamente bastante generalizado, de que este Cuaderno es parte del “papeleo” del barco, pero que no aporta nada importante ni necesario para su operación, además de, muy posiblemente, no entenderse.

Esto se ha podido comprobar también en algunos procesos judiciales y en conversaciones privadas con patrones y armadores. Da toda la impresión de que la formación, a este respecto, es bastante deficiente.

## **8. EL EMBARRE DE APAREJOS**

Este es un problema que se puede dar en todo tipo de pesqueros que utilizan aparejos de fondo que pueden quedarse enganchados en el lecho marino, o en pecios u otros obstáculos. El afán por salvar los aparejos, incluso en condiciones de mal tiempo, lleva a los patrones a efectuar arriesgadas maniobras de zafado, que ponen en riesgo la seguridad del buque. Posiblemente muchas pérdidas de pequeñas embarcaciones que se narraron como causadas por “golpes de mar”, posiblemente hayan sido mas bien embarres o enganches en los que, al tratar de recobrar el aparejo por el costado, se puso a la embarca-



ción en situación de que una ola mayor que las habituales le diese la vuelta al barco.

Incluso en arrastreros por popa suele realizarse a veces la maniobra de "avante-para", en el caso de embarre de las redes de arrastre. En caso de que las condiciones de tiempo y mar reinantes sean malas, esto puede llevar a la pérdida del barco por zozobra, como ha ocurrido en algunos casos.

### 9. LAS PRUEBAS Y CÁLCULOS DE ESTABILIDAD

Para efectuar con seguridad los cálculos de estabilidad, es preciso conocer con precisión las formas del barco, la distribución, tamaño y posición de los espacios de carga y tanques de combustible, así como tener una absoluta certeza de la exactitud de las marcas de calados.

Los barcos de popa de espejo, con grandes bovedillas casi planas sobre la hélice, hacen que algunas de las marcas de calados en la perpendicular de popa estén en una zona de fuerte curvatura, con gran distancia lineal entre ellas y difícil visualización, por lo que resulta muy problemático apreciar con suficiente exactitud donde queda la flotación, así como también resulta difícil posicionar con precisión en grada, durante la construcción del barco, las propias marcas. Y esta zona tiene una grandísima influencia en la superficie de la flotación, ya que muy pequeñas variaciones de calado producen variaciones considerables de aquella, con su importantísima influencia en los cálculos de estabilidad.

Errores en estas medidas pueden tener grandes consecuencias negativas. No olvidemos



que estamos hablando que hay barcos que cumplen los requisitos "por la mínima". En algún caso se ha visto que diferencias del orden de 3 cm en la toma de calados a popa era relevante para determinar si el barco cumplía, ó no, con los criterios de estabilidad exigidos por la reglamentación.

También es de notar que los programas de arquitectura naval que se utilizan para realizar los cálculos de estabilidad no requieren de ningún tipo de homologación oficial y ejecutan sus cálculos realizando las iteraciones y aproximaciones según el criterio de sus desarrolladores. Aunque la mayoría de ellos están ampliamente comprobados en la práctica diaria, se han encontrado casos de notables discrepancias entre los resultados de algunos programas cuando comparados con los de otros, después de haberlos aplicado al mismo barco en idénticas condiciones de carga.

### 10. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En muchos casos en los que se han perdido barcos, es más que posible que se haya dado la suma de varias circunstancias de las que he relatado en los puntos anteriores: Deficiencia en la estimación de calados a popa en la prueba de estabilidad, produciendo un barco que solo aparentemente cumple los criterios exigidos, cálculos no bien desarrollados, pesos de artes y aparejos en cubierta muy superior al considerado en el estudio de estabilidad, tanques de combustible "adicionales", obras de reforma ilegales, escaso puntal a la cubierta de francobordo, altas superestructuras, puertas o escotillas abiertas o mal cerradas, embarres, etc, son algunas causas que aunadas a una navegación con mala mar de popa, pueden dar lugar a desastres como los que se han vivido en los últimos años.

Como conclusión se pueden proponer algunas ideas que tal vez puedan coadyuvar a conseguir una mayor seguridad de la vida humana en la mar para los pequeños pesqueros, desde el punto de vista de la estabilidad. Veamos:

- Debería reconsiderarse la exigencia de aportación de GT para la construcción de barcos nuevos, al menos para los menores de 24 metros. El esfuerzo pesquero debería medirse en toneladas pescadas en la mar y no en el tamaño del barco ni en la potencia del motor (Otro aspecto sobre el que sería interesante tratar). Los barcos deberían diseñarse en función de su tipo de pesquería y la cuota de pesca asignada en cada caso. Debería ser responsabilidad del armador, con su proyectista, escoger el barco que mas le convenga para ello. Si lo hace gran-

de en demasía, se arruinará y si lo hace demasiado pequeño, no le servirá para trabajar. Eso debe ser su responsabilidad y riesgo como empresario.

- Debe exigirse, en proyecto (Esto no debería ser nada nuevo), un cuidadoso estudio de los condicionantes del tipo y método de pesca, así como de todas las situaciones de carga e influencia de la faena y maniobras sobre la estabilidad, en términos de la operación que realmente va a realizar el barco. Y teniendo muy especialmente en cuenta los pesos máximos de aparejos de uso y de respeto, combustible realmente necesario para las mareas en aguas más lejanas, etc. Incluso dar algún margen adicional, para prever esa acumulación perniciosa de pequeños pesos que se puede dar a lo largo de los años.

- Revisar los programas de arquitectura naval con presencia en el mercado español, comparándolos con casos bien conocidos, de forma que se pueda verificar la exactitud de sus cálculos.

- Si un barco se diseñó y autorizó para pesca en aguas alejadas a su puerto base, no debería permitirse su desplazamiento a terceros caladeros alejados o cambios de pesquería, sin una comprobación exhaustiva de las condiciones en que lo hace.

- Dotar de muy eficaz ventilación a los espacios de trabajo y habitación, e incluso pensar en dotar instalaciones de aire acondicionado, de tal forma que no se haga preciso mantener las puertas exteriores abiertas por motivos de ventilación.

- Penalizar, de una forma contundente y disuasoria, tanto a armadores, astilleros como ingenieros que intervengan en el proceso de aquellos cambios/reformas que se detecten en un barco y que afecten a su estabilidad, realizados sin la correspondiente autorización.

- Los Ingenieros que realizan Direcciones de Obra y Estabilidades, y las Inspecciones de Buques, deberán redoblar sus esfuerzos en la comprobación de formas, situación de marcas de calados, posición de tanques, distribución de pesos, etc, así como en la revisión de los cálculos de estabilidad.

- Formar adecuada y específicamente a los patrones y armadores sobre los aspectos de estabilidad e integridad de la estanqueidad, resaltando, vía la exigencia académica, la importancia de estos temas en los programas de enseñanza, e incluso impartir cursos monográficos recurrentes durante toda la vida profesional de las personas, basados, por ejemplo, en algo como el "Integrated Training Program for Commercial Fishing Vessels Crews and the Fishing Community" que la SNAME realizó e implantó conjuntamente con la Coast Guard de los USA ya hace tiempo.

- Dar al patrón y tripulación guías de estabilidad sencillas basadas en una "gestión del riesgo", (En vez del farragoso y poco preciso sistema ac-



tual de medida del período de balance, toma de calados, uso de las curvas de KG máximo, etc., en la práctica imposibles de determinar y que a los pescadores les suena a magia negra), podría incrementar su capacidad para operar con seguridad sus barcos. Conocer el riesgo de zozobra, de una manera clara y concisa, les permitiría evaluar mejor el impacto de las condiciones reinantes de mar y viento según su condición de carga. Así, si la mar o el tiempo empeoran, la tripulación podría fácilmente decidir incrementar sus niveles de estabilidad, minimizando el riesgo. Esto ya se lleva a cabo en otros países.

- Conjuntamente con lo anterior, adopción de categorizaciones más precisas de los barcos según su capacidad para resistir el mal tiempo, y el establecimiento de un sistema eficaz de prevención y aviso temprano de mal tiempo por zonas de pesca, podría también coadyuvar a proporcionar una eficaz información para el patrón en su toma de decisiones. ■



España  
plantea en  
Bruselas una  
**REDISTRIBUCIÓN DE  
CUOTAS** de pesca

*La distribución de las cuotas de pesca, constituye cada año el debate más importante a efectos prácticos de la Política Pesquera Común, en cuanto supone la asignación de unas posibilidades de trabajo de las flotas en los caladeros comunitarios para todo un ejercicio, en base a unos derechos históricos de cada país en lo que se conoce como la estabilidad relativa implantada en 1983.*

**T**ras el acuerdo sobre esos repartos de cuotas, son diferentes los países, entre ellos, España, que se ven obligados a realizar un ajuste en sus "carteras" (cuotas asignadas) en función de las necesidades o las demandas reales de sus flotas. Ello se traduce en intercambios de cuotas, actuaciones conocidas y con el visto bueno de Bruselas que reflejan sin embargo la existencia de mecanismos no ajustados a la realidad de cada una de las flotas a la hora de hacer las distribuciones anuales de las posibilidades de pesca.

### **CUOTAS MAL REPARTIDAS**

En la actualidad, otro de los debates más importantes planteados ante las autoridades comunitarias se concreta en la necesidad de que, en el marco de Política Pesquera Común, se abra un debate sobre el proceso para la asignación anual de esas cuotas, no para pescar más, sino para que se haga un uso correcto de las mismas. España, como uno de los países en el seno comunitario con mayor presencia en esos caladeros, ha planteado ante las autoridades comunitarias la necesidad de ir a una redistribución de las cuotas. Esa actuación se debería adoptar en función, no solamente de la situación de los caladeros, sino también de las condiciones y posibilidades de pesca de cada una de las flotas. En este momento, el sistema implantado por la UE supone asignar a cada país unas cuotas en función de los recursos existentes en cada uno de los caladeros, los TACs, pero también en virtud de sus derechos de hace 25 años como si en ese periodo no se hubieran producido grandes cambios en la estructura de las flotas. España ha señalado ante los organismos comunitarios su apuesta con la Comisión para la sostenibilidad de los caladeros y el desarrollo de una política de control. Pero, con la misma razón alega ante Bruselas el sin sentido que supone que, mientras unos países como España deben suspender en muchos casos una pesquería por haber superado la cuota asignada, otros países sean incapaces de pescar la suya. En principio, España no cuestiona como fórmula el mecanismo de estabilidad relativa.

El comisario de Pesca Joe Borg ha tomado nota de los planteamientos de los responsables españoles de pesca.

### **EL CESE PIDE UN CAMBIO**

En relación con esta misma cuestión, el Comité Económico y Social ha dado luz verde a un informe sobre instrumentos de gestión basados en los derechos de pesca solamente con dos votos en contra y cinco abstenciones por el que en conjunto se denuncian los desequilibrios



***No tiene ningún sentido que, mientras en unos países faltan derechos de pesca, en otros sobren***

existentes en la política de reparto de las cuotas pesqueras entre los países miembros. Ello supone que, por primera vez, una institución comunitaria denuncia los desequilibrios existentes en la asignación de cuotas para una serie de especies como las existentes en la zona de Gran Sol donde opera la flota española, lo que provoca a la vez la existencia de cuotas sobrantes junto a cuotas deficitarias. Para el CESE, esos desajustes son consecuencia de la política de estabilidad relativa fijada hace 25 años, en 1983, donde se asignan unos porcentajes de capturas sin que en todos estos años se haya procedido a una actualización de las mismas con especiales repercusiones sobre algunas flotas, como la española, que opera en esas aguas.

En el momento de la entrada de España en la



UE en 1986, la flota gallega que faenaba en el Gran Sol estaba formada por 300 barcos, la llamada flota de los 300 de los que en la actualidad solamente están operando 175. Las razones de este recorte se hallan especialmente en la existencia de unas posibilidades de pesca insuficientes para el desarrollo de una actividad rentable en la flota, por lo que se ha mantenido un permanente goteo de bajas y desguaces. Para los responsables de la Cooperativa de Vigo, si no se produce un reajuste de cuotas de pesca y hay una distribución mucho más equitativa en función de las posibilidades de unas flotas, a corto y medio plazo seguirá en la flota gallega el goteo de abandonos, mientras en otros países sobran cuotas.

**Carece de justificación que durante décadas se mantengan unos derechos históricos congelados, al margen de la evolución de cada una de las flotas**

El informe aprobado por el CESE parte de un análisis histórico de la política comunitaria en la última década de cara a lograr un mayor control en la actividad de la pesca, para que se cumplieran las cuotas asignadas sin que en estos años se han adoptado medidas para ajusta las posibilidades de pesca.

En 1972 fue derogado el principio de igualdad de acceso a los recurso pesqueros de cada Estado miembro de 1970 con el establecimiento de un periodo transitorio hasta 1982. Para la protección de las zonas costeras cuando terminara ese periodo transitorio, se estableció en 1976 lo que se conoció como la preferencia de La Haya. Hasta 1983se desarrollaron anualmente las negociaciones para la distribución de las cuotas de pesca y la asignación de los Total Admisible de Capturas TACs, año en que se estableció una distribución, hasta hoy definitiva, en base a las actividades históricas de cada flota. Es lo que se calificó como la estabilidad relativa. Con posterioridad a esa fecha hubo nuevos compromisos para la modificación de la misma. Sin embargo, las autoridades comunitarias optaron por aplicar una prórroga a los mecanismos establecidos en 1983 lo que ha supuesto su mantenimiento hasta la actualidad.

Frente a la actitud comunitaria de no actual y dejar las cosas como están desde el CESE se ha considerado oportuno entrar en el actual debate comandado por la Comisión para tratar de avanzar en los mecanismos de cara a lograr una mejor gestión de los recursos.

### **DERECHOS TEMPORALES**

Con carácter general, desde el CESE se considera que la política de estabilidad relativa, lo que es lo mismo, el porcentaje de cuota o posibilidades de pesca que se otorga a un país considerando su situación de hace 25 años, no es admisible en cuanto con esas fórmulas no se está teniendo en cuenta la evolución económica y social de ese sector desde la actividad extractiva hasta las industrias. El CESE señala que la capacidad de cada una de las flotas comunitarias o el desarrollo pesquero de las zonas no tienen nada

que ver con la situación de 1983. Para los redactores de ese informe, se puede observar que año tras año se producen desfases muy importantes entre las cuotas asignadas a los países miembros y las capturas llevadas a

cabo por cada uno de ellos. Ello supone en muchos casos dejar de pescar, no por razones biológicas o medioambientales, sino simplemente por la aplicación de un criterio de estabilidad relativa que no guarda relación con la realidad de cada flota.

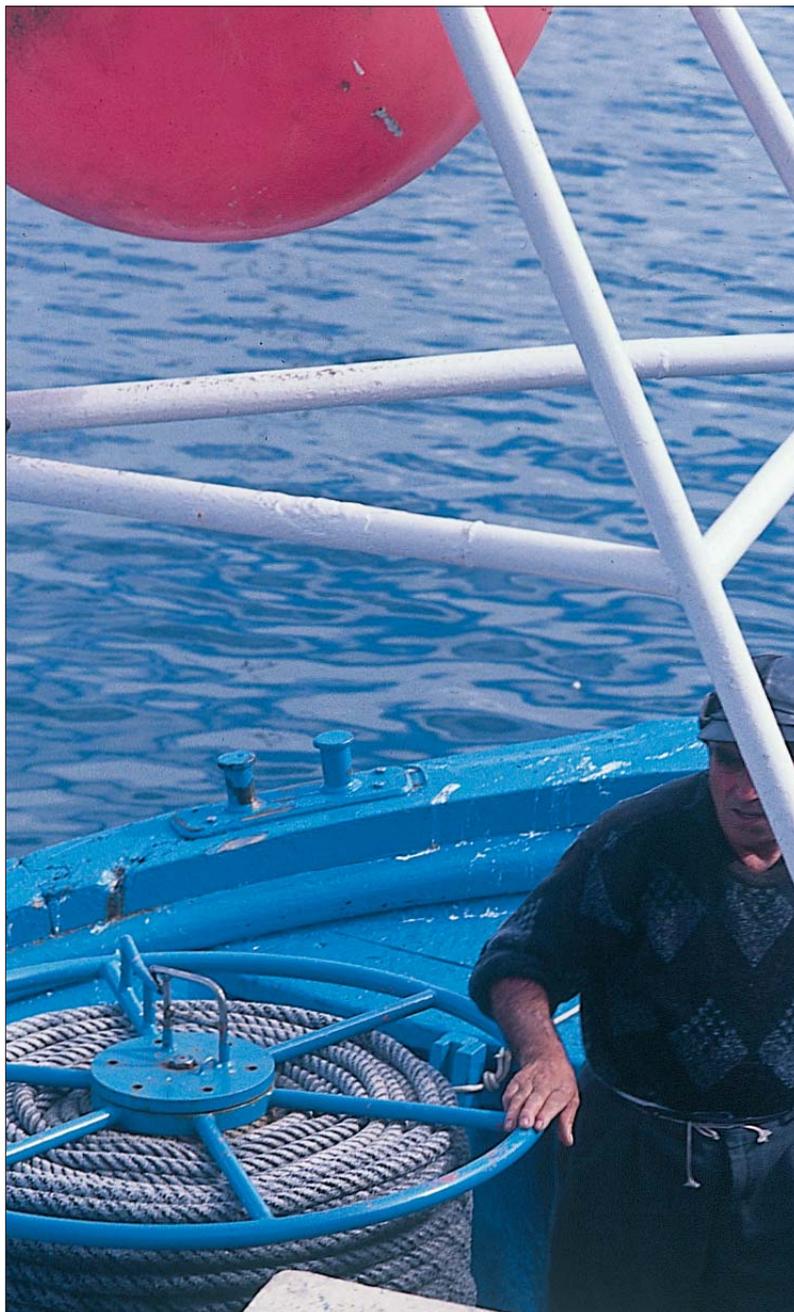
Para el CESE, a la hora de la distribución de las cuotas, los únicos criterios que se deben tener en cuenta en el volumen de los stocks y el mantenimiento de los mismos y se aboga por impulsar un mayor conocimiento científico de los recursos. Desde la misma institución se plantea la necesidad de que la Comisión haga un estudio sobre la capacidad de pesca actual de cada una de las flotas para asegurar tanto su competitividad, como la sostenibilidad de los caladeros. A partir de esos datos, se entiende que se deberían articular salidas de equilibrio. El CESE entiende que el principio de estabilidad relativa conlleva derechos adquiridos para los países miembros y que los mismos no pueden desaparecer sin más, pero considera que los mismos sí pueden actualizarse en función de la situación de las cuotas y de los stocks.

Desde este planteamiento, para el CESE la Comisión debería llevar a cabo con carácter de urgencia un estudio sobre esta situación y no esperar a buscar soluciones al mismo a partir de 2012. Entre las posibles salidas que se plantean desde el CESE se contempla la posibilidad de que asignen cuotas de una forma periódica, por ejemplo, para periodos de cinco años y que los derechos se puedan modificar para evitar cada ese plazo en función de la evolución de las flotas y de los recursos para evitar que se sigan desarrollando desequilibrios como los actuales.

Para el Comité, aunque en la actualidad hay un mejor clima favorable a la búsqueda de una gestión más integrada de la pesca a escala comunitaria, se reconoce la dificultad para establecer un sistema bajo una única dirección en Bruselas.

En su informe sobre las propuestas para cambiar el actual sistema de asignación de cuotas, el CESE señala la necesidad de sacar de este debate los derechos de los pescadores artesanales de los que dependen muchas comunidades costeras y muy especialmente en los Estados miembros isleños. Igualmente, para evitar el desarrollo de posiciones dominantes, se plantea la necesidad de limitar las actuaciones de compra-venta de derechos de pesca tanto por especies como por

### ***El Comité Económico y Social denuncia igualmente los actuales desequilibrios en la distribución de cuotas***



Estados miembros. Este sistema de gestión se defiende que se aplique de forma progresiva y de escalonada en cada una de las pesquerías, comenzando por aquellas donde existen los mayores desfases con países deficitarios y otros excedentarios. Para el CESE, con la reforma de este sistema de gestión, los resultados serían siempre positivos y ello podría traducirse igualmente en una reducción de los descartes, así como en una disminución de la sobrepesca.

El desarrollo de la propuesta se plantea desde el diálogo y el consenso entre los países miembros y sobre todo entre las organizaciones de pesca comunitarias. ■

VIDAL MATÉ

# ACUICULTURA para el desarrollo

*Destacados expertos internacionales se reunieron en Madrid a finales de enero para estudiar fórmulas dirigidas a potenciar el desarrollo social y económico de países en África, Asia y América Latina mediante la implantación de proyectos de acuicultura sostenible. APROMAR Cooperación organizó esta Jornada, denominada "Reunión Técnica Cooperación Internacional en Acuicultura", en el marco del Plan de Acción Internacional de la Acuicultura Española 2007-2008, que fomenta la cooperación empresarial e institucional del sector español a nivel nacional y mundial.*

El objetivo de la reunión técnica no era otro que el de *crear un nexo de unión entre las institucionales nacionales e internacionales más involucradas en el desarrollo de proyectos de acuicultura en cooperación*, según declaró Juan Manuel Fernández Aldana, director de APROMAR Cooperación, organización encargada del desarrollo de este encuentro.

La primera parte de la Jornada estuvo dedicada a la presentación de las organizaciones asistentes y al análisis de la cooperación internacional en acuicultura en América Latina, África y Asia.

Juan Manuel Fernández Aldana explicó que

APROMAR Cooperación es, dentro de la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos de España, un nuevo departamento que nace con el fin de impulsar el desarrollo de la acuicultura sostenible en países en vías de desarrollo. Así destacó varias de las actuaciones que la Asociación realizó en el año 2007 como fueron su participación en el Seminario "Establecimiento de un Foro Iberoamericano de centros acuícolas", puesto en marcha por la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero (OLDEPESCA) y a lo largo del presente ejercicio, además de celebrar esta Jornada Técnica, colaborará, junto a la Agencia Española de Cooperación Internacional, en el "Proyec-



to de Mejora del Cultivo de la Trucha”, en Perú.

La Organización Internacional para la Agricultura y la Alimentación, dependiente de Naciones Unidas, estuvo representada por dos expertas: Doris Soto, del Departamento de Pesca y Acuicultura de la FAO, y Paloma Sancho, del Departamento de Cooperación Técnica. La primera destacó que la misión de su Departamento era asegurar el desarrollo sostenible de estas actividades ya que en el año 2015 el abastecimiento mundial de pescado procederá, a partes iguales, de la acuicultura y de la pesca extraíble. *Por este motivo –dijo– uno de los mandatos en los que viene insistiendo el Subcomité de Acuicultura de COFI en sus últimas sesiones ha*

## **La Acuicultura puede ayudar a la mejora socio- económica en países en vías de desarrollo**

*sido que nos esforcemos en organizar redes de cooperación para impulsar esta actividad.*

Su compañera Paloma Sancho expuso los proyectos de acuicultura y pesca que desarrolla la FAO y que cuentan con el apoyo financiero de España como las “Inversiones de Acuicultura para la Disminución de la Pobreza en la Cuenca del Volta”, que redundan en el beneficio de seis países africanos; el “Desarrollo Sostenible de la pesca artesanal en Mauritania” o la “Información de gestión de pesca”, en Aceh (Indonesia).

Desde la Fundación CETMAR, Yolanda Morales Montero explicó que hay que tener en cuenta dos factores a la hora de hablar de coopera-



Los participantes en el encuentro se hicieron esta foto de Familia.

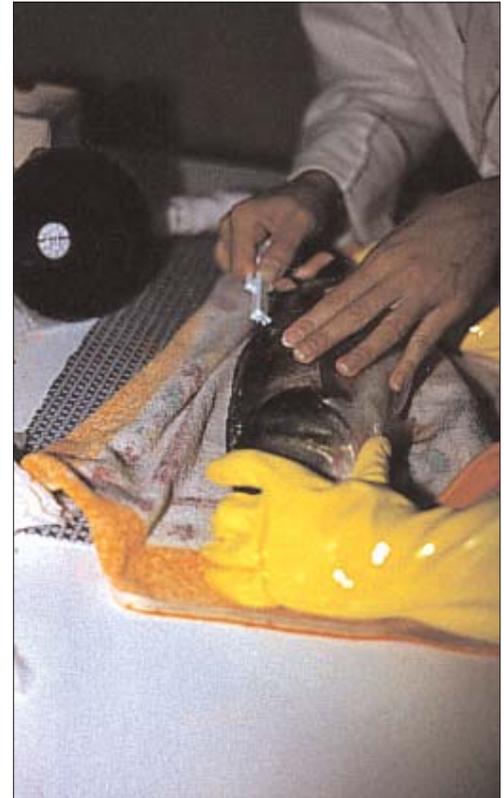


Desarrollo de una de las sesiones de las Jornadas sobre Cooperación Internacional de Acuicultura.

ción acuícola. En primer lugar, el fortalecimiento del asociacionismo y, por otra, el refuerzo institucional de las comunidades locales. Además explicó que a pesar de las diferencias que puedan existir entre países de América Latina, África o Asia, pueden encontrarse elementos comunes en estas naciones como pueden ser la inestabilidad de sus gobiernos, el débil asociacionismo y la pobre involucración de las instituciones en los proyectos así como una relación deficitaria entre las instituciones y las comunidades.

Por su parte, Avelina López Fernández, de la Asociación Intercambio y Desarrollo, subrayó que los proyectos de cooperación deben adaptarse al grado de evolución de las poblaciones. Así – señaló – en Asia pueden realizarse acciones de cooperación internacional encaminadas a la formación en higiene o medio ambiente, mientras que en África la acciones deben ir más encaminadas a fortalecer la estructura empresarial desde la base.

Todos los participantes coincidieron en seña-



lar que para que un proyecto tenga éxito ha de reunir ciertas características como contar con un grupo o equipo impulsor fuerte que lo financie inicialmente; unos objetivos realistas claros, un compromiso real de los participantes con el mismo y una concreción de los beneficios que el proyecto aporte a cada socio.

## CONCLUSIONES Y VALORACIONES

La Jornada se clausuró con una ronda de conclusiones en la que los participantes agradecieron a la Secretaría General de Pesca Marítima y al Plan de Acción Internacional de la Acuicultura Española 2007-2008 la iniciativa, porque sirvió para mostrar la clara sinergia existente entre las organizaciones representadas y las múltiples posibilidades de colaboración que pueden llevarse a cabo.

En este sentido, APROMAR Cooperación se ha comprometido a recopilar información sobre los proyectos que España está llevando a cabo en materia de cooperación a través de la acuicultura. Esto permitirá intercambiar datos técnicos, contactos entre expertos y el establecimiento de modelos de buenas prácticas. Los resultados de este trabajo se revisarán en una segunda Reunión Técnica que tendrá lugar a lo largo de este año.

Los participantes valoraron de manera positiva el encuentro. Así, Juan Manuel Fernández Aldana dijo que los objetivos se habían cumplido ya que *las ponencias han sido muy instructivas y han generado un clima de colaboración y*

entusiasmo que pronto dará sus frutos. Fernández Aldana destacó especialmente que los propios participantes solicitaron el desarrollo de una segunda Jornada en la que se analizarán los resultados de la colaboración iniciada en estos momentos.

Para Yolanda Morales, de la Fundación CETMAR, hay que potenciar la cooperación en acuicultura porque es una alternativa para asegurar el consumo de pescado y las actividades económicas en las zonas costeras y comunidades del interior. Según esta experta, la colaboración

debe hacerse desde un punto de vista multidisciplinar, teniendo en cuenta aspectos socioeconómicos, medioambientales, empresariales y técnicos. Desde su punto de vista, la reunión ha sido positiva, sobre todo porque ha servido para compartir experiencias cara a cara.

Igualmente mostraron su satisfacción por el desarrollo del encuentro las representantes de la FAO. Doris Soto dijo que ha servido para conocer redes de proyectos y comprobar la sinergia entre los participantes. Para ella, lo más interesante ha sido el futuro desarrollo de una base de datos internacional de cooperación que facilitará mucho *la posibilidad de colaborar en*



## Se va a crear una base de datos con los proyectos de cooperación desarrollados por España

el asesoramiento técnico de los proyectos así como acceder a nuevos expertos e intercambios de Know-how.

Por su parte, Paloma Sancho insistió en que el taller representa una gran oportunidad para intercambiar información, incluso dentro de la misma Organización Internacional para la Agricultura y la Alimentación. *Me han surgido muchas ideas –dijo– para mejorar la colaboración con la cooperación española, tanto en proyectos actuales como en la implementación de nuevas iniciativas en el futuro.*

Avelina López Fernández afirmó que lo que más le había gustado era coincidir en muchos aspectos con el resto de participantes y apuntó a que uno de los retos más importantes a los que se enfrenta la cooperación es a la falta de apoyo de los Gobiernos a los empresarios locales; por lo que a su entender, *hay que trabajar para estructurar el sector.*

Como hemos señalado, la Jornada –organizada por APROMAR Cooperación– se enmarca dentro de las acciones programadas dentro del Plan de Acción Internacional de la Acuicultura Española 2007-2008 que, además de fórmulas de cooperación promueve encuentros empresariales, reuniones bilaterales entre países, estudios detallados de mercados, iniciativas conjuntas con organismos medioambientales y el establecimiento de redes internacionales que se incorporarán a otras ya existentes. ■

ANA DÍAZ

FOTOS CEDIDAS POR ARPA ASOCIADOS



Entrevista con GENARO AMIGO CHOUCIÑO,  
Presidente de la Federación Nacional de Cofradías de pescadores

# “ El precio del combustible DAÑA EL FUTURO del sector ”

*Hijo y nieto de pescadores, Genaro Amigo Chouciño, elegido recientemente Presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) para los próximos cuatro años, empezó a salir a la mar a los catorce años. Primero en la localidad de Malpica como marinero en barcos de pesca. Después durante unos años en buques de marina mercante para volver a la pesca como armador dedicado principalmente a la pesca de bajura aunque también faenó en Gran Sol. Su experiencia como representante de la bajura también viene de atrás: patrón mayor de la Cofradía de Malpica desde 1987; vicepresidente de la Federación Provincial de A Coruña desde 1989; y miembro del Comité Ejecutivo de la FNCP desde 1991. Siempre estuve vinculado a la mar afirma este gallego que va a representar a la bajura en un período que no se presenta fácil debido al precio del gasoil y a otros temas sobre los que se le pregunta en esta entrevista.*



**Pregunta. ¿Cómo evalúa la gestión de Juan Cervantes, el Presidente saliente?**

**Respuesta.** Los últimos cuatro años fueron muy duros. El precio del combustible aumentó desorbitadamente. Nos manifestamos en Madrid en el 2005 y mantuvimos reuniones muy duras con la actual ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, y el secretario de Pesca, Martín Fragueiro. Nos reuni-

mos durante veinte horas. De esa reunión se obtuvo el acuerdo sobre el régimen de las ayudas de “minimis” que ahora se empiezan a cobrar. Este ha sido el trabajo más importante de la FNCP. El trabajo dedicado a al problema del precio del combustible ha hecho que se arrinconaran otros problemas.

**P. ¿Cuál es la perspectiva de futuro de este problema?**

**R.** Me temo que los próximos cuatro años van a ser peores todavía. En algunos puertos el combustible está a 110 pesetas el litro (66 céntimos de euro). Estamos llegando a un punto en el que no se pueda salir a faenar. Hoy vamos a hablar con la ministra y uno de los temas a tratar es este que afecta a todas las flotas. La Administración, las petroleras y las distintas flotas necesitamos llegar a un tipo de acuerdo para que no se vaya todo al traste.

**P. La mejora de los Coeficientes Reductores de la edad de jubilación de los marineros fue uno de los asuntos principales durante los últimos cuatro años. ¿En qué situación está este tema? Y ¿fue tratado ayer durante su reunión con Pilar López Rioboo, directora del Instituto Social de la Marina (ISM)?**

**R.** La reunión de ayer fue una primera toma de contacto en la que expusimos principalmente temas de Sanidad Marítima; pero respecto a estos coeficientes desde la FNCP se pide equiparar los dos grupos el grupo III y el IIB. Tendría que haber un único grupo de 0 a 50 TRB. El grupo III tendrá que pagar más; pero si se quiere llegar a unos coeficientes reductores justos y a una jubilación digna habrá que pagar más. Se tiene que formar una mesa de trabajo para cuantificar todos los aspectos económicos que supondría unificar la bajura. Hace cuatro años se cerró un ciclo de los coeficientes reductores de la bajura, estos cuatro años se han orientado a la marina mercante; y ahora hay que trabajar para unificar estos dos grupos.

**P. ¿Cuáles son las conclusiones más destacables que se han sacado sobre la comercialización durante la VIII Asamblea?**

**R.** Es un aspecto esencial. Si comercializamos mejor nuestro producto no nos veríamos tan afectados por los costes del combustible. Se sacaría más rentabilidad al pescado; pero no es fácil. La flota más afectada por el problema de la comercialización es la de cerco. El problema se debe a que no se respeta las cuotas de captura de estas pesquerías –sardina, caballa, chicharro–. La semana pasada hubo una reunión en Santander con todo



***Está bien que se establezcan paradas biológicas subvencionadas por las administraciones, pero el sector tiene que ir hacia las vedas***

el Cantábrico y Noroeste para tratar este problema. En estos caladeros hay mucha pesca –al contrario que en el Mediterráneo que hay poca pesca y hay que mimarla–. Los barcos vienen cargados de caballa, pero al llegar a puerto el precio es muy bajo –algunas veces por debajo de 20 céntimos de euro– y casi no es rentable salir. Hay flotas industriales como la de Guipúzcoa que descarga en puerto hasta un millón de kilos y las empresas manipuladoras no dan abasto y te dicen que no salgas a la mar. La solución pasa por implantar topes de capturas desde la administración central y coordinarse con las administraciones autonómicas y que los pescadores nos mentalicemos de que no se puede pescar cuando no es rentable. No hay que pescar caballa cuando el precio es muy bajo. En esa situación, la caballa está mejor en la mar. Y hay que convencer a las cofradías guipuzcoanas –que cuentan con los mejores barcos cerqueros– de que aunque necesiten pescar para cubrir los gas-

tos quizá sea más rentable buscar un equilibrio. No podemos permitir que valga todo. Se han planteado unos topes diarios de 1.500 kilos por tripulante para la flota de arrastre y para la de cerco y 1.000 kilos para la flota de anzuelo. A lo mejor no son los idóneos y hay que modificarlos incrementándolos o reduciéndolos o poniendo topes semanales y no diarios; pero entre todos tenemos que buscar una solución.

**P. ¿Se va concienciando la bajura que las paradas biológicas y las vedas benefician a los pescadores?**

**R.** Por supuesto. Nosotros en el Norte hemos notado que, con la veda del pulpo que se lleva a cabo cada año, las capturas aumentan paulatinamente. De la misma forma que lo notamos en su día con las paradas del cerco. En Andalucía también están ahora en parada y se nota cuando se da descanso al mar. Está bien que se establezcan paradas biológicas subvencionadas por las administraciones. Pero el sector tiene que ir hacia las vedas. En ambos casos es positivo tanto por la reducción del esfuerzo pesquero como por la reducción de gasto de combustible para la empresa.

**P. ¿Existe una relación equilibrada entre la importancia de la flota de bajura española en la U. E. y su peso en los órganos de decisión?**

**R.** Yo creo que estamos bien representados. Pero es evidente que no es lo mismo estar en el Comité Ejecutivo que estar en la Presidencia de la FNCP. Por la información aportada por los anteriores presidentes (Juan Cervantes y Muñiz Guardado) estamos bien representados, aunque la flota de otros países como pueden ser la de Francia, Inglaterra o Irlanda son flotas industriales y son grandes empresas que imponen sus intereses. Un barco irlandés con cuatro o cinco tripulantes puede pescar como diez barcos españoles. Además, ellos utilizan un tipo de artes que en España están prohibidas. La nuestra es una flota más artesanal que esquilma menos los caladeros y posiblemente genere más puestos de trabajo en tierra.

**P. ¿Piensa la FNCP tendría que dar los pasos necesarios para equilibrar esta situación?**

**R.** Es un tema del que no puedo opinar ya

que no estoy familiarizado con él. Pero creo que estamos bien representados y nuestra voz cuenta.

**P. ¿Cuál es la posición de la FNCP sobre los 2.000 barcos con modificaciones irregulares?**

**R.** Nosotros damos todo nuestro apoyo a la Administración. Aunque yo creo que no son tantas las embarcaciones en esta situación. Si es verdad que en Galicia –región que yo conozco más– hay muchas embarcaciones que han cambiado el motor o están registradas como embarcaciones de madera y son de fibra; pero son pequeñas modificaciones que no influyen en la estabilidad. Son irregularidades que hay que corregir. Lo sabemos por las peti-

ciones de ayudas al combustible (minimis) de embarcaciones registradas como barcos de remos. Hoy en día en los puertos no hay embarcaciones con remos aunque estén registradas como tales. Todas las embarcaciones tienen motores de 20 ó 30 caballos. Nosotros desde la FNCP también tenemos que saber como tenemos la costa. Tenemos que conocer la realidad. Hay que tomar medidas dependiendo del tipo de irregularidad; pero no se puede destruir esas 2.000 embarcaciones irregulares.

**P. ¿Hay suficiente inspección en los puertos?**

**R.** Yo creo que sí. Los barcos de pesca tienen que pasar una revisión anual de todos los certificados tanto de radio como de seguridad. Y el porcentaje de barcos que

no las pasan es muy pequeño. No puedo pensar que haya ningún pesquero esté dos años sin subir a varadero. La mayoría de los armadores en la bajura salen a la mar en sus barcos y quieren tenerlos en las mejores condiciones.

**P. ¿Sucede lo mismo con los barcos cuyos armadores no salen al mar?**

**R.** Pienso que sí. El 90 por ciento de los armadores de bajura son tripulante de los barcos y el resto no tiene interés en que su barco se hunda. En los casos de los cerqueros que se han hecho trágicamente famosos, pueden ser modificaciones realizadas inconscientemente. Si el barco da la vuelta por una pequeña modificación es que sale mal del astillero. Los barcos de pesca son para pescar; no para



pasear turistas. Y todos sabemos que se va a meter unos aparejos y va a faenar en todo tipo de condiciones; por tanto, no debe salir de astillero con una estabilidad mínima. La FNCP no puede decidir que responsabilidad tiene el armador ni que responsabilidad tiene el astillero. Hay armadores que exigen a los astilleros que les hagan un tipo de barco y, a veces, los ingenieros por permitir que salgan a la mar barcos con estabilidad limitada. Ya que no es lo mismo hacer una prueba en el puerto que en Gran Sol. Todos tenemos que estar implicados: armadores, astilleros y Administración.

**P. ¿Son las inspecciones por sorpresa la solución a este problema?**

**R.** Ya se están haciendo inspecciones por sorpresa. Por lo que he oído a otros armadores salta al barco cuatro inspectores de distintos departamentos y, aunque las son fastidiosas para los armadores, si que son beneficiosas ya que empujan a tener las cosas en orden. Y además, en los puertos, cuando se hacen dos o tres inspecciones, se corre la voz y todos tratan de ponerse al día.

**P. En relación con la siniestralidad otro factor es la meteorología. En situaciones de temporal, ¿debe el armador tomar la decisión de salir o no a faenar o tiene que ser la Autoridad Portuaria?**

**R.** Yo puedo hablar como profesional no como Presidente de la FNCP. Es difícil ya que cada uno tiene una opinión al respecto. Pienso que la responsabilidad última es del patrón. La Administración puede orientar; pero la decisión final es del armador. Con el mar de fondo que hemos tenido esta semana hay barcos volanteros que han salido a faenar por que el pescado se mueve por el fondo y es cuando más capturan. No se puede cerrar un puerto por que no todas las artes son iguales. Si la Administración cierra un puerto, lo primero que va a hacer el pescador es pedir dinero para comer.

**P. ¿Se están limando las asperezas entre el Mediterráneo y el Cantábrico-Noroeste?**

**R.** Las necesidades de las flotas de estas flotas no son iguales; pero no podemos tener un presidente de la Nacional por cada autonomía. Las divisiones son parte del proceso. Ahora el proceso se ha terminado y mi idea inicial es contar con todos. Andalucía se quedó sin representación; pero Manuel Peinado está en la Comisión Permanente. Otras federaciones regionales no están presentes, pero hay que contar con todos para resolver los problemas y si el gasoil nos deja tenemos que ir en el mismo sentido.

**P. En torno a veinte por ciento de las per-**



**sonas de alta en el REM son mujeres; y en Galicia suponen un porcentaje más alto. Si se observan los órganos gestores de la FNCP destaca la ausencia de mujeres en éstos. ¿En las federaciones Regionales y provinciales ocurre lo mismo?**

En Galicia se está notando que las mujeres acceden a puestos de responsabilidad incluso como patronas mayores. El cambio ha empezado. Pero lo que no podemos hacer es establecer cuotas; es decir, la mitad hombres y la mitad mujeres como en los Ayuntamientos. Eso es imposible. En la Federación Provincial de A Coruña, en los órganos de gobierno, está la patrona de mayor de ..... Cada vez más las mujeres van entrando en los órganos de gobierno y en el futuro si una mujer vale para ser patrona mayor de una cofradía, vale también para ser presidenta de la FNCP. ■

**JESÚS M. SALAMANCA**

**La directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López Rioboo, acudió el pasado 20 de febrero a Las Palmas para recibir, en nombre del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el premio que la Cadena SER en Canarias otorgaba, en su categoría colectiva, al Buque-Hospital "Esperanza del Mar". López Rioboo reconoció la gran satisfacción que le suponía recibir este premio, agradecimiento que hizo extensivo a todos los miembros de la tripulación.**



Los premiados en esta edición: el artista Pepe Dámaso y el Esperanza del Mar en un momento de la ceremonia.

## El Esperanza del Mar, GALARDONADO con el premio SER Canario

**E**n esta tercera edición de los Premios Ser Canario, la delegación de la Cadena SER en Las Palmas, ha querido reconocer la brillante labor social y humanitaria que realiza el Hospital-Buque *Esperanza del Mar*, salvando las vidas de quienes faenan en el banco canario-sahariano los 365 días al año. El *Esperanza del Mar* compartió galardón con el artista local Pepe Dámaso, quien recibió el premio en la categoría individual.

En el acto de entrega del premio se insistió en que el Ministerio de Trabajo y Asuntos So-

ciales, a través del Instituto Social de la Marina, había dotado al *Esperanza del Mar* con el mejor equipamiento sanitario y los últimos avances tecnológicos que existen para ofrecer asistencia humanitaria a los trabajadores de los barcos que faenan en el banco canario-sahariano.

El *Esperanza del Mar* ha sido durante sus 25 años de andadura, protagonista de miles de rescates de naufragos y enfermos, enfrentándose a situaciones climatológicas extremas y a múltiples emergencias. Su radio de influencia llega en la actualidad hasta los caladeros de Mauritania y Senegal, donde ha hecho frente a los numerosos naufragios acaecidos en la nueva ruta de los cayucos. Cerca de 1000 inmigrantes han sido rescatados por la tripulación del *Esperanza del Mar* desde el año 2005. Es por ello, por lo que a juicio de los miembros del jurado, merecía este premio.

La directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López Rioboo mostró su satisfacción al recoger el premio. Asimismo manifestó que le alegraba que en esta edición el premio coincidiera con el que recibía, en categoría individual, Pepe Dámaso, *singular y extraordinario pintor del que conocemos su amor y devoción por el mar y todo lo relacionado con este mundo, que ha vivido intensamente desde su Agate natal y su Isleta de residencia*, dijo.



El director y presentador de la SER, Kiko Barroso, presentó el premio. En la imagen, el concedido al buque español

Pilar López Rioboo agradeció en su discurso, el premio concedido al Esperanza del Mar

En su discurso, López Rioboo destacó la relación que el ISM mantiene desde hace años con el artista y declaró que *como botón de muestra destacamos su magnífico mural ubicado, con obras de otros insignes artistas canarios, como César Manrique y Jesús Arencibia, en la Casa del Mar de Las Palmas, más conocida como la Casa del Marino, emblemático edificio construido por el arquitecto local Miguel Martín Fernández de la Torre.*

La directora general del ISM destacó que *durante sus más de 25 años de servicio activo, el buque Esperanza del Mar ha asistido a más de 28.000 marinos y junto a esta labor también hay que destacar el importante apoyo logístico que presta a la flota.*

#### **PREMIOS SER CANARIO**

Los premios SER Canario nacieron en el año 2005, con motivo del aniversario del grupo de emisoras de la Cadena SER en Gran Canaria. Como no podía ser de otro modo, al tratarse de un galardón otorgado por una emisora de radio, éste representa un micrófono dorado con una placa con el nombre del premiado. En ésta, su tercera edición, los premios han reconocido la trayectoria y la labor del artista Pepe Dámaso, quien durante más de sesenta años ha dedicado su vida al arte en Canarias. Recibió el premio, en su categoría individual, *por su constante compromiso con la canariedad, algo que se*

**La labor del buque “Esperanza del Mar” ha sido reconocida y premiada en numerosas ocasiones**

**También fue premiado el artista local Pepe Dámaso. Alguna de sus obras cuelgan en la Casa del Marino de Las Palmas**

descubre constantemente a lo largo de su trayectoria.

En la modalidad colectiva, el premio recayó en el barco *Esperanza del Mar*, por ser éste un buque pionero en el desarrollo de labores humanitarias, servicio de apoyo sanitario de salvamento y asistencia marítima en alta mar, atendiendo a las necesidades de la flota española y la de otros países. A lo largo de sus 25 años de existencia el Buque ha salvado la vida a más de 60.000 personas.

El año pasado, los Premios Ser Canario se otorgaron, en la categoría individual, al prestigioso melómano gran canario, Rafael Nebot, y en la colectiva a los equipos de salvamento y rescate de inmigrantes del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, por su labor solidaria y humanitaria.

Los premiados en la primera edición fueron Juan Manuel Suárez del Toro, presidente Internacional de Cruz Roja y la Media Luna Roja, en la categoría individual, y la Casa de Galicia, en la modalidad colectiva, por su labor solidaria.

La Gala de entrega de los Premios se celebró en el Salón Palmeras del Hotel Santa Catalina de Las Palmas y fue presentada por Kilo Barroso, director-presentador del programa *Hoy por Hoy Las Palmas*. Unas 400 personas pertenecientes a los distintos sectores de la sociedad canaria: políticos, empresarios, periodistas y colaboradores de la Cadena SER en Las Palmas acudieron al acto que estuvo amenizado por la cantante Mariví Cabo, una de las mejores voces actuales de la isla, que en la actualidad está promocionando su segundo trabajo discográfico, *Atlántica*. ■

**ANA DÍAZ**

FOTOS CEDIDAS POR LA CADENA SER CANARIAS

# Publicadas las **AYUDAS ASISTENCIALES** para los trabajadores del mar

*El Gobierno, a instancias del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, ha aprobado la ORDEN TAS 29/2008, de 15 de enero, por la que se regula la concesión de prestaciones asistenciales a los trabajadores del mar y a los beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar derivadas de las situaciones y condiciones específicas del trabajo en el medio marino. La Orden establece la cuantía de las prestaciones y la documentación necesaria para su solicitud en casos de pérdida de equipaje como consecuencia de naufragio o accidentes en el mar, fallecimiento a bordo o desaparición del trabajador, traslado de cadáveres, asistencia a marineros en el extranjero y a los transeúntes en territorio nacional.*

**P**ara acceder a la prestación por pérdida de equipaje debido a un naufragio, los solicitantes deberán estar embarcados y figurar en el rol de la embarcación en el momento en el que ha tenido lugar el siniestro, así como que el accidente haya sido declarado por la autoridad competente.

La cuantía de esta prestación, que tiene por objeto compensar a los trabajadores que faenan a bordo de una embarcación por los daños y perjuicios económicos originados por la pérdida de equipaje y enseres de uso personal, será la correspondiente a 17 días del indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM), vigente en el momento de la concesión, por tripulante.

Quienes deseen pedir esta prestación deberán incluir, junto al modelo de solicitud pertinente, la documentación que acredite el embarque del solicitante; el documento expedido por la autoridad competente de declaración de accidente o naufragio y el número de la cuenta bancaria de la que sea titular.

## **FALLECIMIENTO Y TRASLADO DE CADÁVERES**

En el caso de que se produzca el fallecimiento o la desaparición de un marinero o pescador a bordo, se po-

drá solicitar una prestación asistencial compensatoria. Para ello, los solicitantes deberán acreditarse como beneficiarios del fallecido o desaparecido, que exista un documento de declaración oficial de fallecimiento o desaparición y que éstas se hayan producido a bordo de una embarcación o, como consecuencia inmediata del accidente o enfermedad que motivó una evacuación.

La cuantía de esta prestación dependerá de las circunstancias. Cuando se trate de un fallecimiento, ésta será de 47 días del IPREM, vigente en el momento de la concesión y de 141 días, si se trata de una desaparición.

A la solicitud deberá acompañarse la acreditación de parentesco, convivencia y dependencia económica del solicitante con la víctima; copia del parte de accidente o del certificado de defunción a bordo así como certificación por parte de la autoridad competente en la que

conste la desaparición del trabajador; documentación acreditativa del embarque y los datos bancarios del solicitante.

La Administración también contribuye a hacer frente a los gastos ocasionados por el traslado, a su lugar de residencia, del cuerpo del tripulante fallecido mientras faenaba, bien en buque de bandera nacional o extranjera.

Para la concesión de esta prestación, el traslado del cadáver debe efectuarse entre diversas comunidades autónomas, dentro del territorio nacional, del territorio de otros países al territorio nacional o desde el territorio nacional al de otros Estados ya que, a efectos de esta ayuda, se considera lugar de residencia, aquél en el que residen habitualmente los allegados del fallecido. Los beneficiarios de la ayuda serán las personas o persona que haya costado el traslado.

Los requisitos para acceder a este tipo de ayuda, que cubre la mitad del gasto generado, son: que el traslado del cadáver ya se haya efectuado y que el solicitante haya pagado los gastos de dicho traslado. Para ello, deberá presentar junto al modelo de solicitud, la



fotocopia del código de identificación fiscal (CIF) de la empresa o el número de identificación fiscal (NIF) del solicitante; el certificado de defunción de la persona fallecida; el justificante de los gastos producidos por tal motivo y la cuenta bancaria del solicitante.

### **ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO**

El Instituto Social de la Marina prestará a los trabajadores del mar la asistencia en el extranjero en casos de abandono por empresas insolventes, por apresamiento, naufragios y accidentes procediendo al traslado de los marineros a su domicilio familiar y adelantando los gastos, sin perjuicio de la responsabilidad que tengan en estos hechos el naviero, el amador o su representante legal.

Para ello, el ISM se encargará de ponerse en contacto con la Embajada española en el país del que se trate y recabar información sobre la situación de abandono y necesidad de los trabajadores, así como de la necesidad de repatriación y adelantará los gastos que acarreen el sostenimiento y la restitución al domicilio familiar de los marineros afectados.

Al modelo de solicitud de esta ayuda deberá acompañarse la documentación acreditativa del embarque del solicitante o solicitantes y el informe correspondiente de la representación diplomática española.

La Subdirección General de Acción Marítima del Instituto Social de la Marina será la encargada de coordinar con las autoridades consulares y las direcciones provinciales, la repatriación, en caso de abandono, la gestión económica de los expedientes y la reclamación de los gastos a los armadores.

Por otra parte, se considerará la asistencia a transeúntes la que ofrezca el ISM a los trabajadores, nacionales o extranjeros que, como consecuencia de un siniestro u otra causa justificada en territorio nacional, necesiten una atención urgente hasta que la empresa armadora, su representante legal o las autoridades competentes del país del que se trate puedan hacerse cargo de ellos.

El Instituto Social de la Marina se hará cargo provisionalmente de los gastos originados por el alojamiento, manutención y demás necesida-



**En caso de fallecimiento, la cuantía ascenderá a 47 días de IPREM. Cuando se trate de una desaparición, corresponderá a 141 días**

**En colaboración con las Embajadas, el ISM recoge información para asistir a los marineros en el extranjero**

des de los tripulantes. Los trabajadores españoles, aquéllos pertenecientes a la Unión Europea o a países firmantes del Acuerdo sobre Espacio Económico Europeo podrán recibir además el dinero para pagar el billete de regreso a su domicilio familiar.

Al modelo de solicitud deberá acompañarse la fotocopia compulsada de la Libreta de Inscripción Marítima, en donde conste el embarque y el informe de la autoridad marítima o portuaria sobre la situación de los trabajadores.

### **RECLAMACIÓN DE GASTOS**

La Subdirección General de Acción Marítima del ISM o las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina serán los organismos encargados de reclamar al armador, al representante legal o consignatario o a la compañía aseguradora, establecidos en territorio nacional, el reintegro de los gastos generados por los servicios prestados. Transcurrido el tiempo establecido para el reintegro del dinero, sin que éste se haya producido, se trasladará el expediente a la Tesorería General de la Seguridad Social para que proceda por vía ejecutiva.

Cuando los armadores no estén establecidos en territorio nacional ni tengan aquí un representante legal ni consignatario, las Direcciones Provinciales del ISM trasladarán los expedientes a la Subdirección General de Acción Social Marítima, quien reclamará el gasto a la representación diplomática del Estado de abanderamiento del buque, para que sea ésta quien reclame al armador su reintegro. ■

**ANA DÍAZ**



## Prestaciones para personas “DEPENDIENTES”

***El Gobierno ha aprobado un Real Decreto en el que se fijan para este año la cuantía de las prestaciones para las personas mayores y con discapacidad que sean valoradas como “dependientes severos, nivel 2”, es decir aquéllas que necesitan ayuda para realizar varias actividades básicas de su vida ordinaria o tres veces al día, pero que no requieren el apoyo permanente de un cuidador.***

Los servicios que recibirán estos ciudadanos son el de teleasistencia, ayuda a domicilio, plaza en un centro de Día o de Noche, plaza de atención residencial y prevención y promoción de la autonomía personal.

### **PRESTACIONES ECONÓMICAS**

También se ha establecido una prestación económica de 450 euros para que la persona pueda adquirir el servicio en el mercado privado.

También pueden ser atendidas por su entorno familiar, y su cuidador recibirá una compen-

***El Gobierno  
destina para  
este año  
871 millones  
de euros, un  
118 por  
ciento más  
que en 2007***

sación por ello. El cuidador familiar debe darse de alta en la Seguridad Social. En este caso la prestación económica será de 328,36 euros y, para la cotización a la Seguridad Social, 153,93 euros a cargo del Estado, lo que totaliza 482,29 euros mensuales. Los cuidadores no profesionales quedan incluidos en el campo de aplicación al Régimen General de la Seguridad Social y en situación asimilada al alta en el mismo.

Para acceder al Sistema de Dependencia y a estos servicios y prestaciones, los ciudadanos deben solicitar una evaluación en los servicios sociales de su Comunidad Autónoma para determinar su grado y nivel de asistencia. Para recibir información de sus derechos, los servicios y prestaciones de la Ley se pueden llamar a un teléfono gratuito: 900.40.60.80.

La evaluación también puede realizarse en el domicilio del beneficiario, y una vez obtenido su grado de dependencia y la correspondiente acreditación, ésta tendrá validez en todo el Estado. Los servicios sociales de su Comunidad Autónoma elaborarán un Programa Individual

de Atención con los servicios o prestaciones que va a percibir.

### **NIVEL MÍNIMO DE PROTECCIÓN**

También el Consejo de Ministros aprobó una norma por la que se actualiza el nivel mínimo de protección para las personas con “gran dependencia” y se establece asimismo para los dependientes severos nivel 2. Esta nueva legislación fue informada por el Consejo Territorial de la Dependencia.

El nivel mínimo de protección representa el nivel de financiación del Sistema de Dependencia mediante el cual el Gobierno destina recursos a las Comunidades Autónomas en función de los ciudadanos dependientes.

Así, en este nivel mínimo, del Gobierno destinará este año 100 euros mensuales a las Comunidades por persona valorada como “dependiente severo nivel 2”. También recibirán durante este año más recursos a través del denominado nivel acordado, que se materializan a través de convenios de colaboración.

En total la financiación estatal para la Ley de Dependencia en 2008 será de 871 millones de euros, un 118 por ciento más que en el año anterior.

### **GRAN DEPENDENCIA**

Desde la pasada primavera comenzó a atenderse a los ciudadanos evaluados como “Grandes Dependientes”, es decir, aquellas personas que necesitan ayuda para realizar varias actividades básicas de la vida cotidiana varias veces al día, por su pérdida total de autonomía mental o física y, por lo tanto necesitan el apoyo indispensable y continuo de otra persona. Si ésta pertenece al entorno familiar percibirá una prestación económica que oscila entre los 661 y 560 euros, según el nivel de gran dependencia y 154 euros como cotización a la Seguridad Social, a cargo del Estado.

En este caso los cuidadores no profesionales también quedarán incluidos en el Régimen General de la Seguridad Social y en situación asimilada al alta en el mismo. ■





# 200.000

## permisos de paternidad

***La Ley de Igualdad entró en vigor 24 de marzo del año pasado y, en menos de un año, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha recibido 200.000 solicitudes para permisos de paternidad.***

La mencionada norma establece que el permiso de paternidad, con una duración de 15 días, se puede disfrutar desde el nacimiento del hijo hasta la finalización del permiso de maternidad, así como la ampliación del permiso en dos días más por cada hijo en caso de parto múltiple. Asimismo se reconoce este permiso para los trabajadores autónomos y por adopción o acogimiento. También recoge que en el supuesto de dar a luz un hijo discapacitado el permiso de maternidad se amplía en dos semanas, de uso indistinto para el padre y la madre.



La prestación económica, al igual que la de maternidad, consiste en el 100% de la base reguladora por contingencias comunes durante los 15 días de duración del permiso.

Las Comunidades Autónomas en las que mayor número de trabajadores han decidido conciliar trabajo y familia y, por tanto, solicitar el permiso de paternidad, han sido Cataluña con 8.369; Madrid, 32.893; Andalucía, 31.448, y la Comunidad Valenciana, 21.838.

Por primera vez en España, se ha materializado el derecho a un subsidio para los padres, independientemente de la prestación por maternidad, a la que pueden seguir acogéndose a opción de la madre, como una de las medidas para promocionar la conciliación de la vida familiar y laboral.

### **INFORMACIÓN A TRAVÉS DEL MÓVIL**

Por otra parte el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) le informa: "su prestación de paternidad ha sido resuelta favorablemente. Próximamente recibirá por correo la notificación de la resolución".

Con este mensaje, los trabajadores que han solicitado la prestación por paternidad de la Seguridad Social están recibiendo la información de la resolución de su expediente mediante mensaje de telefonía móvil (SMS) de manera in-

## **El Instituto Nacional de la Seguridad Social adelanta, mediante un SMS, el reconocimiento de las prestaciones**

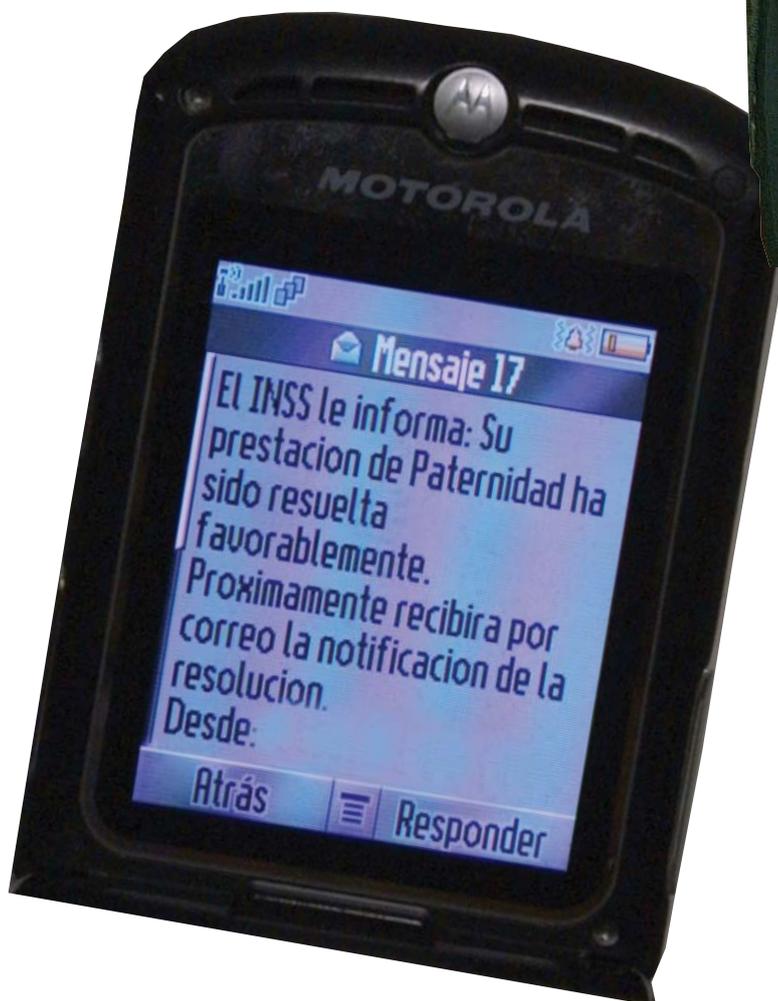
### **Por primera vez en España se ha materializado el derecho a un subsidio para los padres, independientemente de la prestación por maternidad**

mediata, cuando han facilitado su número de teléfono.

Este sistema, implantado en el año 2006, permite a los solicitantes de prestaciones y pensiones de la Seguridad Social, recibir información inmediata acerca del estado de su expediente. Posteriormente, el INSS remite la notificación de la resolución al beneficiario por correo ordinario.

#### **MUTUALIDADES**

También la Confederación de Mutualidades han llegado a un acuerdo para constituir un grupo de trabajo sobre las nuevas prestaciones



que han sido creadas o extendidas a los trabajadores autónomos, entre otras las de paternidad.

Las Mutualidades alternativas son tuteladas por la Dirección General de Seguros, dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda, y ajustan sus prestaciones a los principios de solvencia y suficiencia financiera. Las prestaciones deben ser aprobadas por los órganos de cada Mutualidad y autorizadas por la Administración. De esta manera los procesos iniciados ahora culminarán en varios meses, y es voluntad tanto de las Mutualidades como de la Administración que exista un pleno respeto a la autonomía de las entidades en el desarrollo del objeto compartido de mejorar la protección de los profesionales autónomos encuadrados en las Mutualidades. ■

# I CENTENARIO de la Seguridad Social

*La Seguridad Social ha celebrado el I centenario de la creación del Instituto Nacional de Previsión (INP), con la publicación del libro “Cien años de protección social en España”, que analiza el nacimiento, las vicisitudes y el desarrollo del Estado de Bienestar en el siglo transcurrido desde la fundación del INP, en el año 1908, hasta su transformación en la Seguridad Social actual.*

***El Instituto Nacional de Previsión (INP) fue el precursor de la Seguridad Social***

***Publicación del libro “Cien años de protección social en España”***

La presentación del libro forma parte del conjunto de actos conmemorativos que se iniciaron el 18 de diciembre de 2006, fecha en la que el Rey Juan Carlos I, descubrió un monolito en la sede del Instituto Nacional de la Seguridad Social, ubicado en la madrileña calle de Padre Damián, que recuerda el momento en que el rey Alfonso XII autorizó a su ministro de Gobernación, Bernabé Dávila, a presentar a las Cortes un Proyecto de Ley del INP el 1 de noviembre de 1906.

La Ley que entró en vigor en 1908 preveía que el Estado organizase un Instituto Nacional de Previsión con el objetivo de “difundir e inculcar la previsión popular, especialmente la realizada en forma de pensiones de retiro”. La creación del Instituto

constituye el paso inicial dado en nuestro país en materia de política de previsión, en cuanto fue el órgano que preparó o inspiró cuanto con posterioridad se ha elaborado sobre seguros sociales obligatorios.

En la evolución de la Seguridad Social, la Constitución de 1978 fue pieza clave que marcó un antes y un después en la configuración global del Sistema. Dentro de los principios rectores de la política social y económica, impone a los poderes públicos el mantenimiento de un régimen público de Seguridad Social para todos los ciudadanos, que garantice la asistencia y prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad, especialmente en caso de desempleo, añadiendo que la asistencia y prestaciones complementarias serán libres.

En los últimos años se han desarrollado procesos de reforma que siempre han contado con el consenso político y con los acuerdos de los agentes sociales.

## **CIENT AÑOS DE PROTECCIÓN**

El libro conmemorativo del I Centenario del Instituto Nacional de Previsión, titulado “Cien años de protección social en España” ha sido coordinado por José Luis Tortuero Plaza, profesor titular de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la UCM. En él se recogen varios estudios realizados por catedráticos en la materia de varias universidades.

En la presentación de esta publicación, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, escribe que “la mejor forma de celebrar el primer centenario de la creación del Instituto Nacional de Previsión es seguir trabajando con el horizonte de garantizar la viabilidad financiera del sistema, dando respuesta, al mismo tiempo, a las nuevas reali-

# Cien Años de Protección Social en España

Libro Conmemorativo del I Centenario  
del Instituto Nacional de Previsión



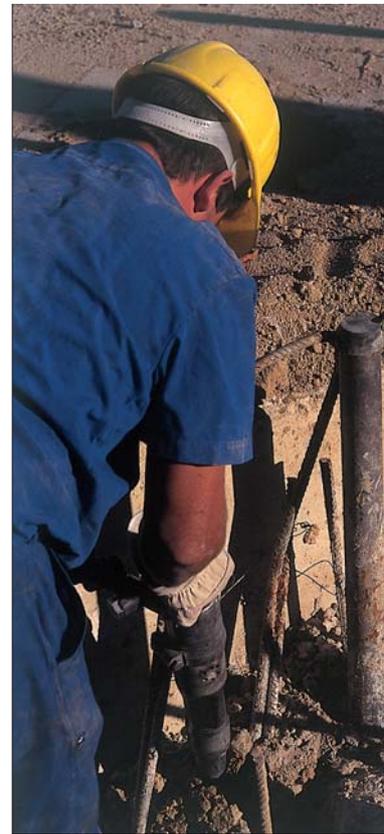
MINISTERIO  
DE TRABAJO  
Y ASUNTOS SOCIALES

dades sociales y contribuyendo al mayor bienestar personal y colectivo de nuestros ciudadanos”.

El ministro también menciona los acuerdos políticos y sociales que han contribuido durante los últimos años a fortalecer y hacer viable el Sistema. Entre ellos destaca el Pacto de Toledo que ha venido dando cobertura a los acuerdos surgidos del diálogo social, singularmente los de 1996 sobre consolidación y racionalización del Sistema, suscritos por el Gobierno y los sindicatos UGT y CC.OO., el del 2001, sobre la mejora y el desarrollo del sistema, firmado con las organizaciones empresariales y CC.OO. y el del 2006 sobre medidas en materia de Seguridad Social,

rubricado por el Gobierno y la totalidad de los interlocutores sociales, es decir, CEOE, CEPYME, UGT y CC.OO.

Jesús Caldera también subraya que “la Seguridad Social constituye uno de los factores más decisivos de distribución de la renta, de cohesión social, de estabilidad política y de progreso económico, siendo en el marco de la Unión Europea una pieza decisiva del “modelo de civilización”, reconocida como integrante del “patrimonio histórico” común de los Estados miembros de la Unión, formando parte del Núcleo esencial del “modelo social europeo”. ■



# Menos accidentes, **REBAJA** de cotizaciones

*Las empresas que se distingan en la reducción de la siniestralidad laboral podrán ver reducida su cotización, este mismo año, hasta un máximo del 10 por ciento. Los Presupuestos Generales del Estado, para este ejercicio, contemplan una partida de más de 90 millones de euros, obtenidos de los excedentes de las Mutuas de Trabajo y Accidentes Laborales, destinados a este fin.*

Los fondos variarán cada ejercicio ya que provienen de un porcentaje de los excedentes de las Mutuas para el fomento de actuaciones extraordinarias de las empresas en la prevención de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, según establecen los Presupuestos para el 2008.

Por otra parte se penaliza a las empresas que incumplan la normativa en materia de prevención con un posible aumento de la cotización de hasta un 20 por ciento.

Para llevar a cabo esta política de reducción de la siniestralidad laboral, a través de la reducción o aumento de la tarifa de cotización por accidentes de trabajo que deben pagar las empresas, se ajusta de forma más precisa a la siniestralidad de cada sector económico y, es previsible que en ejercicios posteriores, se afine aún la tarifa de ajuste, adecuando de forma más proporcionada, al alza o a la baja, el peso de las cotizaciones por contingencias profesio-





nales con los niveles de siniestralidad de los sectores a nivel de desagregación con el que vayan quedando definidos. Sin embargo no se había abordado todavía la definición de un sistema que vinculara la reducción del peso de las cotizaciones con los resultados positivos en la prevención de riesgos laborales. Y es precisamente en esta línea en la que se sitúa la normativa recogida en los Presupuestos Generales del Estado.

#### **BONUS-MALUS**

El objetivo de este sistema denominado bonus-malus es la disminución real de los accidentes de trabajo comprobada a través de indicadores que comparen los resultados de una empresa con los del propio sector de actividad, de manera que se prime a unas empresas o sectores con menores riesgos sobre otros que los tengan mayores. Tales indicadores permitirán igualmente evaluar la evolución, a lo largo del tiempo, de la situación de una empresa así como la efectividad de las medidas adoptadas.

Las empresas con menos de diez trabajadores tendrán un tratamiento diferenciado. Por otra parte se excluirán los accidentes de tráfico y los cardiovasculares, ya que en estos casos no es posible la acción preventiva de la empresa. También tendrán una consideración específica los accidentes de tráfico que se produzcan al acudir y abandonar el centro de trabajo.

Los mencionados indicadores se elaborarán con la información de las bases de datos de la Seguridad Social donde quedan reflejados el coste asociado a cada una de las contingencias

**Las empresas que registren menos accidentes entre sus trabajadores, obtendrán una rebaja de cotizaciones**

**Quedan excluidos del cómputo los accidentes de tráfico y cardiovasculares**

a considerar. En función de este diseño final se fijará el nivel que una determinada empresa debe alcanzar para ser acreedora de una bonificación pudiendo situar la exigencia en términos de alcanzar, por ejemplo, un 20 ó un 30 por ciento por debajo del índice sectorial correspondiente. La consecución de los niveles de cumplimiento previstos será inicialmente la condición previa para ser candidato a la bonificación.

Es definitiva se pretende retribuir las acciones positivas que disminuyan la siniestralidad. El sistema tendrá en cuenta la evolución de los accidentes de trabajo y la adopción de medidas positivas en la empresa. Entre éstas se consideran el grado de cumplimiento de la normativa vigente; la constitución de servicios de prevención propios, dentro de la empresa o el recurso a los servicios de prevención ajenos; la existencia de planes de movilidad; las inversiones en prevención de riesgos, más allá de lo legalmente exigible, en relación con las enfermedades profesionales y el seguimiento de la reducción de trabajadores expuestos a un determinado riesgo.

#### **DESCIENDEN LOS ACCIDENTES MORTALES**

El número de accidentes de trabajo mortales registrados durante el año 2007 se redujo un 12,6 por ciento respecto al año anterior. En términos absolutos fueron 112 accidentes menos, al pasar de 966 entre enero y diciembre de 2006, a 804 en 2007. La cifra de accidentes mortales es la más baja de la serie histórica. ■



# DOS MILLONES

## de extranjeros afiliados a la Seguridad Social

*El número total de trabajadores extranjeros afiliados a la Seguridad Social, al término del pasado mes de enero, ascendía a 2.003.839, de los que 1.233.159 son hombres y, el resto, 770.680 son mujeres. De ellos, 1.462.375 estaban afiliados al Régimen General, 225.166 trabajaban como autónomos, 160.228 cotizaban en el Régimen Agrario, 4.215 hacían al Régimen Especial del Mar, 633 al del Carbón y 152.22 al Régimen del Hogar.*

La comunidad autónoma de Madrid ocupa el primero lugar con 436.643 inmigrantes afiliados a la Seguridad Social, seguida de Cataluña con 446.996, Comunidad Valenciana con 240.750 y Andalucía con 204.002.

### RÉGIMEN DEL MAR

El mayor número de inmigrantes que cotizan al REM realizan su actividad laboral en Galicia, concretamente 321. El segundo lugar corresponde a la comunidad de Canarias, con 233 extranjeros afiliados al Régimen Especial del Mar, seguida por el País Vasco con 150 trabajadores inmigrantes, todos ellos procedentes de países de la Unión Europea.

### AFILIACIÓN DE EXTRANJEROS. DISTRIBUCIÓN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS. Media Enero 2008



**Galicia ocupa el primer lugar con 1.473 afiliados**

## TOTAL NACIONAL AFILIADOS. DISTRIBUCIÓN POR REGÍMENES

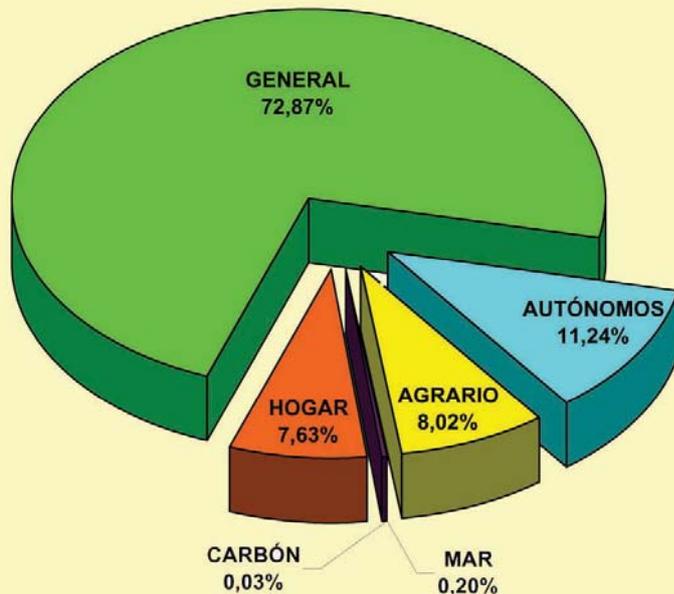
31-ene-08

REGÍMENES	GENERAL	AUTÓNOMOS	AGRARIO	MAR	CARBÓN	HOGAR	TOTAL
DE LA UNIÓN EUROPEA	474.151	136.967	50.215	1.168	612	24.328	687.441
DE PAÍSES NO UNIÓN EUROPEA	987.224	88.199	110.013	3.047	21	127.894	1.316.398
<b>TOTAL EXTRANJEROS</b>	<b>1.461.375</b>	<b>225.166</b>	<b>160.228</b>	<b>4.215</b>	<b>633</b>	<b>152.222</b>	<b>2.003.839</b>

Media Enero 2008

REGÍMENES	GENERAL	AUTÓNOMOS	AGRARIO	MAR	CARBÓN	HOGAR	TOTAL
<b>MEDIA EXTRANJEROS</b>	<b>1.457.518</b>	<b>224.793</b>	<b>160.394</b>	<b>4.053</b>	<b>647</b>	<b>152.697</b>	<b>2.000.102</b>

### AFILIADOS MEDIOS DISTRIBUCIÓN POR REGÍMENES



El mayor número de trabajadores del mar extranjeros no pertenecientes a la UE, corresponde a Galicia, concretamente 1.208; en Cataluña, 385 y Andalucía 317.

#### DISTRIBUCIÓN POR PAÍSES DE PROCEDENCIA

El número de inmigrantes en el sector pesquero procedentes de países no pertenecientes a la Unión Europea casi triplican a los procedentes de Estados europeos. El primer colectivo asciende a 3.047 y, el segundo, a 1.168.

#### AYUDAS PARA FOMENTAR LA INTEGRACIÓN

El Gobierno destinará este año 19,3 millones de euros para programas que fomenten la integración de los inmigrantes, de los que 11 millo-

nes se cofinanciarán con cargo a los presupuestos del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y 960.00 los aporta el Fondo Social Europeo.

Concretamente las subvenciones irán destinadas a los siguientes programas:

- Acogida integral para la atención de las necesidades básicas y de apoyo a la inserción de personas inmigrantes, solicitantes de asilo y otros ciudadanos con protección internacional en situación de vulnerabilidad o riesgo de exclusión social, tales como alojamiento y manutención, enseñanzas de las lenguas oficiales de la sociedad de acogida, acciones de formación e inserción laboral, asesoramiento legal y documental, entre otros.

- Programas educativos que promuevan la integración y convivencia intercultural.

- Programas de empleo para lograr su integración en el mercado laboral.

- A favor de la mujer que favorezca el acceso, la participación e implicación en todos los ámbitos de la vida social.

- Fomento de la participación de las familias en el proceso educativo de sus hijos.

- Mejora organizativa y estructural de las entidades y a la formación de profesionales y voluntarios.

- Programas de sensibilización y promoción de la igualdad de trato y no discriminación.

- Programas de equipamiento y adaptación de inmuebles.

Las solicitudes pueden presentarse en la sede de la Dirección General de Integración de los Inmigrantes, en el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en las Delegaciones y Subdelegaciones del Gobierno, así como en los registros y oficinas de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común. ■

**Los  
trabajadores  
extranjeros  
afiliados al  
Régimen  
Especial del  
Mar  
ascienden a  
4.215**



# VIENTO A FAVOR

## para los astilleros españoles

*La situación de la construcción naval española invita al optimismo. Tras la fuerte reestructuración por la que ha pasado el sector naval y que llevó aparejada la supresión de unos 16.000 puestos de trabajo, la demanda actual de mano de obra hace que estemos en una situación de "paro cero", gracias a la situación de la cartera de pedidos. En el caso de la relativamente nueva Navantia, con su especialización en la construcción naval militar, se ha situado entre los astilleros militares más importantes del mundo.*

Tras la tempestad, viene la calma. Con esta frase podríamos sintetizar la historia de los astilleros españoles en los últimos años. Después de graves crisis, de una fuerte caída de la producción y de duros expedientes de regulación de empleo, el sector de la industria naval española ofrece datos esperanzadores.

Según la Gerencia del Sector Naval, el esfuerzo realizado a través de la reestructuración puesta en marcha en 1984, centrada principalmente en el ajuste de plantillas y en la consiguiente contratación de servicios a empresas auxiliares, junto con los avances conseguidos en el sector tecnológico están facilitando la adaptación del sector a los requisi-



tos de un mercado cada vez más globalizado y competitivo. Este panorama ha contribuido a que en 2006 no se registrase paro en el sector.

Un 90% del comercio mundial se realiza por barco, por lo que se ha incrementado notablemente la demanda de buques, fundamentalmente, para los astilleros asiáticos. Esta circunstancia también ha servido para que se deriven un gran número de contratos a las factorías españolas. Aproximadamente, de 100 barcos que se construyen en el mundo, 80 los fabrican Corea y China; 8, países de la Unión Europea; y 2, España.

***La Asociación Cluster Naval Gallega asegura que en los próximos tres años precisará cerca de 900 nuevos trabajadores en el sector***

En 2007, España era el cuarto país de la Unión Europea con más contratos para la construcción de buques y el sexto en cuanto a pedidos y entregas. Según datos provisionales de la Gerencia del Sector Naval, el año pasado los astilleros españoles facturaron 1.200 millones de euros, y su cartera de pedidos asciende a 3.500 millones de euros.

Ser competitivos frente a los países de Extremo Oriente es una de las grandes dificultades a la que se ha enfrentado la industria naval, no sólo española sino europea. Con este objeto,



la Unión Europea impulsó, entre 2002 y 2005, un mecanismo de defensa temporal al sector, que consistía en una ayuda directa de hasta el 6% para la construcción de tipos concretos de buques, ante lo que consideraba prácticas desleales de los países asiáticos.

### **OCUPACIONES EN ASTILLEROS**

Determinar el número de personas empleadas en el sector de la construcción naval no resulta sencillo. Por una parte, están los empleados en plantilla del astillero, y, por otra, los operarios que trabajan para él desde fuera, a través de la denominada "externalización" de servicios que brindan las empresas auxiliares.

Según los últimos datos publicados por la Gerencia del Sector Naval, los astilleros privados tenían una plantilla de 2.526 empleados en 2006, mientras que la empresa pública Navantia contaba con 5.488 empleados en el mismo periodo.

Por su parte, la Fundación Innovamar ha realizado un estudio en Galicia, Andalucía, País Vasco y Asturias, y ha concluido que existen 472 empresas auxiliares trabajando para el sector de la construcción naval, en las que desarrollan su labor 9.724 personas.

Otro indicador de la buena salud del sector es la creciente demanda de formación especializada por parte de las empresas navales. Concretamente, la Asociación Cluster de Naval Gallego (Aclunaga) ha diseñado un plan de formación para nuevos trabajadores en las diez profesiones más demandadas. El objetivo de este proyecto es paliar la necesidad de mano de obra especializada que se requiere para atender la demanda que plantean los astilleros gallegos.



**La cartera de pedidos de Navantia ha pasado de 4.013 millones de euros en 2004, a 6.325 millones en 2007**

Según Aclunaga, en los próximos tres años, el sector precisará cerca de 900 nuevos trabajadores.

Soldadores, especialistas en el tratamiento de superficies, electricistas, tubereros, habilitadores, caldereros, montadores, mecánicos, limpiadores de barcos y operadores de linastre, son las ocupaciones que ahora tienen mayor demanda. Después de las reconversiones, en las que gran parte de la mano de obra especializada tuvo que abandonar su puesto de trabajo porque su profesiones no tenían salida, se da la paradoja de que ahora están en pleno auge.

Por su parte, el Plan de Formación para la Industria Auxiliar Subcontratista de los astilleros vascos realizó 145 cursos el año pasado, dirigidos tanto a desempleados como a trabajadores en activo del sector. Esta iniciativa permitió la contratación de 241 personas, de las que 24 eran mujeres en paro.

En esta línea, la Gerencia del Sector Naval viene gestionado planes de formación, con la aportación del Fondo Social Europeo y la colaboración de algunas Comunidades Autónomas, que en 2006 han reunido a 25.000 trabajadores, tanto de astilleros como de empresas auxiliares.

Estos programas de formación están dirigidos a mejorar la competencia de los trabajadores que han permanecido en el sector, facilitando su adaptación a las nuevas tecnologías y sistemas de producción, y a la incorporación de trabajadores jóvenes al sector.

La actividad de los astilleros privados en los últimos años también está arrojando cifras muy positivas, que está suponiendo alcanzar el

pleno empleo en el sector. Concretamente, el negocio de las factorías privadas instaladas en la Ría de Vigo asciende, hasta ahora, a 2.500 euros.

Cabe destacar casos como el de La Naval de Ses-tao, que con una creciente carga de trabajo, está reclaman-do constantemente mano de obra especializada. El astillero vasco, en el año trascurrido desde su privati-zación, ha incrementado su plantilla en un 15%.

A la construcción de ga-seros y cargueros, ha segui-do el encargo del consorcio belga Jan de Nul de 2 dra-gas de gran tamaño, una de las especialidades de la factoría. Este pedido va a su-poner unos ingresos para el astillero de unos 350 millo-nes de euros y empleará a 1.600 trabajadores, proce-dentes de la plantilla de la empresa y de media docena de contratas especializadas en acero, instalaciones eléctricas, andamiaje y transportes. La cartera de pedidos de La Naval permite garantizar trabajo para casi cuatro años.

La cartera de pedidos de los pequeños y medianos astilleros españoles integra-dos en (PYMAR), con un incre-mento del 42% en el últi-mo año, es otro de los ejemplos de la tendencia alcista que experimenta el sector. Los 131 buques en-cargados totalizan 855.261 CGT, un 28% más que a fi-nales del primer semestre de 2006.



Vista aérea del astillero de Fene-Ferrol, propiedad de Navantía.

## NAVANTIA, APUESTA DE FUTURO

Al estricto proceso de reconversión siguieron años de altibajos en los que la destrucción de empleo fue una constante. El nacimiento y la posterior liquidación de Izar, veinte años más tarde, con unas pérdidas de más de 600 millones de euros y la obligación de devolver las ayudas que, según criterio de la Unión Europea concedió ilegalmente el Gobierno de José M<sup>a</sup> Aznar, son algunos de los percances por los

que ha pasado el sector de la construcción naval española en los últimos años.

Con este panorama, el Consejo de Ministros autorizó, tras un acuerdo con los sindicatos, la constitución de una nueva sociedad que respondiera a la grave crisis económica que afectaba a la empresa pública naval. Por una parte, se mantendrían bajo titularidad pública las plantas de Fene-Ferrol, Cartagena y San Fernando-Puerto Real y, por otra, se habría la puerta a la incorporación de capital privado en el resto.



*La fragata F-100 es uno de los modelos fabricados por Navantía que más exportamos*

En marzo de 2005 nace Navantía, empresa pública de astilleros integrados dentro de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), especializados en la construcción naval militar, con una capacidad limitada al 20% de construcción civil.

Navantía, dos años después de su creación, está a punto de lograr sanear sus cuentas. De los 129 millones de pérdidas registradas en 2005, pasó a 39 millones de deuda, en 2006, lo que permite abrir una ventana al optimismo. La cartera de pedidos también ha experimentado un repunte excepcional, pasando de 4.013 millones de euros en 2004, a 6.325 millones, en 2007, lo que se traduce en que la actividad de la empresa en algunos de sus centros supera el 90% de su capacidad.

Los 5.500 trabajadores que la empresa tiene actualmente se distribuyen entre sus tres instalaciones y la sede central, que se encuentra en Madrid. En la construcción de barcos están empleados el 72% de la plantilla; un 11% se dedica a tareas relacionadas con la propulsión y energía; un 10% realiza reparaciones de buques; y el 4% restante trabaja en el diseño de sistemas.

#### **ACTIVIDAD EN LOS ASTILLEROS**

La aplicación de la más avanzada tecnología, gracias a las importantes inversiones en I+D, unido a la capacidad de diseño y a la alta cualificación de sus operarios, está haciendo de Navantía una empresa puntera dentro del sector de construcción naval militar.

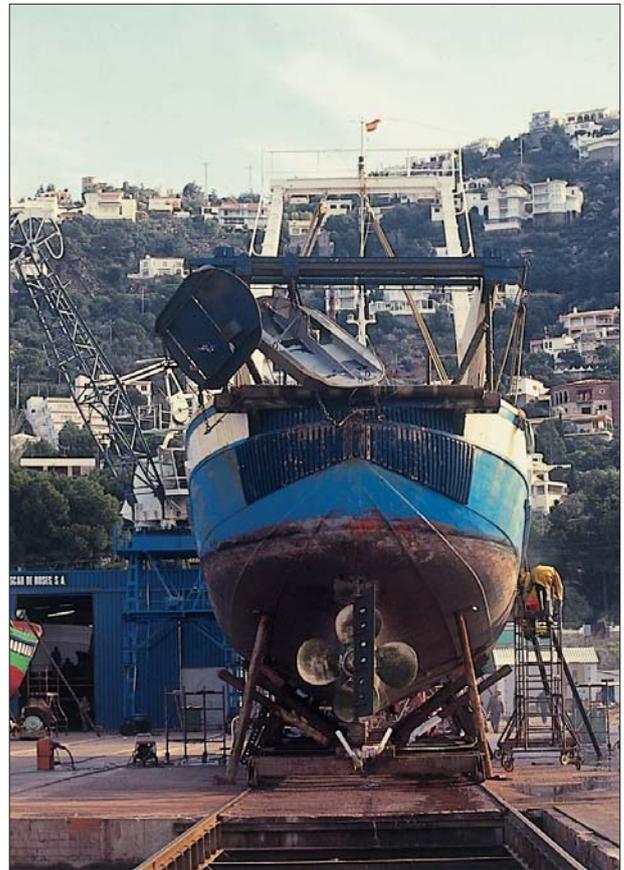
### **El contrato con la Armada Australiana es el más importante de la historia de la construcción naval española**

Para los próximos años, la perspectiva de empleo ofrece también datos esperanzadores, especialmente si tenemos en cuenta los encargos que tiene la empresa hasta 2013. En octubre del año pasado, Navantía contaba con una cartera de pedidos de 29 buques, procedentes tanto de la Armada española como de marinas de otros países. Navantía construye para Noruega –su principal cliente extranjero–, Malasia, India, Venezuela y Australia.

El astillero de Fene-Ferrol cuenta con dos instalaciones. La primera de ellas, dedicada a la construcción naval y, la segunda, especializada en reparaciones. Esta última está considerada como uno de los más importantes centros de reparación de Europa. Actualmente, la factoría trabaja en la construcción de una fragata F-100, la quinta de las encargadas por la Armada Española, y en un Buque de Proyección Estratégica, el mayor jamás fabricado para nuestra escuadra (recientemente botado). Además, el astillero tiene comprometida la construcción de cinco fragatas F-310 con la Marina Noruega, de las que ya ha entregado dos.

Situado estratégicamente en la bahía de Cádiz, el astillero San Fernando-Puerto Real posee uno de los diques más grandes del mundo, con capacidad para todo tipo de buques. Entre sus instalaciones se encuentra sistemas FABA, que desarrolla sistemas de combate y de armas, comunicaciones y direcciones de tiro. Además, cuenta con instalaciones dedicadas a las reparaciones de buques.

La cartera de pedidos de San Fernando-



Puerto Real para la Armada española se compone de: un Buque de Aprovisionamiento de Combate; cuatro buques de acción marítima y tres lanchas de desembarco, de una serie de doce. A estos buques hay que añadir las ocho patrulleras que están en construcción para Venezuela; dos cascos, de una serie de tres, para quimiqueros que la empresa Vulcano está construyendo para un armador ruso, y tres buques Ro-ro que ha encargado la empresa Transmediterránea para el transporte de mercancías.

El astillero de Cartagena, situado estratégicamente a orillas del Mediterráneo, está especializado en la fabricación de cazaminas y submarinos, pero también construye y repara motores diesel de cuatro tiempos. Además, la dimensión de sus instalaciones permite efectuar la reparación de once buques a la vez.

Entre los encargos que tiene este astillero, está la construcción de dos submarinos para la Marina Malasia, en consorcio con la DCN francesa, y un proyecto de transferencia tecnológica para la construcción de seis submarinos Scorpene para la Marina India. Además, en Cartagena se fabrican actualmente cuatro submarinos S-80 para la Armada española, que tienen la peculiaridad de haber sido diseñado íntegramente en Navantia.

### **EL MAYOR CONTRATO DE LA HISTORIA**

Navantia ingresará en los próximos años unos 1.200 millones de euros por el diseño, construcción e ingeniería de tres destructores y

### **El segundo mayor velero del mundo se construye en Galicia**

**El astillero Factoría Naval Marín ha recibido de la armadora alemana Hansa Treuhand Holding AG el encargo de construir el segundo velero más grande del mundo, por un importe de 65 millones de euros. El Sea Cloud Hussar, diseñado al estilo de los grandes barcos de pasaje de principios del siglo XX, dispondrá de 135,7 metros de eslora y tres mástiles, que desplegarán 27 velas de unos 4.000 metros cuadrados en total.**

**El velero, con capacidad para 138 pasajeros y 92 tripulantes, alcanzará una velocidad de 12 nudos y estará listo a finales de 2009.**

dos buques anfibios para la Armada Australiana. Este acuerdo supone asegurar la actividad de la empresa hasta 2015 y más de 10,2 millones de horas de trabajo.

El contrato, el más importante de la historia de la construcción naval española, sitúa a Navantia entre las empresas punteras en cuanto a diseño y construcción buques militares, prueba de ello es que para ganarlo nuestra industria ha superado las ofertas de astilleros franceses y americanos.

La construcción de los tres destructores, de factura similar a las fragatas F-100, supondrá una carga de trabajo aproximada de 800.000 horas para el astillero de Fene-Ferrol; 42.000 para la Unidad de Motores de Cartagena y de 43.000 horas para la Unidad de Sistemas de San Fernando.

La segunda parte del contrato, supone el 80% del diseño, construcción y asistencia técnica de dos buques anfibios, similares al Buque Estratégico español. Para este trabajo Navantia invertirá cerca de 9,5 millones de horas de trabajo, que principalmente desarrollará el astillero de Fene-Ferrol, mientras que la carga de trabajo para Motores de Cartagena y Sistemas de San Fernando será de 24.000 y 23.000 horas, respectivamente.

En palabras de Juan Pedro Gómez, presidente de Navantia, este contrato supone *haber dejado de ser suministradores de países del tercer mundo a hacerlo para naciones de la OTAN, que solamente admiten lo mejor.* ■

**A. MUNGUÍA**

# El pescado QUE COMEMOS

*La demanda de pescado en España se mantiene prácticamente estabilizada en algo más de 37 kilos por persona y año. Este es uno de los datos más relevantes contenidos en los informes sobre la demanda en España de los productos de alimentación según los trabajos del Panel de consumo y los informes elaborados por la empresa pública Mercasa.*



Esta situación de estabilidad que se registra en los últimos años, supone sin embargo un recorte lento, pero permanente sobre las cifras anteriores, cuando la demanda llegó a superar los 40 kilos por persona y año. Esta rebaja de la demanda ha estado determinada especialmente por las subidas de los precios de los productos de la pesca y el recorte en la oferta ante las mayores dificultades para operar en caladeros externos con un incremento de costes y las cotizaciones al alza de los productos de importación para su consumo en fresco.

## **DISTRIBUCIÓN DEL CONSUMO**

Al margen de las ligeras oscilaciones de los últimos años, la demanda de los productos de la pesca se eleva a un total de 1.570.000 toneladas, de las que la cifra más elevada procede de los hogares con una media de 1,2 millones de toneladas seguidos de unas 335.000 toneladas para la hostelería y la restauración y cerca de 40.000 toneladas para las instituciones.

## **La demanda permanece estabilizada por las subidas de los precios**



Sobre una demanda media de unos 37 kilos por persona y año de todos los productos de la pesca, por encima de esa media se hallan las comunidades autónomas de Canarias, Baleares y Murcia. Igual a la media están Galicia, País Vasco, La Rioja, Cataluña, C. Valenciana, Madrid, Extremadura, Castilla-La Mancha y Andalucía. Finalmente, por encima de la media están las comunidades autónomas de Asturias, Cantabria, Navarra, Aragón y Castilla y León.

El valor de la demanda de los productos de la pesca en España se eleva a unos 10.400 millones de euros.

España es uno de los principales demandantes de pescado en el mundo y sobre todo



en el seno de la Unión Europea donde las cifras españolas duplican la media comunitaria, aunque la misma está por debajo de otros como Noruega y Portugal. La demanda más importante sigue correspondiendo al pescado fresco que supone una media anual de unas 700.000 toneladas frente a las 190.000 toneladas del pescado congelado. Las conservas de pescado absorben unas 200.000 toneladas de las que la mitad corresponden al atún y al bonito, seguidas de las sardinas, producciones que en un volumen muy elevado corresponde a las importaciones. España es igualmente un gran consumidor de crustáceos y moluscos con un volumen de casi

### ***La demanda de pescado fresco casi triplica las ventas de congelado***

500.000 toneladas donde destacan los mejillones.

En relación con la demanda de los productos de la pesca, según los datos manejados por la Administración, los mayores consumos corresponden a personas que viven en municipios de entre 100.000 y 500.000 habitantes y en segundo lugar las ciudades con más de 500.000 personas. En la parte contraria se hallan los municipios pequeños y muy especialmente en las zonas rurales. Consumen más pescado las familias sin hijos, mientras la demanda cae cuando se trata de familias con hijos menores de edad. Hay una mayor afición los productos de la pesca en personas mayores de 65 años o en quie-



nes no trabajan fuera de hogar, mientras compran menos las parejas de jóvenes.

El consumo de pescado fresco se eleva en España a 16,5 kilos por persona y año, cifra a la que se suman otros 6,5 kilos de mariscos, moluscos y crustáceos frescos. De esa cifra, más del 83% de esa demanda corresponde a los hogares. Como en el conjunto de los productos de la pesca, la mayor demanda corresponde a los municipios de entre 100.000 y 500.000 habitantes, a las personas mayores de 65 años y allí donde el ama de casa no trabaja fuera del hogar.

En los productos congelados, la producción española se eleva a unas 350.000 toneladas donde la mayor parte corresponde a los peces, seguidos de moluscos y de crustáceos. La principal oferta de mercado congelado la constituye la merluza con más del 70% del mercado, seguida de bacalao o lenguado. En España se consume por persona y año una media de 4,5 kilos de pescado, mientras en mariscos, molus-

**De cada 100 euros que se gastan en alimentación en un hogar, 13,5 corresponden a los productos de la pesca**

cos y crustáceos, la demanda es de una media de 4,2 kilos. Frente a lo que sucede con los pescados, en este caso la mayor demanda corresponde a las zonas rurales, así como a las grandes urbes y no en las ciudades intermedias. En mariscos, la demanda aumenta a medida que crece el núcleo familiar.

En el sector de las conservas, la producción se sitúa en unos 315.000 toneladas pare un total de unas 150 empresas sobre las 800 que operan en el conjunto de la transformación de los productos de la pesca.

La demanda de conservas es de 4,7 kilos por persona y año con una demanda masiva, más del 84% en los hogares.

Finalmente, en productos ahumados, la demanda se halla aún en sus inicios con una oferta de sólo unas 5.000 toneladas, aunque los incrementos anuales superen el 10%. En este segmento destacan las 4.500 toneladas de salmón entre unos 20 industriales.

### **MÁS DEPENDENCIA EXTERIOR**

La actividad pesquera española ha sufrido en la última década una reducción ante los problemas para el desarrollo de la misma con buenos resultados empresariales por falta de caladeros y, sobre todo, por la reducción de stocks todas las aguas. Ello se ha traducido, en primer lugar en un ajuste a la baja de al flota de los 19.000 barcos de hace una década a los menos de 14.000 que hay en la actualidad, computando además en esa cifra casi 2.000 barcos que se consideran como auxiliares de la actividad de la pesca. El 80% de la flota es de carácter artesanal donde una parte importante carece incluso de motor fijo. La flota que opera en los caladeros exteriores, tanto en aguas comunitarias como en aguas de terceros países, en aguas de organizaciones regionales de pesca, supone sin embargo el grueso de las capturas para abastecer el mercado nacional.

La producción pesquera nacional supone anualmente 1,12 millones de toneladas, de las que unas 850.000 toneladas corresponden a las capturas y el resto a la acuicultura donde destaca la producción de mejillón con unas 260.000 toneladas. Estas cifras de capturas suponen un recorte superior al 20% en relación con las pesquerías de hace una década, descenso que ha sido menos acusado en cuanto al valor ante la subida de precios experimentadas en los últimos años. Estas cifras hacen que las importaciones sean totalmente indispensables para abastecer la demanda interior, entradas que tienen fundamentalmente tres tipos de procedencia. Desde otros países comunitarios como Francia y el Reino Unido, especialmente productos de la pesca frescos al considerar España como un buen mercado que paga precios

elevados. Importaciones desde terceros países tanto en fresco como en congelado para el consumo directo. Importaciones de productos de la pesca para su empleo por la industria conservera. Las importaciones suponen más del 30% de las necesidades de la demanda interior.

España tiene una gran dependencia del exterior con una cobertura en la balanza comercial del 46%-48% en los últimos años. Las importaciones se elevan a más de 1,6 millones de toneladas por un valor de unos 4.400 millones de euros, frente a unas exportaciones de 870.000 toneladas por valor de unos 2.000 millones de euros. En relación con el resto de los países comunitarios, la balanza comercial se halla prácticamente igualada con unas importaciones de unas 485.000 toneladas por valor de 1.500 millones de euros, frente a unas exportaciones de 520.000 toneladas por valor de casi otros 1.500 millones de euros. La balanza, por el contrario, es netamente negativa con terceros países, donde las importaciones se elevan a cerca de 1,2 millones de toneladas por casi 3.000 millones de euros, mientras las exportaciones apenas sí pasan las 350.000 toneladas por un valor de 530 millones de euros, lo que supone que la tasa de cobertura no llegue al 20%. Las operaciones de compra de productos de la pesca con terceros países se llevan a cabo especialmente con Estados donde tradicionalmente operaba la flota española por diferentes fórmulas y que en los últimos años ha tenido que ir reduciendo su presencia. Esos recortes en las posibilidades de pesca de los barcos españoles son huecos que en la actualidad están cubriendo con sus capturas barcos de esos países. La flota española sigue operando en caladeros de todo el mundo en virtud de una veintena de acuerdos y las posibilidades de pesca que se ofrecen en aguas controladas por organizaciones regionales de pesca, pero con dificultades en aumento para llenar las bodegas desde unas actuaciones de acuerdo con la legalidad.

### **POCA VARIEDAD**

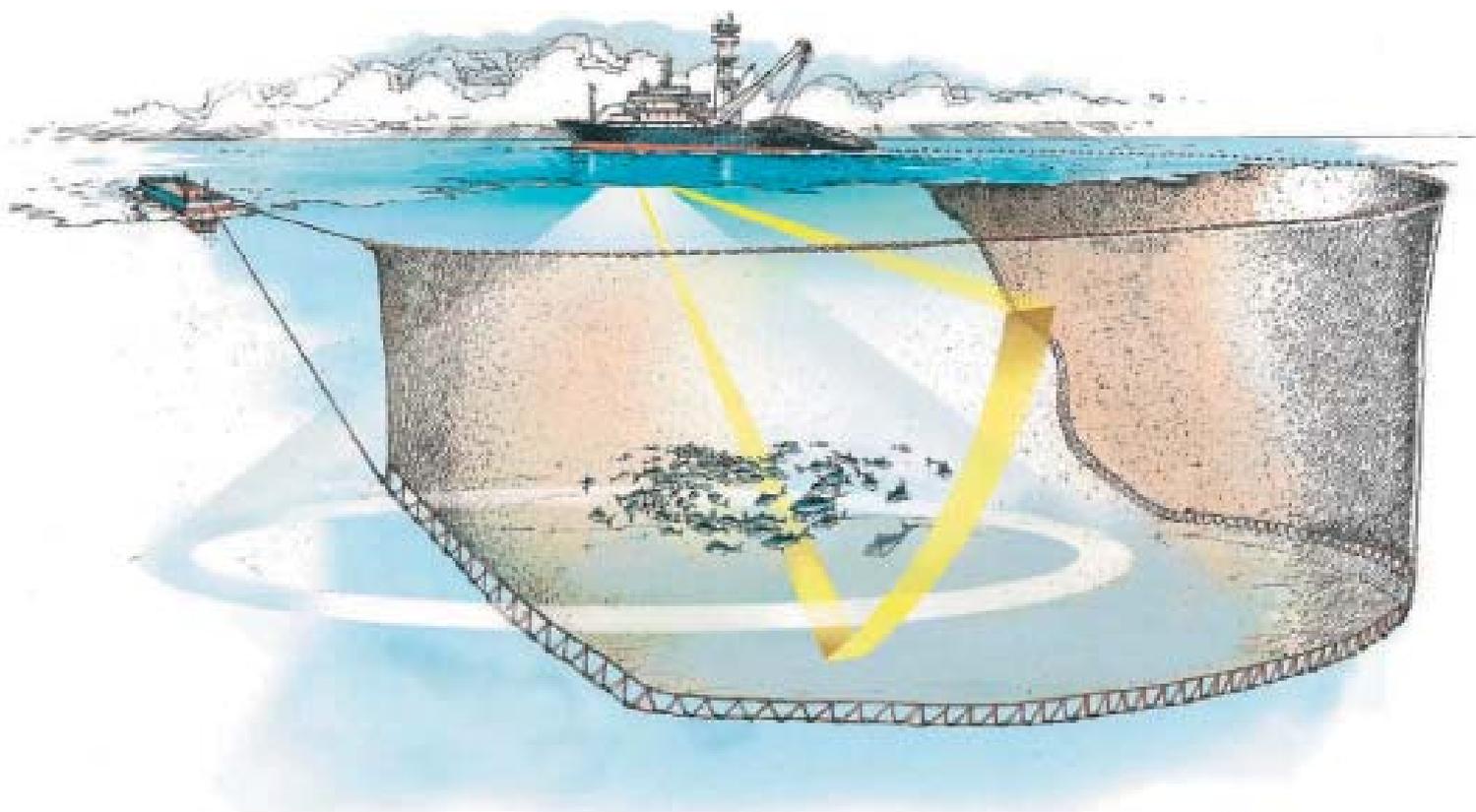
De la producción española de pesca, los pescados azules suponen el 57% del total, seguidos de los atunes con el 35%, los pescados de fondo constituyen el 24% oferta, donde destaca la merluza que supone casi el 6%.

España es la segunda potencia pesquera en el seno de la UE solamente por detrás de Dinamarca y supone algo más del 16% del sector en la UE y sólo el 1,2 % en el mundo, cuya producciones eleva a unos 110 millones de toneladas. Sólo China tiene una producción de 13 millones de toneladas, aunque el 60% procede de la acuicultura.



La acuicultura supone una oferta total de casi 330.000 toneladas de las que la mayor parte, unas 294.000 toneladas corresponden a la acuicultura marina, mientras solamente unas 34.300 toneladas proceden de la acuicultura continental de la que 34.000 son de truchas. En el caso de la acuicultura marina, el grueso de la oferta con unas 260.000 toneladas corresponde al mejillón. La producción de peces está en aumento, pero sin llegar hasta la fecha a un volumen suficiente como para abastecer los mercados frente a las importaciones. De las casi 25.000 toneladas de peces que se cultivan cada año, casi 12.000 corresponden a las doradas, unas 5.000 a los túnidos, 4.000 al rodaballo y 3.500 a lubina. ■

**VIDAL MATÉ**



# SONAR

## La segunda generación

**Todas las estadísticas confirman la disminución de capturas, y cunde cierto pesimismo en las Cofradías. En junio pasado EARSC (Asociación Europea de Compañías de Sensores Remotos) afirmaba: "La sobrepesca es un problema serio en el Atlántico. En cuanto al Mediterráneo, la pesca está amenazada por el excesivo desarrollo costero (Turismo-Urbanizaciones)"**

Hay varias causas, pero la más importante es el aumento de las flotas pesqueras en todos los continentes, con capacidad para faenar a gran distancia. La solución global es compleja, pero a nivel de empresa, la mejor política para flotar es disponer de un sonar de mayor alcance y mejor resolución. Poder avistar cardúmenes a muchas millas, con capacidad para conocer la especie y el tamaño, en la pantalla de presentación.

### EL SONIDO EN EL MAR

Para entender las características del sonar moderno, hay que conocer primero la propagación del sonido en el mar.

Sonar es un emisor-receptor de ultrasonidos, desarrollado principalmente durante la 1ª y 2ª Guerra Mundial en la lucha submarina.

La propagación del sonido en el mar depende de muchas variables, por ello no se puede contestar con rapidez a la pregunta ¿qué velocidad tiene el sonido en el mar?

Por mi parte, he calculado la velocidad en el Mediterráneo, basada en la fórmula común:

$$V=1410+4.21T-0.037T^2 + 1.1S+0.018P$$

En donde:

V=velocidad en m/s

T=temperatura del agua

S=salinidad

P=profundidad en m.

Presuponemos una temperatura de 10°C a 1 000 m de profundidad, con una salinidad del 36 por mil.

Velocidad del sonido a 1.000 m. de profundidad en el Mediterráneo: 1467,5 m/s.

El sonar envía un impulso al banco de peces, y recibe un eco. En la pantalla obtenemos el tiempo empleado en el ir y venir del eco. Si conocemos la velocidad del sonido en el agua, podemos calcular la distancia pesquero-banco de peces.

Además hay que situar el banco de peces en la carta marina.

Sin ánimo de complicar el cálculo, la velocidad del sonido no ha sido constante en el ir y venir, porque el impulso de ultrasonido ha experimentado la reflexión, refracción, absorción y dispersión, con aumentos y disminuciones de velocidad.

En la pantalla del sonar aparece el impulso con una amplitud. Cuanto más lejos estén los peces, el eco será menor; es una ayuda para deducir la distancia.

El sonido que se propaga entre dos puntos del mar depende de factores que varían según la estación del año e incluso diariamente, a causa de las corrientes marinas. Uno de los efectos más importantes es la refracción del sonido, debido a que la profundidad del agua aumenta la velocidad del ultrasonido, al menos a partir de 1.000 m por debajo de la termoclima.

En esta capa a 1.000-1.400 m de profundidad, la velocidad del sonido alcanza valores mínimos. Para los submarinos y para comunicaciones submarinas a larga distancia esta capa es muy importante, pero los pesqueros operan a menor profundidad en la llamada capa "de mezcla".

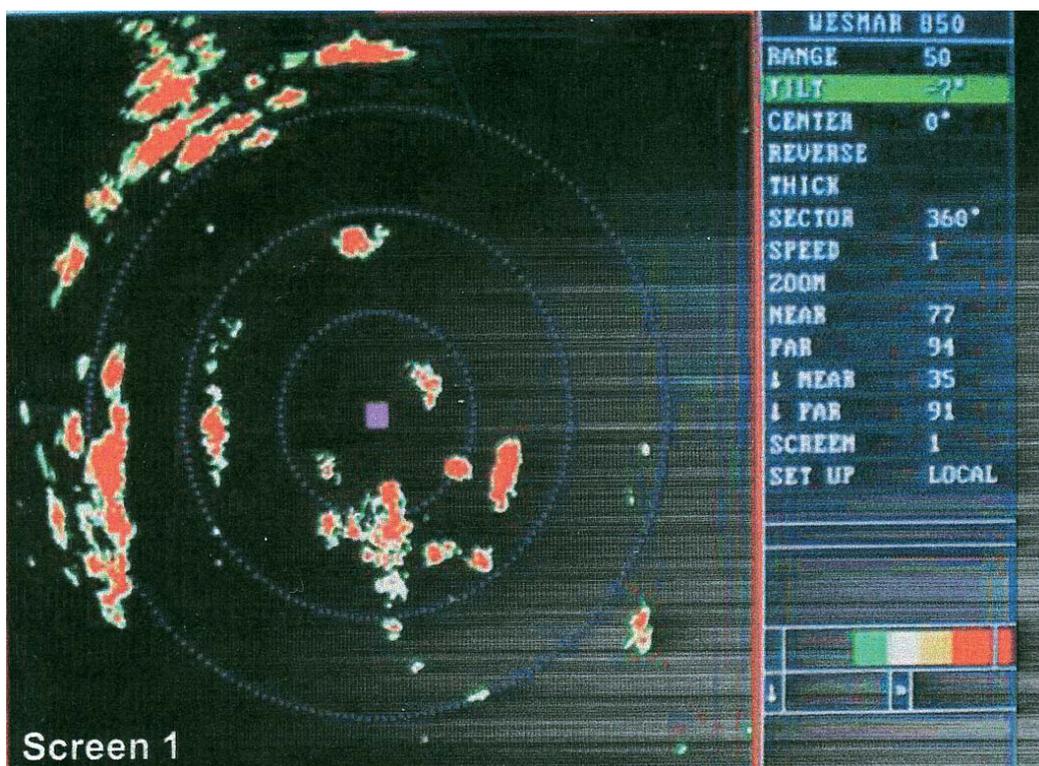
El sonido es absorbido en el agua de mar por la producción de calor durante las compresiones y expansiones alternadas, que acompañan a la onda sonora.

La absorción produce una disminución en la intensidad del impulso ultrasónico, que es exponencial con la distancia, y se mide en decibelios por 1.000 m. Está motivado por el coeficiente de absorción del agua y por la distancia recorrida. A su vez el coeficiente de absorción depende fuertemente de la frecuencia ultrasónica.

Ahora comprendemos por qué los sonares antiguos, de hace 40 años, empleaban frecuencias bajas (20-30 kHz); era más fácil conseguir ecos fácilmente visibles en la pantalla.

Otro factor a tener en cuenta es la refracción, o sea, la desviación del rayo ultrasónico. Es importante, cuando la distancia de propagación horizontal sobrepasa 1 000 m, porque se producen zonas de sombra y los canales de sonido. El submarino se sitúa en la zona de sombra, cuando desea no ser visto por el sonar del buque enemigo.

En la pesca significa que el banco de peces, en zona de sombra, es invisible en la pantalla



Screen 1

*Exploración a 360° con el pesquero en el centro. Inclinación del haz: 7°. Foto Wesmar. En la ilustración de la página anterior el sonar de haz vertical forma un cono alrededor del pesquero. Otro haz con 20° de inclinación otea el horizonte marino.*

## La **disminución de capturas es una constante mundial, y la solución, un sonar más potente**

del sonar.

La refracción en el mar puede ser hacia arriba y hacia abajo. En ambos casos se produce la zona de sombra.

Si el pesquero emite un haz ultrasónico de unos 15°, por ejemplo, respecto de la horizontal, la velocidad del sonido aumenta con la profundidad, y se presenta la refracción hacia arriba, con lo cual crea una zona de sombra.

La solución teórica para evitar zonas de sombra consiste en sumergir el transductor del sonar a mucha profundidad. En la práctica el pesquero dispone de recursos para solucionar el problema, y mantiene el transductor unido al casco.

Como en acústica, las pérdidas de propagación del pulso ultrasónico se expresan en decibelios/m.

En el litoral el pulso ultrasónico se refleja en el fondo marino, con propiedades que cambian considerablemente de un lugar a otro.

La dispersión del pulso se produce cuando la onda incide sobre burbujas de aire y cuerpos pequeños. El pez tiene una vejiga natatoria con aire, que emplea para variar la profundidad. Ese aire de la vejiga es captado por el sonar, se observa en la pantalla y se usa para adivinar qué especie marina integra el cardumen.

La pantalla del sonar registra muchas clases de ruidos marinos: otros sonares en funcionamiento, hélices de barcos, tempestad, bancos de peces sin interés, etc. La experiencia del patrón es decisiva. Esos ruidos son una limitación para recibir ecos muy distantes.

# SONAR

## EL EMISOR - RECEPTOR

El transductor convierte la energía eléctrica en vibración mecánica y viceversa, el equivalente al altavoz y el micro en acústica. En el sonar es el eslabón más débil, porque genera ruido, distorsiona la señal, experimenta cambios de sensibilidad y requiere periódicamente calibración.

Como hay varias clases de micrófonos, también hay transductores electrostáticos, piezoeléctricos, magnetostrictivos, etc.

Cuando los peces se hallan muy cerca del fondo marino, su detección es más difícil. Sus movimientos se perciben en la pantalla como reverberación.

Hay dos tipos de presentación en la pantalla:

- **OMNI:** Los impulsos de ultrasonidos se transmiten alrededor del barco en un círculo de 360°, formando un cono, con el pesquero en medio.

- **SECTOR:** El haz de ultrasonidos forma un haz estrecho, de largo alcance. Si la inclinación del haz de pulsos es 0°, recogerá el ruido de la superficie marina. Si la inclinación es de 90°, la pantalla mostrará el fondo marino, situado debajo del pesquero.

## HISTORIA

El sonar con sus transductores lo debemos al desastre del Titanic en 1912. Había que evitar otra tragedia.

Aunque sea de noche o esté nublado, el barco debe descubrir el iceberg a distancia.

Un emisor de pulsos ultrasónicos en la proa del buque y un receptor de ecos, reflejados en el hielo, evitarán otra colisión. El inglés y meteorólogo L. Richardson consiguió la Patente.

En 1914 el canadiense R. Fessenden construyó el primer sonar, capaz de detectar un iceberg a 2 millas de distancia, pero el sonar era incapaz de determinar si el iceberg estaba a la derecha o a la izquierda.

Para conocer el acimut del iceberg y lograr que el barco lo esquive, se usan varios hidrófonos (transductores), que miden el tiempo de la llegada del eco a cada uno y la amplitud de los ecos recibidos. Así podremos situar el iceberg en la carta marina.

Durante la 1ª y 2ª Guerra Mundial el sonar ha sido perfeccionado mucho, en la lucha submarina, y

en 1953 la empresa noruega Simrad presenta el primer sonar pesquero.

## SONAR DE LA 2ª GENERACIÓN

Posteriormente el sonar pesquero, la 2ª generación, dispone de características casi inmejorables, que intentaremos resumir aquí.

- Doble frecuencia (por ejemplo, 50 y 200 kHz) con potencia de 300 vatios. Los ecos de cada frecuencia son diferentes, y permite eliminar ambigüedades.

- El pulso puede ser de frecuencia modulada o de frecuencia constante. Otra ventaja para escoger.

- La frecuencia modulada presenta mejor al eco y evita mucho ruido y reverberación.

- En frecuencia constante se puede escoger la longitud del pulso, lo cual es útil para recibir ecos de larga distancia.

- La tecnología digital permite amplificar el eco sin incrementar el ruido.

- El sonar puede ser de larga distancia y poca resolución.

Se trata de avistar bancos de peces a varias millas. Se necesita baja frecuencia (50 kHz) para conseguir el largo alcance y una potencia de al menos 1 kW. La baja resolución no permite distinguir cada pez, pero conocemos la especie marina y el tamaño del cardumen. Es suficiente. El GPS es

muy útil para situar los cardúmenes en la carta marina.

El uso de alta frecuencia (200 kHz) para larga distancia es casi imposible, a causa de la atenuación del eco.

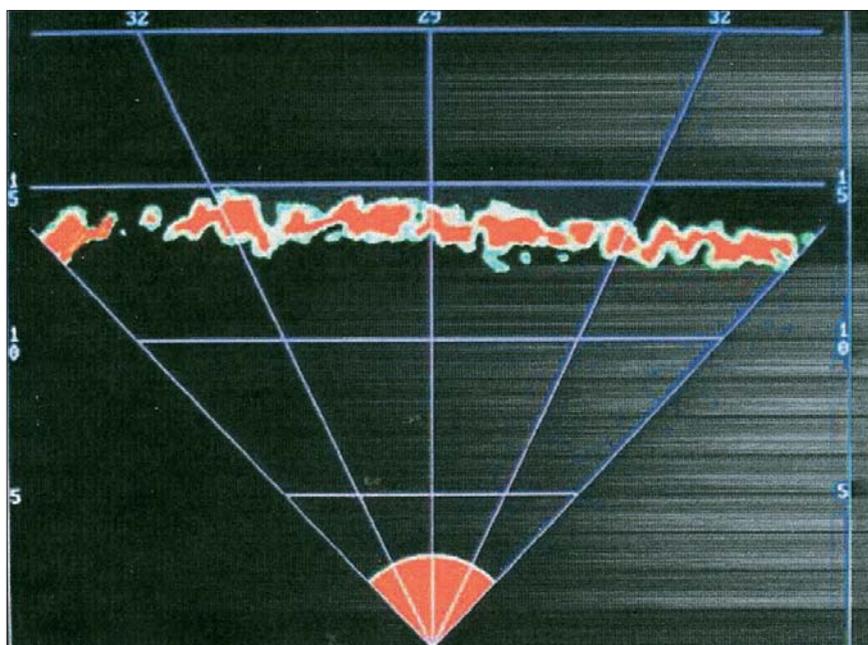
Largo alcance y alta resolución no es posible en la industria pesquera.

- Sonar a corta distancia y alta resolución.

Requiere alta frecuencia, al menos 200 kHz y una resolución inferior al metro. La potencia será de 600W a 3kW. Los peces están cerca del pesquero. La compra del equipo está al alcance de bastantes armadores.

- Sonar monoestático significa que emisor y receptor están en el mismo lugar.

- Sonar biestático requiere un receptor separado. Es una buena solución para evitar ruidos e interferencias.



Detección de peces junto al fondo marino. El pesquero está situado encima. Foto Wesmar.



*Bahamas. El sonar indica al pescador submarino la localización exacta del tiburón. Foto Bahama sharks.*

El emisor consta de un generador de señal, un amplificador de potencia y el transductor electroacústico.

El receptor detecta el efecto Doppler, a causa del movimiento del blanco (la velocidad radial de los peces).

Un transductor receptor de 200 kHz entra en resonancia, cuando detecta un pulso de su misma frecuencia.

El emisor puede ser omnidireccional o direccional (de haz estrecho). Los dos modos son necesarios.

El omnidireccional indica el *acimut* del banco de peces y la distancia.

El emisor de haz estrecho permite la alta resolución: observar el movimiento de los peces. Al concentrar la energía en un ángulo de pocos grados, el alcance del sonar es mayor.

La diferencia entre la frecuencia emitida y recibida permite conocer la velocidad.

El transductor remolcado es una solución para evitar los ruidos del barco.

- **Matrices:** Varios hidrófonos (micrófonos acuáticos) se pueden montar en una agrupación, de modo que puedan sumar las señales en una dirección, mientras se cancelan en otras. La matriz puede formar parte del casco del buque.

- **La ganancia:** Si la ajustamos al nivel máximo, recibiremos muchos ecos, incluido el ruido ambiental y la reverberación.

- Si escogemos el nivel bajo, habrá pocos ecos y desaparecerán también ecos procedentes de peces.

- Existe el sonar de frecuencia variable. Se puede escoger entre 27, 45, 60, 110, y 160 kHz.

Normalmente para larga distancia la frecuencia baja es mejor, pero la frecuencia alta da mejor resolución. 110 kHz es muy popular, pues reúne las ventajas de la baja y alta frecuencia.

Últimamente hay equipos de sonar en el mercado, de un volumen y peso tan pequeños, que los puede llevar en la mano un submarinista (12 kg, que en el agua equivalen a 5 kg) y se pueden instalar en los flotadores de la red de arrastre. Son útiles para distancias cortas. Dan un perfil de 360°.

- **Sonar miniatura.** La industria pesquera sin sonar no es imaginable. La miniaturización y la microelectrónica popularizarán el sonar para el pescador amateur. Ya tenemos un sonar, que se sujeta en la caña de pescar. La alianza de la pesquería y el sonar ha quedado sellada. ■

**PASCUAL BOLUFER**

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PERIODISMO CIENTÍFICO

**BIBLIOGRAFÍA**

- M. Johnson. *Sonar systems*. Wesmar. 2007.
- E. Kongsberg. *Long range, low frequency fish finding sonar*. Simrad. 2007.
- I. Lombay. *Sonar de cala*. Wesmar. 2007.

## Punto final a la discriminación de las pescadoras en la Albufera

*La Comunidad de Pescadores de la isla del El Palmar, que ostenta el monopolio de pesca en el lago de la Albufera, votó mayoritariamente a favor de poner punto final al enfrentamiento legal que han mantenido para impedir que las mujeres formasen parte de la comunidad en igualdad de condiciones. Las mujeres—esposas, hijas y nietas—de los pescadores obtienen tras once años la igualdad de trato y esperan que termine la crispación que el proceso ha causado en la pedanía aunque todavía no está claro el motivo por el cual se ha retirado el recurso.*



El pasado 15 de febrero, un 80 por ciento de los cuatrocientos miembros de la Comunidad de Pescadores de El Palmar votó a favor de terminar con la resistencia que han mantenido la mayoría de los socios a que las mujeres pescaran en el lago en condiciones de igualdad. De esta forma se da por terminada una discriminación de género que se retrotrae 750 años, cuando Jaime I otorgó el derecho a las cuatro quintas partes de la pesca en la Albufera a los habitantes de la isla. El lago de la Albufera y su Dehesa han pertenecido al Patrimonio Real hasta que Alfonso XIII cedió la propiedad al Ayuntamiento de Valencia. Desde su pertenencia al Consistorio, ha sido alquilado a los pescadores para el uso tradicional de la pesca que ha aportado unos rendimientos económicos por la venta de especies como la lubina, la anguila o el cangrejo.

### CRONOLOGÍA

Las mujeres de la pedanía de El Palmar decidieron en 1997 iniciar los trámites y reclamar su derecho a pescar en el lago iniciando acciones legales a través de la Asociación Tyrius. La reclamación jurídico-administrativa de sus derechos recibió, en octubre de 1998, la sentencia favorable del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana imponiendo a la Comunidad de Pescadores aceptar el ingreso de las mujeres cambiando, de esta forma, una tradición centenaria.

La sentencia fue recurrida por los pescadores que, además, pidieron un paro biológico para recuperar las especies en el lago. Debido a estas circunstancias la cofradía no realizó la Junta de Capítulos en la se lleva a cabo el sorteo de los puestos de pesca, tanto de fijos (zona determinada) y ambulantes (en toda la Albufera), y, de esta forma, no acató la senten-



cia. Ante la actitud discriminadora de los pescadores respecto a las mujeres, el Ayuntamiento de Valencia instó a los pescadores a que acataran las sentencias tanto del Juzgado de Primera Instancia de Valencia, como del Tribunal Superior de Justicia de Valencia y la orden de la Audiencia de la misma ciudad.

En la Junta del año 2000 ninguna de las demandantes pudo ingresar en la comunidad de pescadores debido a que para ser miembro cada petición tiene que ser avalada por dos socios con una antigüedad de cinco años. Las mujeres que querían ejercer su derecho a la pesca no contaban con los avales de los pescadores que apoyaban sus reivindicaciones, ya que habían sido expulsados de la comunidad y, por tanto, no pudieron in-

gresar y optar al sorteo para pescar. De esta forma, la Comunidad de Pescadores de El Palmar impedía pescar a las cinco mujeres y a los doce pescadores socios que las hubieran avalado.

Esta negativa de la Junta Directiva de la Comunidad de Pescadores a incorporar a las seis mujeres de la asociación Tyrius terminó con condenas para los doce miembros por desobedecer la sentencia. Ahora, la comunidad de pescadores, con su voto a favor de no recurrir el último fallo judicial, da por terminada la batalla legal poniendo fin a una discriminación medieval. Aunque, como afirma Carmen Serrano, una de las líderes en esta lucha por la igualdad de género, "todavía queda pendiente un recurso de amparo presentado por la comunidad de pescadores ante el Tribunal

Constitucional. A partir de ahora ha de iniciarse un periodo de reconciliación entre miembros de la comunidad que, tras un proceso de enfrentamiento de más de una década por la igualdad de trato, está dividida y desgastada".

Las mujeres y los hombres que las han apoyado durante este proceso, según afirmaba Carmen Serrano a esta revista, *están satisfechos por la decisión pero no pueden evitar la tristeza al ver una pedanía crispada, dividida y, en casos, atemorizada. Si la decisión se hubiera producido hace una década se habría ahorrado la crispación que ha definido las relaciones personales. Ahora, esta mujer espera que poco a poco El Palmar llegue a ser una comunidad no sólo de pesca sino de ciudadanos en igualdad.* ■

## BREVES

### ► Cofradías coruñesas proponen un nuevo arrecife artificial

Los patrones mayores de diversas cofradías de pescadores de A Coruña, lideradas por el pósito de Sada, han solicitado a la Xunta de Galicia la instalación de un arrecife artificial de interés pesquero y científico. Estaría formado por 750 módulos en la ría de Betanzos, repartidos por distintas zonas de Ares y Sada, en el denominado "desierto de Sada". De llevarse a cabo, sería el cuarto con que contaría Galicia (junto a los ya proyectados de Celeiro, Camariñas y Corcubión), y se convertiría en el mayor arrecife artificial de Europa.

Los promotores pretenden convertir este "desierto" en una rica zona productiva y de alevinaje de especies como bogavante, nécora y centollo.

### ► Huelga en los puertos españoles

Los sindicatos UGT y CC OO han convocado una serie de jornadas de huelga para los puertos españoles como protesta por la privatización del servicio de estiba y desestiba. Ello provocará, según estos sindicatos, a que se "consolide un monopolio en la actividad con grandes consecuencias para el empleo en el sector", además de "poner en peligro la paz social del sector portuario". Las próximas jornadas de protesta están previstas para los días 10 y 11 de abril.

### ► Un buque escuela y dos científicos

Dos buques gemelos de 46 metros de eslora vendrán a reforzar la flota científica de que dispone el Instituto Español de Oceanografía (IEO). Según Enrique Torrosa, director de este organismo, "estos barcos están orientados a investigaciones relacionadas con la conservación del entorno (tanto reservas marinas como de pesca, los campos de posidonias...) y de los factores del cambio climático". A finales de 2009 se entregará el primero de estos barcos y, un año después, el segundo.

Otro astillero gallego construye un barco de 80 metros de eslora encargado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y que será entregado en ●●●

## BREVES



septiembre de 2009. Se destinará a la formación de marineros.

### ► La Feria Mundial de la Pesca vuelve a Vigo

Por sexta vez, Galicia acogerá la Feria Mundial de Pesca (la última fue en 2003) que llevará aparejada, también, la celebración de una nueva Conferencia Internacional de Ministros de Pesca. La fecha prevista para su inauguración será el 16 de septiembre de 2009, y en ella se prevé superar el techo de las 800 compañías pesqueras participantes de 80 países, y los 70.000 visitantes, alcanzados en 2003.

### ► En defensa de los productos pesqueros nacionales

La Asociación de Mayoristas de Pescados de Marcas (Anmape) y la Confederación Española de Pesca (Cepesca) han acordado unir esfuerzos para afrontar los problemas por los que atraviesa el mercado pesquero. Con este fin, se constituirá una organización interprofesional cuyo objetivo será implicar a las distintas administraciones públicas en proyectos de promoción y de búsqueda de promociones para el sector pesquero. Las dos organizaciones empresariales establecerán mesas mixtas de trabajo que desarrollarán programas de actuación que favorezcan al sector.

### ► Las capturas de xardas enfrentan a pescadores del Cantábrico

El incumplimiento por parte de la flota guipuzcoana del acuerdo para limitar la captura de xarda ha provocado el malestar entre las restantes cofradías del Cantábrico y Noroeste. El acuerdo, que limita las capturas a mil kilos por tripulante y día, para palangreros, y a 1.500 kilos por tripulante y día para la flota de cerco, no contó con el apoyo de los cerqueros guipuzcoanos y, por tanto, no están cumpliendo los cupos establecidos por el resto de los pescadores para evitar que el precio en lonja se desplome.

Ante esta situación, la Interfederativa de Cofradías de Pescadores del Cantábrico y Noroeste se reunió para establecer sanciones contra los que incumplan los acuerdos democráticamente



COMUNIDAD VALENCIANA

## El TSJ mantiene suspendidas las obras de ampliación del puerto deportivo de Altea

**El Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana ha desestimado el recurso contra la suspensión cautelar de las obras de ampliación del puerto deportivo Luis Campomanes de Altea, decretada por la Generalidad valenciana. Greenpeace, WWF/Adena y Ecologistas en Acción instan al Gobierno valenciano a que dicha ampliación sea suspendida de forma definitiva.**

La polémica ampliación del puerto deportivo Luis Campomanes arranca desde el mismo momento en que la Generalidad Valenciana publicó una Resolución autorizando la ampliación del puerto. Unas obras que afectarían a 40 hectáreas de *Posidonia oceanica*. Para soslayar este impacto sobre una de las praderas mejor conservadas del Mediterráneo, una de las medidas exigidas por el Ministerio de Medio Ambiente, y contemplada en la Declaración de Impacto Ambiental por la Generalidad como compensatoria, se obligaba al trasplante de esas 40 hectáreas afectadas (ver MAR 434, enero 2005, pág. 71), a pesar de la poca viabilidad que los expertos concedían a esta operación.

El Gobierno valenciano, al tiempo que autorizó el inicio de la obra, encargó al Instituto de Ecología Litoral el seguimiento del trasplante de *Posidonia*, ya que condicionó las obras al éxito del mismo. Mientras que la empresa que realizaba las obras informaba del éxito de la operación, los expertos del IEL cifraban en un 80% el número de matas muertas trasplantadas en los tres primeros meses. Estas cifras venían a

coincidir con los informes facilitados por la Universidad de Alicante, por encargo de los citados grupos ecologistas. Con estos resultados, la Generalidad valenciana tuvo que declarar la suspensión cautelar de las obras, que fue recurrida por la empresa encargada de la ampliación del puerto. Ahora, la sentencia del TSJ de la Comunidad valenciana desestima dicho recurso.



S.V. Jiménez Gutiérrez / IEO

Constatado el fracaso del trasplante de las matas de *Posidonia oceanica*, Ecologistas en Acción, Greenpeace y WWF/Adena han solicitado la suspensión definitiva de las obras, y que la Generalidad valenciana “obligue a la empresa promotora de las obras a la restauración a su estado original de los terrenos ganados al mar, que han supuesto una importante agresión al medio marino”. ■

## Controles portuarios contra la pesca ilegal

**La Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) aprobó un nuevo plan general para fortalecer los controles portuarios en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada (INDNR en sus siglas en inglés). La medida aprobada va en la línea de las propuestas de la Unión Europea.**



Greenpeace / Pierre Clézais

La lucha contra la pesca ilegal tiene uno de sus puntos débiles en la facilidad con que esas capturas son introducidas en los circuitos comerciales. Por ello, y en la línea que trata de reforzar la UE, la CGPM acordó fortalecer los controles por parte de los Estados rectores de los puertos contra la pesca ilegal. Los países miembros designarán los puertos en los que pueden atracar los pesqueros extranjeros que deseen descargar, transbordar o procesar pescado, así como adquirir combustible y provisiones.

Cualquier barco que no pertenezca al Estado del puerto deberá solicitar permiso con antelación, proporcionar amplia información sobre su carga y actividades. Los barcos que se consideren involucrados en activi-

dades INDNR serán rechazados, al igual que aquellos incluidos en listas negras de pesca ilegal por otras organizaciones regionales de pesca. Además, el 15% de los barcos extranjeros que desembarquen en los puertos designados serán sometidos a inspecciones a bordo.

Cuando se descubra que un barco lleva pesca INDNR, se le prohibirá el acceso al puerto, se le incluirá en la lista negra de la CGPM y se informará al país de origen del barco. Según Alain Bonzon, de la FAO y secretario de la CGPM, "estamos ante uno de los más avanzados planes de control del Estado rector de los puertos que existen hoy en día [...], y tiene en cuenta todo el trabajo reciente de la FAO sobre el control del Estado de los puertos". ■

## BREVES

●●● alcanzados. Entre éstas medidas han recomendado a sus barcos no vender verdel en los puertos de Guipúzcoa y han remitido un escrito a las plantas congeladores para que no compren esta especie a los pesqueros de la flota de la provincia vasca.

### ► Se inicia la campaña del atún en aguas canarias

El sector atunero canario ha iniciado la campaña en aguas de esta Comunidad. Si no se encuentra pesca en este caladero los barcos podrán dirigirse a aguas de Marruecos, Madeira y Azores gracias a los convenios firmados con Marruecos y Portugal. El sector, tras varios años con resultados malos debidos a las escasas capturas, inicia la campaña con dudas debidas a la poca pesca y la subida del precio del combustible. Los pescadores se alegran por los convenios firmados, pero recuerdan años pasados en los que estuvieron activos muchos meses con poca pesca y los gastos de hielo, embalajes refrigerados, envíos a Madrid y gasoil dejaron un balance con números rojos.

### ► Investigación pesquera en Namibia

El buque oceanográfico "Vizconde de Eza" terminó la cuarta campaña de investigación pesquera que efectúa en aguas de Namibia, cuyo objetivo es conocer determinados aspectos de la riqueza pesquera de este caladero, con especies de gran interés para la flota y el mercado español como son la merluza y el rape. Tras finalizar esta campaña, el buque de la Secretaría General de Pesca Marítima se dirigió a aguas de Mozambique, donde realizará una nueva campaña oceanográfica.

### ► La acidez de los océanos, enemigo de los corales

Los océanos absorben casi un tercio del CO<sub>2</sub> que llega de la atmósfera, lo que contribuye a retrasar el efecto invernadero. Sin embargo, esta acción está provocando que algunos minerales ricos en carbonatos se disuelvan antes en el agua, debido al ácido carbónico. Esto ocurre con alguno minerales utilizados por los corales para la formación de sus esqueletos, lo que está poniendo en peligro que los arrecifes de coral sobrevivan en este ambiente.

# SALUD BUCODENTAL

**Nuestra dentadura, además de una importante tarjeta de presentación, es la primera parte del aparato digestivo. Una correcta masticación de los alimentos, por ejemplo, evita determinados problemas de estómago, y sólo se puede realizar si nuestros molares se encuentran en buen estado, de modo que cepillarse los dientes no basta para mantener la boca sana.**

Es muy importante hacerlo correctamente y seguir otra serie de consejos relacionados con la alimentación, así como acudir al especialista al menos una vez al año.

Algunos de los problemas que puede ocasionar una incorrecta higiene de la boca son las caries, gingivitis o infecciones, las patologías más frecuentes de la boca. Además, las enfermedades bucales pueden tener relación con otras patologías de nuestra salud como alteraciones cardiovasculares, reumatismos o la diabetes

En realidad, la inquietud de su dentista acerca de su salud va más allá de sus dientes y encías. Como parte de un examen oral rutinario, los dentistas están vigilando los signos de advertencia de otros problemas de salud que aparecen en la boca.

Para conseguir una adecuada salud bucodental

debemos considerar las siguientes cuestiones:

- La limpieza bucal se debe realizar de la forma y con las herramientas adecuadas. Unos minutos al día de dedicación aseguran una dentadura sana y bonita para toda la vida.
- La alimentación es de gran importancia para la boca; los azúcares cariogénicos (presentes en caramelos y dulces) la dañan, mientras que las verduras limpian y fortalecen la salud bucodental. La leche y los derivados lácteos aportan el calcio necesario para los dientes en la fase de formación de éstos.
- No fuerce su dentadura partiendo frutos se-

cos, y evite tomar bebidas o alimentos excesivamente fríos o calientes.

- El tabaco perjudica la salud de la boca, ya que contribuye a empeorar la enfermedad de las encías u mancha sus piezas dentales.
- Procure cepillarse los dientes después de cada comida (desayuno, almuerzo y cena). No deje pasar más de quince minutos entre el final de la comida y el cepillado.
- En caso de que sólo pueda limpiárselos una vez al día, hágalo antes de acostarse, ya que

mientras dormimos disminuye la producción de saliva y por lo tanto también se reducen las defensas de la boca y el daño provocado por las bacterias que forman la placa bacteriana es mayor.

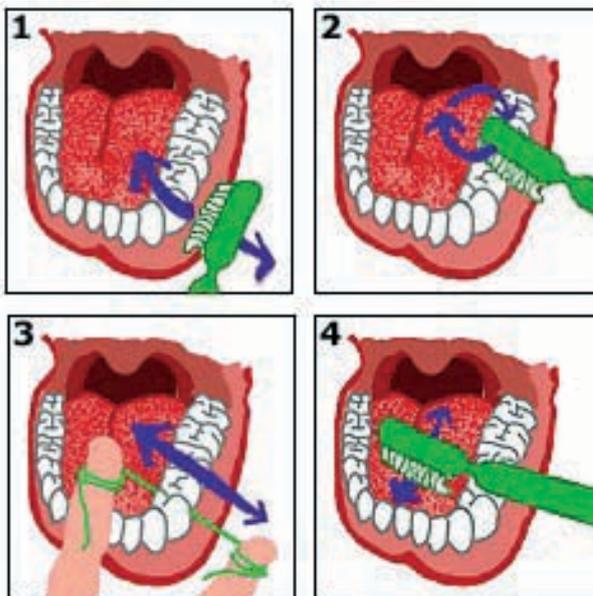
- Use dentífricos con flúor. Refuerzan la estructura del esmalte y reducen entre un 20% y 40% la posibilidad de que se formen caries.

- No se olvide de la limpieza de la lengua. En ella se

acumulan gran cantidad de bacterias, por lo que su cuidado es necesario para mantener la salud bucal. Para limpiarla, frótelas con suavidad hacia delante usando el cepillo de dientes o un limpiador lingual.

## ¿QUÉ TIPO DE CEPILLO DE DIENTES SE DEBE USAR?

La cabeza del cepillo de dientes debe ser pequeña aproximadamente 2,5 cm por 1,25 cm (1 pulgada por 1/2 pulgada) y tener un mango que permita sujetarlo con firmeza. Las cerdas del cepillo deben ser de nylon, suaves y redondea-



das en los extremos. Esto asegura que las cerdas del cepillo alcancen la superficie de los dientes y los espacios intermedios. Algunos cepillos son demasiado abrasivos y pueden desgastar el esmalte de los dientes. Por ello, en la mayoría de los casos, no se recomiendan los que tienen cerdas medianas y duras.

### **¿CÓMO DEBO CEPILLARME LOS DIENTES?**

Empiece con el material adecuado, un cepillo de filamentos suaves que le permita llegar a todos los dientes. Si los filamentos de su cepillo están torcidos o desgastados, compre otro. Un cepillo en mal estado no limpiará adecuadamente sus dientes.

Para limpiar las superficies externas de los dientes, coloque el cepillo en un ángulo de 45 grados apoyándolo en la unión de encía y diente. Mueva con suavidad el cepillo varias veces mediante pequeños movimientos circulares y/o laterales. Aplique ligera presión para que los filamentos penetren entre diente y diente, pero no use una presión excesiva que le haga sentir molestias.

Después de cepillar las superficies externas de todos sus dientes, haga lo mismo con la cara interna de los dientes posteriores.

Para limpiar las superficies internas de los dientes anteriores, tanto superiores como inferiores, coloque el cepillo en posición vertical. Realice movimientos adelante y atrás sobre cada diente y la encía que lo rodea. Para limpiar las superficies de masticación, realice pequeños movimientos circulares y laterales.

Debido a que el cepillo puede limpiar uno o dos dientes a la vez, cambie la posición del cepillo tantas veces como se precise para alcanzar y limpiar todas las superficies dentarias (mírese en el espejo para asegurarse que lo hace correctamente). Después de cepillarse, enjuáguese para eliminar los restos de placa desprendida.

Si tiene molestias al cepillarse o tiene dudas sobre si lo hace correctamente, hable con su dentista.

### **¿CÓMO SE USA LA SEDA DENTAL?**

El uso de la seda dental es un método efectivo para eliminar la placa dental de estas superficies. Las siguientes instrucciones le ayudarán, pero el uso correcto de la seda dental requiere tiempo y práctica.

Empiece con un trozo de seda dental de unos 45 cm. de longitud. Enrolle la mayor parte del hilo en el dedo medio de una mano, y el resto en el mismo dedo de la otra mano.

Para limpiar los dientes superiores, sujete el hilo entre el pulgar de una mano y el índice de la otra, dejan-

do poco más de 1 cm. de seda entre ambos. Inserte la seda entre los dientes utilizando un movimiento de sierra. No fuerce el hilo, y llévelo hasta la unión encía-diente. Cúrvelo en forma de "C" contra un diente deslizándolo dentro del espacio entre encía y diente hasta notar resistencia.

Usando ambas manos, mueva el hilo arriba y abajo en la cara de un diente, repitiendo esta técnica en todas las caras de los dientes superiores.

A medida que el hilo se gaste, enróllelo en un dedo desenrollando el opuesto para obtener una porción nueva. Para limpiar entre los dientes inferiores encontrará mayor facilidad si guía el hilo usando los índices de ambas manos. No olvide la cara posterior del último diente de ambos lados, tanto superior como inferior.

Enjuáguese con agua después de usar el hilo, para eliminar la placa y partículas de alimentos.

La primera semana de utilización del hilo, sus encías pueden sangrar o estar ligeramente inflamadas. Con el uso diario las encías sanarán, y dejarán de sangrar, si no lo hacen, consulte con su dentista.

### **¿CÓMO SE USA EL CEPILLO INTERPROXIMAL?**

En personas con mayores espacios entre diente y diente, puede sustituirse el uso de la seda dental por un cepillo interproximal, que utilizará pasándolo a través de este espacio de fuera a dentro y viceversa, frotando las caras laterales de los dientes. Si el cepillo interproximal no entra cómodamente, no lo fuerce. Puede ser que el espacio no sea lo suficientemente amplio y deba utilizarse la seda dental. Si tiene alguna duda respecto a su uso, consulte a su dentista.

Tendrá una sonrisa sana, complemento natural de su imagen y podrá hablar con mayor comodidad que si llevara prótesis dentales. La correcta higiene oral protege su salud, y le ahorra dinero. Mediante la prevención de sus problemas dentales, sus costes de tratamiento se reducirán drásticamente. El tiempo empleado para ello, le supone alrededor de diez minutos diarios; menos tiempo que afeitarse o maquillarse. Con todos estos beneficios, la correcta higiene oral es parte esencial de una vida saludable. ■

**FRANCISCO AÑELO RUIZ**  
D.U.E. SANIDAD MARÍTIMA CÁDIZ



## Guinea Bissau y Costa de Marfil

# El Parlamento Europeo da luz verde a nuevos acuerdos de pesca

**E**l Parlamento Europeo ha dado luz verde a los acuerdos de pesca de la Unión Europea con Costa de Marfil y Guinea Bissau que en conjunto suponen un dato positivo para las flotas congeladoras españolas

El acuerdo con Guinea Bissau supone las siguientes posibilidades de pesca.

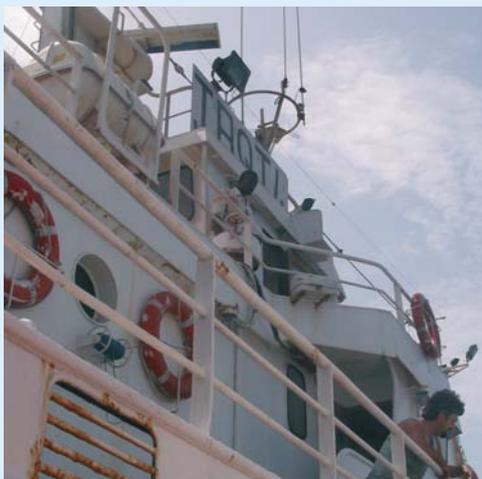
En barcos atuneros cerqueros y palangreros de superficie, España contará con 10 barcos, 10 menos que en el acuerdo anterior, Francia nueve embarcaciones y Portugal con cuatro.

En atuneros cañeros España colocará 10 barcos, once menos que en el protocolo anterior, y Francia cuatro.

En el caso de los arrastreros de peces y de cefalópodos, España contará con 3.134 toneladas, seguida de Italia con 766 toneladas y 471 toneladas para Grecia.

En el segmento de los arrastreros camaróneros, España dispondrá de 1.421 toneladas, Italia 1776, Portugal 1.066, Grecia 137.

Para las arcas comunitarias el acuerdo supone un total de siete millones anuales durante un periodo de cuatro años. De esta cifra, el 35% se deberán destinar a la realización de iniciativas llevadas a cabo por el gobierno de ese país en el sector de la pesca. Igualmente se van a destinar otros millones de euros para la mejora de las condiciones higiénico sanitarias de los productos de la pesca en ese país. Junto a esta cifra, los armadores deberán abonar un canon por tonelada de atún capturada que será de 35 euros en el caso de



los barcos cerqueros y palangreros frente a los 25 que pagaban en el acuerdo anterior y de 25 euros para los buques cañeros. En este caso, el canon se mantiene.

El acuerdo estará en vigor hasta el 16 de junio de 2011.

El acuerdo con Costa de Marfil contempla la posibilidad de faenar en esas aguas para un total de 25 barcos atuneros cerqueros congeladores de los que 10 serán franceses y 15 españoles, así como para 15 buques palangreros de superficie de los que 10 son españoles y cinco portugueses.

La aportación comunitaria será de 595.000 euros cada año y el acuerdo estará en vigor hasta el 30 de junio de 2013. El tonelaje anual de referencia será de 7.000 toneladas. Si esta cifra se rebasa, la contrapartida financiera se incrementará en 65 euros por tonelada suplementaria. ■

**Para España se trata de dos compromisos importantes para las flotas de atuneros cerqueros y los palangreros**

## Aumentan las posibilidades de pesca de merluza

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, por medio de los intercambios de cuotas que se suelen llevar a cabo en los primeros meses del año con otros países miembros, ha logrado un importante incremento en las posibilidades de pesca en las principales especies demersales de interés para la flota española. En estas negociaciones destaca el incremento en 20.095 toneladas en merluza.

Los principales intercambios se han realizado con Francia, Reino Unido y Países Bajos.

Según los datos de la Secretaría General de Pesca Marítima, el resultado de los intercambios se concreta en las siguientes cifras

En rape se pasa de una cuota inicial de 198 a 263 toneladas en la zona VI. En la misma zona, se pasa igualmente de 1.023 a 2.370 toneladas

En merluza, se pasa de 8.926 toneladas a 12.286 toneladas en las zonas VI y VII mientras en la zona VIII abd se pasa de 6.214 a 7.709 toneladas.

## Fondos de Pesca para los artes menores del Mediterráneo

El secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fraqueiro, ha con firmado que los planes de ajuste voluntarios que quieran llevar a cabo la flotas de artes menores en el Mediterráneo podrán contar con al cobertura económica del Fondo Europeo de la Pesca. La Administración se ha comprometido a buscar una fórmula que permita una mayor flexibilidad a la hora de aplicar la reglamentación que afecta a los artes menores.

Cada día hay demasiadas personas que  
sufren un accidente de trabajo...

**y algunas mueren.**

# ¿Buenos días?

Seas empresario o trabajador,  
exige trabajo seguro. **Exige...**

# ¡Buenos días!

365 días sin accidentes de trabajo  
son buenos días para todos.



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO  
Y ASUNTOS SOCIALES



INSTITUTO NACIONAL  
DE SEGURIDAD E HIGIENE  
EN EL TRABAJO

[www.365buenosdías.mtas.es](http://www.365buenosdías.mtas.es)



# NINGÚN ANCIANO VOLVERÁ A SENTIRSE ABANDONADO



A N C I A N O S

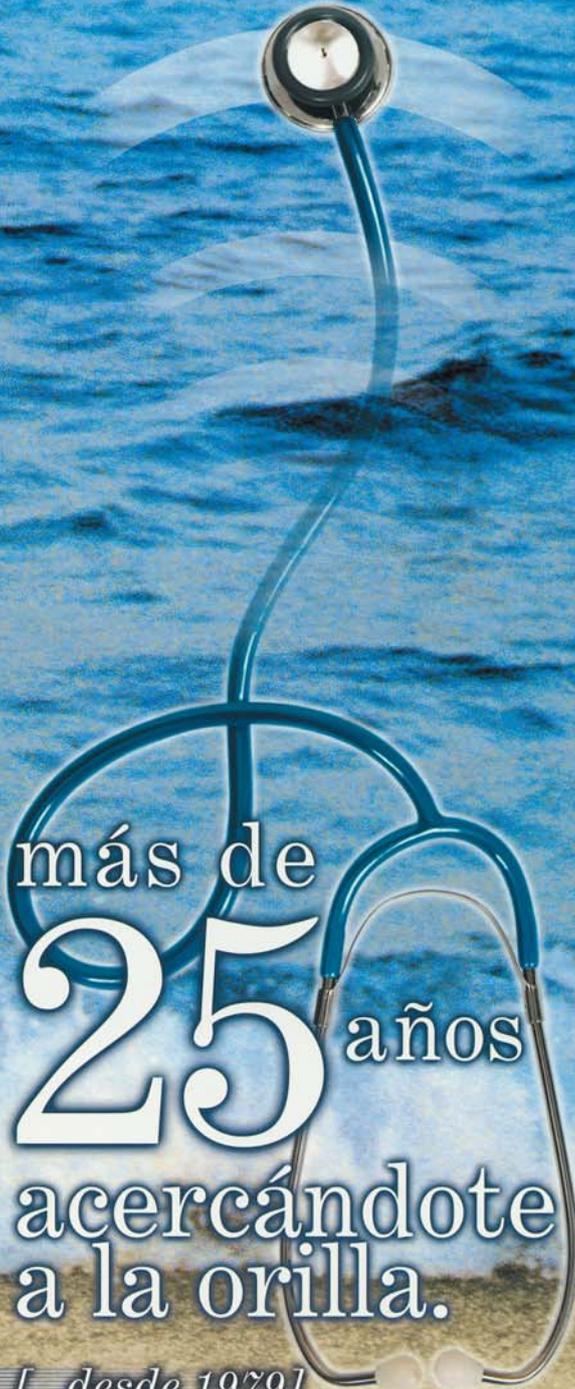
## AYUDAS A LA DEPENDENCIA. UN DERECHO PARA TODOS.

En España hay miles de personas que no pueden valerse por sí mismas. Ancianos. Enfermos de Alzheimer. Discapacitados. Personas que necesitan todo nuestro apoyo y protección. Las Ayudas a la Dependencia garantizan a las personas dependientes y a sus cuidadores la ayuda que necesitan: teleasistencia, ayuda a domicilio, centro de día, plaza residencial, servicios de promoción de la autonomía personal o prestaciones económicas.

Infórmate en tu Comunidad Autónoma  
o en el 900 40 60 80



Siempre  
hay alguien  
escuchándote  
al otro lado...



más de  
**25** años  
acercándote  
a la orilla.

*[...desde 1979]*

Centro Radio-Médico Español