

Mar

Nº 552
Noviembre 2015

Propuesta de la CE
**Cuotas para una
pesca sostenible**

**Prácticas de
embarque**

Curso prevención de riesgos en la pesca

**Reducir la
siniestralidad**

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

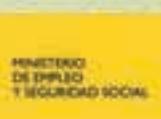
36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

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

BAMIO

La gran escuela del Mar



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

La PPC y las posibilidades de pesca



Raúl Gutiérrez

Pescar en niveles sostenibles. Ese es el objetivo de la Comisión Europea y uno de los pilares de la reforma de la Política Pesquera Común (PPC). Y en esa línea figura la propuesta de cuotas presentada recientemente por el comisario europeo de Medio Ambiente, Asuntos Marítimo y Pesca, Karmenu Vella, al Parlamento Europeo y al Consejo. Y dentro de ese margen, se propone incrementar o mantener las cuotas de pesca de 35 poblaciones y reducir las capturas de 28 en el Atlántico y el mar del Norte para 2016, basándose en el asesoramiento científico recibido. Luego, a mediados de diciembre, el Consejo de Ministros de Pesca debatirá y fijará esas cuotas tras pasarlas por otros tamices, además de los científicos, como son los socioeconómicos.

Las actuales propuestas presentan algunas novedades. Novedades relacionadas directamente con que todas las poblaciones se capturen en niveles saludables respetando el Rendimiento Máximo Sostenible, pero sin olvidar a uno de los actores principales: los pescadores. Así, la Comisión ha demostrado su sensibilidad por el esfuerzo que deberán realizar los pescadores afectados por las pesquerías sujetas a la obligación de desembarque a partir del próximo año. Y lo hace incrementando en su propuesta las cuotas de todas aquellas pesquerías afectadas (demersales en el mar del Norte y en las aguas atlánticas de la UE). Sin duda, un apoyo importante en esta difícil transición.

Otras poblaciones de peces deberán someterse, a su juicio, a reducciones que las protejan de la sobreexplotación. Una situación especialmente grave en el caso del Mediterráneo. Tanto más grave por su enquistamiento como por los insostenibles niveles de explotación. La Comisión -se ha insistido en ello desde las páginas de MAR- está dispuesta a revertir dicha situación, mejorando los conocimientos sobre los recursos y las medidas de gestión. El sector pesquero español, en su gran mayoría, está decidido a actuar de forma activa, a fin de seguir siendo los que decidan las medidas a aplicar y no Bruselas la que tenga que hacerlo. Las primeras propuestas ya están sobre la mesa. Ahora habrá que ver si a los responsables europeos les parecen suficientes y se ponen en práctica.

Esta especie de cruzada por la recuperación de los caladeros es un compromiso que la Comisión deja meridianamente claro en su propuesta de capturas para el próximo año. Su meta, la de acabar con la sobrepesca para el año 2020, parece un reto complicado. Pero, a diferencia de lo que ocurría en anteriores ocasiones, la Comisión no parece cejar en su empeño. Ahora sólo hace falta que el Consejo de Ministros de Pesca tampoco lo haga. ■

El vapor de ruedas Isabel II

Autores: Luis Delgado

Edita: Noray

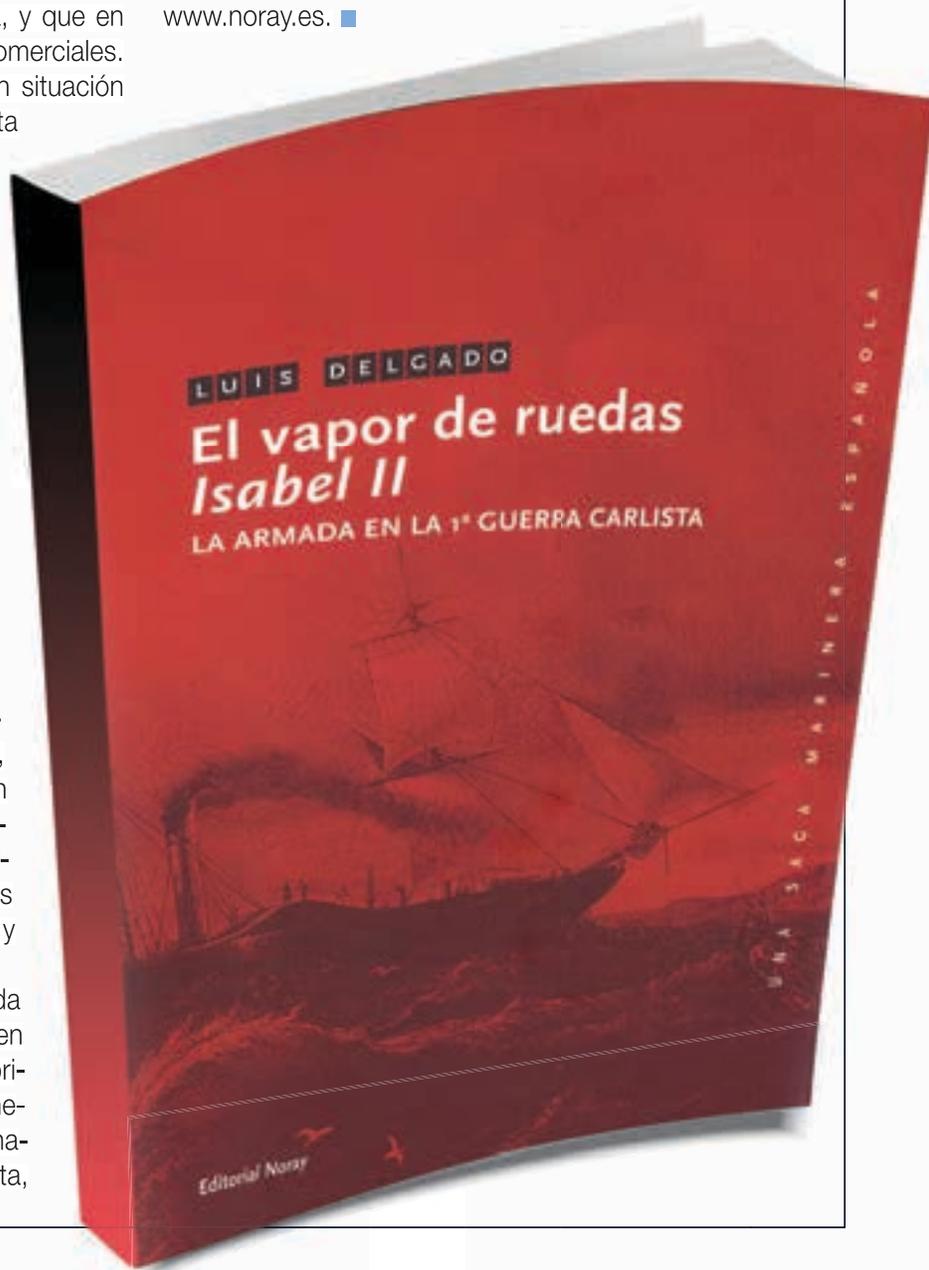
Royal William, así se llamó al primer buque capaz de atravesar el océano Atlántico propulsado exclusivamente por una máquina de vapor. Construido en Canadá, fue posteriormente adquirido por la Real Armada y rebautizado como “vapor de ruedas Isabel II”. Es el primer buque de la Armada con el sistema de propulsión mecánica, y que en un principio fue diseñado para fines comerciales. Según el escritor y capitán de navío en situación de retiro Luis Delgado, la razón de esta adquisición viene creada por la Primera Guerra Carlista, dadas las necesidades estratégicas que llevaron a realizar un esfuerzo para poseer una Marina mínimamente adecuada, así como el escenario del Cantábrico y sus especiales características. Si la paz se hubiera mantenido, en opinión de Luis Delgado, la escasa o nula investigación en la construcción durante los últimos cuarenta años se hubiera mantenido.

Así pues, este nuevo libro de la colección “Una saga marinera española”, que trata de reflejar los principales momentos de la Real Armada, se adentra en una de las transformaciones más importantes en la historia de la navegación, cual es el paso de la vela al vapor. Un cambio que incidirá tanto en la composición de la fuerza naval en todas las Marinas del mundo, como en las necesidades de construcción naval, mantenimiento y tácticas a emplear.

En el presente trabajo el autor aborda los cambios surgidos en el momento en que la Real Armada decide adquirir el primer buque de vapor, acuciado por las necesidades que se imponen en el escenario marítimo de la Primera Guerra Carlista,

cuando se presenta como misión fundamental bloquear las costas españolas al tráfico de armamento necesario para las fuerzas del Infante don Carlos.

“El vapor de ruedas Isabel II. La Armada en la Primera Guerra Carlista” tiene 360 páginas y puede adquirirse al precio de 27,50 euros en librerías o a través de la web de la propia editorial www.noray.es. ■





Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Raúl Gutiérrez.

Redacción:

Ana Díaz, Jesús M. Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:

Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortigueira

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

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

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

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

Bizkaia: Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Bizkaia). Tel. 94 473 90 00.

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

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

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII s/n. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

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

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

Gijón (Asturias): Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Tels. 985 327 200 - 985 327 300.

Gipuzkoa: Casa del Mar. Hermanos Otamendi, 13. San Sebastián 20014 (Gipuzkoa). Tel. 943 40 40 00.

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

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2. Tel. 881 909 800.

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

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo. Tel. 982 22 50 10.

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

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

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

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

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

Tarragona: Casa del Mar. C/Francisco Bastos, 19. Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300. Tel. 963 359 900.

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

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 568 300.

Redacción y Administración:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

Teléfonos: 91 591 99 17 / 18 / 21

Fax: 91 591 99 19.

revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

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

Imprime: i2v SL (Grupo ATENEA) / Einsa Print

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 273-15-001-7

NIPO Web: 273-15-002-2

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

Descárgate la revista en tu smartphone



6

PRÁCTICAS DE EMBARQUE DE LOS MARINOS.

Análisis sobre las dificultades para realizar el periodo de embarque obligatorio de los futuros profesionales.



10

PROPUESTA DE CUOTA DE LA COMISIÓN.

Con el objetivo de una pesca sostenible, la Comisión presenta su propuesta para la elaboración de los TACs de 2016.



26

RIESGOS LABORALES EN LA PESCA.

Reducir los accidentes en las faenas pesqueras.

- 6 Prácticas de embarque
- 10 Propuesta de cuotas de la Comisión
- 16 Programa Operativo para la pesca
- 18 Conflicto del cerco
- 22 La sardina sigue bajo mínimos
- 28 Prevención de riesgos en la pesca
- 28 Costera del bonito
- 36 Autopistas del mar
- 40 Salón náutico
- 42 Jornadas de directores provinciales del ISM
- 46 Políticas de empleo
- 48 Tribuna: Convenio trabajo marítimo
- 50 Informe Anual de Indicadores del Magrama
- 54 Fragata Juliana
- 56 Sello de calidad al ISM de Lugo
- 58 De costa a costa
- 62 Hace 50 años
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - icono **Revista MAR**

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social

Para los estudiantes de náutica

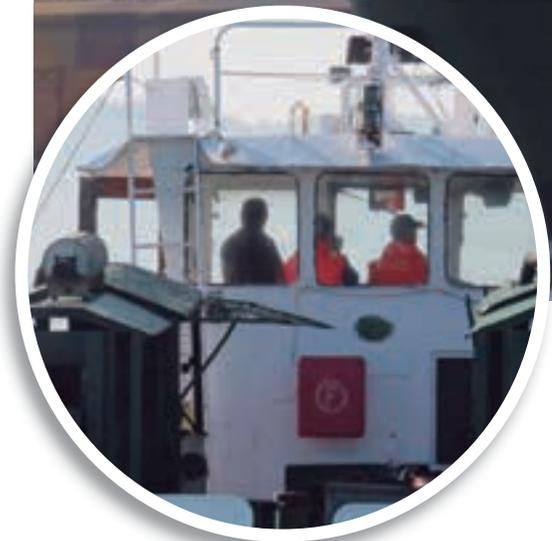
Las PRÁCTICAS, “cuello de botella”

Para poder ejercer la profesión de marino, los y las estudiantes de náutica deben de realizar un período de embarque obligatorio de 12 meses. Se trata, quizás, de la asignatura más importante de su formación, en la que se pone en práctica todo lo aprendido durante años. Un tiempo en el que los futuros profesionales entran en contacto real con el que va a ser su peculiar centro de trabajo, y que los convierte en “marinos de verdad”. A pesar de esto, hoy por hoy, los estudiantes encuentran serias dificultades para realizar estos períodos obligatorios y, como consecuencia, para poder obtener su título profesional: “un cuello de botella”, cuyas causas y posibles soluciones se analizaron en una Jornada organizada recientemente por la Facultad de Náutica de Barcelona y la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante y Estudios Marítimos Naucher.

Se observa una falta de relevo entre los profesionales del mar a escala europea, entre otras causas, por las dificultades a la hora de realizar las prácticas de los estudiantes en su período universitario, confirmaba durante su intervención en la Jornada de Barcelona, el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez, buen conocedor de esta realidad en su calidad, además, de profesor universitario.

En nuestro país, la entrada en vigor del plan de estudios conocido como Plan Bolonia, por el que se incorporan las prácticas de embarque como parte de currículo “obligatorio” de los alumnos ha complicado considerablemente las cosas respecto a años anteriores. Según un portavoz de la Asociación de Profesionales de la Marina Mercante, desde la aproba-

La realización de un año de prácticas profesionales a bordo es obligatorio desde la entrada en vigor del Plan Bolonia



ción de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, (a diferencia de los que sucedía antes) las navieras no están obligadas a embarcar alumnos. Además, en algunos casos y dependiendo de las circunstancias, los bajos salarios que perciben, en caso de que así sea, no les permite tampoco realizarlas.

El problema reside en cómo se cursa esta asignatura, nos comentan. Por ejemplo, mientras que en la Universidad de Cádiz y en la de Barcelona existen acuerdos con navieras para realizar parte de las prácticas, en otros lugares, como Gijón y Cantabria, no hay ningún convenio.

Tampoco ayuda a facilitar la realización de las prácticas en buques de otros pabellones el que



FOTO: Ignacio Rey

cada país presente una normativa variable en el marco de una industria global, un hecho que, tal y como confirmó Rafael Rodríguez, ya se ha planteado a la OMI, para que aborde la *necesidad de crear una normativa ISO* al respecto.

Mientras que esto prospera, el director general de la Marina Mercante lanzó dos propuestas que en su opinión podrían dar solución a este problema. Por un lado, habilitar un buque-escuela donde embarcar a alumnos en prácticas de las siete escuelas de náutica que existen en el Estado y, por otro, estudiar la convalidación de las prácticas que se realizan en los simuladores.

A esta última propuesta se adhirió el presidente del Colegio Oficial de Prácticos, Joan Roig, que, además de ofrecer la posibilidad de compatibilizar las prácticas en las embarcaciones de practica (realizando maniobras de atraque y desatraque), aprovechó para pedir reformas que faciliten acuerdos entre empre-

Los miembros de ANAVE que embarcaron alumnos percibieron 101 euros al mes por alumno el año pasado

sas, centros universitarios, sector privado y administración pública. En este sentido, una de sus propuestas fue solicitar al Gobierno que, *en atención a las ventajas que encuentran las navieras en el Registro Especial de Canarias, acuerde o establezca, como condición a su inscripción, la obligación de enrolar alumnos.*

NO LLEGA A 50 EUROS POR ALUMNO

Por su parte, Rafael Montes, director de relaciones institucionales de *Trasmediterránea* -según algunos profesionales del mar, una de las navieras españolas más comprometida con la formación de futuros marinos-, defendió el compromiso de su compañía que, *cada año, forma a bordo a unos 60 alumnos, sin ayuda de la Administración, lo que supone un coste de 121.000 euros anuales para la empresa.*

No obstante, Montes señaló que *las prácticas acabarán siendo un problema si no se ofrecen soluciones. El año pasado, ANAVE*

recibió sólo 80.000 euros destinados a esta formación, por lo que es necesario que se articule un nuevo sistema de subvenciones a las compañías, o bien buscar cómo incentivarlas fiscalmente.

La ayuda para la realización de las prácticas a bordo -que sólo se devenga si se embarca a los estudiantes al menos tres meses seguidos-, está recogida en los Presupuestos Generales del Estado. Su cuantía ha ido variando en los últimos años. En 2012 fue de 100.000 euros y se acogieron a ella 99 alumnos; al año siguiente, en 2013, cayó hasta los 40.000 euros y se embarcó a 122 estudiantes; y, en 2014 -igual que este año- de 80.000 euros, y participaron 156 estudiantes.

Prorrateando estos datos (teniendo en cuenta el tiempo que estuvieron embarcados los estudiantes contabilizados) por cada alumno/a de Ingeniería de Marina, Ingeniería de Náutica y Transporte Marítimo y de Ingeniería Radioelectrónica embarcados el año pasado, los navieros (socios de ANAVE) recibieron de la Administración 101 euros al mes. Una cantidad que parece ciertamente escasa. *No compensa ni remotamente el coste en el que incurren las empresas, nos comentan desde la patronal naviera.*

Según la información facilitada por ANAVE, el número de alumnos por mes embarcados, y el número de navieras participantes en esta iniciativa va en aumento. *Desde ANAVE, además de animar a las empresas a embarcar alumnos, hemos firmado convenios con varias Universidades (y estamos completamente abiertos a firmarlos con todas las demás que lo deseen) para facilitar el transvase de información sobre oferta y demanda de plazas de alumnos y para reducir al mínimo la burocracia. También hemos propuesto a otras asociaciones europeas de navieros la posibilidad de que en los buques de sus empresas embarquen alumnos españoles. Actualmente estamos intentando profundizar en esta vía.* Comenta el director general de la Asociación, Manuel Carlier, consultado por MAR.

En este sentido, como una posible solución al déficit planteado, *algunas compañías han propuesto la posibilidad de que los alumnos que lo deseen (como una posibilidad más, no una obligación) puedan embarcar como marineros de puente o de máquinas, trabajar y cobrar su sueldo como tales, pero no hacer más*

que la jornada ordinaria, no horas extras, y en ese tiempo desarrollar sus prácticas como oficiales-alumnos. Una vía que no apoyan las escuelas de náutica ni el COMME (Colegio Oficial de Marineros Mercantes Españoles).

MÁS CONVENIOS UNIVERSIDAD-EMPRESA

La celebración de convenios y acuerdos entre los distintos agentes implicados -universidades y empresas- fue sin duda la propuesta más mencionada por los ponentes de la Jornada, celebrada en el Aula Magna de la Facultad de Náutica de Barcelona. El representante de *Trasmediterránea* sugirió la posibilidad de constituir cátedras o fundaciones que, sin ánimo de lucro, se ocupen de la incorporación de los estudiantes al mercado laboral y de la subvención de parte de los períodos de práctica para que este coste no recaiga únicamente en las navieras y, como ejemplo, citó el relevante papel que en este sentido debería de jugar el Clúster Marítimo Español.

Todos los que estamos relacionados con el sector marítimo nos vemos afectados por la no realización de prácticas, ya que conlleva no poder conseguir el título universitario y, posteriormente, el título profesional, añadió Raquel Quiroga, otra de las ponentes: ex alumna FNB y actualmente inspectora y auditora de una so-

Algunos alumnos se ven obligados a pagar, entre 1.200 y 1.300 euros, por realizar las prácticas.



A. munguía

EMBARQUES SUBVENCIONADOS

AÑO	Nº DE ALUMNOS	DÍAS TOTALES EMBARCADOS	SUBVENCIÓN EN EUROS	Nº DE MESES	€/MES/ALUMNO	Nº NAVIERAS
2010	110	12.690	100.000	423	236	14
2011	97	12.944	100.000	431	232	16
2012	99	13.116	100.000	437	229	17
2013	122	17.416	40.000	581	69	18
2014	156	23.864	80.000	795	101	19

Fuente ANAVE

ciudad de clasificación.

Quiroga, con un enfoque más alejado de la visión de las navieras y más cercano al de los estudiantes y al mundo empresarial, puso sobre la mesa otras dificultades de los estudiantes que, hasta su intervención, no se habían mencionado. Concretamente, relató cómo, en muchos casos, los y las estudiantes de náutica tienen que, además de buscar por sus propios medios el buque donde realizar las prácticas, pagar entre 1.200 y 1.300 euros por realizarlas y conseguir así conseguir el título que les permitirá trabajar, una circunstancia que, en su opinión, *resta oportunidades de que salgan marinos competentes en España.*

Al mismo tiempo incidió en cómo la aplicación del Convenio Laboral Marítimo, que obliga a que todos los tripulantes tengan su propio camarote, ha supuesto que el habitáculo que algunos buques destinaban a los alumnos en

prácticas se haya tenido que habilitar para la tripulación regular del barco. Paralelamente, pidió también que se faciliten las trabas burocráticas, *ya que debería de ser una obligación llevar alumnos en prácticas, no sólo para las navieras españolas sino también de otras nacionalidades que atracan habitualmente en puertos españoles.*

Tal y como expuso el decano de la Facultad de Náutica de Barcelona, Santiago Ordás, *es evidente que no se puede contemplar únicamente la opción de buques controlados por navieros españoles para la realización de las prácticas: hay que mirar hacia buques y compañías extranjeras.* Algo que, tal y como explicó, supone una dificultad añadida puesto que existen compañías navieras y agencias de embarque que tienen acuerdos en exclusiva con determinadas escuelas de países donde la mano de obra es más barata, tal y como recoge en su información *Naucher Global.*

De hecho, el decano sugirió que las escuelas de náutica deben de empezar a abrir este camino y, además de realizar su función docente e investigadora, realizar el trabajo de "agencias de embarque", aunque no cuenten con los recursos necesarios para ello.

No obstante, Ordás ofreció una serie de propuestas. Así, planteó la posibilidad de compatibilizar las prácticas a bordo con las simulaciones; una apuesta clara de la Administración por el sector marítimo; la realización de acuerdos reales y efectivos con ANAVE y con otras empresas extranjeras y, por último, obligar a las navieras que obtengan ayudas de las Administraciones -independientemente de su pabellón- a embarcar alumnos en prácticas. El objetivo es que *las navieras no vean a los alumnos en prácticas como un lastre económico, sino como una inversión de futuro, concluyó el responsable de la Facultad de Náutica de Barcelona.* ■

A. Munguía





Con el objetivo de la pesca sostenible

La CE presenta su PROPUESTA de TAC

El proceso para fijar las cuotas del próximo año se completó, una vez más, con la presentación de las propuestas de TAC para el próximo año por parte de la Comisión Europea. Una propuesta que será debatida por el Consejo de Pesca, a mediados del próximo mes de diciembre, y que plantea aumentar o mantener las capturas de 35 poblaciones en el Atlántico y mar del Norte, y reducirlo en 28, ajustándose a las indicaciones de los científicos. Por vez primera, se proponen incrementos en todas las pesquerías sujetas a la obligación de desembarque a partir del año que viene.

Que todas las poblaciones se pesquen a niveles saludables, respetando el Rendimiento Máximo Sostenible (RMS). Este es el deseo que expresó en la presentación de la propuesta de la Comisión Europea el comisario de Pesca, Karmenu Vella, y que estos niveles se alcancen “lo antes posible”. “Me alegro de que, para un conjunto determinado de poblaciones de peces,

podamos proponer aumentos de las cuotas y lograr el rendimiento máximo sostenible en 2016”. En este sentido, cabe citar al gallo del mar del Norte y el jurel de las aguas de la Península Ibérica y de las aguas occidentales.

La Comisión propone mantener o aumentar las cuotas de pesca de 35 poblaciones y reducir las capturas de 28, basándose en el asesoramiento científico. Un asesoramiento prestado por el Consejo Internacional para

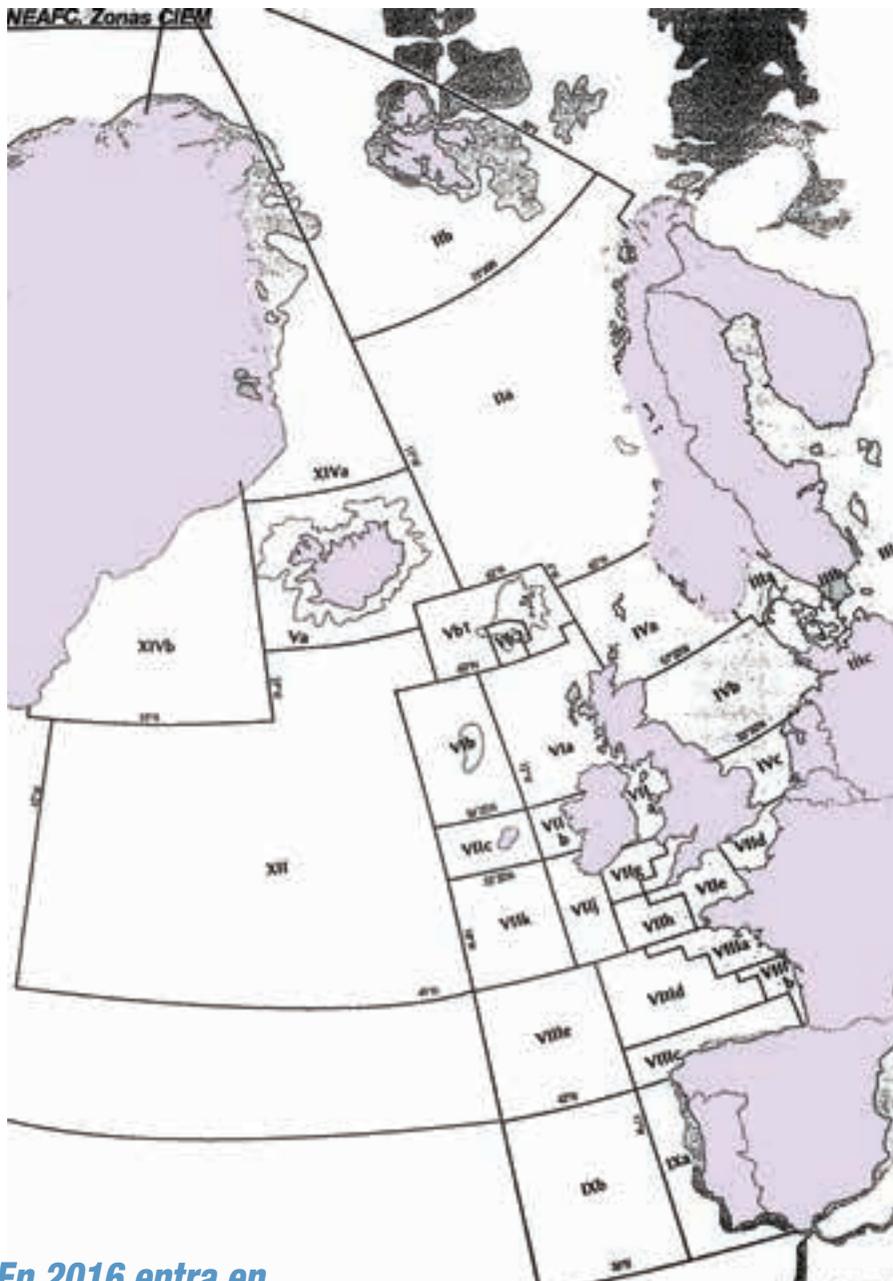
la Exploración del Mar (ICES) que en esta ocasión alcanza a 34 poblaciones. Asimismo, y con el fin de ayudar a los pescadores que se vean afectados por la nueva obligación de desembarque de todo lo que pesquen, se propone un aumento de las capturas.

MEJORÍA INSUFICIENTE

Aparte del gallo y el jurel, que se citaban anteriormente, nos encontramos con una serie de poblaciones que no han experimentado una mejoría significativa, como el bacalao del mar de Irlanda y del mar Céltico, para el que los científicos señalan la necesidad de una reducción considerable de los TAC para que su población se sitúe en el nivel de Rendimiento Máximo Sostenible adecuado. Algo similar ocurre con el eglefino. Su situación sigue siendo mala. Las poblaciones de lenguado en el golfo de Vizcaya, mar de Irlanda y Canal de la Mancha oriental siguen en situación de vulnerabilidad. La lubina, por su parte, no corre mejor suerte, y para ella los científicos también solicitan una considerable reducción en su captura. La Comisión Europea también ha incluido una propuesta de gestión para esta especie en 2016.

Se recomienda la necesidad de incrementar la selectividad en algunas técnicas de pesca, a fin de evitar la captura de inmaduros y que tengan la oportunidad de reproducirse y repoblar los caladeros. Y la Comisión señala esta necesidad especialmente para el mar Céltico y las aguas occidentales. Sin duda, esta selectividad contribuirá a que, en un próximo futuro, cuando estas especies se vean incluidas en la obligatoriedad de ser descargadas, ya se tendrá avanzado un importante camino gracias a la aplicación de estas medidas más selectivas. En 2016 entra en vigor la obligación de desembarque para la pesca demersal en el mar del Norte y en las aguas atlánticas, lo que significa que una parte importante de la flota comunitaria en el Atlántico nororiental estará obligada a mantener a bordo y desembarcar todas sus capturas.

En su propuesta, en los casos en que los datos de los científicos no sean los ne-



En 2016 entra en vigor la obligación de desembarque para determinadas pescas demersales en el mar del Norte y en las aguas atlánticas de la Unión Europea.

cesarios para establecer el tamaño de la población de forma adecuada, la Comisión se ciñe al dictamen de los científicos del ICES de no realizar variaciones, tanto en reducción como incremento de capturas, superiores al 20%. Basándose en una decisión del Consejo del pasado año sobre reducción cautelares, los TAC propuestos se mantienen a los niveles de 2015 para 26 de estas poblaciones.

La situación que más preocupa a la Comisión es la del Mediterráneo, junto a la del mar del Norte. Como ya se ha comentado en anteriores ocasiones, se está intentando revertir esta situación, mejorando los conocimientos sobre los recursos y las medidas de gestión. De entrada, la UE

pretende abordar la gestión que afecta a las poblaciones explotadas casi exclusivamente por las flotas comunitarias. Y en ese sentido, precisamente, están aplicados los sectores pesqueros del Mediterráneo a fin de evitar que esas medidas les sean aplicadas desde Bruselas (ver recuadro).

PPC Y RECOMENDACIONES CIENTÍFICAS

Tras conocer las propuestas de la Comisión Europea, la organización Oceana emitió un comunicado expresando su satisfacción con los planteamientos “en función de los compromisos de la Política Pesquera Común y las recomendaciones científicas”. Desde la organización lamentan, sin embargo, que en ocho *stocks* de maruca azul, solla, abadejo, lubina y merlán, las reducciones de captura de un 20% son insuficientes. De cara a la reunión de los ministros de Pesca de la UE, Oceana pide que respeten las recomendaciones científicas y que decidan los TACs según los compromisos de la Política Pesquera Común. También solicitan que se “aporte una justificación sólida y calendarios detallado en los casos en que no sea posible alcanzar el próximo año un nivel sostenible de explotación debido a impactos socioeconómicos excepcionales”.

Por último señalar que las poblaciones sobre las que no se han producido propuestas puede deberse a que el dictamen científico llegara hace poco tiempo y la Comisión aún no lo ha valorado, o que sean poblaciones de peces compartidas con terceros países (Noruega, Islas Feroe, Groenlandia, Islandia y Rusia), que son negociadas a finales de año por la UE. También hay que tener en cuenta las poblaciones en aguas internacionales, o las especies altamente migratorias, que la Comisión negocia en el marco de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) y son incluidas, a posteriori, en la legislación de la Unión Europea.

En 2006, año en el que se produjo la primera comunicación de la Comisión en pos de su intención de introducir el Rendi-



La Comisión se muestra especialmente preocupada por la situación en el Mediterráneo. El sector pesquero español está planteando medidas de gestión que reviertan la actual sobreexplotación.

miento Máximo Sostenible para la fijación de los TAC, las poblaciones explotadas en régimen de RMS aumentó de 2 a 26 hasta el año 2014. Las poblaciones que se encuentran dentro de los límites biológicos de seguridad pasaron de 11 a 21; y el número de poblaciones con dictámenes cuantitativos de captura se incrementó de 59 a 72.

En el Mediterráneo y Mar Negro tan sólo un 8,6% de las poblaciones evaluadas son explotadas ateniéndose a los niveles del RMS. En las poblaciones de merluza, salmonete de roca, rape negro y la bacaladilla, los índices de mortalidad por pesca superan en más de seis veces al RMS. Sólo el 4% de las poblaciones se explotan a niveles cercanos al rendimiento máximo sostenible.

En cuanto al Báltico, la población occidental de bacalao se plantea con capturas con vistas a alcanzar el RMS este próximo año, mientras que para otras poblaciones, los TACs están en consonancia con el criterio de precaución (solla y bacalao oriental) o con el plan de gestión propuesto (salmón). En el mar del Norte, Skagerrak

PROPUESTAS DE REDUCCIÓN DEL TAC (en toneladas)

DENOMINACIÓN USUAL	Unidad TAC	TAC 2015	PROPUESTA TAC 2016	VARIACIÓN
Pejerrey	V, VI, VII CE y aguas internacionales	4.316	3.544	-20%
Aлча	V, VI, VII CE	53.296	42.637	-20%
Arenque	VIIghjk	19.198	15.442	19,6%
Arenque	VIIa	4.854	4.575	-5,7%
Lubina*	IVb y c, VIIa y VIIdh	2.656	1.449	-46%
Bacalao	VIIb, c, e-k, VIII, IX, X, CPACO 34.1.1(CE)	5.072	3.569	-29,6%
Bacalao	VIIa	182	146	-20%
Limanda y platija europea	Aguas de la UE de las zonas IIa	18.434	14.747	-20%
Gallo	VIIIc, IX, X, CPACO 34.1.1 (CE)	1.377	1.013	-26,4
Rape	VII	33.516	29.534	-11,9%
Rape	VIII abde	8.980	7.914	-11,9%
Rape	VIIIc.IX.XCPACO 34.1.1	2.987	2.413	-19,2%
Eglefino	VIIb-k, VIII IX, X, CPACO 34.1.1 (CE)	8.342	6.078	-27,1%
Merlán	VIII	3.175	2.540	-20%
Merlán	Vb (aguas de la CE), VI, XII, XIV	263	213	-19%
Falsa limanda y mendo	IIa (CE), mar del Norte (CE)	6.391	5.848	-8,5%
Maruca azul	Aguas internacionales de XII	558	446	-20%
Cigala	IIa (CE), mar del Norte (CE)	17.843	14.315	-19,8%
Solla	VIIa	1.098	878	-20%
Solla	VIIfg	461	420	-8,9%
Abadejo	VII	13.495	10.796	-20%
Abadejo	VIIIabde	1.482	1.186	-20%
Rodaballo y rémol	Aguas de la UE de las zonas IIa y IV	4.642	4.488	-3,3%
Rayas	IIIa	47	38	-20%
Rayas	Aguas de la UE de VIa, VIb, VIIa-c y VIIe-k	8.032	6.426	-20%
Rayas	IIa (CE), IV-mar del Norte (CE)	1.256	1.005	-20%
Rayas	VIIId	798	638	-20%
Rayas	Aguas de la CE de las zonas VIII, IX	3.420	3.078	-10%
Lenguado común	VIIa	90	0	-100%

*EN EL CASO DE LA LUBINA NO HAY TAC; LOS TONELAJES SON CAPTURAS ESTIMADAS.

PROPUESTAS DE AUMENTO DEL TAC (en toneladas)

DENOMINACIÓN USUAL	Unidad TAC	TAC 2015	PROPUESTA TAC 2016	VARIACIÓN
Gallo	Ila (CE), IV (CE)	2.083	2.639	26,7%
Gallo	Vb (CE) VI	4.129	4.900	18,7%
Jurel	VIIIc	13.572	17.235	27,0%
Jurel	IX	59.500	68.583	15,3%

y Kattegat, las poblaciones de carbonero, solla y eglefino ya se pescan a niveles satisfactorios. La mortalidad por pesca se redujo en el mar del Norte, pero aún se sitúa por encima del RMS. Se ha incrementado el tamaño de la población, pero se sitúa ligeramente por encima del límite de la biomasa, muy lejos aún del nivel de precaución.

Para la zona atlántica de la Península Ibérica y golfo de Vizcaya, la Comisión destaca que la población de merluza sigue en aumento, pero sometida aún a capturas por encima del RMS, al igual que el gallo, mientras que el rape está en buen estado y se captura de forma sostenible. Peor está la cigala en el Cantábrico y norte peninsular, que sigue agotada, en contraposición con la situación en que se encuentra en el sur peninsular. La anchoa se pesca de forma sostenible en Vizcaya, mientras que para el gallo se acordaron medidas de control, al haberse incrementado su mortalidad por pesca.

En el oeste de Escocia y el mar de Irlanda mejoran las poblaciones de eglefino, mientras que el bacalao y el merlán siguen en niveles bajos con altos índices de mortalidad por pesca y descartes. En el mar Céltico se han reducido las posibilidades de pesca por la desaparición del efecto de algunos de los últimos grandes reclutamientos de juveniles. Los descartes también constituyen un grave problema en las capturas que se realizan en estas aguas, como es el caso del eglefino. La mayoría de las poblaciones de cigala son ahora objeto de dictamen biológico basado en un enfoque RMS. En la zona de Porcupine, la cigala sigue gestionada con un sub-

TAC y un cierre estacional. El informe de la Comisión también destaca que el lenguado en la zona occidental del canal de La Mancha, el bacalao del sur de Irlanda y la cigala, en determinadas partes de la zona IX se encuentran en unos niveles preocupantemente bajos.

También preocupa el estado de la lubina atlántica. La Comisión adoptó en 2015 el cierre a la pesca de arrastre pelágico como medida de urgencia para proteger a la población reproductora, además del límite de capturas mensuales y aumento del tamaño de malla. Medidas a las que el Consejo añadió límites para los pescadores recreativos en todas las aguas de la UE.

En cuanto a las especies de aguas profundas, sus posibilidades de pesca se fijan en ciclos de dos años, por lo que el próximo informe del ICES no se producirá hasta el próximo año, con lo que las medidas a adoptar se aplicarán en 2017 y 2018.

RENDIMIENTO ECONÓMICO

En el comunicado de la Comisión al Parlamento y el Consejo se insiste en que la pesca a niveles de RMS abren la posibilidad de explotación de pesquerías con elevados rendimientos económicos. Y pone como ejemplo el aumento del rendimiento que se ha producido en la pesquería del eglefino en el Atlántico nororiental, señalando que las flotas con mayor dependencia de esta especie han aumentado sus beneficios, duplicándolos entre el periodo 2008 y 2012, con un aumento del valor añadido bruto de casi 20 millones de euros, y ello a pesar de que los

La Comisión propone aumentar o mantener las cuotas de 35 poblaciones y reducir las capturas de otras 28 sobre la base del asesoramiento científico recibido.

costes de combustible se incrementaron en un 30% en ese tiempo.

Se destacan en el presente informe los progresos producidos en ese camino hacia el Rendimiento Máximo Sostenible. A día de hoy, 32 poblaciones, de un total de 62 evaluadas en cuanto al RMS están por debajo de ese objetivo en las aguas atlánticas de la UE, mar del Norte y el mar Báltico. La pesca de pelágicos en el Atlántico y, en general, las

de demersales en el mar del Norte y el mar Báltico, mejoraron. La situación en aguas occidentales sigue siendo preocupante.

Vuelve a incidir la Comisión en la preocupante situación del Mediterráneo, tanto en lo referente a las poblaciones explotadas únicamente por las flotas comunitarias como las compartidas con terceros países. ■

Raúl Gutiérrez

CEPESCA Y SUS INICIATIVAS PARA EL MEDITERRÁNEO

Ante la escasez de sardina y boquerón, desde la Confederación Española de Pesca se propone una reordenación del caladero, lo que supondría la adopción de medidas relacionadas con el censo de buques autorizados a pescar y la limitación temporal en los cambios de modalidad y puerto base. Asimismo, se propone la reducción del tamaño del arte de cerco y el establecimiento de una veda o parada biológica de tres meses (de diciembre a febrero), siempre que se cuente con ayudas del fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP), que se reducirían a dos meses en caso de no contar con tales ayudas.

Estas medidas, en las que se incluiría un incremento de la talla mínima (de 11 cms. a 12 para la sardina y de 9 a 11 para el boquerón), la fijación de topes de captura diarias por embarcación hasta los 2.400 kg. de sardina y 1.500 kg. de boquerón, así como medidas para garantizar la trazabilidad, son las primeras adoptadas por Cepesca y sus asociados en el Mediterráneo ante la grave situación por la que atraviesan los *stocks* pesqueros en

estas aguas. Dichas actuaciones se enmarcan en el compromiso adoptado por esta organización, tras la reunión celebrada en Madrid (ver MAR 551. Octubre 2015) y que pretenden consensuar con el resto del sector para, finalmente, elevarlas a la Secretaría General de Pesca y a la Comisión Europea.

Se trata de adelantarse a posibles actuaciones de la Comisión Europea, *estamos a tiempo de dar la vuelta a la situación en el Mediterráneo y los pescadores somos los más interesados y comprometidos con ese objetivo, ya que de la sostenibilidad y el buen estado de los mares depende el futuro del sector*, como destaca el secretario general de Cepesca, Javier Garat. Próximamente, en una reunión prevista para el 21 de este mes, se espera la adopción de propuestas para las artes de arrastre y las menores. Todas las asociaciones coinciden en la necesidad de establecer vedas espacio-temporales en las zonas de cría y reproducción.

R.G



La Comisión aprueba el programa operativo español de la pesca

FUTURO despejado

La Comisión Europea ha aprobado el Programa Operativo Español del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca permitiendo a nuestro país disponer de 1.161,6 millones de euros para el período de 2014 a 2020 procedentes del presupuesto comunitario para la mejora de la competitividad de la pesca y la acuicultura, la explotación más sostenible de los recursos y la cohesión territorial.

La Comisión Europea comunicó a mediados de noviembre al Gobierno español la aprobación del programa operativo del Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP), cuyo plan financiero prevé una movilización de más de 2.000 millones de euros para el período de 2014 a 2020. Esta cantidad sería el resultado de la suma de los 1.161,6 millones de euros que llegarán del presupuesto comunitario para la pesca, a los que unirán los 398 millones aportados por el Estado y las co-

munidades autónomas y una contribución privada similar.

La aprobación de este programa culmina un trabajo de preparación y coordinación mantenido con la Comisión Europea desde su presentación oficial a mediados de febrero, que convierte a nuestro país en el primer receptor de fondos pesqueros de la Unión Europea, seguida de Francia, Italia y Polonia.

OBJETIVO

El conjunto de medidas a desarrollar en el



sector pesquero español, englobadas en el Programa Operativo, tienen como objetivo principal fomentar una pesca y una acuicultura competitivas, medioambientalmente sostenibles, económicamente viables y socialmente responsables. Asimismo, con este instrumento se pretende equilibrar con ayudas las obligaciones derivadas de la aplicación de la Política Pesquera Común (PCP)—desembarco de todas las capturas sujetas a cuotas, tallas mínimas, etc.— y de la Política Marítima Integrada (PMI), fomentando un desarrollo territorial equilibrado e integrador de las zonas costeras y acuícolas teniendo en cuenta el empleo, la innovación y la competitividad en los sectores marítimos y las regiones costeras.

PRIORIDADES

Los objetivos del programa se asientan en seis prioridades claves:

1. Desarrollo de una pesca sostenible y competitiva. Para lograr estos objetivos, los programas cuentan con 371 millones de euros procedentes del FEMP a los que se suman 195 millones de la aportación estatal. Casi un tercio del total será destinado a lograr un equilibrio entre capacidad de las flotas y la capacidad de pesca, la modernización de las infraestructuras y la protección de los recursos.

2. El fomento de la acuicultura es la segunda prioridad de esta herramienta. El objetivo es lograr una actividad altamente productiva. A este fin se dedicará el 60 por ciento de los fondos destinados a la consolidación del desarrollo tecnológico, la innovación y la transferencia de conocimiento, la protección y restauración de la biodiversidad acuática y la potenciación de los ecosistemas y fomento de una acuicultura eficiente, junto a la protección del medio ambiente.

3. La tercera medida se centra en la ayuda al sector en la aplicación de la PCP. Para conseguir este objetivo es imprescindible controlar la pesca ilegal, la obligatoriedad de los desembarcos, el cumplimiento de los TACs y de las cuotas asignadas, para lo que la Administración aumentará las inversiones en medios técnicos que permitan mayor control sobre las flotas.

4. La cuarta prioridad es el fomento del empleo y la cohesión social en las zonas costeras más dependientes de la pesca. Para ello, la estrategia pivotará en la dinamización de los grupos de acción local pesquera que identifiquen sus estrategias de desarrollo con medidas encaminadas a conseguir un crecimiento integrador.

5. Las inversiones en la transformación y en la comercialización pretenden poner en valor la calidad de los productos y procesos. Para ello se podrá impulsar, mediante inversión para mejorar en nueva técnicas, tecnologías o sistemas para mejorar la conservación, manipulación/categorización y almacenamiento contribuyendo a ahorrar energía o reducir el impacto en el medio ambiente, y la seguridad, la higiene y las condiciones de trabajo.

6. La última prioridad del programa es la aplicación de la Política Marítima Integrada para lo se destinarán 5,3 millones de euros a las medidas relativas a la vigilancia marítima y, en particular, al entorno común de intercambio de información para la vigilancia del espacio marítimo de la Unión, la protección del medio marino y su diversidad, y de las zonas marinas protegidas tales como los paraje de Natura 2000. ■

J.M.S.



El cerco gallego movilizado

OBJETIVO, más cuota para hacer rentable el barco

La flota de cerco gallega, compuesta por 146 barcos que emplean en torno a 1.500 tripulantes, está teniendo un año difícil. Se ha movilizado en primavera para protestar por el reparto de caballa firmado en Madrid por el anterior representante de las cofradías gallegas, Benito González y por Rosa Quintana, conselleira de Pesca; se ha movilizado en verano contra el cierre provisional, por parte de la Secretaria General de Pesca, de anchoa en el Cantábrico; y acampa desde finales de octubre frente a la Xunta para forzar un nuevo reparto de caballa para la próxima campaña que dé estabilidad económica a la flota.

Los tripulantes de la flota de cerco gallega, acampados frente a la Xunta, piden un nuevo reparto de cuotas pesqueras que otorgue a cada barco un cupo por tripulante. Pero las distintas movilizaciones realizadas no parece que estén dando los resultados deseados ni en Santiago de Compostela ni en Madrid por lo que los representantes de Agerga se plantean llevar sus reivindicaciones a Bruselas.

LAS CAPTURAS

La evolución de las capturas de caballa, jurel y sardina, que tradicionalmente han llenado las redes del cerco gallego, no es buena si nos atenemos a las subastas de cada especie en las lonjas gallegas, según recogen las estadísticas de Pescadegalicia.

De acuerdo con este portal, las capturas de caballa son las únicas que han aumentado pasando de cerca de 9.000 toneladas a las 11.100 de esta campaña. El precio medio pagado en primera venta ha sido 0,70 céntimos. El jurel, por su parte, ha sufrido una caída tanto en capturas (-40 por ciento), como en precio de venta (-36 por ciento). Y la sardina es la especie que está en peor estado a juzgar por las escasas capturas, que han descendido desde 2010 en un 80 por ciento pasando de 8.500 toneladas descargados en los puertos

gallegos a los 1,8 millones de esta campaña.

La sorpresa positiva la ha proporcionado la anchoa. Esta pesquería, debido a las circunstancias de la flota, ha pasado, de tener poca importancia para la flota gallega, a suponer una fuente de ingresos necesarios durante parte del verano como lo demuestra las ventas de anchoa durante unas semanas entre julio y agosto, que alcanzaron 1.200 toneladas en las lonjas gallegas. Cifra algo superior a la de 2014, que, además, por su buen tamaño se vende a buen precio para las conserveras.

Los armadores de la Asociación de Armadores del Cerco de Galicia (Agerga) vuelven a movilizarse iniciando un paro indefinido de su flota, tras agotar su cuota de pesca para este año y paralelamente acampando desde el pasado 22 de octubre en San Caetano, frente al edificio de la Xunta, para reclamar un nuevo reparto de cuota.

La cuota de caballa, aprobada por la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nororiental (NEAFC, por sus siglas en inglés) para la próxima campaña, será un 15 por ciento más que la de 2015, pasando de las 895.900 a las 1.030.285 toneladas. Esta cifra empeora, si cabe, la situación de la flota de cerco del Cantábrico Noroeste, ya que nuestro país contará en 2016 con 33.758 toneladas. Una cantidad que recibe un recorte del 15 por ciento, al que



habrá que descontar las 5.500 toneladas de penalización hasta 2022 por la sobrepesca de 2009 y 2010.

Este recorte, aprobado por los países socios de la Unión Europea, Noruega e Islas Feroes, no ha sido tan duro como pedían los científicos del Consejo Internacional para la Explotación del Mar (ICES, por sus siglas en inglés).

EL ACUERDO

El Ministerio de Agricultura decidió en 2012 repartir determinadas especies. Por ello, a finales de diciembre de 2013, el grupo de trabajo del caladero del Cantábrico y Noroeste, formado por los directores generales de Pesca de Asturias, Cantabria y País Vasco, el secretario general del Mar de la Xunta de Galicia y representantes del sector pesquero, acordó un reparto individual de jurel y caballa para la flota del cerco, y un reparto por provincias para otros artes distintos de arrastre y cerco.

De esta forma, se quería resolver los

Flota del cerco gallega: 146 barcos

problemas derivados de la denominada “pesca olímpica” que en campañas anteriores concentraba las capturas en pocas semanas provocando la caída del precio del pescado en primera venta y propiciaba la sobrepesca.

El acuerdo alcanzado para la caballa estableció la distribución por buque—sin posibilidad de cesión o venta de la cuota—. La suma de las cuotas de los barcos correspondientes a cada comunidad dejó la distribución siguiente: 48,6% de cuota de caballa para el País Vasco, 24,8% para Galicia, el 23,6% para Cantabria, y el 3% para Asturias. Para el jurel se establecieron porcentajes por comunidades y por zonas.

Esta distribución buscaba, por un lado, evitar largos desplazamientos de los cerqueros con puertos base muy alejados del caladero donde esta especie pelágica migratoria aparece—este del golfo de Vizcaya—. Y, por otro, mejorar la gestión de las posibilidades de pesca incrementando el valor del producto en el mercado.

EL REPARTO

Durante las reuniones en la Secretaría de Pesca se barajaron distintos aspectos para determinar el reparto: derechos históricos, aspectos sociales, capacidad de las embarcaciones —arqueo, eslora—, etc.

Los representantes de País Vasco y Cantabria apoyaron la opción de los derechos históricos tomando en cuenta las cantidades extraídas por sus flotas entre las campañas de 2002 y 2010. Por el contrario, la propuesta de pescadores gallegos y asturianos daba más importancias al arqueo y número de tripulantes de los barcos apoyando sus argumentos en el impacto social del reparto en las sociedades costeras. Finalmente desde la Secretaría General de Pesca (SGP) se estableció que los derechos históricos supusieran más de 90 por ciento en la forma de reparto.

A pesar de que el acuerdo contó con la firma de los representantes gallegos, la actual responsable de Pesca, Rosa Quintana, y el anterior presidente de la Federación Gallega de Cofradías, Benito González, los representantes del cerco criticaron la fórmula de reparto desde el mismo momento en que se estamparon las firmas.

Para la Asociación de Armadores de Cerco de Galicia (Acerga) el reparto les perjudica. Un perjuicio injusto, ya que, según sus argumentos, su volumen inferior de capturas históricas era debido, en parte, a los planes de regularización que esta flota aplica desde hace décadas por los que los barcos tienen cupos diarios de 10 toneladas de caballa y acortan los días que salen semanalmente a pescar de 5 a 4. Esto reduce la actividad pesquera de los barcos de Acerga a 208 días anuales, o menos: dependiendo de los temporales. Por tanto, desde la asociación se argumenta que el hecho de aplicarse medidas de regularización durante décadas, ahora les penaliza a la hora de justificar derechos históricos mediante volumen de descargas. Pero además, se da la paradoja de que la SGP haya utilizado los datos de descarga de las campañas entre 2002 y 2010. Un período que incluye el bienio 2009 y 2010 por el que Bruselas



Los 120 barcos unidos en Acerga gestionan conjuntamente sus posibilidades de pesca

ha impuesto penalizaciones a España por sobrepesca. Una infracción de la que el cerco gallego se quita responsabilidad, ya que la SGP cerró la campaña antes de que el pescado llegara a aguas Gallegas. Aunque, esta es la versión de Acerga. Ya que si se mira la hemeroteca se puede leer como a mediados de junio de 2009 los representantes de los armadores gallegos de cerco, tras haber capturado 239.000 toneladas de caballa, pedían a Fernando Curcio, entonces director de Recursos Pesqueros de la Xunta más cuota con cargo a 2010.

NUEVO REPARTO

La Asociación de Armadores de Cerco (Acerga) ha realizado un video que se puede ver en YouTube en el que explican los problemas de la flota gallega de cerco reivindicando un nuevo reparto.

Primero, el video ofrecen datos sobre la repercusión que la falta de cuota supone para sus asociados y su entorno: 123 barcos, 1.273 tripulantes y más de 5.000 empleos indirectos.

Segundo, se definen como una modalidad que ya en 1982 estableció cupos dia-



rios por barco para las especies objetivo y redujo de 5 a 4 días la pesca semanal, quedando sus posibilidades de pesca limitadas a: 6.240 toneladas de jurel, 3.360 de sardina, 4.200 de caballa, etc.

Tercero, debido a esta regularización el reparto de las posibilidades de pesca ha perjudicado a Galicia. En 2012 la Unión Europea estableció un reparto de cuotas (TAC, por sus siglas en inglés) para los países miembro. Por ello, cada país, a su vez, reparte el TAC entre sus flotas.

El video muestra también una comparativa del reparto de cuota con los datos de 2014 entre gallegos y vascos en tres apartados: cuota total, cuota por barco y por marinero.

PLAN DE GESTIÓN

Ante las reivindicaciones del cerco gallego, el secretario general de Pesca, Andrés

Hermida, planteó reabrir la pesquería del jurel a cambio de que la asociación cediera caballa aún disponible a otras flotas. Esta oferta fue aceptada por los armadores, pero manteniendo las movilizaciones. Además, el responsable de la SGP subraya, sobre el reparto, que se ha escuchado a todas las partes y se han tomado decisiones conforme a los datos con que cuenta Pesca y a los acuerdos firmados en las reuniones mantenidas entre los representantes de los pescadores de las cuatro comunidades del Cantábrico para el reparto de cuotas. Así mismo, se reprocha a esta flota que rechace ahora los criterios históricos cuando los les sirvió de argumento para obtener parte de la cuota asignada al arrastre en el reparto de cuota entre segmento de flota. ■

J.M.S.



Pablo Carrera, sobre la población de sardina

“La SITUACIÓN ES ESTABLE dentro de la gravedad”

La campaña Pelacus de este año, a través de la que el IEO obtiene una caracterización y evaluación sobre las principales especies pelágicas del norte español, ha vuelto a poner de relieve la grave situación por la que atraviesa el stock de sardina. Una situación de estabilidad dentro de la gravedad, como destaca Pablo Carrera, investigador del IEO de Vigo y responsable de la campaña, pero con una preocupación añadida: siguen sin producirse signos de recuperación, a pesar de las medidas adoptadas. De seguirse el consejo de los científicos, a efectos prácticos, el número de capturas propuesto supondría el cierre de la pesquería. La nota positiva la aportan, en mayor o menor medida, como en la pasada campaña, los resultados obtenidos sobre las poblaciones de jurel, caballa y lirio.

Sin signos de recuperación del stock de sardina. Esto es lo que más preocupa a los científicos. A efectos estadísticos, la situación sigue estable dentro de la gravedad. Calculan que puede haber entre 5.000 y 10.000 toneladas, cifras que se hallan por debajo del umbral desde el que obtener resultados fiables, como nos explica Pablo Carrera, y cantidades insignificantes si las comparamos con lo que deberíamos encontrar en estas fechas, unas 180.000 toneladas. Ahora no tenemos ni el 10%.

Y siguen sin producirse signos de recuperación cuando las condiciones ambientales y oceanográficas parecen ser favorables, como lo atestigua la situación en que se encuentra el stock francés, que *está reclutando bien*

y está aquí al lado. Si las condiciones en el Cantábrico norte son buenas, aquí también lo tienen que ser. Es un punto más de preocupación.

Por lo tanto, el panorama con el que se han encontrado los científicos es que la biomasa de sardina sigue siendo muy baja y que no detectan signos de recuperación. Sólo aprecian un pequeño resquicio que permite cierta esperanza, y es que la distribución ha sido algo más amplia, *un poquito más amplia. Algo más en las Rías Baixas y a partir de Estaca de Bares, y la distribución se corresponde con la presencia de huevos.* Los científicos quieren encontrar en ese dato un punto para el optimismo, ver en él que el stock no ha seguido cayendo, al menos. De ahí esa estabilidad que comenta el investigador del

IEO. Pero no hemos dado el salto y, sobre todo, no detectamos sardinas inferiores a 16 centímetros, que nos indiquen que se están incorporando individuos más jóvenes, que es lo que hemos encontrado en el jurel.

PIRÁMIDE ENVEJECIDA

Con estos datos, el resultado es que la población de sardina está muy envejecida. Y esa es la que están encontrando los pescadores, ejemplares en torno a los 20 centímetros. Como explica Pablo Carrera, la sardina vive alrededor de diez años. Si el stock está en buenas condiciones tiene que haber una alta reproducción, ya que se trata de una especie que se encuentra en los últimos peldaños de la cadena trófica, lo que quiere decir que sirve de alimento a muchas especies. *Ahora es difícil encontrar una sardina que vaya mucho más allá de los cuatro años. Así que, paradójicamente, no hay sardinas viejas, pero se encuentran ejemplares grandes porque las pequeñas, las xoubas, no aparecen.*

Los juveniles deberían de estar concentrados en la fachada atlántica, especialmente en Portugal. Y allí están cayendo los reclutamientos.

La capacidad del stock para ir generando reclutas es menor y la probabilidad de encontrar xoubas en las rías es muy pequeña.

Como ha señalado en ocasiones anteriores el investigador del IEO y responsable de la campaña Pelacus, cuanto menos sardina hay más se concentra, porque se mueve en cardúmenes. Si una flota encuentra algunos de esos cardúmenes, las densidades son altas, con lo que se tiene la sensación de que hay una población local muy grande. *Pero no es así, es como si te hubiera tocado la lotería, lo que lleva a confusión en la apreciación de los pescadores.*

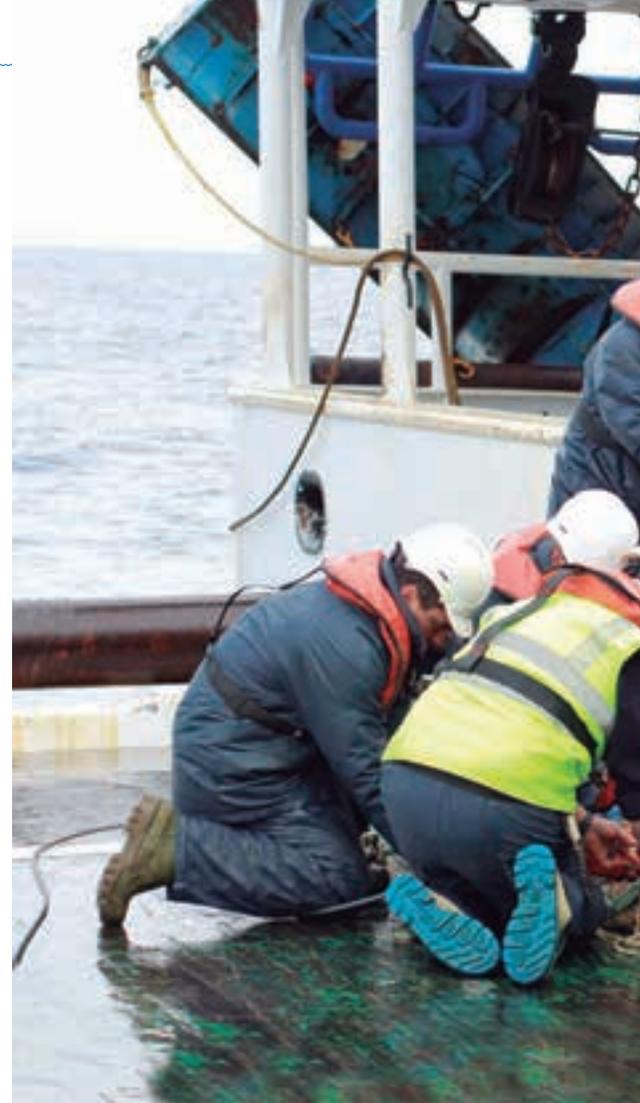
El panorama que han encontrado los investigadores del IEO en el Cantábrico y la fachada atlántica gallega es similar a la que encontraron los científicos portugueses en sus aguas y la zona del golfo de Cádiz. *La situación es muy mala en ambos sitios, y la dinámica es la misma, lo que demuestra que am-*



bas poblaciones están muy interconectadas. Según se aprecia en los últimos trabajos, se está concentrando en el sur de Portugal, da la sensación de que esta zona es su reducto. Aquí es donde se encuentran las sardinas más viejas, de seis y siete años, que nosotros ya no encontramos en nuestras aguas.

Pablo Carrera echa de menos una profundización en las investigaciones que se están realizando, algo que parece inviable a consecuencia de los recortes. *No podemos comprobar si tenemos una población de sardina que recluta muy mal, o que tenemos una sardina que parece grande pero que en realidad no lo es, ya que lo es en tamaño pero no en edad, lo que podría estar afectando su potencial reproductivo.* Y es que no es lo mismo una sardina de cuatro años que una de ocho, aunque su tamaño sea similar, ya que su capacidad de reproducción es muchísimo mayor a los ocho años. *Eso es lo que nos gustaría ver. Porque entonces, a los factores*

La recomendación de los científicos, derivada del plan de gestión de la sardina aprobado por los pescadores españoles y portugueses y las respectivas autoridades pesqueras, equivale al cierre a efectos prácticos del caladero



externos habría que sumarle los que llamamos ontogénicos, que dependen del estado de la propia población. Si son juveniles, su fertilidad es menor, por lo que el proceso de recuperación del stock costaría más.

Esta investigación resultaría de gran importancia dadas las condiciones actuales, ya que teniendo en cuenta lo dicho, deberían de adoptarse más medidas que las que cabría tomar en una especie como la anchoa, que a los cuatro años está en su máxima capacidad reproductiva. *Habría que indagar por qué está respondiendo tan mal a cualquier medida de gestión de las que se están poniendo en práctica. No es normal. Con la merluza o la anchoa funcionó bien. Y sin embargo, con la sardina, a pesar de haber una regulación desde 1995 tanto en capturas como en número de días, no ha habido un efecto positivo. Por eso hay que investigar un poquito más.*

Lamentablemente, no parece que estos estudios puedan llevarse a cabo en un futuro próximo. Y con lo que se encuentran los científicos les lleva a efectuar unas recomendaciones, derivadas del plan de gestión aprobado





por los pescadores españoles y portugueses y por las respectivas autoridades pesqueras, que equivale al cierre a efectos prácticos del caladero. Y es que teniendo en cuenta la biomasa, la recomendación de capturas no superaría las mil quinientas toneladas que, repartidas entre toda la flota que se dedica a su pesquería, apenas tocarían a nada (en la pasada campaña, la recomendación supuso una reducción del 55% con respecto a las de 2013, fijándose en 20.500 toneladas). Pablo Carrera añade: *Si se quiere recuperar la población hay que reducir al máximo posible las capturas. El Plan no lo hemos propuesto los científicos, nosotros lo evaluamos. Si se cumple el Plan, las posibilidades de que se recupere el stock son mayores. Pero precisa que ni siquiera esto garantizaría la recuperación de la población de sardina. Cuando el stock es tan bajo es muy complicada la recuperación. Tarda muchísimo, incluso lustros.*

CABALLA: NIVEL SALUDABLE

Al igual que ocurriera en la pasada campaña (ver MAR, nº 540, septiembre 2014), las noti-

Del resto de los pelágicos de interés para la flota española -jurel, caballa y lirio- se registraron buenas noticias, en mayor o menor medida, en todos ellos.

cias respecto a los demás pelágicos de relevancia para la flota española fueron buenas. Por ejemplo, la de la caballa, que se encuentra en un nivel saludable de biomasa. *Estimamos unas 485.000 toneladas en el Cantábrico, fundamentalmente. Entre Fisterra y Estaca de Bares había bastante menos, probablemente por las condiciones meteorológicas habidas durante la campaña.*

El pasado año los científicos evaluaron una biomasa próxima al millón cien mil toneladas (el registro de 2013 la situaba en 380.000 toneladas). En esta ocasión, y con respecto a la anterior campaña, detectaron un descenso de la fracción adulta, en lo que pudo haber afectado las malas condiciones atmosféricas (ver recuadro). *Cuando el tiempo es malo, las posibilidades de acceder a la población disminuyen.*

La variación en la biomasa que se ha encontrado con respecto a la anterior campaña es normal y concuerda con la suma de circunstancias que se han producido en este año. Para empezar, el investigador del IEO precisa que los datos que recogen ellos se contrastan con los obtenidos por los investigadores noruegos (la fracción de puesta, que está en el Cantábrico entre abril y mayo, migra hacia el norte, hasta aguas noruegas, para alimentarse durante el verano, retornando luego al sur y situándose en nuestras aguas el 25% de toda la caballa de Europa). Esta explicación revela por qué en el Cantábrico se encuentra más la talla adulta, de unos 36 centímetros, y la juvenil. *Pero encontramos sobre todo adulta, mayoritaria con respecto a la juvenil, porque aquí tenemos todo el bloque desovante del sur, más lo que es el producto de esa puesta.*

Además, se produjo un incremento de las capturas de un 37%, que no es poco. Ello lleva a afirmar a nuestro interlocutor que la disminución de la biomasa es una consecuencia normal, y se halla dentro de un nivel saludable.

Estos datos hablan bien de la robustez de nuestras campañas, destaca Pablo Carrera, lo que viene corroborado por la concordancia de las evaluaciones registradas en los últimos años y las obtenidas por los países en los que también inciden estas poblaciones.

Por lo que respecta al jurel, el estado de



su población sigue proporcionando buenas noticias. En la pasada campaña, los investigadores registraron un importante incremento de reclutas, tanto en las Rías Baixas como en el Cantábrico. Una buena noticia porque, según palabras de Pablo Carrera, *hacía falta un buen reclutamiento*. En esta ocasión, estimaron una biomasa de unas 90.000 toneladas, algo más del doble de la estimada el pasado año y mayor que en 2013.

Para entender mejor su situación, el investigador del IEO explica que estamos ante una especie muy longeva, pudiendo sobrepasar los 30 años, lo que la convierte en una de las de más larga vida entre las pelágicas. Como tiene una mortalidad natural muy baja, no suele reclutar un gran número de ejemplares. *Cada año incorpora un número muy bajo de individuos. Lo que hace que soporte la pesquería son unos reclutamientos extraordinarios que se producen cada quince años. En*

1982 se produjo uno de estos reclutamientos, lo que dio lugar a las grandes pesquerías europeas registradas diez años más tarde. Este año hubo un buen reclutamiento, también observado en Francia, que unido al de 2014 conforman dos años consecutivos con buenos reclutamientos. Es difícil que ocurra, pero ha ocurrido, por lo que tenemos una biomasa muy alta. Así que buenas noticias con respecto al jurel.

LIRIO, SIGUE LA MEJORÍA

La ligera mejoría registrada en la campaña anterior se mantiene en la actualidad, según los datos recabados por los científicos del IEO. Ya se apuntó en anteriores ocasiones, que la bacaladilla o lirio es una especie muy complicada de observar, ya que cuanto menor es su abundancia mayor es la dispersión de estos ejemplares, y con los medios que se utilizan en la campaña Pelacus, resulta más

CONDICIONES METEOROLÓGICAS DIFÍCILES

Pelacus 2015 se desarrolló con una estrategia similar a la del pasado año. *Cubrimos la plataforma con radiales diurnos, en prospección acústica, desde la costa hasta los mil metros de profundidad cada ocho millas.* El buque utilizado es el de la Secretaría de Pesca Marítima "Miguel Oliver". Lo más destacable, como señala Pablo Carrera, fueron las condiciones meteorológicas. *Las de la pasada campaña fueron muy buenas. Este año tuvimos un viento muy fuerte del nordeste y muy continuado durante toda la campaña. Esto influyó en la estrategia de prospección.*

Estas circunstancias se reflejan en unas condiciones oceanográficas distintas. Cuando sopla mucho nordeste en las costas españolas se produce un afloramiento de nutrientes al subir las aguas frías del fondo y, comparativamente, la temperatura baja. Se crean unas condiciones de turbidez. En condiciones normales, encuentras una biomasa importante dentro de las rías. Este año estaban vacías. Esto no quiere decir que no hubiera pesca, sino que estaba por fuera de las rías. Desde Estaca de Bares había poca caballa, pero desde Fisterra hacia el sur, muchísi-

ma, y eso sí que es una novedad. La caballa es más del Cantábrico que de Galicia sur, y este año fue al contrario, probablemente alterado por el régimen de viento.

Las prospecciones acústicas les proporcionan a los científicos datos sobre la abundancia, pero la pesca es la que les aporta la información para estructurar la biomasa en tallas y edades. En esta ocasión realizaron bastantes pescas, 63 por 52 el pasado año. Por composición específica, la más abundante en cuanto a número como a biomasa, fue la caballa. En el 93% de las pescas se capturaron 41 toneladas de caballa, lo que venía a ser unos 130.000 individuos. Sin embargo, la especie más presente resultó ser el jurel, *que si bien en cuanto a biomasa fue menor, la encontramos en el 94% de las pescas.* En tercer lugar, la bacaladilla o lirio, que estuvo presente en el 55% de las pescas, casi igual que la boga, en un 52%.

Respecto al resto de especies de interés, la sardina sólo apareció en el 24% de las estaciones que llevamos a cabo.

R.G.



difícil de evaluar cuando existe esta gran dispersión.

En esta ocasión, se realizó un trabajo más específico sobre esta especie, a la que han encontrado más concentrada, formando grandes cardúmenes. Hemos estimado una biomasa que se aproxima a las 30.000 toneladas. Es decir, se ha más

que duplicado, con lo cual hay esperanzas de que recupere unos niveles importantes, como los alcanzados en los años 90.

Así pues, buenas noticias para los pelágicos más importantes para las pesquerías españolas, salvo la sardina, en una situación más que precaria. ■

Raúl Gutiérrez

Curso de prevención de riesgos laborales en la pesca

Cultura de seguridad para **REDUCIR** la **ACCIDENTALIDAD** pesquera



El Centro Nacional de Formación Marítima del Instituto Social de la Marina (ISM) en Isla Cristina, Huelva, reunió a finales de octubre a profesionales en prevención de riesgos laborales en la actividad pesquera con el objetivo de integrar la cultura de la seguridad en los procesos técnicos, la organización del trabajo y las condiciones en que éste se realiza a bordo de los buques de pesca para reducir la accidentalidad en la pesca marítima.

La pesca es el sector laboral con el índice más elevado de accidentes de trabajo, que comportan un elevado número de muertes. Esta alta tasa de accidentes está directamente relacionada con las características propias

del sector pesquero: la actividad se lleva a cabo lejos de tierra firme, el equilibrio de las embarcaciones está a merced de las condiciones naturales, el trabajo y el descanso de la tripulación se dan en el mismo espacio, las jornadas laborales son excesivamente

largas, etc.

Todas estas condiciones generan una amplia tipología de accidentes, que a pesar de su heterogeneidad pueden agruparse en tres ámbitos: factores humanos, técnicos y externos.

El primer ámbito incluye, entre otros: fatiga, estrés, mantenimiento deficiente, negligencias, rutina, toxicología o alcoholismo, errores de navegación, condiciones de trabajo, ruido, etc. Esto hace que el barco, como espacio de trabajo, sea agresivo y que las tripulaciones duerman poco y mal, dificultando su recuperación física tras largas jornadas de trabajo.

Los factores técnicos son la segunda causas de accidentes. Entre éstos están la ausencia o mal funcionamiento de los equipos, la utilización de artes de pesca poco segu-

diciones en que éste se realiza a bordo de los buques de pesca se ha realizado este curso, encuadrado en el marco de las actuaciones conjuntas que se llevan a cabo desde la Comisión Interministerial sobre seguridad de los buques pesqueros (programa SEGU-MAR), estructurado en dos jornadas. La primera tuvo un carácter teórico, mientras que la segunda fue más práctica al desarrollarse a bordo de un barco en el que técnicos y tripulantes pudieron intercambiar información.

Tras la presentación del curso por parte del director del Departamento de Condiciones de Trabajo de Agricultura y Pesca del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), Isaac Abril, y del director Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina, José Carlos Macías, la primera ponencia a cargo de Francisco José Moreno, jefe de la Unidad Técnica de Condiciones de Trabajo en la Pesca, realizó una caracterización del sector pesquero español, su siniestralidad laboral y la legislación preventiva con la que cuentan los técnicos.

La alta accidentalidad en la pesca marítima está directamente relacionada con los tres grupos de causas ya descritos, a los que suman otros factores básicos como las propias características de la población ocupada, su formación, etc. Todas estas circunstancias colocaron esta actividad económica en 2014 en la octava posición en el ranking de índice de incidencia de accidentes de trabajo durante la jornada de laboral con baja—número de accidentes por cada 100.000 trabajadores— por detrás de las industrias extractivas. Pero analizando el índice de incidencia de accidentes de trabajo que resultan en muerte, la pesca se situó en la primera posición.

Este índice, como señaló Moreno, *no presenta una tendencia a la baja; por el contrario, en nuestro país el año pasado, la pesca alcanzó un índice de 91,43 mientras que otras actividades económicas como el transporte y almacenamiento o la construcción terminaban el año con un índice de 13,3 y 10,7 respectivamente. A pesar de estos datos, la tasa de mortandad en la pesca española (27) está por debajo de la tasa países como Estados Unidos o Irlanda con tasas 39 y 40 veces mayores respectivamente que la del promedio nacional.*

ras, equipos de seguridad o de supervivencia insuficientes, etc.

El tercer ámbito lo componen los factores externos, que engloba principalmente las duras condiciones en que se realiza la pesca.

EL CURSO

Con el objetivo de integrar la prevención de riesgos laborales en los procesos técnicos, en la organización del trabajo y en las con-



ACCIDENTES POR MODALIDADES

En cuanto a la peligrosidad del trabajo por modalidades en la pesca destaca el arrastre, seguida del cerco, el palangre y, finalmente, las artes menores de acuerdo con los datos de las investigaciones realizadas por la Inspección de trabajo y de los informes de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM). En la modalidad de arrastre, con 1.086 barcos censados, se produjeron 71 investigaciones de accidentes de barcos entre el 2011 y el 2014. Mientras que de las 7.737 embarcaciones

ce entre elementos—puertas, cables, cadenas— que están en permanente tensión. A los que se suman atrapamientos y caídas.

La flota nacional de cerco—655 buques censados en 2014— tuvo 27 investigaciones de accidentes y los 400 buques palangreros tuvieron 18 accidentes investigados.

Del análisis de la forma de producirse los accidentes se desprende que el ahogamiento, quedar sepultado o envuelto por los aparejos, junto con infartos y derrames cerebrales y choques o golpes contra un objeto son las principales causa de muerte en la

Forma de producirse el accidente (en rangos y en la pesca 2010-2014)

Forma del accidente (en rangos)	Leves	Graves	Mortales	Total
Aplastamiento sobre o contra un objeto inmóvil (trabajador en movimiento) - Caídas, tropiezos..	4155	110	1	4266
Sobreesfuerzo físico, trauma psíquico, exposición a radiaciones, ruido, luz o presión	3158	34	0	3192
Choque o golpe contra un objeto / Colisión con (objeto proyectado, que cae, golpe de mar...)	1962	85	12	2059
Contacto con "agente material" cortante, punzante, duro - Cortes, pinchazos, arañazos...	809	13	1	823
Quedar atrapado, ser aplastado, sufrir una amputación	637	51	1	689
Mordeduras, patadas, etc. (de animales o personas)	209	3	0	212
Ninguna información	135	3	0	138
Contacto con corriente eléctrica, fuego, temperatura, sustancias peligrosas	131	5	2	138
Infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas	24	29	28	81
Ahogamiento, quedar sepultado, quedar envuelto	19	3	30	52
Otro contacto no incluido en los anteriores apartados	49	2	0	51
Total Accidentes	11288	338	75	11701

Fuente: INSHT. Departamento de Investigación e Información

registradas en la modalidad de artes menores fueron investigados en el mismo período 54 accidentes.

Por tanto, el arrastre, como subrayó Moreno, es una modalidad que por las propias características de la pesca y la maquinaria que se utiliza hacen que se produzcan más accidentes graves y mortales. Hay que tener en cuenta, recalcó, que el trabajo se produ-

pesca marítima. Los accidentes considerados graves se deben a aplastamiento sobre o contra un objeto inmóvil (caídas, tropiezos) que supusieron entre 2010 y 2014 casi un 33 por ciento de los 338 accidentes graves declarados. Los 85 choques o golpes contra un objeto significaron más del 25 por ciento, seguidos por los 51 accidentes debidos a atrapamientos. Entre los accidentes cata-

logados como leves vuelve a destacar las caídas y tropiezos con un 37,8 por ciento, seguido de cerca por los accidentes debidos a sobreesfuerzo físico, trauma psíquico, ruido, etc. De esta forma, la caída a bordo y el sobreesfuerzo físico son los accidentes más frecuentes (63,7%), aunque hubo un único caso con resultado de muerte (ver cuadro).

El análisis de esta información, como indicó Moreno, *orienta a los expertos en riesgos laborales para valorar el riesgo en base a la probabilidad y consecuencias*. De esta forma, *la probabilidad de que un tripulante*

provocaron respectivamente 45 y 34 accidentes de los 170 investigados por la Inspección de Trabajo en el arrastre. Esto se debe a que casi toda la maquinaria está en funcionamiento y los atrapamientos y golpes por rotura son frecuentes. El virado del aparejo en el cerco es también una fase peligrosa, pero el accidente más frecuente se produce por caída al mismo nivel debido a la cantidad de enseres, capturas, etc. que hay en la cubierta y a que la tripulación pasa mucho tiempo en esta zona del barco.

De los 54 accidentes investigados entre



tenga un accidente por caída es la mayor en la pesca marítima, pero suele ser leve. Y la probabilidad de que te ahogues es la menor, pero es la más grave.

En cuanto a las fases de la actividad en las que se producen accidentes, éstos dependen de la modalidad pesquera. Aunque, en el arrastre y el cerco destacan el virado y largado del aparejo. Estas dos actividades

2011 y 2014 en barcos de artes menores destacan los atrapamientos con cabo del aparejo o caídas durante el acceso o desembarque.

Terminó repasando globalmente de las causas de los accidentes y el porcentaje con que contribuyen cada uno de los factores que intervienen en los accidentes. Entre las causas destacan: gestión de emergencias

(24%), organización del trabajo (22%), factores personales derivados por incumplimiento de las normas de seguridad establecidas (20%), buque y condiciones del mar (15%), gestión de prevención (7%), instalaciones (4%) y máquinas y equipos (3%). Y subrayando que a bordo, *es importante hacer, pero hacer con seguridad.*

MÁQUINAS Y EQUIPOS

El inspector de Trabajo y Seguridad Social, Pedro Luís Otero, estructuró su exposición en dos partes. En la primera realizó, utilizando estadísticas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y los informes de CIAIM, una caracterización de los accidentes en la pesca con el objetivo, como apuntó, *de planificar acciones destinadas a evitar su repetición una vez determinadas sus causas.* De acuerdo con estas fuentes, la pesca y la acuicultura es el sector que peor evolución ha tenido en el período 2006-2014 en cuanto al número de accidentes de trabajo con baja por cien mil trabajadores. En este tiempo este tipo de accidente se ha incrementado de los 6.593 de 2006 a los 6.888 de 2014. Este incremento tiene más relevancia si se compara con la evolución que ha experimentado un sector como la construcción que ha pasado de 12.734 a 6024 en el mismo período de tiempo.

En la segunda parte, tras repasar la distribución de la siniestralidad por modalidades pesqueras, analizó la siniestralidad relacionada con las máquinas y equipos de trabajo empleados en cada modalidad teniendo en cuenta la eslora de los buques implicados y la fase de la pesca en la que se produce el accidente.

Según su análisis, la mayor siniestralidad relacionada con máquinas y equipos de trabajo se produce en los buques arrastreros de más de 24 metros de eslora. Es durante las fases de preparación, virado o largado del aparejo en las que se producen más siniestralidad especialmente con el manejo de la maquinilla, el aparejo y las puertas de arras-



La pesca es el sector laboral con mayor índice de accidentes de trabajo, que comportan un elevado número de muertes.

tre por este orden. De acuerdo con los datos aportados por el inspector, los accidentes que se producen son mayoritariamente el atrapamiento de la mano o un golpe por rotura de elemento de tensión en el tronco o en la cara. Estos accidentes se deben, en parte, a los problemas de adecuación de la maquinaria a la normativa vigente de seguridad y salud, y podrían reducirse mejorando los estándares de los equipos.

EL BUQUE

El inspector de Seguridad Marítima, José Casado Martínez, tras hablar de nuestro marco normativo y aspectos de la construcción de los barcos de menos de 24 metros de eslora y los que tienen una eslora superior, centró su presentación en las normas técnicas de seguridad durante la abertura, largado y cobrado de la red de arrastre. Una fase de la pesca en la que más accidentes se producen. Asimismo repasó otros factores y elementos cuyo incumplimiento pueden reducir la estabilidad del barco: carga mal estibada,



arte de pesca en cubierta, estanqueidad, tanques de agua, aceite, combustible, y vientos y balances intensos. *La suma de estos factores, recalcó, afectan a la estabilidad de un buque de pesca.* Mostró imágenes evidenciando estos fallos que pueden poner en riesgo la seguridad a bordo.

Terminó subrayando la importancia del dispositivo de salvamento, equipos contra incendio y gestión de emergencias. Unos dispositivos que no siempre tienen la capacidad suficiente para toda la tripulación o están estibados adecuadamente. Las imágenes de su presentación mostraron como estibar y mantener adecuadamente estos equipos. Una demostración determinante, si se tiene en cuenta los informes sobre accidentes de Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM).

RUIDO LABORAL

El técnico de Prevención de Riesgos Laborales, Francisco Díaz, informó sobre los efectos del ruido en la salud, que supone el

segundo diagnóstico más frecuente entre las enfermedades profesionales. Este conjunto de sonidos, de intensidades y tonos variables, que producen las máquinas durante la actividad profesionales es un factor de riesgo importante en el sector marítimo-pesquero ya que el 23,4% de las patologías que se detectan en los reconocimientos médicos de ISM tienen relación con la pérdida auditiva por ruido y tres de cada cuatro trabajadores del sector presentan afectación auditiva debida a la exposición al ruido, según un estudio realizado por el Servicio de Sanidad Marítima del ISM de Huelva (ver Mar 539).

Según este experto, los trabajadores tienen tan interiorizadas las componentes de los distintos ruidos —frecuencia, intensidad, amplitud, etc.— que lo utilizan como un factor de seguridad. Por tanto, cambiar estos hábitos no va a ser fácil a pesar de que la sordera aumente el estrés y multiplique el riesgo de sufrir accidentes a bordo.

JORNADA A BORDO

La visita al buque en la segunda jornada permitió a los participantes del curso— inspectores de trabajo, técnicos del Servicio de Prevención de Riesgos, docentes en centros pesqueros y personal de la administración con contacto directo con la pesca— comprobar a bordo la forma en que se pone en práctica la seguridad. Durante la jornada los participantes, los representantes de los cuatro ámbitos de los que depende la seguridad marítima: Marina Mercante, Inspección de Trabajo y Seguridad Social, INSHT e ISM, armadores y tripulantes del barco pudieron comprobar a bordo las partes teóricas analizadas el día anterior y escuchar a la tripulación —patrón, mecánico y marineros— explicar su “día a día” a bordo. Estas ocasiones, según Moreno, *son idóneas para inculcar a la tripulación cultura de la seguridad, pues los profesionales refieren testimonios de accidentes—roturas de cadenas, caídas, y atrapamientos—, y de la interacción aprendemos todos. Además, esta interac-*

La probabilidad de que te caigas es la mayor, pero es el accidente más leve. La probabilidad de que te ahogues es la menor, pero es el más grave.

- Francisco José Moreno

ción entre técnicos y pescadores, a diferencia de la que se produce durante una inspección, crea un vínculo necesario en el camino de la concienciación.

Así, primero habló el inspector de Seguridad Marítima, José Casado Martínez, sobre las características constructivas del buque y de sus sistemas y equipamientos. Los participantes hablaron de los aspectos de la seguridad marítima que pueden incidir en el trabajo a bordo de los trabajadores poniendo ejemplos prácticos en las distintas partes del buque como la medición de los niveles de ruido.

El jefe de la Unidad Técnica de Condiciones de Trabajo en la Pesca del INSHT, Francisco José Moreno, tocó los temas referentes a las tripulaciones mínimas de seguridad y la formación de los marineros, así como los tiempos de descanso y guardias. Posteriormente se revisaron los procedimientos de emergencia, el manual de formación y los ejercicios periódicos, para acabar con intervenciones de los cuatro ponentes sobre evaluaciones de riesgos y planificación de la actividad preventiva en el buque. Esta interacción, no solo entre pescadores y técnicos, sino también entre inspectores y técnicos en prevención permite compartir perspectivas que unifiquen los criterios en las actuaciones a bordo de todas las partes implicadas en la siniestralidad.

Terminó la jornada práctica con María Conesa Pareja, médico de Sanidad Marítima del ISM hablando sobre la protección de la salud y la asistencia médica. En su intervención trató de los reconocimientos médicos previos al embarque, primeros auxilios, botiquines, etc. También destacó el papel de servicio radio-médico que permite a los tripulantes de los barcos realizar consultas con un médico las 24 horas del día.

La acogida del curso, por los temas tratados y su formato, hace pensar en su continuidad. Algo necesario para formar a técnicos que se enfrentan al complicado reto de reducir la accidentalidad en la pesca marítima. ■

J.M.S.

FOTOS: Francisco José Moreno

UNIFICAR ESFUERZOS Y CONOCIMIENTO

La pesca marina es una de las actividades económicas con mayores cifras de siniestralidad laboral y que más desafíos plantea tanto en países en vía de desarrollo como en los desarrollados.

Trabajos realizados por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) revelan que la falta de integración de la prevención de riesgos laborales en los procesos técnicos, la organización del trabajo y las condiciones en que éste se presta a bordo de los buques de pesca están detrás de muchos de los accidentes que ocurren en el sector pesquero. Ante esta realidad, es imprescindible adoptar las medidas que sean necesarias para mejorar las condiciones de seguridad y salud de los trabajadores de la pesca. Unas medidas que muestren una atención específica, integral y sistemática de los poderes públicos para resolver la problemática de la siniestralidad en esta



actividad. Tal es así, que la nueva Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020, considera entre sus prioridades, la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo en la pesca, ya que, como establece la propia Estrategia, la pesca es una de las actividades con mayor riesgo y donde mayor número de incidencias se producen.

La seguridad y salud en el trabajo en la pesca tiene un carácter holístico. Por una parte, la legislación de aplicación es diversa, extensa y dimana de diferentes ámbitos: prevención de riesgos laborales, seguridad marítima, protección de la salud y asistencia médica, normativa pesquera, etc. Por otra, son numerosos los organismos que, desde distintos prismas, intervienen en el proceso de mejora continua de las condiciones de trabajo en este sector.

El diagnóstico preciso de las diversas problemáticas que afectan a la seguridad y la salud de los trabajadores de la pesca, resulta fundamental si se quiere incidir eficazmente en la bajada de las cifras de siniestralidad.



Desde hace ya varios años, los diversos organismos competentes trabajan de forma conjunta y aúnan sus esfuerzos en aras de conseguir que la pesca sea una actividad más segura. Precisamente, a principios de 2015, se constituyó, en el seno de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, el Grupo de Trabajo Sector Marítimo Pesquero, donde los representantes de los diversos organismos de las Administraciones Central y Autonómica y los Agentes Sociales, trabajan en el estudio de las condiciones de trabajo en la pesca y en la elaboración de propuestas conducentes a la mejora de las mismas.

El INSHT entiende que, en esta actividad que tantos desafíos plantea, es de vital importancia la estrecha colaboración y el esfuerzo conjunto de todos los actores implicados. Por ello, en este curso se cuenta con representación de los servicios de prevención, de la Inspección de Trabajo, del Instituto Social de la Marina, de Marina Mercante, de las Administraciones Autonómicas, de los centros de formación marítima-pesquera y del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

El curso es una excelente oportunidad para compartir información, conocimientos y experiencias que nos permitan enriquecernos mutuamente y mejorar el servicio que prestamos al sector pesquero: El marco es incomparable. Estamos aquí, en una institución tan unida al sector como el ISM, que desde hace 85 años viene prestando sus servicios a los trabajadores del mar. Así mismo, tendremos la posibilidad de abordar las distintas materias en el mejor de los escenarios posibles: el lugar de trabajo de los pescadores: el buque.

Para finalizar, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, a través de su Centro Nacional de Medios de Protección de Sevilla está siempre a disposición de los profesionales del sector para impulsar todas las cuestiones relativas a cuantas mejoras de Seguridad y Salud en el Trabajo se puedan presentar, ahora y en años sucesivos. Particularmente en las áreas temáticas que tenemos asignadas, como son la mejora de las condiciones de trabajo en los sectores pesquero y agrario y los omnipresentes equipos de protección individual.

Francisco José Moreno Reyes



Transporte marítimo de corta distancia

La AUTOPISTA DE VIGO, una realidad

El último mes ha sido informativamente intenso para el transporte marítimo de corta distancia. Además de anunciarse el desbloqueo de las ayudas a la autopista del mar de Vigo -23,6 millones que recibirá de España y Francia, y otros tres adicionales del programa comunitario Marco Polo II-, el sector estuvo convocado a dos relevantes reuniones. La primera, la Jornada Anual de Transporte Marítimo de Corta Distancia, que se celebró en Vigo, y en la que se presentó, entre otras cosas, el Observatorio Estadístico que la Asociación SPC- Spain elabora semestralmente, y posteriormente, la EUROMED Convention, un encuentro de primer orden, organizado anualmente por la naviera Grimaldi en Barcelona, en el que se dieron cita más de 400 participantes con amplia representación institucional y empresarial, y en el que se analizó el presente y el futuro del que se considera una modalidad de transporte marítimo con gran proyección.



La ruta, que a partir de ahora funcionará con el apoyo de ayudas estatales de España, Francia y de la Unión, lleva meses conectando el Puerto de Vigo con el Saint Nazaire y Nantes y, hoy por hoy -después de que el año pasado echara el cierre prematuramente la primera autopista del mar la atlántica que unía Gijón con los mismos puertos franceses (un cierre al que todavía hoy se resisten las autoridades asturianas)- es la única aprobada y, por tanto, con ayuda estatal que está operativa en Europa.

En el mes de enero, Suardiaz comenzó a explotar "su autopista del mar" con Gefco como cliente principal (empresa encargada de la distribución de la producción de PSA Peugeot Citroën, y que embarca el 70% de la mercancía que se transporta desde el puerto gallego), con los productores de pizarra de

Galicia, de granito de El Bierzo (León), y del norte de Portugal, de empresas madereras, de maquinaria industrial y, desde hace relativamente poco tiempo, desplaza también los coches que Renault fabrica en sus instalaciones de Palencia y Valladolid-. Desde entonces, la ruta viguesa ha movido unas 300.000 toneladas de carga y eso a pesar de que hasta ahora no ha recibido las ayudas estatales y comunitarias que se conceden para fomentar la descongestión de camiones en los pasos fronterizos y, junto a otros beneficios añadidos, a reducir la contaminación.

A partir de ahora, para explotar la línea, tal y como avanzó Juan Riva, la naviera proyecta habilitar los modernos *Suarvigo* y *Bouzas* (hasta la fecha el servicio lo cubrían los ro-ro *L'Audace* y *la Surprise*), cuya capacidad suma 105 semirremolques de camión (el servicio que ofrece la autopista del mar, a diferencia de lo que ocurría con la de Gijón es para carga no acompañada, es decir, sin cabeza tractora). De momento, parece que se mantendrán las tres frecuencias semanales, aunque la intención de la naviera es poder aumentar a cuatro, y que el servicio se extienda hasta el norte de África. *Vigo tienen la oportunidad de ser la conexión entre ambos continentes*, apuntó el presidente de la naviera durante su participación en la jornada organizada por la Asociación Española de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), *SPC-Spain*.

Un encuentro en el que, entre otros representantes de la Administración marítima y agentes del sector implicados, intervino el presidente de Puertos del Estado, José Llorca, quién aprovechó para destacar el apoyo estatal prestado durante estos años al cabotaje, del que puso como ejemplo la reducción de tasas, a la vez que invitó a las distintas Autoridades Portuarias a seguir esta senda. *Existe margen para reducir las tasas*, apuntó Llorca.

En sus intervenciones, tanto el presidente de Entidad Pública como el de Suardiaz coincidieron en la conveniencia de articular apoyos particulares a este tipo de navegación que abarquen, desde medidas de tipo facilitador, como la reducción de costes de los servicios portuarios o la simplificación documental y administrativa, hasta otras de tipo económico, que tengan en cuenta las peculiaridades comerciales de cada fachada, tal y como se

observa en el Observatorio Estadístico del TMCD, relativo al primer semestre y presentado en la Jornada (disponible en la web: www.shortsea.es)

LA OPORTUNIDAD DEL GAS NATURAL

Otro de los grandes temas analizado en la Jornada: “El TCMD: una alternativa logística competitiva, segura y sostenible” fue la creciente relevancia de los aspectos medioambientales en la actividad marítima. Y es que, las ventajas en estos términos del transporte marítimo frente a otros modos de transporte, no le eximen de verse afectado por nuevas regulaciones comunitarias como la relativa a los contenidos de azufre de los combustibles marinos, y las que regulan las emisiones de CO² a la atmósfera.

Para responder a estos retos, la mayoría de los participantes coincidieron en destacar el uso de gas natural licuado (GNL) como la opción que mejor se adapta a estas circunstancias, y también la más rentable. Tal y como allí se expuso, de momento, España está en una posición privilegiada en cuanto al uso de GNL como combustible marítimo, ya que cuenta con 6 plantas regasificadoras en marcha: una ventaja, teniendo en cuenta que la norma no exige el suministro hasta 2025.

Ejemplos de la oportunidad de negocio que supone el gas natural licuado como combustible marino las tenemos en puertos como el de Barcelona, donde ya se contem-

Desde Europa se apoyarán medidas facilitadoras para mejorar la conexión entre Oriente Próximo y el norte de África con el Mediterráneo.
(José Anselmo, representante de la Comisión Europea)

pla una bonificación a tasa de buque, -si este está propulsado por GNL- y se trabaja en una nueva regulación para las operaciones de suministro de GNL (*Enagas*, ha anunciado el acondicionamiento de uno de los dos pantalanes que tiene en su concesión para el *bunkering* de GNL, para dar servicio tanto pequeños a buques como a gabarras). También son relevantes en este sentido los avances en el *hub de gas* de Galicia, que permite ofrecer GNL a la flota marítima, tal y como confirmó el representante de *Gas Natural* en la Jornada, Francisco López.

A pesar de ello, el representante de la naviera *Brittany Ferries*, Christophe Mathieu, quiso poner sobre la mesa cómo *la falta de coordinación entre estamentos* estaba complicando *la toma de decisiones de inversión para cumplir las normas medioambientales* en alusión a que no haya una garantía firme de suministro de gas natural licuado en los puertos, o a que los *scrubbers* de ciclo abierto no sean aceptados en todos ellos.

Si coincidieron los participantes en la jornada de Vigo en discrepar sobre cómo se está elaborando la normativa medioambiental, en su opinión, sin tener en cuenta las especificidades del transporte marítimo corta distancia. En esta línea, los reunidos sugirieron la conveniencia de crear grupo consultivo dentro de los organismos reguladores internacionales, como es la Organización Marítima Internacional (OMI), gracias al cual sea posible que se



consideren sus características particulares a la hora de elaborar la legislación.

BARCELONA, CAPITAL DEL SSS

Días después, durante la *EuroMed Convention*, organizada por *Grimaldi*, se volvió a poner de manifiesto el papel cada vez más determinante de este tipo de transporte para el sector: solo en España, las cuotas del transporte ro-ro han aumentado en torno al 20%, eso sí, con diferencias considerables entre la fachada mediterránea y la atlántica, tal y como apuntó José Llorca, que de nuevo aprovechó el foro para insistir en la conveniencia de rebajar los costes portuarios *son caros en España*, y para señalar entre las causas, además de los elevados de algunas tasas, las tarifas por practica y estiba.

Además, el presidente de los puertos españoles anunció un principio de acuerdo entre los Gobiernos de España, Portugal, Francia e Italia para subvencionar las líneas de Short Sea Shipping (SSS) en función de los fletamentos y no de la demanda, a diferencia de lo que proponen algunas navieras, a la vez que culpó a las condiciones asociadas a la imposición de las SECAs (zonas de emisión de consumo controladas) del norte de Europa, de que Gijón y Bilbao se hayan quedado sin sus dos autopistas del mar.

Desde las instituciones europeas, tal y como aclaró el administrador principal para el desarrollo de las Autopistas del Mar de la Comisión Europea, José Anselmo, no se va a apoyar económicamente de forma directa la actividad de las navieras, pero sí se va a disponer de 300 millones de euros *para el desa-*



rollo de medidas facilitadoras que permitan mejorar la conexión entre Oriente Próximo y el norte de África con el Mediterráneo. Unas llamativas declaraciones teniendo en cuenta que desde Bruselas, como contamos en esta información, se está apostando por la autopista del mar de Vigo, y a las que reaccionó el presidente de Suardiaz pidiendo que se siga apoyando a los navieros como pieza clave y fundamental. Un poco más allá en esta cuestión fue Emanuele Grimaldi, quién cuestionó el que, sí los Estados están pagando las infraestructuras -carreteras o vías ferroviarias- a otros modos de transporte alternativos ¿por qué no debería tener incentivos el transporte marítimo de corta distancia? ■

A. Munguía

AVAL AL GNL

Para facilitar el uso de GNL a bordo, el Estado acaba de ampliar el ámbito de aplicación de sus avales a la inversión de navieras españolas -un mecanismo que existe desde 1998-, que puede llegar hasta el 70% de la inversión. El aval se concede para realizar transformaciones -en buques de edad no superior a los 15 años- para utilizar GNL como combustible o para instalar depuradores de los gases de exhaustación.

Con este apoyo, que se pretende funcione de forma ágil y flexible, se facilita el que las navieras cumplan con las exigencias medioambientales internacionales y, a la vez, se pretende promocionar el que buques transformados sirvan posteriormente para el suministro de GNL en puerto, adelantándose así a la aplicación de la Directiva comunitaria, que no exige el suministro hasta 2025.

De enero a septiembre

CRECEN las matriculaciones MÁS de un 10%

Finalmente, 260 expositores y unas 670 embarcaciones participaron en la 54ª edición del Salón Náutico Internacional celebrado el pasado mes de octubre en Barcelona. A nivel comercial, tal y como destacaron los organizadores del evento, se trató de una de las convocatorias con más novedades de los últimos años, algo que consideran servirá para seguir afianzando la muestra, tanto a nivel nacional como internacional. En lo puramente profesional, el Salón acogió gran número de encuentros y debates dirigidos a los profesionales del sector y sirvió de altavoz para, entre otras cosas, informar sobre los avances legislativos alcanzados en los últimos años, y para poner sobre la mesa los objetivos de 2016. Todo ello en un ambiente de optimismo gracias al repunte de las matriculaciones.



El Salón también ha sido el marco elegido para la presentación de la Barcelona World Race 2018.

Cinco días de feria en los que los más de 55.000 visitantes pudieron conocer de primera mano alrededor de 130 nuevos modelos de embarcaciones, motores y accesorios electrónicos, y al mismo tiempo, disfrutar de la oferta de más de 100 actividades centradas en el mar. *Este año se ha notado un repunte de la actividad comercial de los stands, se han realizado más presupuestos, y nuevos contactos que podrán materializarse en ventas en los próximos*

meses, fiel reflejo de los datos positivos que, con un incremento del 10,5%, han experimentado las matriculaciones realizadas en los primeros nueve meses de 2015, apuntó el presidente del Salón coincidiendo con el cierre de este certamen.

Una feria que completa su dimensión comercial con una extensa programación dirigida a los profesionales del sector, en la que este año ha destacado el debate organizado para analizar el mercado náutico internacional en el que, junto a la Asociación Nacional de Empresas Náuticas

“BARCO EUROPEO 2016”. PLACER PARA LOS OJOS

Otro de los atractivos del Salón de este año fue la posibilidad de conocer los principales barcos nominados a “Barco Europeo 2016”. Un relación de embarcaciones seleccionados por la European Power Boat of the Year y la European Yacht of the Year 2016.

Bayliner Element XR7. Embarcación diferente a lo que se podía ver en el Salón. Concebida para navegar en lagos y pantanos. Muy espaciosa.

Nimbus 305 Coupé. Barco de corte nórdico con acabados de gran calidad.

Sasga Minorchino 34. Construido por Sasga Yachts de Menorca. Crucero de larga travesía, navegación confortable y con gran habitabilidad.

Bénéteau 40 Gran Turismo. Uno de los diseños que más ha llamado la atención por sus formas futuristas, representa una nueva era en los barcos de eslora de 40 pies.

Jeanneau Leader 46. Retoma el estilo de los modelos anteriores con una

carena deportiva y monitorización de Volvo Penta

Dufour 460 Grand Large. 14,5 metros de eslora y 4,5 metros de manga. Seleccionado como candidato a Velerero Europeo del año en la categoría de Crucero Familiar.

Hanse 315. Crucero familiar de 9,62 metros de eslora y distribución interior que permite varias opciones.

Jeanneau 54. Uno de los veleros más extraordinario expuesto en el Salón.

Gran Soleil 46 LC. Seleccionado en la categoría de Cruceros de Lujo.

Destinado a la navegación de altura sin restricciones ni en autonomía ni en confort.

(Anen), participó el secretario general del International Council Maritime Industries Association (ICOMIA), que es la asociación comercial internacional que representa a la industria marítima mundial desde 1966, y el interlocutor de la industria en el plano internacional.

Ya en el ámbito doméstico, Anen aprovechó el Salón para presentar sus objetivos para 2016, tarea en la que contó con el apoyo del director general de la Marina Mercante. De hecho, el presidente de Anen, Carlos Sanlorenzo, mostró la gran sintonía que existe con Rodríguez Valero y confirmó su intención de continuar con la colaboración con Marina Mercante, tanto en el desarrollo del Real Decreto que regule las atribuciones de los titulados náuticos para desempeñar determinados servicios profesionales, como con su participación en la Comisión (Administración-sector) planteada por el director para analizar una posible regulación de la seguridad en la náutica de recreo.

Tal y como explicó Sanlorenzo, Anen colabora también con el Ministerio de Educación en el desarrollo del programa formativo del grado medio de Formación Profesional, en el que se incluirán títulos específicos en náutica, entre ellos el de “Técnico de grado medio en reparación y mantenimiento de embarcaciones de recreo”, y anunció también el desarrollo del Convenio Colectivo Nacional de Sector Náutico, cuyo borrador se está negociando actualmente con los sindicatos.

ÚLTIMAS CIFRAS

Según el último informe de la Dirección General de Marina Mercante, las matriculaciones de embarcaciones de recreo en España han crecido un 8,3% hasta octubre de 2015 con respecto al mismo período del año anterior. Se trata de una cifra

Cerca del 90% de las matriculaciones hechas de enero a septiembre fueron de barcos de eslora inferior a los 8 metros



Raúl Gutiérrez

muy positiva, aunque por debajo de los que han venido registrando en los meses de la temporada náutica -desde mayo a agosto-, cuyos crecimientos estuvieron en torno al 15%.

Las embarcaciones de recreo más demandadas continúan siendo las de menos de 8 metros, que representan un 89,7%, un segmento que creció respecto al mismo período del año pasado, un 7,7%, hasta alcanzar las 3.880 matriculaciones en los primeros diez meses del año.

Según las mismas estadísticas y por tipología, los barcos a motor continúan dominando el mercado de la náutica de recreo, con una cuota del 43,3% y un crecimiento de las matriculaciones del 12,4%. Las motos de agua, el siguiente segmento con mayor cuota de mercado (un 19,4%) ve subir sus cifras respecto al año pasado, un 25,2%, mientras que las matriculaciones de barcos de vela sube un 1,5%. Contrariamente, las neumáticas plegables y las matriculaciones de embarcaciones semirrígidas, con un cuota de mercado tradicionalmente bastante elevada (18%), descienden un 2,4% y un 4,2% de enero a octubre, respectivamente.

Como ya venimos comentando en los últimos años, el mercado de embarcaciones de alquiler es el que más tirón tiene. De hecho, la matriculación de embarcaciones para dedicarse a chárter náutico subió en estos diez meses un 34,3%, hasta alcanzar las 489 unidades, una cifra con la que se superan incluso los registros de 2007, último año con resultados positivos para el sector antes de la crisis. ■

A. Munguía

La protección social centra el ENCUENTRO DE DIRECTORES provinciales del ISM

El contenido de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero centró el encuentro que los directores y subdirectores provinciales del ISM mantuvieron en Isla Cristina (Huelva) los pasados 22 y 23 de octubre. La reunión sirvió para repasar los puntos más destacados en la gestión del organismo a lo largo de 2015.

No podía ser de otro modo. El Boletín Oficial del Estado acababa de publicar la nueva Ley reguladora de la protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero y era casi obligatorio explicar su contenido a los directores y subdirectores provinciales del ISM, que celebraban su reunión anual en el Centro Nacional de Formación Marítimo-Pesquera de Isla Cristina. El director del Instituto Social de la Marina, Luis Casqueiro, resaltó el trabajo y la ilusión de todos los que han participado en la elaboración de esta Ley y el convencimiento que les ha impulsado hasta hacerla realidad.

El responsable del Instituto Social de la Marina explicó que la experiencia había sido “complicada en ocasiones” y resumió el trámite seguido desde la reunión del primer grupo de trabajo hasta la aprobación definitiva por el Congreso de los Diputados, tres años de trabajo que han contado “en todo momento”, con el apoyo de la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, y del secretario de Estado de Seguridad Social, Tomás Burgos.

El director del ISM señaló que la Ley es

***A la reunión
asistieron por
primera vez los
nuevos directores
de Almería y
Cantabria***



José Mª Pérez Toribio se dirige a los asistentes junto al director del ISM, sentado a su izquierda

“fruto del consenso y el diálogo” y que beneficiará a la Entidad, al reflejar la doble dimensión de sus competencias como organismo gestor del Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar y Entidad encargada de la protección social de dichos trabajadores. También incidió en asuntos relacionados con los concursos de contratación de personal y anunció que, a lo largo del año, se ha reducido el número de quejas o sugerencias sobre los servicios que el ISM presta a los ciudadanos, felicitándose por los reconocimientos que, en materia de calidad, han recibido las direcciones provinciales de Ceuta, Lugo y Sevilla, así como la renovación de los certificados de calidad obtenidos por las direcciones provinciales de A Coruña y Vilagarcía de Arousa.

Luis Casqueiro anunció que desde noviembre se va a realizar en las direcciones



provinciales y locales del Instituto una encuesta de satisfacción en la que los ciudadanos valorarán el servicio que reciben por parte de los funcionarios y el personal contratado. Por otra parte, reiteró el escaso uso que se hace del registro electrónico; “aunque cada vez se va incrementando más”, e informó de que se había ampliado la hemeroteca de la revista MAR en la página web de la Seguridad Social, con la incorporación de los números comprendidos entre octubre de 2006 y diciembre de 2010, que se unen a los ya disponibles desde 2011 a la actualidad.

NOVEDADES

Correspondió a la subdirectora general de Seguridad Social del ISM, Elena Martínez-Carqués, explicar a los asistentes las novedades que incluye la Ley 47/2015, de 21 de octubre. Así, se incluyen como trabajadores

Las organizaciones del sector marítimo-pesquero recibirán información sobre las novedades que introduce la Ley de protección social de los trabajadores del mar

por cuenta ajena al personal que presta sus servicios en plataformas fijas, artefactos o instalaciones susceptibles de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marinos. Además, se incluyen por primera vez a los trabajadores que ejercen su actividad a bordo de embarcaciones o buques de marina mercante o pesca marítima enrolados como personal de investigación, observadores de pesca y personal de seguridad.

El término acuicultura -dijo Martínez-Carqués- también se incluye por primera vez al incorporar a los trabajadores dedicados a dicha actividad, con exclusión de la acuicultura en zona terrestre. Se incorporan los buceadores profesionales en actividades industriales, los rederos y rederas como trabajadores por cuenta ajena, el personal administrativo de empresas estibadoras y los autónomos de marina mercante.

“El Régimen Especial queda configurado en dos grupos: el de los trabajadores por cuenta ajena y el de los trabajadores por cuenta propia, desapareciendo la figura del trabajador asimilado a cuenta ajena, que agrupaba a los armadores que prestan sus servicios a bordo de su propia embarcación y que, a partir de ahora, pasan a ser trabajadores por cuenta propia”, explicó la subdirectora general de Seguridad Social del ISM.

A partir de enero, los autónomos del REM estarán encuadrados en el Grupo III de cotización y en los Grupos I y II. La cotización de los autónomos incluidos en el Grupo I se realizará con las normas y particularidades que establece el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores Autónomos.

En el ámbito de la cotización y la recaudación, la nueva Ley recoge la incompatibilidad de las bonificaciones, con la aplicación de los coeficientes correctores de la cotización que tienen reconocidas las empresas y trabajadores de los Grupos II y III. En materia de inscripción de empresas, afiliación, altas y bajas de trabajadores, se suprimen las excepciones que existían anteriormente en el REM en cuanto a los plazos para el alta.

COMUNICACIÓN AL SECTOR

Elena Martínez Carqués informó que, en un futuro próximo, las organizaciones empresa-

riales y sindicales del sector marítimo-pesquero recibirán comunicaciones con las novedades que incluye la Ley 47/2015, de 21 de octubre, y a los armadores asimilados a trabajadores por cuenta ajena se les comunicará individualmente que, a partir de ahora, pasan a ser trabajadores autónomos.

Además, próximamente se editará “un folleto informativo para todos los trabajadores y empresas del sector”, anunció la subdirectora general de Seguridad Social del ISM. Durante su intervención se refirió también al nuevo complemento por maternidad en las pensiones contributivas que se concederá a las mujeres beneficiarias de pensiones contributivas de jubilación, viudedad o incapacidad permanente, causadas a partir del 1 de enero de 2016, por los hijos naturales o adoptados que hayan tenido a lo largo de su vida. El complemento, que será del 5% en caso de haber tenido dos hijos, del 10%, si se han tenido tres, y del 15% cuando se han tenido cuatro o más hijos, no se aplicará en los casos de acceso anticipado a la jubilación de manera interesada, ni en los de jubilación parcial.

En su intervención, habló de los servicios a los que pueden acceder los ciudadanos a través del portal “Tu Seguridad Social” y los que se van a poner en marcha e informó de la habilitación de la consulta electrónica del documento de autorización o permiso de marisqueo que necesitan los mariscadores para darse de alta en el REM y mantenerse en dicho Régimen. “En poco tiempo, se sustituirá la presentación de dicho permiso por la consulta electrónica a las bases de datos de las Comunidades Autónomas”, señaló Martínez-Carqués

ACCIÓN SOCIAL

También se refirió a la nueva Ley de protección social el subdirector general de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio, quien explicó que, por primera vez, una única norma de rango legal “recoge todas las prestaciones y servicios que constituyen la protección social complementaria de la dispensada por la Seguridad Social, dirigida a los trabajadores del sector marítimo-pesquero, y que gestiona el ISM”. Pérez Toribio explicó que son beneficiarios de estas prestaciones y servicios específicos las perso-



Los directores y subdirectores provinciales del ISM se reunieron en esta ocasión en el Centro Nacional de Formación Marítimo-Pesquera de Isla Cristina

nas encuadradas en el REM y quienes, sin estarlo, pretenden desarrollar una actividad laboral en el sector marítimo-pesquero.

En cumplimiento del desarrollo de la ley, Pérez Toribio anunció que su departamento está trabajando en la elaboración de un Real Decreto sobre protección, promoción y mejora de la salud laboral de los trabajadores del mar que afectará sobre todo a los reconocimientos médicos de embarque marítimo y a actuaciones en materia de salud laboral.

El subdirector general de Acción Social Marítima del ISM se refirió durante su intervención a las 96 inspecciones intermedias que se prevé que se lleven a cabo en el marco del Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 de la OIT y a la reunión de expertos sobre el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca 2007, que tuvo lugar en Ginebra el pasado mes de septiembre.

En materia de formación, el responsable





del área, José María Pérez Toribio, anunció que ya se está elaborando el Plan de Formación del ISM para 2016 y dijo que se hará una encomienda anual para los Centros Nacionales de Bamio e Isla Cristina y una semestral para las direcciones provinciales para que los cursos comiencen en la última semana de enero.

CONECT@

El director del Centro de Desarrollo del ISM, Carlos Escudero, presentó a los directores y subdirectores del organismo la nueva sede electrónica de la Seguridad Social "Conect@", operativa en enero de 2016, que será la futura red social corporativa. Conect@ se plantea como un conjunto integrado de programas y herramientas colaborativas que permitirán a un grupo de personas crear y compartir contenidos, comunicarse e interactuar en torno a un propósito común. Así, el personal que se encuentra disperso por la geografía española podrá colaborar en grupos de trabajo, prácticamente en tiempo real, participando en blogs, utilizando mensajes cortos o compartiendo ficheros mejorando la gestión y la consecución de objeti-

vos.

Carlos Escudero explicó que, como proyecto piloto, se ha elegido a la Subdirección General de Acción Social Marítima para que trabaje con esta red en el ámbito de la vigilancia de la salud.

Por su parte la directora de la División de Administración y Análisis Presupuestario, M^a José Relinque, informó que acaban de entrar en vigor las modificaciones del Reglamento General del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público respecto a la clasificación y solvencia de los empresarios.

A partir de ahora, no se exige solvencia económica y financiera, ni solvencia técnica para los contratos de obras, cuyo valor estimado no exceda de 80.000 euros, y para el resto de contratos, cuyo valor estimado no exceda los 35.000 euros, salvo que en los pliegos del contrato se diga lo contrario. Relinque explicó los medios de acreditación de la solvencia económica y financiera que se aceptan a partir de ahora. Además, anunció que ya se están elaborando pliegos adaptados a los mismos. ■

Ana Díaz



Conect@ será la nueva red social corporativa que entrará en vigor en enero

Carlos Escudero, M^a Jose Relinque y Elena Martínez Carqués, de izquierda a derecha

globales para Comunidad Autónoma. Este porcentaje, tal y como informa el Ministerio de Empleo, es previsible que se aumente hasta un 70% en 2016.

Como ya hemos dicho, el 60% de los fondos que se distribuye este año toma como referencia el grado de consecución de objetivos establecidos en 2014. Se trata de un completo sistema de 27 indicadores elaborados con la participación activa de las Comunidades Autónomas. No obstante, de acuerdo con la Estrategia Española de Activación para el Empleo 2014-2016, los servicios y programas del Plan 2015 que desarrollen los Servicios Públicos de Empleo deberán dirigirse al cumplimiento de los cinco objetivos estratégicos acordados en el seno de la Conferencia Sectorial que esencialmente son: mejorar la empleabilidad de los jóvenes -grupo especialmente castigado por la crisis- y desarrollar el Plan de Implementación de la Garantía Juvenil en España; el apoyo a otros colectivos especialmente afectados por el desempleo, como es el caso de los mayores de 45 años y al de los beneficiarios del Plan PREPARA; el impulso y fortalecimiento de la formación profesional para el empleo que se traduce en un mayor impacto, en términos de inserción y de mejora en el rendimiento en el puesto de trabajo; reforzar la vinculación entre las políticas activas y pasivas de empleo, como forma de ofrecer la mejor protección y vías de retorno al empleo para las personas en situación de desempleo, e impulsar el emprendimiento como parte

El 60% de los fondos se distribuye entre las Comunidades Autónomas en función del grado de cumplimiento de los objetivos logrados el año anterior.

inseparable de la activación y recuperación del empleo.

PROGRAMA EXTRAORDINARIO

A estos fondos hay que añadir los 129 millones de euros que el Gobierno va a emplear en financiar el Programa Extraordinario de Activación para el Empleo, de los que ya ha repartido entre las Comunidades Autónomas 52 millones y, el resto, lo hará en función de los criterios aprobados en la última Conferencia Sectorial.

Este programa, que entrará en vigor a mediados del año próximo, se dirige a parados de muy larga duración, de entre 30 y 55 años, y está previsto que se desarrolle hasta mediados de 2018. Así, a los 129 millones aportados ahora, se sumarán 258 millones que se habilitarán el año que viene y, los otros 129 millones, se gastarán en 2018. En total 516 millones de euros en tres años. Desde el Ministerio de Empleo prevén que se podrán beneficiar de la iniciativa en este periodo más de 1.264.000 personas, cuyo objetivo es dar protección a un colectivo que no se beneficia de las ventajas a la contratación del Sistema Nacional de Garantía Juvenil, ni del subsidio para mayores de 55 años, tal y como comentó el secretario de Estado de Empleo, Juan Pablo Riesgo, en su presentación el pasado verano. ■

A. Munguía

CCAA	DISTRIBUCIÓN DE FONDOS 2015		TOTAL
	TOTAL POLÍTICAS ACTIVAS	PROGRAMA ACTIVACIÓN PARA EL EMPLEO	
Andalucía	299.238.900	38.451.189,53	337.690.090
Aragón	38.515.647	2.781.293,96	41.296.941
Asturias	44.170.781	1.687.969,00	45.858.750
Illes Balears	27.659.420	1.193.949,53	28.853.370
Canarias	85.046.327	11.076.035,06	96.122.362
Cantabria	20.850.753	993.770,52	21.844.524
Castilla- La Mancha	64.419.390	9.860.872,94	74.280.263
Castilla y León	81.820.549	5.578.834,33	87.399.383
Cataluña	206.458.140	12.548.141,01	219.006.281
Comunidad Valenciana	134.122.872	16.435.429,39	150.558.301
Extremadura	54.473.311	5.389.237,90	59.862.549
Galicia	110.995.929	6.556.607,58	117.552.537
Madrid	185.762.218	8.850.297,17	194.612.515
Murcia	36.886.745	6.200.394,82	43.087.140
Navarra	15.122.407	733.650,90	15.856.058
La Rioja	8.557.282	550.845,36	9.108.127
TOTAL	1.414.100.671	128.888.519,00	(*)1.542.989.190

(*) A este TOTAL hay que añadir 4 millones de euros de ayudas previas a la jubilación ordinaria en el sistema de Seguridad Social

GARANTÍA FINANCIERA contra los abandonos

El pasado 20 de Agosto se cumplió dos años de la entrada en vigor del Convenio Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Aunque lo hemos venido diciendo, creo que es bueno repetirlo: nos encontramos ante el mejor instrumento laboral para asegurar condiciones de vida y de trabajo dignas en la mar para todos los marinos del mundo.

El último en ratificarlo fue Cabo Verde, el pasado 6 de Octubre, haciendo el número 68 de los Estados que lo han suscrito. Con estos apoyos, se puede afirmar que, hoy por hoy, más del 80% del total de la flota mundial está bajo el área de acción del Convenio, ya que navega con algún pabellón que lo ha adoptado.

En los dos años que han pasado desde su entrada en vigor, el Convenio Marítimo ha ido perfeccionándose. Prueba de ello es que, a partir del 2017, entrarán también en vigor las enmiendas adoptadas por el Comité Tripartito Especial del Convenio Marítimo, aprobadas en abril de 2014. Es reseñable indicar que han sido necesarios 10 años de debate y trabajo de un Comité conjunto, creado en 1998 por la OIT y la Organización Internacional Marítima (OMI), para posibilitar la

adopción de las enmiendas.

Entre las medidas que incorporan las enmiendas al Convenio, me gustaría destacar el establecimiento de la obligatoriedad de fijar una garantía financiera a los armadores, que sirva para cubrir un posible abandono de tripulantes en puertos extranjeros: uno de los más graves problemas a los que se enfrentan los marinos.

Y es que, la base de datos de la OIT sobre el abandono de marinos, elaborada en marzo de 2014, hablaba de 159 buques mercantes abandona-

dos -algunos de ellos desde 2006-, y de que, también en algunos casos, la resolución del problema aún estaba pendiente. Esto supone para los profesionales abandonados verse obligados a trabajar y vivir a bordo, a menudo durante varios meses, sin recibir pago y, por tanto, tener que soportar la escasez de alimentos, la falta de suministro de agua, y sin medio alguno de poder regresar a sus hogares.

Otra de las lagunas que también quieren cubrir las enmiendas, es la necesidad de establecer una garantía



El Convenio asegura condiciones de vida y trabajo dignas para los marinos del mundo

A. Munguía



El Convenio va al detalle, regulando desde el tamaño de los camarotes -en función del número de ocupantes, dimensiones de las literas, ubicación de los mismos, etc- hasta cuestiones como la alimentación y espacios de esparcimientos.

para poder satisfacer las prestaciones de muerte e invalidez de larga duración de los marinos.

La incorporación de las enmiendas o “mejoras” en el texto pone de manifiesto que nos encontramos, tal como lo expresaba el director general de la OIT con un “Convenio vivo”.

Por tanto, y como ya hemos expresado en anteriores artículos, desde nuestra organización hacemos una gran valoración del Convenio marítimo: es el mejor instrumento de regulación creado para trabajadores, en este caso marinos, frente a la globalización. De ahí nuestro empeño en su aplicación.

Pero, ¿vamos de verdad viento en popa en la aplicación del Convenio? ¿A cuántos trabajadores les ha sido de aplicación desde su ratificación?

Somos conscientes de lo que conlleva el compromiso de 68 países tras

la ratificación del Convenio. Somos conscientes de que la aplicación de las normas contenidas en el Convenio Marítimo supone un trabajo inicial muy importante: de comprobación primero y, después, de extensión de los certificados de cumplimiento a cada barco.

Caminamos hacia el tercer año de ratificación y queda lo importante: dar a conocer la extensión del Convenio a, al menos, un gran porcentaje de los buques que arriban a nuestros puertos. Cuando digo nuestros puertos, no solo me refiero a los españoles, sino al conjunto de los puertos europeos. Queda por lo tanto, potenciar el trabajo de la Inspección en los buques e interpretar los datos y conclusiones extraídas por cada Administración sobre el grado de cumplimiento del Convenio.

Una de las fortalezas del Convenio Marítimo 2006 es el trinomio de ac-

tuación: Estado de pabellón, Estado de origen de la mano de obra, y Estado de puerto. Este último, tal y como contempla el Convenio, puede paralizar un buque si no se cumple con las normas establecidas, incluso si el buque que arriba enarbola una bandera de un Estado que no haya ratificado el Convenio.

Por su parte, resulta imprescindible que los Gobiernos de la Unión Europea cumplan con sus obligaciones de inspección y que, gracias a este seguimiento, el próximo 20 de agosto sea una buena fecha para todos, y sobre todo para los marinos. Los datos de las inspecciones nos dirán si efectivamente el Convenio Marítimo navega viento en popa a toda vela. Que así sea!!! ■

Cristian Castaño

Sector del Mar de la FSC-CCOO

Según el Informe Anual de Indicadores del Magrama, en 2013

El valor de las capturas pesqueras fue de **2.165 MILLONES**

El año 2013 no fue precisamente bueno para la economía, y eso se refleja en las grandes cifras aportadas en este nuevo informe elaborado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (Magrama). Unos datos que vamos a destacar, ciñéndonos a los sectores cuyo contenido atañe a nuestra publicación. Como se señalaba en la introducción, la renta generada por la actividad pesquera cayó en un 1,5%, llegándose a los 793 millones de euros en 2013. La renta que se detalla equivale al total del valor generado por esta actividad en el periodo de un año. Se analiza la evolución de este indicador y de sus componentes en los dos últimos años para los que hay datos disponibles (2012 y 2013, en este caso) así como la evolución de la media en los cuatro últimos años (2009-2012), con el fin de ofrecer una evolución a corto y medio plazo, como se señala en el informe.

También cayó, como al igual que en el resto de las grandes cifras de los sectores que se contemplan en el citado informe, el valor de la producción pesquera, aunque lo hace en sólo un 1%, al igual que los ingresos, que alcanzaron los 1.912 millones de euros (ver cuadro).

En el siguiente apartado, referido a las capturas realizadas por los buques españoles, no se pueden establecer comparaciones interanuales, al realizarse un cambio en la metodología aplicada en 2013, por lo que todas las cifras ofrecidas hacen referencia a dicho año exclusivamente, según se reseña en el

citado Informe Anual de Indicadores del Magrama.

El importe de las capturas de especies pesqueras correspondientes a los buques españoles ascendió a 2.165 millones de euros, de los que 1.786 millones (82%) corresponden al grupo de los peces. Y dentro de este grupo, destacan los atunes, bonitos y agujas, cuyas capturas alcanzaron un valor de 717 millones de euros (40% del total del grupo de peces), más del doble (337 millones de euros) del que supusieron los bacalaos, merluzas y eglefinos, que llegaron al 18,9% en 2013.

Tras los peces, el grupo de los moluscos representó el de mayor volumen, con el 11% del valor total y 236 millones de euros, destacando calamares, jibias, pulpos, con casi 179 millones de euros (76%). Por último, el tercer grupo lo constituyen los crustáceos, cuyo valor de captura ascendió a 141 millones de euros (6,5% del total de capturas).

MENOS BARCOS

En cuanto al peso vivo de las capturas, el total de las mismas superó el millón

El valor de las capturas pesqueras en 2013 fue de 2.165 millones de euros, un 21,3% más que el ejercicio anterior. De ese total, el 82% corresponde al grupo de los peces. El número de buques descendió un 2,42%, con respecto a la anterior campaña. La producción acuícola cayó un 4,43% en 2013, con 526 millones. La renta generada por la actividad pesquera bajó un 1,5% en ese año, con 793 millones de euros, respecto a 2012, mientras que la de la acuicultura lo hizo en un 11%. Son algunas de la macromagnitudes contenidas en el último Informe Anual de Indicadores 2014 elaborado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en el que se analiza la situación de esos indicadores y su evolución reciente hasta 2014, o hasta el último año en que hubiera datos disponibles.



de toneladas, llegándose a 1.012.434 toneladas. Cantidad en la que destaca, a tenor de las cifras reseñadas anteriormente, el grupo de los peces, con el 92% del total del peso. Y de este total, el grupo de atunes, bonitos y agujas supuso el 38%. Los moluscos representaron el 8%, mientras que los crustáceos apenas llegaron al 1% de peso vivo, con unas capturas de poco más de 11 toneladas.

Y todas estas capturas se hicieron con menos barcos. Un 2,42% menos, para ser exactos, al pasarse de los 10.116 de 2012 a los 9.871 barcos del año siguiente; un número que se sitúa por debajo del promedio del periodo 2010-2013. El arqueo total siguió con su línea descendente, siendo la caída en este caso del 3,17%, también por debajo del arqueo medio del periodo 2010-2013. Sin embargo, como se destaca en el informe, y a consecuencia del progreso tecnológico de los barcos, sigue mejorando el resultado de los indicadores del Valor Añadido Bruto (VAB) / Arqueo (euros/tonelada), con un incremento del 0,68%; y de la renta por Unidades de Trabajo Anual (UTA), con un 4,71% de aumento con respecto a 2012, y un 9,8% superior a la media del trienio 2010-2013.

Y si las partidas que se vienen exponiendo no han escapado a la tendencia general de bajada de los últimos años, al igual que en el resto de los sectores, como el agrario o el ganadero, el apartado del empleo no podía ser de otra manera. El número de personas empleadas en la pesca, medido en Unidades de Trabajo Anual (UTA), fue de 29.575, lo que equivale a un 5,93% menos que en 2012 y alrededor de un 15% por debajo del promedio de los

años 2010-2013, en el que se alcanzaba una cifra de 34.108 UTA.

DESCENSOS EN ACUICULTURA

La acuicultura, tanto marina como continental, ha seguido la misma línea de bajadas que las registradas en el sector pesquero. Así, la renta obtenida en 2013 fue de 132,3 millones de euros, un 10,9% menos con respecto a la obtenida el año precedente, y casi 6 puntos porcentuales menos que la del trienio 2010-2013. La producción acuícola total alcanzó las 226.311 toneladas, con un valor de 432 millones de euros, lo que equivale a un 15% y un 0,86% menos, respectivamente, que lo alcanzado en 2012.

La acuicultura marina supone un 93%, en términos de volumen, y un 90% en cuanto a valor económico de los totales de la acuicultura. La producción de este sector supuso 210.007 toneladas (un 1,56% menos que el año anterior), que alcanzaron un valor de 384 millones de euros (casi un 16%).

Los moluscos representan la mayor producción de la acuicultura marina, alcanzando las 164.976 toneladas, aunque sufrieron, con respecto a 2012, un importante descenso, al caer un 20%. El valor de esta producción ascendió a 97 millones de euros, con una disminución del 16% respecto a la del año anterior). Aún mayor fue la caída registrada en la producción de crustáceos, donde apenas se alcanzaron las 69 toneladas, lo que representa una caída del 58% respecto a 2012. El valor de esta producción ascendió a los 228 millones, lo que significó que 2013 se

cerró con una caída notable, próxima al 82% respecto a la anterior campaña.

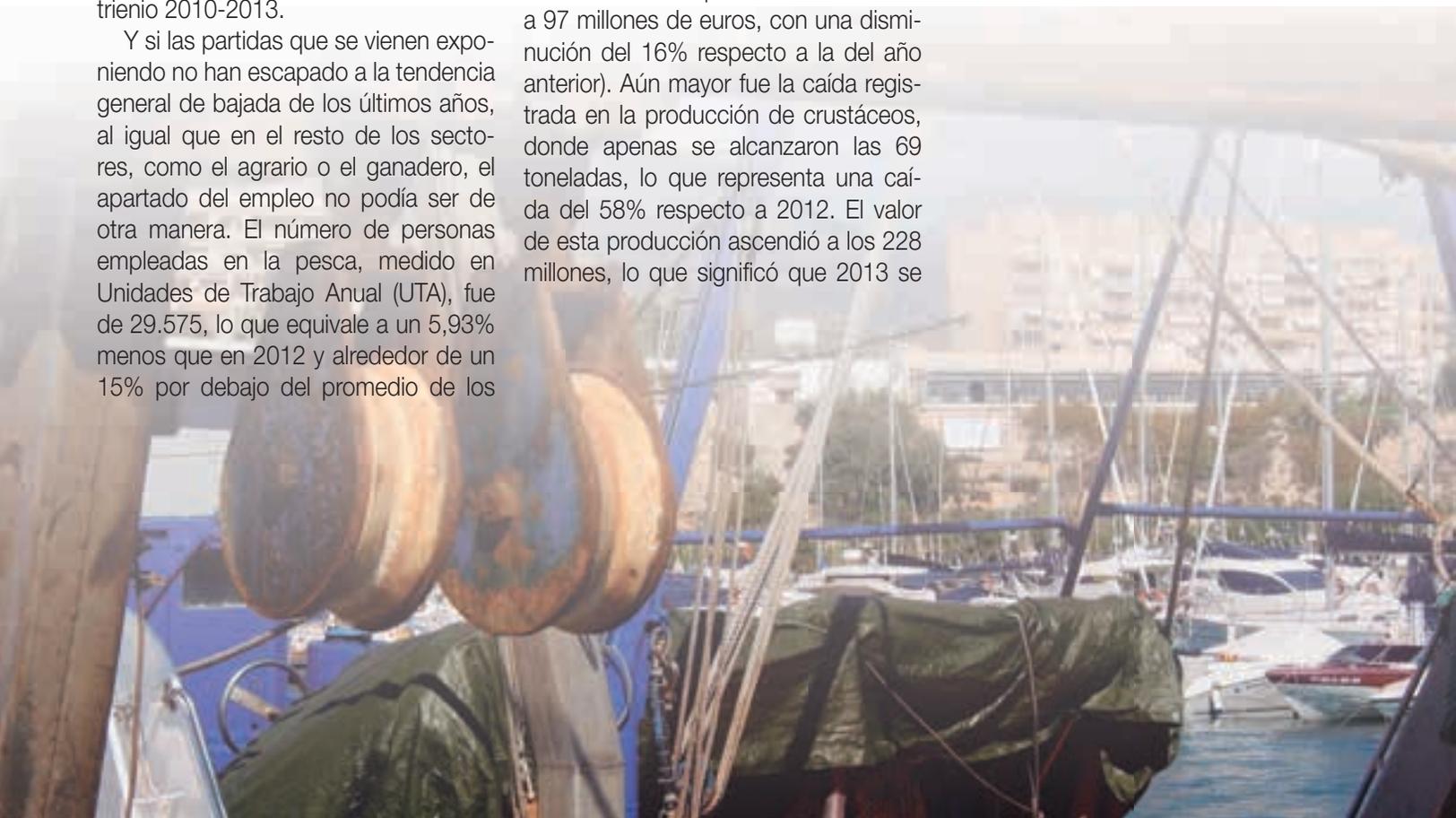
Los peces supusieron la cara amable a estas cifras de la producción acuícola, ya que experimentaron un crecimiento, en su producción, del 4,8%, con la obtención de 44.960 toneladas en 2013. Una subida similar, el 4,91%, se registró en el valor de la misma, llegándose hasta los 286 millones de euros.

Tampoco le fue mal a la producción de plantas acuáticas, ya que mientras se mantuvo estable la cantidad obtenida (unas dos toneladas), su valor se incrementó en más del 8% con respecto a 2012.

Por lo que respecta a la acuicultura continental, destacar que la obtención de peces, que compone prácticamente el total de su producción, cayó en 2013 hasta las 16.300 toneladas, un 3,26% menos con respecto a la campaña precedente. Su valor, sin embargo fue sensiblemente superior al obtenido en 2012, con 48 millones de euros, lo que representa un incremento del 5%.

EL 0,6% DEL PIB

Tras la exposición de las grandes cifras de los sectores pesquero y acuícola, en



el informe elaborado por el Magrama se incide en que al considerar todas las actividades que rodean a dichos sectores (producción primaria: pesca y acuicultura; como la transformación (industria del pescado), éstos contribuyen en términos de Producto Interior Bruto (PIB) y empleos de una manera sustancialmente mayor que la que presenta la contabilidad por separado de las activi-

dades pesquera, acuícola e industrial. Así, alrededor del sector pesquero y acuícola habría que añadir distribución, transporte, industria del pescado... que se realizan dentro del sistema pesquero-alimentario.

El saldo económico resultante de restar al valor de la producción los consumos intermedios utilizados en el sistema productivo, expresado en el sec-

tor de la economía como Valor Añadido Bruto (VAB), y que permite la comparación de un sector con la renta total generada por la economía, arroja que el sistema pesquero-alimentario supone el 0,6% del PIB español. O lo que es lo mismo, supone aproximadamente 6.000 millones de euros. Y genera 149.000 empleos. ■

Raúl Gutiérrez

MACROMAGNITUDES DE LA PESCA MARÍTIMA

PARÁMETROS	UNIDAD	2012	2013	VARIACIÓN (%) 2013-2012	MEDIA 2010-2013
A. Producción pesquera	Millones de euros	1.932,28	1.912,84	-1,01	1.890,72
Ingresos por actividad pesquera		1.930,58	1.912,16	-0,95	1.888,34
Subvenciones a los productos		1,70	0,68	-60,00	2,38
B. Consumos intermedios		1.019,47	1.022,96	0,34	1.012,11
C. Valor Añadido Bruto, VAB** (A-B)		912,81	889,88	-2,51	878,61
D. Amortizaciones		125,94	104,94	-16,67	152,61
E. Otras subvenciones a la producción		20,96	10,83	-48,33	33,48
F. Otros impuestos		2,76	2,77	0,36	2,76
G. Renta de la Pesca (C-D+E+F)		805,07	793,01	-1,50	756,73
Empleo		UTA*	31.438,00	29.575,00	-5,93
Arqueo Total	Toneladas	384.796,00	372.617,00	-3,17	409.240,65
Número de barcos	Unidad	10116,00	9.871,00	-2,42	10.560,50
Arqueo/barco	Toneladas/barco	38,04	37,75	-0,76	38,73
Consumos intermedios /Producción pesquera	(%)	52,8%	53,5%	0,01	53,5%
VAB/UTA	Euros/UTA	29.035,24	30.088,93	3,63	25.887,56
VAB/Arqueo	Euros/tonelada	2.372,19	2.388,19	0,67	2.154,56
VAB/Barco	Euros/barco	90.234,28	90.150,95	-0,09	83.338,80
Renta/UTA	euros/UTA	25.068,18	26.813,52	4,71	22.316,93

*UTA. UNIDADES DE TRABAJO ANUAL

** VAB. VALOR AÑADIDO BRUTO

Fuente: Subdirección General de Estadística, MAGRAMA. Encuesta Económica de la Pesca Marítima

Frente a las costas de Irlanda

“LA JULIANA” emerge cuatro siglos después

Se trata de parte del esqueleto de madera de uno de los navíos de la flota que Felipe II envió a invadir Inglaterra, y que llegaron arrastrados por la marea hasta la orilla de la playa irlandesa de Streedagh (al oeste del país), el pasado abril. A partir de este hallazgo, un equipo arqueológico desenterró tres cañones construidos entre 1570 y 1588, fecha que coincide con la construcción de “La Juliana”, lo que sirvió, entre otros datos, para confirmar que se trataba de este navío hundido allá por 1588, y que formaba parte de la escuadra de Levante junto al “Santa María de Visón” y el “Lavia”, de los que también se encontraron restos en la zona.

Han sido las mismas olas y tormentas que contribuyeron a que “La Juliana” y otros muchos navíos desaparecieran frente a las costas irlandesas, las que han desenterrado sus restos. Era un día del mes de abril cuando “atraca” en las playas de Streedagh el esqueleto de un navío, que cuando comenzó a navegar se dedicó al comercio entre Italia y España y que, posteriormente, Felipe II integró, junto con otros 130, en la flota de la conocida como “Armada Invencible” con la que el monarca trató de invadir Inglaterra.

El hallazgo fue el cabo del que tiraron los arqueólogos para desenterrar, cerca de donde aparecieron los restos, tres cañones datados entre 1570 y 1588 -fecha en la que se construyó “La Juliana”- en excelentes condiciones de conservación, tal y como han asegurado desde la administración irlandesa que dirige y custodia los descubrimientos. Una de estas piezas de artillería lleva grabada la imagen de Santa Madrona y una dedicatoria a esta religiosa muy venerada en Cataluña, donde descansan sus restos, lo que ha permitido poder identificar el navío.

Hemos descubierto una gran cantidad de material fascinante y significativo que tiene una antigüedad de más de 425 años, apuntó la ministra irlandesa de Arte, Patrimonio y Cultura Gaélica, Heather Humphreys, quién se desplazó hasta la zona del descubrimiento

para conocer de *primera mano* el trabajo de los arqueólogos. La representante del gobierno irlandés explicó también que su Ministerio trabaja con las autoridades del Museo Nacional de Irlanda para *diseñar una estrategia que salvaguarde el lugar del hundimiento y, concretamente, los restos de “La Juliana” para preservarlos, especialmente, de los buscadores de tesoros.*



Cañones de “La Juliana”.
En la imagen superior detalle de la inscripción hallada en uno de ellos.

Y es que, los arqueólogos han descubierto cerca de los restos de “La Juliana” -un buque que según los registros históricos era de grandes dimensiones con un peso de 860 toneladas y capacidad para transportar 32 cañones , 325 soldados y una tripulación de 70 marinos- los de otros dos navíos pertenecientes a aquella Armada, que según las crónicas compartieron el mismo trágico destino: “La Lavía” y “La Santa María de Visón”, hundidos al mismo tiempo que el barco ahora emergido, y en cuyo naufragio perdieron la vida 1.100 hombres, frente a las costas de Sligo.

LA MÁS GRANDE DE LA HISTORIA

La conocida como la “Armada Invencible” -oficialmente bautizada como la Felicísima- estaba formada por 130 barcos y 30.000 hombres, y fue la fuerza naval más grande de la historia pero no contaba, cuando partió de Lisboa en mayo de 1588, con la artillería y ligereza de la flota británica, con los buques incendiarios que los ingleses adosaron a sus barcos, ni tampoco con los fuertes temporales a los que se habría de enfrentar durante su travesía. *Yo no envié a mis naves a luchar contra los elementos*, se lamentaba Felipe II al término de la fallida batalla.

El tamaño de las naves que formaban la



“Invencible” iba, desde enormes galeones pasando por galeras maniobradas por remos, hasta rápidas fragatas que escoltaban a las embarcaciones encargadas de transportar los pertrechos. Frente a ellas, los ingleses comandados por famosos y cualificados marinos, como Sir Francis Drake, contaban con menos medios pero sus nuevos modelos de navío, diseñados por John Hawkins, con “una armadura más baja y una popa que les permitía marchar a mayor velocidad además de estar armados de dos filas de pequeños pero poderosos cañones” posibilitó que estos dominaran la situación.

No hubo realmente ningún combate decisivo entre ambas flotas, pero sí un desgaste continuo de la “Invencible”, que finalmente se vio obligada a replegarse hacia el Norte, fuera de toda protección. El regreso a casa de la flota derrotada fue calamitoso. Solo consiguieron llegar a puertos españoles 67 naves: los fuertes temporales desviaron a muchos de los barcos, y a otros los arrojaron contra los acantilados donde, los tripulantes que no murieron en el accidente, fueron capturados y asesinados. Diez mil españoles perecieron en Irlanda, bien ahogados, en la soga o acuchillados en aquellos días, quizás alguno de ellos llegó hasta allí a bordo de “la Juliana”. ■

Ana Munguía

La “Armada Invencible” estaba formada por 130 barcos de los que solo volvieron 65 naves.



Reconocida la GESTIÓN DEL ISM

La 5ª Conferencia Estatal de la Calidad en los Servicios Públicos, celebrada en Madrid los pasados 19 y 20 de octubre, culminó con la entrega de los Premios a la Calidad e Innovación en la Gestión Pública 2014. La Dirección Provincial del ISM en Lugo recibió el Sello de Cristal que concede la AEVAL, la Agencia de Evaluación y Calidad de la Administración General del Estado. El secretario de Estado de Seguridad Social, Tomás Burgos, clausuró las jornadas felicitándose porque la Seguridad Social recibió varios de los reconocimientos.

El secretario de Estado de Seguridad Social, Tomás Burgos, fue el encargado de clausurar la 5ª Conferencia Estatal de la Calidad en los Servicios Públicos. Durante su intervención, aseguró que “no hay sociedad próspera que no tenga una Administración bien gestionada”. En este sentido, destacó la importancia que en el futuro tendrán las nuevas leyes de procedimiento administrativo común, administraciones públicas y régimen jurídico, a las que calificó de “impulso reformista, que avanza en un modelo de Administración más moderno y eficaz”.

Burgos, que entregó los Premios a la Calidad e Innovación en la Gestión Pública 2014, se congratuló especialmente porque varios de los premios y menciones recayeron en dependencias de la Seguridad Social, lo que demuestra el esfuerzo que se está haciendo para ofrecer “un servicio de calidad a los ciudadanos”.

Los premios principales se dividieron en tres apartados. La categoría de “Ciudadanía” se concedió a la Dirección General de la Policía por la gestión y difusión del trabajo de la Policía Nacional en las redes sociales. La categoría “Innovación en la Gestión” fue a

“No hay sociedad próspera que no tenga una Administración bien gestionada”, dijo Tomás Burgos



ANA DIAZ

Representantes del ISM recogen el Sello de Cristal otorgado a la Dirección Provincial de Lugo junto al Secretario de Estado de la Seguridad Social, Tomás Burgos.

parar a la Plataforma PGA, ADIF y ADIF Alta Velocidad por la innovación en la gestión de activos de la empresa ferroviaria ADIF y, por último, el premio a la “Excelencia en la Gestión Pública” que se entregó a la Dirección Provincial del INSS de Barcelona por los servicios de atención al ciudadano que presta.

Según los galardonados, la clave de la calidad está en las personas, tanto en las que trabajan en la Administración con el objetivo de que ésta sea un referente de innovación y calidad en la gestión, como quienes reciben dichos servicios, que deben ser el centro y objetivo de cualquier iniciativa y proyecto.

Mª Teresa Gibert, directora provincial del INSS de Barcelona, agradeció el galardón concedido, manifestando que “los ciudadanos somos los accionistas de una gran empresa que es el Estado”. En este sentido, explicó que la sociedad no quiere calidad, sino excelencia.



La clave de la calidad está en las personas

Intervención del Secretario de Estado de Empleo en la entrega de premios otorgados por la Agencia de Evaluación y Calidad de la Administración General del Estado



La directora provincial del INSS en Barcelona recordó las dificultades que la crisis y los recortes han supuesto para la Administración, lo que ha supuesto todo un reto para los funcionarios. “La situación de crisis nos ha hecho trabajar duro para conseguir más, con menos recursos. Y los ciudadanos reconocen el esfuerzo realizado. La creatividad, la implicación, el compromiso y la profesionalidad del personal de la Dirección Provincial, lo han hecho posible”, dijo M^a Teresa Gibert.

SELLO DE CRISTAL

Varios de los accésits y reconocimientos recayeron en organismos dependientes del Sistema de la Seguridad Social. Así, la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Lugo recibió el Sello de Cristal por su gestión. Con los “Sellos de Cristal”, la AEVAL reconoce a las organizaciones califica-

das durante el año anterior.

Recogió el premio la subdirectora provincial, Marisol Pérez Rodríguez, para quien este galardón supone un “aliciente para seguir trabajando”. La calidad, a juicio de Pérez Rodríguez, cuesta mucho; de ahí que, “los reconocimientos sean un aliciente para motivar a la gente que, poco a poco, se implica en la calidad”.

La Dirección Provincial de Lugo trabaja en estos momentos en la elaboración de guías de procedimiento en distintas áreas de la gestión. También ha trabajado en la adecuación de las zonas de atención al público en las direcciones locales de Burela y Celeiro, con el fin de mejorar la accesibilidad; la adopción de medidas de control y reducción del gasto en la Dirección Provincial y el establecimiento de un protocolo para formalizar alianzas. Por estos trabajos, obtuvo la certificación de excelencia, mediante evaluación modelo EVAN, nivel 200-299. Este certificado también lo han obtenido las Direcciones Provinciales de Ceuta y Sevilla.

Por otra parte, las Direcciones Provinciales del ISM en Villagarcía de Arousa y A Coruña renovaron la certificación del nivel de excelencia, conforme al modelo EFQM nivel 200-299.

TRANSPARENCIA

La 5ª Conferencia Estatal de la Calidad en los Servicios Públicos se inauguró el 19 de octubre por el secretario de Estado de las Administraciones Públicas, Antonio Beteta. Durante dos jornadas, los participantes debatieron sobre la transparencia en las Administraciones Públicas y cómo se comunica y llega dicha transparencia a los ciudadanos. En este sentido, la Conferencia sirvió de marco para presentar el Portal de Transparencia del Consejo General del Poder Judicial.

El Plan Estratégico del Ayuntamiento de Alcobendas sirvió de base para el debate y coloquio sobre la gestión pública y la planificación de la gestión en el marco de las Administraciones Públicas y el programa AURREIZABIDE del gobierno vasco sirvió para conocer y debatir la gestión de la innovación y la calidad. ■

Ana Díaz

El trabajo en las dependencias de la Seguridad Social recibió varios premios

Jornada de sensibilización en el Puerto de Santa María



Pescadores y técnicos aprovecharon la parada biológica de la flota arrastrera del Puerto de Santa María para realizar una Jornada de Sensibilización en Prevención de Riesgos Laborales, Seguridad Marítima y Sanidad Marítima, que como, en otras ocasiones, se ha llevado a cabo a bordo de un buque con el objetivo de ser lo más práctica posible para las tripulaciones.

La dirección provincial de Cádiz del Instituto Social de la Marina (ISM) y la Asociación de Armadores del Puerto de Santa María aprovecharon la parada biológica de la flota arrastrera para realizar una jornada de sensibilización impartida por expertos de los organismos que colaboran en el "Plan SEGUMAR".

La jornada contó con buena parte de los cerca de 100 tripulantes que faenan en los 17 arrastreros de la Asociación de Armadores, ya que como ha señalaba a MAR Antonio Ares, presidente de los armadores, *la tripulación de nuestros barcos es familia. Para nosotros estar en orden*

en materia de seguridad y sanidad marítima significa evitar problemas a un hermano o un sobrino.

Las prácticas se realizaron a bordo de los buques "El Tonino" y el "Nuevo Río Cartuja", de 19 y 25 metros de eslora respectivamente, en los que la inspectora de Trabajo y Seguridad Social, Ana Gross Iríbar habló sobre los accidentes laborales y la responsabilidad de los armadores. Por su parte, el inspector de Seguridad Marítima de la Capitanía Marítima de Cádiz, Ángel María García llevó a cabo una serie de comprobaciones sobre seguridad en la navegación de los buques. También intervino Francisco José Moreno del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo para hablar sobre prevención de accidentes durante las fases más peligrosas de la pesca como el largado y recogida del aparejo. Leovigildo Mallorca, médico del ISM explicó cómo revisar el botiquín o la función del Centro Radio-Médico, además de realizar algunos ejercicios para mostrar técnicas de recuperación y resucitación. ■

La reducción de la protección de Formentera y sus salinas, inconstitucional

El Tribunal Constitucional ha estimado parcialmente el recurso planteado ante la rebaja de la protección para Formentera y sus salinas contemplada en la Ley de Costas aprobada en 2013, anulando algunas partes de la misma al considerar que rebaja la protección del litoral.



Uno de los puntos que suscitó más polémica y rechazo, por parte de la totalidad de grupos ecologistas y partidos políticos (ver MAR 524. Marzo 2013), y recurrido al Constitucional por el Partido Socialista Obrero Español, ha sido estimado en una sentencia que declara inconstitucional la reducción de la protección que establece la nueva Ley de Costas para el Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) de Formentera y sus salinas. La sentencia señala que la ley establece una protección menor que en el resto del dominio público del litoral español, “lo que le permitiría esquivar determinadas imposiciones de la norma”.

La reducción de dicho dominio público en Formentera, según el Constitucional, “no está lo suficientemente justificada para explicar por qué este territorio debe recibir un tratamiento

diferente, por ejemplo, al resto de las islas Baleares”. La sentencia, además, precisa respecto a la desprotección de estos ecosistemas únicos, “que la pretensión de excluir porciones del dominio público natural en atención a su transformación artificial y al tipo de explotación resulta constitucionalmente inadmisibles”. Los grupos ecologistas plantearon en su día que esta privatización que posibilitaba la nueva Ley de Costas favorecía a un grupo acuícola de la isla, propietario de 25 salinas.

El Tribunal Constitucional también anula una disposición de la Ley que legalizaba una depuradora en Cantabria, depuradora que ya había sido considerada ilegal por el Tribunal Supremo. La sentencia recuerda que sólo se permite la ocupación del dominio público marítimo terrestre para aquellas actividades o instalaciones que, por su naturaleza, no puedan tener otra ubicación”. ■

BREVES

Impacto de la PPC en Cantabria

El pasado día 23 de noviembre, la Federación Agroalimentaria de CCOO presentó en Oslo (Noruega), en el marco de la reunión internacional de sindicatos de trabajadores de la industria pesquera y acuicultura, un estudio sobre el impacto socio-económico y sobre el empleo que ha tenido la Política Pesquera Común en Cantabria. Los objetivos de este estudio realizado por FEAGRA-CCOO son conocer el impacto de dichas ayudas en el ámbito laboral de la región, es decir, sobre el empleo en las empresas de transformación y comercialización de productos de la pesca en Cantabria, informar a la ciudadanía de las ayudas recibidas por las empresas del sector y su eficacia socio-laboral.

El estudio analiza tres parámetros: evolución del empleo; volumen de ayudas recibidas de los Fondos Europeos; y facturaciones declaradas por las empresas. Entre las conclusiones, destacar que constatan una pérdida en el empleo de un 35% en el periodo 2000 – 2014, con una distribución de 73 millones de euros en las empresas del sector.

Prácticas peligrosas del arrastre

La Cofradía de Pescadores de Conil de la Frontera, Cádiz, denunció “prácticas irregulares de la flota de arrastre frente a las costas de Conil, poniendo en peligro a la flota artesanal que faena en la zona en la pesca del pulpo”, el pasado 13 de noviembre. En su denuncia, presentada ante la Secretaría General de Pesca, la Consejería de Agricultura Pesca y Desarrollo Rural y ante la Subdelegación del Gobierno en Cádiz, la cofradía muestra un percance ocurrido al “pillar a una pulpera artesanal” un arrastrero poniendo en grave peligro la vida de un marino, acompañando imágenes del momento del accidente. La Cofradía de Pescadores no descarta adoptar medidas legales “en defensa de los caladeros y, sobre todo, de la vida de nuestros pescadores”.

Huelga de remolcadores

Los trabajadores de las dos empresas de



BREVES



remolque del Puerto de Barcelona iniciaron, el pasado 6 de noviembre, una huelga de 9 horas diarias con carácter indefinido en protesta por el plan de trabajo que les quieren aplicar las empresas. Un plan con el que, según los trabajadores, se pretende incrementar el número anual de guardias en un 21%, con el consiguiente aumento de los riesgos y la inseguridad, así como la imposibilidad para conciliar la vida laboral y familiar.

Tal y como explican, en un puerto de primer orden, como en el de Barcelona, es inaudito que se tolere la implantación de una jornada que alcanza las 3.168 horas anuales de trabajo (casi el doble del límite que fija el Estatuto de los Trabajadores y la legislación marítima nacional e internacional). Además de ilegal e injustificable, abusivo y, sobre todo, inseguro.

Accidente mortal en el puerto de Bilbao

Los trabajadores del puerto de Bilbao realizaron el pasado 12 de noviembre una huelga de 24 que paralizó la actividad portuaria. El paro se convocó tras el accidente laboral registrado en las instalaciones portuarias gestionadas por la empresa Bergé, en el que falleció un estibador tras ser arrollado por una máquina portacontenedores conducida por otro operario en los muelles.

Unos 400 trabajadores y responsables sindicales se concentraron frente al edificio de la empresa Bilboestiba de la que formaba parte el operario. Los trabajadores y sus representantes realizaron un recorrido por el puerto para que se resuelvan las carencias en materia de seguridad, incrementándose y reforzando las ya vigentes.

Cofradías del Mediterráneo

Representantes de las federaciones de cofradías de Andalucía, Baleares, la Comunitat Valenciana y Murcia se reunieron en la localidad de Peñíscola para crear la Interfederativa de Cofradías de Pescadores del Mediterráneo con el objetivo de hacer oír su voz en los foros en los que se tomen decisiones que afecten al sector para que las familias puedan seguir viviendo de la pesca en el futuro.



MEDITERRÁNEO

Fomento paraliza el plan para buscar gas en el golfo de León

Un estudio realizado por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), dependiente del Ministerio de Fomento, plantea múltiples errores en el informe sobre el impacto acústico que tendría la búsqueda de petróleo y gas en el golfo de León. Este organismo reclama un nuevo informe a fin de obtener el permiso para efectuar los sondeos.



Rosa Carriles

Frente a la Costa Brava y al norte de Menorca, donde está previsto realizar un sondeo acústico para la búsqueda de hidrocarburos en un área de 37.000 kilómetros cuadrados, el Ministerio de Fomento ha frenado el plan de actuación previsto y solicita que se realice un nuevo estudio de impacto acústico. Concretamente, el CEDEX, organismo que realizó el informe, recomienda que se requiera al promotor de las prospecciones la realización de un nuevo "Estudio acústico submarino" que tenga en cuenta las consideraciones del citado informe.

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente solicitó el CEDEX un estudio para valorar la afección acústica de los sondeos (se genera ruido casi constante de hasta 270 decibelios en una zona de gran riqueza biológica, ruta migratoria de

cetáceos y cerca a espacios naturales protegidos). Entre otras afirmaciones, este organismo señala como defecto grave "la incompleta y a veces incoherente definición" de las características de la fuente emisora del ruido. También echa en falta que el proyecto no analice correctamente los niveles límite de ruido para los cetáceos.

El informe elaborado por el CEDEX es un documento "indispensable", según fuentes del ministerio, para valorar los riesgos del proyecto y decidir si aprobarlo o no. Este organismo confecciona estos dictámenes técnicos a petición de distintos departamentos del Gobierno. Y su decisión, como se señalaba al comienzo, es la de reclamar "un nuevo informe" para obtener el permiso de prospección sísmica en esta zona. Hasta que dicho informe no se elabore, el proyecto queda en suspenso. ■

ICCAT decepciona a las almadrabas

Los representantes de las almadrabas gaditanas han mostrado su decepción ante la decisión del máximo órgano de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Rojo Atlántico de no cambiar al alza el reparto de cuotas establecidas el año pasado en su plan plurianual por el que se establecían incrementos del 18 por ciento para cada campaña.

Las reuniones de los representantes de las almadrabas de Cádiz con políticos y representantes de las administraciones para conseguir que la Comisión Europea planteara en la reunión de Malta un incremento de la cuota no han dado fruto. Así, en la 24ª Reunión ordinaria de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Rojo Atlántico (ICCAT, por sus siglas en inglés) no se ha modificado el reparto manteniéndose los incrementos anuales para el trienio 2015-2017 aprobados en 2014, a pesar de la buena situación del stock. Por tanto, España mantiene el incremento de un 19,5% para 2016 lo que supone 3.524 toneladas.

Las cuatro almadrabas, que en la presente campaña han contado con 764,4 toneladas de la cuota que recibe nuestro país, contarán para la próxima campaña (2016) con algo más de 900. Una cifra insuficiente según sus responsables, que a duras penas permite rentabilizar las

capturas de este arte de pesca sostenible que da trabajo a cerca de 500 trabajadores en una zona altamente dependiente de la pesca. Además, la próxima campaña está prohibida por orden ministerial la compra-venta de cuota de atún de flotas que ya la hubieran vendido con anterioridad. Esta norma afecta a la cuota asignada a la flotas vasca y cántabra, a las que resulta más rentable subastar sus derechos que hacer uso de ellos. Pero en 2016 tendrán que capturar su cuota asignada sin no quieren perderla.

A pesar de que la noticia no ha sentado bien, pues, según pescadores y científicos, la recuperación del atún rojo es evidente y empieza a tener impacto en otras especies de valor comercial para el sector, en Malta se ha adoptado un plan de trabajo para que el comité científico realice una actualización de la evaluación el stock en 2016 que permitirá discutir el incremento de las posibilidades de pesca. ■

BREVES



El primer presidente de la asociación es el patrón mayor de Peñíscola, Miguel Castell, que también dirige la federación autonómica, ha recordado que el sector se enfrenta a la aplicación de planes de gestión y reducción del esfuerzo pesquero debido a la disminución de pesca, por tanto, es necesario defender la pesca del Mediterráneo, que es bien diferente de la del Atlántico y no comparte muchos de sus problemas.

Registro de bateas

La Consellería do Mar se encargará de oficio de inscribir en el Registro General de Explotaciones Ganaderas (REGA) a las bateas de cultivo de moluscos bivalvos en Galicia que dispongan de concesión de actividad. De esta forma, Mar aborda la tarea de incluir las bateas en un registro nacional para adecuarse a la Ley de Sanidad Animal.

Pasado un plazo de seis meses, se notificará a los productores los datos incluidos por Mar en el registro con un código de identificación que se asigna a cada explotación y una clave de acceso a la oficina virtual para que durante diez días realicen las correcciones que fueran necesarias.

Fraude comercial

Investigadores del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) han concluido que en el 40% de los casos evaluados en un estudio sobre la fiabilidad de la información en la cadena comercial del atún rojo no hay correspondencia entre la especie de túnido que se comercializa y lo que realmente se vende.

Este fraude comercial se produce en porcentajes similares tanto en mercados centrales, como en pescaderías y restaurantes. En el 90% de los casos, según señaló la investigadora Ana Gordo en la VIII Jornada Científica del Atún Rojo organizada por el Grupo Balfegó en L'Ametlla de Mar, se estaría vendiendo como atún rojo otras especies de túnidos, principalmente patudo y rabil o atún de aleta amarilla. El estudio también muestra que prácticamente ninguno de los puntos de venta y restaurantes donde se ofrecía atún rojo disponía del Documento de Captura del Atún Rojo (DAC).



Hace 50 años...

Para la atención sanitaria de la flota en Terranova EL HELICÓPTERO REÚNE MÁS VENTAJAS QUE UN BUQUE-HOSPITAL

Hemos leído un informe del doctor don José Luis Alarcos, médico designado por el Instituto Social de la Marina para la asistencia sanitaria de la flota bacaladera de Terranova, del que resumimos los aspectos más importantes.

Buque-hospital

Se descarta la posibilidad de fletaje de un buque hospital para la atención de nuestros pescadores por:

- 1) La gran dispersión de nuestra flota bacaladera hace imposible que un buque-hospital pueda efectuar una labor efectiva.
- 2) A no ser que se tratase de un buque de gran tonelaje, habría gran dificultad de intervenir a bordo.

Servicios médicos en Saint Pierre

El lugar idóneo para establecer los servicios médicos es Saint Pierre, por las siguientes razones:

- 1) Es el punto central de los grandes bancos de pesca y los barcos españoles están siempre más cerca de este puerto que de los demás.
- 2) En este puerto es donde el marino español encuentra mejor ambiente y trato más cordial.
- 3) En Saint Pierre el personal médico del gobierno francés aquí destacado da notables facilidades.

Importancia del médico español

Es fácilmente comprobable el gran entusiasmo que reflejan todas las tripulaciones ante la presencia de un médico español,

con el que pueden entenderse perfectamente tanto desde la mar como en tierra.

Ventajas del helicóptero

Para el enfermo.- Hay casos clínicos en que una pequeña demora puede significar la pérdida de una vida. El desplazamiento rápido del médico a bordo permitiría el diagnóstico correcto de la enfermedad.

Para los armadores.- Pueden evitarse pérdidas, a veces cuantiosas, ya que contando con el helicóptero no se verán obligados a abandonar la pesca para ir a puerto a trasladar al enfermo (además de los gastos por desplazamiento, derechos

Saint Pierre, lugar idóneo para establecer los servicios médicos

de entrada a puerto, prácticos, etc.).

En general.- Cualquier desplazamiento obligatorio del helicóptero podría aprovecharse para otros servicios secundarios, como son el reparto de correspondencia, visitas de inspección médica a zonas donde hubiera concentración de barcos, retorno a bordo de enfermos dados de alta, etc.

Un barco vigiés rodeado de hielo en el puerto de Saint Pierre en una mañana de abril



Importancia Social y Sanitaria del reconocimiento médico de los pescadores

La puesta en práctica a finales de 1962 del Reconocimiento Médico de los Pescadores como requisito previo a su embarque, después de seis meses de separación de las faenas de la pesca o periódicamente -cada uno o seis años según la edad del interesado- tal y como señala el Convenio Internacional 113, tiene a mi modo de ver una importancia tal que merece la pena sea destacada en esta Hoja del Mar.

Estos reconocimientos médicos permiten, como ya hemos tenido oportunidad de apreciar, el alejar de un trabajo tan duro como es el que nos ocupa a aquéllos constitución física o psíquica no está capacitada para soportarlo; permite descubrir enfermedades o defectos corporales que habían pasados inadvertidos (...).

(...) dará magníficos resultados y contribuirá a que nuestro Instituto sea

una vez más el adelantado en la amplia tarea de la Seguridad Social, toda vez que constituyen, por así decirlo, una faceta de la medicina preventiva o de la seguridad del trabajo; una verdadera selección de los nuevos pescadores; una garantía para los veteranos que, hoy por hoy, todavía no tienen los trabajadores de las otras ramas.

(...) Orgullosos deben sentirse los pescadores de que el Instituto haya puesto a vuestro alcance una organización sanitaria de tanta importancia para cada uno de vosotros en particular; de inmensa trascendencia para el presente y porvenir de los Trabajadores del Mar de nuestra Patria.

*Daniel Ríos Chicharro
Inspector de los Servicios Sanitarios
del Instituto Social de la Marina en
Ceuta*

Reestructuración de servicios

GABINETE DE INFORMACIÓN La Comisión Permanente Ejecutiva del Instituto Social de la Marina ha acordado la reestructuración del Servicio de Información y Publicaciones. Las actividades y volumen de trabajo de la sección de Información y Publicaciones se han visto multiplicadas en estos dos últimos años con la edición de la Hoja Informativa del Pescador y su continuadora HOJA DEL MAR, la ampliación de secciones del Boletín y la creación de un servicio de divulgación técnica y de noticias dirigido tanto a los trabajadores del mar como a los medios técnicos de difusión. Por todo ello, la Comisión Permanente del ISM ha acordado crear el Gabinete de Información, integrando en el mismo todas las funciones de la suprimida sección de Información y Publicaciones y en dependencia directa de la subdirección-secretaría general del Organismo.

La huelga

La Comisión de Justicia de las Cortes ha planteado una nueva redacción del artículo 222, en el que las huelgas de obreros están tipificadas como delito de sedición.

Se daba un hecho cierto en el mundo laboral español: la existencia de conflictos entre patronos y obreros carentes de toda significación política, a los que había que dar regulación. La redacción del artículo 222 del Código Penal, hecho en un momento crítico de nuestra historia, había quedado anticuada y una Ley sin vigencia efectiva, entre otras cosas, desprestigia.

Nuestro aplauso a este proyecto. Lo que hace falta es que en la redacción definitiva -ya se han presentado varias enmiendas-, quede clara la diferenciación entre huelgas estrictamente laborales y huelgas políticas. A.V.

"Sirena de los Mares", embarrancada



La lancha pesquera "Sirena de los Mares", de Cambados (Pontevedra), embarrancó en la playa de Rons, cerca de El Grove, por rotura del timón, cuando llevaba a bordo seis mil kilos de jurel. Toda la tripulación se salvó a nado.

SANIDAD MARÍTIMA

El alcohol

Y SUS RIESGOS



El alcohol es una droga depresora del sistema nervioso que inhibe progresivamente las funciones cerebrales. Afecta a la capacidad de autocontrol, produciendo euforia y desinhibición, por lo que puede confundirse con un estimulante.

Siendo su principal componente el etanol o alcohol etílico, las bebidas alcohólicas pueden ser: fermentadas, como el vino, la cerveza o la sidra. Tienen una graduación entre 4° y 15° y se producen por la **fermentación** de los azúcares de las frutas o cereales y **destiladas**, resultado de la destilación de las bebidas fermentadas, por lo que tienen mayor concentración de alcohol. El vodka, orujo, ron, ginebra o whisky tienen entre 40° y 50°. Esto supone que el 40% o el 50% de lo que se bebe es alcohol puro.

EFFECTOS INMEDIATOS EN EL ORGANISMO

El alcohol ingerido es absorbido por el aparato digestivo

desde donde pasa a la circulación sanguínea, donde puede permanecer hasta 18 horas, para ser finalmente eliminado a través del hígado.

Pocos minutos después de haber bebido, pueden aparecer una serie de efectos que, por orden en el tiempo y, dependiendo de la cantidad ingerida y las características de cada persona son: desinhibición, euforia, relajación, aumento de la sociabilidad, dificultad para hablar y asociar ideas, descoordinación motora e intoxicación aguda.

En caso de que la concentración sanguínea de alcohol alcance o supere los 3 gramos de alcohol por litro puede aparecer apatía y somnolencia, coma o incluso la muerte.

Los efectos del alcohol dependen de la cantidad consumi-



da. Sin embargo, existen varias circunstancias que los pueden acelerar o agravar:

Edad. Los jóvenes son más sensibles a los efectos del alcohol que tienen que ver con la memoria y más “resistentes” que los adultos a los efectos sedantes y a la descoordinación motora. Los menores de 25 años y los mayores de 60 son más vulnerables al alcohol.

Sexo y peso. El alcohol afecta más intensamente a las personas con menor masa corporal. En general, las mujeres pesan menos que los hombres. Por lo tanto, menores cantidades de alcohol pueden generar más daños en su organismo.

Cantidad y rapidez de la ingesta. A mayor ingesta de alcohol en menos tiempo, mayor es la posibilidad de sufrir una intoxicación etílica.

Combinación con bebidas carbónicas. La combinación del alcohol con tónicas, colas o refrescos acelera la intoxicación.

Ingesta simultánea de comida. Los alimentos grasos ralentizan la intoxicación pero no evitan ni reducen los daños al organismo.

Combinación con otras sustancias. Los tranquilizantes, relajantes musculares y analgésicos potencian los efectos sedantes del alcohol. Cuando, por ejemplo, el alcohol se combina con cannabis se potencian los efectos sedantes de las dos sustancias. En el caso de la cocaína, que es un estimulante, los efectos se contrarrestan, aunque se potencia la toxicidad de ambas sustancias.

RIESGOS Y CONSECUENCIAS DEL CONSUMO DE ALCOHOL

El consumo de alcohol favorece conductas de riesgo ya que se trata de una sustancia que desinhibe y provoca una falsa sensación de seguridad. Por ello se relaciona con accidentes de tráfico y laborales.

La ingestión elevada de alcohol de manera habitual produce alteraciones en distintos órganos del cuerpo, tanto en el aspecto orgánico como psicológico, tales como hipertensión arterial, gastritis, úlcera gastroduodenal, pancreatitis, cirrosis, cardiopatía, encefalopatía, cáncer, alteraciones del sueño, agresividad, depresión, disfunciones sexuales, deterioro cognitivo, demencia o psicosis.

Una de las consecuencias más graves del consumo excesivo de alcohol es el **alcoholismo** o **dependencia alcohólica**. La Organización Mundial de la Salud define el alcoholismo

como la ingesta diaria de alcohol superior a 50 gramos en la mujer y 70 gramos en el hombre.

Para ayudar a calcular mejor las cantidades de alcohol ingeridas, los ingleses crearon un sistema de medida llamado Unidades de Bebida Estándar (UBE).

En España, debido al tipo de bebidas que consumimos, cada unidad UBE equivale a 10 gr. de alcohol. Una bebida de baja graduación (un vaso de vino o una cerveza) equivale a una unidad o 10 gr., mientras que una bebida de alta graduación como el whisky equivale a dos unidades o 20 gr. Así, el hombre no puede consumir más de 28 copas de vino a la semana o más de 14 de bebidas destiladas y la mujer no puede tomar más de 17 copas de vino a la semana u de 8,5 si son bebidas de alta graduación. En cuanto al consumo máximo diario, los hombres no deberían rebasar las seis copas de cerveza, ni las mujeres cinco. ■

Purificación Vega Guerra
Médico de Sanidad Marítima. Madrid



Jornadas Nacionales de Medicina Marítima

La Sociedad Española de Medicina Marítima y el Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación y de la Construcción Naval, de la Universidad de Cantabria, organizaron los pasados 8 al 10 de octubre en Santander las XVII Jornadas Nacionales de Medicina Marítima.

El encuentro científico se desarrolló bajo el lema “Seguridad y Salud Marítima” en el Hospital Universitario Marqués de Valdecilla, donde se realizaron prácticas en cámara hiperbárica, talleres y prácticas de medicina náutico-deportiva, piscina de rescate y salvamento con alumnos de la Universidad y, en la Escuela Técnica Superior de Náutica, donde el doctor José Manuel González Vallecillo pronunció la conferencia inaugural de las jornadas sobre Medicina Subacuática y se desarrollaron dos mesas debates. La primera, sobre Seguridad Marítima, moderada por Pedro J. Nogueroles, de la Universidad de Cádiz, y la segunda, sobre Salud Marítima, coordinada por la doctora M^a Luisa Canals.

Las Jornadas finalizaron con la celebración de la Asamblea de la Sociedad Española de Medicina Marítima.

Relevo en la presidencia de APROMAR

Carlos Rendón, presidente de Geremar S.L., empresa que produce y comercializa dorada y lubina en Tenerife y Canarias, es el nuevo presidente de la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) mientras que Tahiche Lacomba, director general de Andromeda Ibérica, S.L., con granjas en la Comunidad Valenciana y la región de Murcia, es el nuevo vicepresidente de la Asociación.

La presidencia de APROMAR es el órgano permanente de dirección y representación de la Asociación. Tiene la potestad de convocar y presidir la Asamblea General y la Junta Directiva, cumpliendo y ejecutando sus acuerdos, dirigiendo los debates y el orden de las reuniones.



Más MAR en la red

El archivo histórico de la revista MAR, tanto en la página web de la Seguridad Social como en la Intranet del Instituto Social de la Marina, se ha visto incrementado con la inclusión de los números correspondientes a octubre de 2006 en adelante, ampliando en más de cuatro años los ejemplares que ahora están disponibles en la red. Por lo tanto, cualquiera que lo desee ya puede consultar, tanto en la Intranet como en www.seg-social.es todo lo publicado en MAR desde el número 453 hasta la actualidad.



Nombramientos en la OMI e ITF

El surcoreano Ki-Tack Lim será desde el próximo 1 de enero el nuevo secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), cargo que ocupará durante los próximos cuatro años, sustituyendo al japonés Koji Sekimiza. El actual presidente de la Autoridad Portuaria de Busan, Ki-Tack Lim, ha sido representante permanente de su país ante la OMI entre 2002 y 2009 y en el período 2002-2004 fue presidente del subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento (FSI).

Por otra parte, Jacqueline Smith es la nueva coordinadora marítima de la Federación Internacional del Transporte (ITF en inglés), convirtiéndose en la primera mujer en asumir este cargo. Hasta el pasado mes de septiembre Smith ocupaba la presidencia de la Unión de Marinos de Noruega, cargo que ha ejercido en los últimos ocho años, siendo también la primera mujer y la persona más joven en liderar la organización.

Centro Nacional de Formación Marítima

Isla Cristina

Dirección Provincial de Huelva

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n

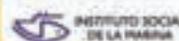
21412 Isla Cristina (Huelva)

Tel. 959 331 345



MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*



ESTRATEGIA DE EMPENDIMIENTO Y EMPLEO JOVEN



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE EMPLEO

DIRECCIÓN GENERAL DEL
TRABAJO AUTÓNOMO, DE
LA ECONOMÍA SOCIAL Y
DE LA RESPONSABILIDAD
SOCIAL EN LAS EMPRESAS



UNIÓN EUROPEA

Fondo Social Europeo
El FSE invierte en tu futuro

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