

# Mar



Nº 526

Mayo 2013

NIPO: 273-13-001-8

Aprobada la  
**LEY DE COSTAS**

**PLATAFORMAS petrolíferas**  
amenazas para la pesca

**8 MEDIDAS** para  
ahorrar combustible

# 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

# Cerco a la pesca ilegal

La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación, FAO, acaba de anunciar la necesidad de poner en marcha un registro universal de barcos de pesca donde estén perfectamente identificados cada uno de los buques que se dedican a esta actividad. Para los responsables de FAO, ésta sería una forma de luchar contra la actividad de las flotas ilegales en el mundo, algo sobre lo que no se dispone de

cifras exactas, y donde las estimaciones hablan de unas capturas entre 12 y 20 millones de toneladas de peces frente a unas capturas totales de 90 millones, con un valor en los mercados de entre ocho y 16 millones de euros.

No es la primera vez que, tanto desde las instancias internacionales como en el marco de la propia Unión Europea, se tratan de adoptar medidas para erradicar este tipo de flotas que se refugian en su mayor parte bajo banderas de conveniencia. FAO lleva ya más de una década aprobando y promoviendo normativas para luchar contra estas flotas y ha hecho lo propio la Unión Europea. A pesar de ello, los barcos siguen operando, tanto en aguas internacionales como en las de terceros países en vías de desarrollo, donde sus posibilidades de control sobre la actividad de los barcos ilegales son muy escasas por falta de medios técnicos. Consecuencia de todo ello, se está produciendo un efecto negativo sobre todos los caladeros, y muy especialmente allí donde los pescadores locales con medios más artesanales sólo tienen en esas aguas sus posibilidades de vida.

Las flotas ilegales sobreviven porque, además de no existir un control suficiente en los mares donde llevan a cabo sus actividades, tampoco existen los controles necesarios sobre los trasbordos de pescado en alta mar y, siguiendo la cadena, en los puertos comunitarios donde posteriormente se descargan esas capturas. No habría barcos ilegales si no existiera un mercado para la comercialización de esas capturas donde por volumen y precio destacan los países de la Unión Europea.

La constitución de un registro sería un paso importante para poder identificar en cualquier momento a cada buque, pero la salida fundamental para evitar su actividad radicaría en el desarrollo de los mecanismos adecuados para impedir que esas capturas lleguen a tierra en competencia directa con la actividad de los barcos que operan cumpliendo todas las normas y que son los mayores perjudicados.

La pesca ilegal en aguas lejanas, pero también en aguas más cercanas, es algo prohibido por la normativa, donde las Administraciones son las responsables de su control. Pero, además, debería ser también un compromiso de los propios consumidores rechazando especies o tamaños no reglamentarios que, si no se venden, no se pescarían. ■



Raúl Gutiérrez

## El escribano de San Martín Crónica del encuentro entre dos mares

**Autor:** Manuel Maestro

**Edita:** Círculo Letras del Mar



**A**l hilo de la conmemoración del Quinto Centenario del Descubrimiento del Pacífico, en el presente año, y del Centenario de la Inauguración del Canal de Panamá, el próximo 2014, Manuel Maestro ha querido recordar estas gestas protagonizadas por españoles y con una enorme repercusión en todo el mundo. Y para hacerlo, se ha valido de la figura de Andrés de Valderrábano, quien dio fe de aquella hazaña en el documento datado el “veinticinco de septiembre del año del Señor de mil quinientos trece”, a través de sus vivencias como fedatario de la epopeya en su calidad de escribano real.

Manuel Maestro narra, de forma sencilla, los detalles más relevante acaecidos en la trascendental efemérides en la que Vasco Núñez de Balboa tuvo el protagonismo en el descubrimiento del océano Pacífico, y Valderrábanos, ayudado por sus descendientes, plasma con su pluma el descubrimiento de un nuevo océano. La fantasía desarrollada por el autor de “El escribano de San Martín. Crónica del encuentro entre dos mares” no altera para nada la realidad de los hechos. Como tributo de admiración a la persona del Escribano de San Martín, el autor reconstruye “la parte de la vida que se desconoce, recreando con su imaginación el cuadro sobre el que debió discurrir”.

Presidente del Círculo Letras del Mar, periodista y escritor, Manuel Maestro, se ha ido especializando en temas marítimos. Cientos de artículos y una veintena de libros dan buena prueba de esta pasión, y de los que desde estas páginas hemos sido testigos de algunos de ellos, como el de “La Mar en el Pentagrama” y “La mar en bandeja de plata”.

La presente obra está editada por el Círculo Letras del Mar y consta de 238 páginas. Las personas interesadas en el libro pueden escribir a la dirección [letrasdeldelmar@apmadrid.es](mailto:letrasdeldelmar@apmadrid.es). ■

**Director del ISM:**

Luis Casqueiro Barreiro.

**Director:**

Vidal Maté.

**Redacción:**

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

**Fotos:**

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

**Secretaría:**

Concha Serrano.

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

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

**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. C/Pez, 1. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

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

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

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

**Gipuzkoa:** Casa del Mar. C/Marinos, 1. Pasaia (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, 1. 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. 96 331 99 00.

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

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

**Redacción y Administración:**

Churruca, 2. 28004 Madrid. Teléfonos: 91 591 99 20 y 91 591 99 07.

Fax: 91 591 99 19. revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

**Diseño:** Estilo Estugraf Impresores, S.L. www.estugraf.es

**Imprime:** Estilo Estugraf Impresores, S.L.

**Depósito Legal:** M.16516/1963

**NIPO:** 273-13-002-3

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

**DEBATE SOBRE LA PESCA DE ARARSTRE**

Comisión Europea y sector enfrentados por la futura regulación sobre la pesca de arrastre



26

**LA SEGURIDAD EN LA PESCA**

Administración y sector debatieron las condiciones de la seguridad en la actividad pesquera



40

**NUEVA LEY DE COSTAS**

El gobierno aprobó la nueva ley de costas con la oposición en contra

**DESCARGA "MAR" EN INTERNET:**

[www.seg-social.es](http://www.seg-social.es)

**CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:**

[www.seg-social.es](http://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*

- 6 Debate sobre la pesca de arrastre
- 14 Lucha contra los barcos ilegales
- 16 Auditorías para ahorrar combustible
- 24 Orden para la pesquería del pulpo
- 26 Seguridad en la pesca
- 36 Segumar
- 38 Apromar
- 39 Premios acuicultura
- 40 Aprobada la Ley de Costas
- 44 Sondeos petrolíferos en las costas
- 52 Regulación de las pensiones
- 56 Informática para la Seguridad Social
- 60 Evolución de la mercante
- 64 Ayudas en los astilleros
- 66 Náutica deportiva
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

# COMISIÓN y SECTOR enfrentados por el ARRASTRE de fondo

*El futuro de la pesca de arrastre en aguas profundas constituye en este momento uno de los debates y de las polémicas más importantes en las que se halla inmersa la Unión Europea y motivo de enfrentamiento entre países y organizaciones del sector y los grupos ecologistas. A iniciativa de la comisaria María Damanaki, la Comisión presentaba hace poco menos de un año una propuesta de reglamento por la que se pretendían establecer las condiciones aplicables a la pesca de poblaciones en aguas profundas en el Atlántico Nordeste, así como disposiciones relativas a la pesca en aguas internacionales del Atlántico nordeste, aguas donde operan fundamentalmente barcos portugueses, franceses y españoles. La propuesta, actualmente en fase de debate en el seno del Consejo y del Parlamento, contempla entre otras cuestiones la prohibición en el plazo de dos años de la pesca con artes de arrastre y enmalle de profundidad así como la obligación de estar en posesión de una autorización de pesca especial para aquellos barcos que pescan de forma dirigida o accesoria determinadas especies de interés para España como serían los casos de sable negro alfonsinos, granadero, maruca azul, besugo, brótola, cherna, fletán negro, gallineta de profundidad, brosmio, congrio o pez sable. Los grupos ecologistas aplauden la iniciativa de la comisaria y las organizaciones de armadores la critican duramente por desproporcionada.*





## ***Bruselas pretende su prohibición en el plazo de dos años para las actividades en aguas profundas***

---

**E**n su propuesta de Reglamento, la Comisión justifica su aprobación, ante su compromiso con el cumplimiento de las resoluciones de Naciones Unidas para la gestión sostenible de las pesquerías para la prohibición de una serie de artes si no se ha realizado previamente un estudio de evaluación de impacto. La Unión Europea ya dispone desde 2002 de un régimen por el que se regula el acceso específico de los barcos de pesca que practican las pesquerías de aguas profundas en el Atlántico Nordeste donde, entre otros elementos, destacan medidas sobre restricción de la capacidad, recopilación de datos, seguimiento del esfuerzo y control.

Sin embargo, para la Comisión, las medidas adoptadas hasta la fecha, no han resultado eficaces para resolver los problemas principales que existen en esas pesquerías, como la gran vulnerabilidad de la pesca de esas poblaciones, el problema que representan las redes de arrastre de fondo para la destrucción de los ecosistemas más vulnerables, por otra parte insustituibles, la existencia de altos niveles de capturas no deseadas de especies de aguas profundas, entre un 20% y un 40% en peso y con picos individuales aún muy superiores y la gran dificultad para determinar sobre la base de dictámenes científicos el nivel sostenible de presión. La Comisión reconoce en su propuesta que, es probable que los datos biológicos sobre los estudios científicos sigan siendo insuficientes en los próximos años para permitir que se realice una evaluación analítica completa de las poblaciones.

De acuerdo con esta situación, desde las instituciones comunitarias se están estudiando otras alternativas para mejorar los estudios científicos y la recopilación de datos sobre las especies en aguas profundas.

Para la Comisión, por el momento no es posible aplicar a las poblaciones de esas aguas el modelo de gestión basado en el Rendimiento Máximo Sostenible, por falta de datos suficientes. No obstante, desde la Comisión se considera que se debe erradicar paulatinamente la utilización de redes de arrastre de fondo en esta pesquería para reducir el impacto negativo que tienen en el ecosistema marino por considerar que son las que provocan más daños a los mismos debido a su gran vulnerabilidad. En esta línea, la propuesta señala también que las restric-

ciones transitorias para las redes de enmalle de fondo en las pesquerías por debajo de los 600 metros de profundidad y en la franja batimétrica comprendida entre los 200 y los 600 metros no deben complementarse con la prohibición de pesca dirigida a las especies de aguas profundas.

Bruselas apunta en su propuesta que la misma se ha elaborado tras la realización de consultas, tanto a los Consejos Regionales de Pesca como a las organizaciones no gubernamentales y que la misma responde a los criterios de proporcionalidad. Para la redacción de la propuesta y, de cara a lograr sus objetivos, la Comisión barajó cinco opciones. Tres fueron descartadas de entrada: mantener el régimen actual; prohibir completamente la pesca de especies en aguas profundas y reducir el régimen a un simple instrumento de transposición de las medidas adoptadas en el seno de NEAFC. Las otras dos opciones eran la de introducir en las aguas de la UE normas de gestión que ya han sido desarrolladas para

la pesca de fondo en alta mar y, finalmente, la que se ha elegido, la de suprimir paulatinamente los artes de pesca más dañinos para las especies de aguas profundas.

Los objetivos de la propuesta se concretan en garantizar el desarrollo de la explotación sostenible de las especies en aguas profundas, minimizando a la vez su impacto en el medio ambiente marino, mejorar el conocimiento de esas especies y de sus habitats y aplicar las medidas de gestión técnica recomendadas por la Comisión de Pesquerías del

### **España, Portugal y Francia serán los países más afectados**





Atlántico Nordeste, NEAFC. La aplicación de este reglamento afectaría a las aguas de la Unión del Consejo Internacional para la Exploración del Mar, CIEM, subzonas II a XI y del Comité de Pesca del Atlántico Centro-Oriental, CPACO, zonas 34.1.1,1, 34.1.2 y 34.2, en las aguas internacionales de las zonas 34.1.1, 34.1.2 y 34.2, del CPACO y la zona de regulación de NEAFC.

Las actividades pesqueras que vayan dirigidas a especies de aguas profundas que realice un barco pesquero comunitario deberán contar con la correspondiente autorización en la que figuren las especies profundas como especie principal a capturar. Esta condición se considera: cuando esas especies figuran como captura principal en el calendario de pesca del buque; cuando se halle a bordo o se halle en la zona de operaciones un arte que solo se utilice para la captura de especies de aguas profundas o cuando en el cuaderno de a bordo diario se registre un porcentaje de especies de aguas profundas igual o superior al 10% del peso total de las capturas del día de pesca de que se trate. Cuando un barco no tenga como objetivo principal las aguas profundas, deberá disponer de una autorización de pesca en la que figure que esas especies son como capturas accesorias. En todos los casos funcionará la base de datos electrónica. Esas exigencias de autorización no se aplicarán cuando la cantidad capturada no supere los 100 kilos por marea. No se podrá descargar una cantidad superior a los 100 kilos de cualquier mezcla de especies de aguas profundas en lugares distintos a los puertos que se hayan designado para ello.

La solicitud de una autorización para pescar especies de aguas profundas deberá ir acompañada de una descripción de la zona donde se piense operar, señalando igualmente el tipo de artes a utilizar, así como de plan de pesca pormenorizado donde se



## ***El sector acusa a la comisaria de actuar solo siguiendo las demandas de los grupos ecologistas más allá de los mandatos de Naciones Unidas***

especifiquen los puntos donde se vaya a faenar. Las autorizaciones de pesca que se concedan en la actualidad para aguas profundas con redes de arrastre de fondo o de enmalle, expirarán en el plazo de dos años desde la entrada en vigor del reglamento propuesto por la Comisión.

El incumplimiento de las normas establecidas supondrá la retirada de la autorización por un periodo mínimo de un año.

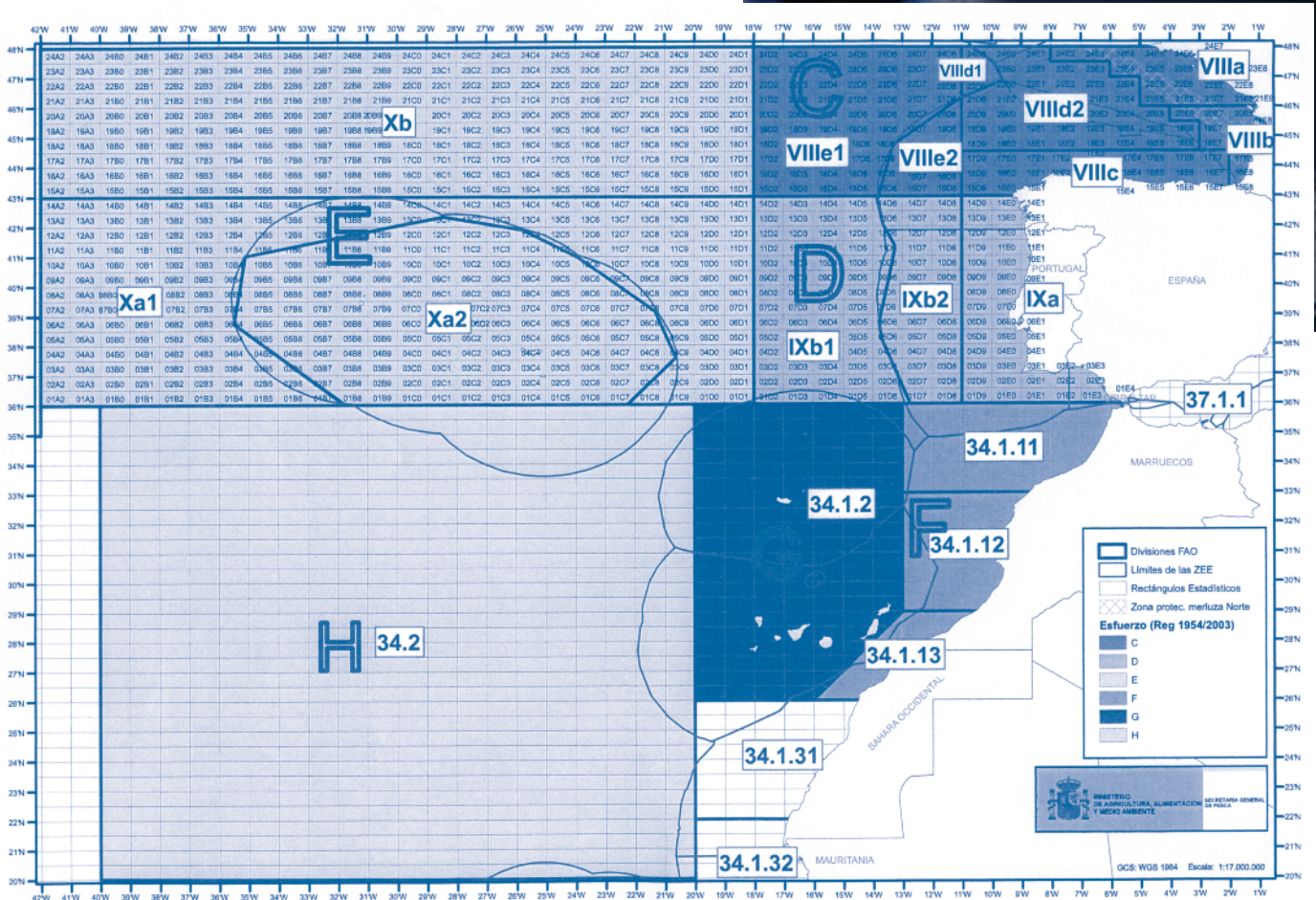
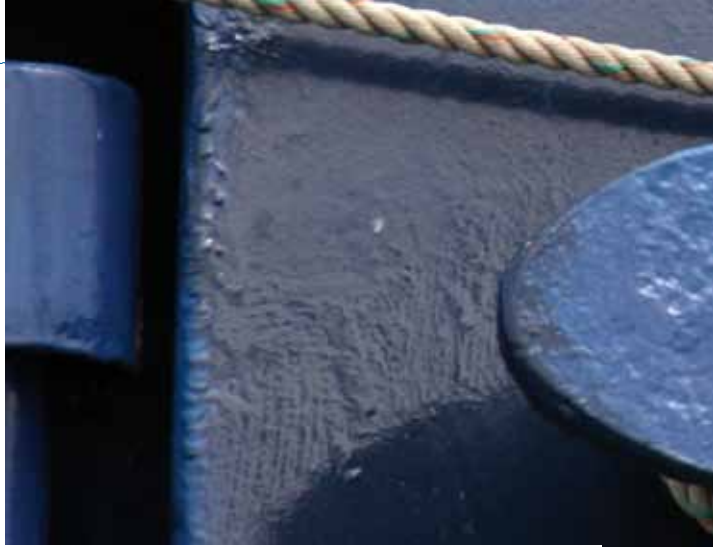
### **DEBATE EN EL PARLAMENTO**

La propuesta de la Comisión está siendo objeto de análisis en el seno del Parlamento Europeo donde Kriton Arsesis es el ponente para la elaboración del informe que deberá ser sometido a votación en esa institución en los próximos meses. La posición final del Parlamento sobre esta propuesta de reglamento es una incógnita, aunque, en principio, el proyecto de informe se halla en la misma línea que la planteada desde la Comisión señalando que la iniciativa tiene por objetivo resolver los principales problemas que afectan en la actualidad a esta pesquería, con el consiguiente malestar entre los países que se verán más seriamente perjudicados como son las flotas portuguesa, francesa y la española.

Para el ponente, estos serían los principales problemas a solucionar para lograr una pesquería sostenible.

- Dar una solución a los problemas de vulnerabilidad de las poblaciones de peces en aguas profundas
- Conseguir una mayor información y datos sobre las poblaciones de esas aguas, mortalidad, descartes, etc. A pesar de esa falta de datos, se considera que, de acuerdo con los actuales estudios, se puede concluir que la mayoría de las especies son objeto de una pesca no sujeta a unos límites biológicos de seguridad.
- Evitar efectos negativos sobre los ecosistemas marinos más vulnerables de los que, en muchos casos, no se conocen los niveles de destrucción que ha supuesto el uso de este tipo de artes
- Lograr una reducción en los niveles de capturas de especies no deseadas
- Conseguir una mejor identificación de las especies que existen en las aguas profundas y saber cuáles son las más vulnerables

- Identificar y proteger los ecosistemas marinos más vulnerables
- Definir una profundidad de 400 metros para las actividades dirigidas a la pesca de especies en aguas profundas
- Hacer una evaluación anual de las flotas en cada uno de los países miembros.
- Establecer la obligación de registrar y notificar las capturas de las especies en aguas profundas



Mapa de las zonas afectadas por la medida

- Poner en marcha medidas financieras de transición para el uso de artes de pesca más sostenibles frente al arrastre de fondo o las redes de enmalle.

**OPOSICION EN EL SECTOR**

Para las organizaciones pesqueras españolas, la propuesta constituye una amenaza muy grave para la totalidad de la flota de arrastre y de enmalle, y no solamente para la que realiza sus actividades en el área de regulación NEAFC, sino en otras aguas donde también operan los barcos de la flota. En su opinión, aunque es algo que se ha negado siempre desde las ins-

*Para faenar en aguas profundas los barcos deben tener la correspondiente autorización*

tituciones, desde Cepesca se considera que esta propuesta forma parte de una estrategia por la que se pretende acabar con el arte de arrastre demonizado por los grupos ecologistas de Pew, bajo la financiación de la organización Deep Sea Conservation Coalition. Desde la organización española se considera que esta propuesta es la consecuencia directa del intento que ya hicieron estas mismas organizaciones hace una década en el seno de Naciones Unidas contra la pesca de arrastre y no lograron su objetivo.

Desde el sector se considera importante una mayor protección de la pesca en aguas profun-



das más sensibles y vulnerables y no permitir la actuación de los barcos en aquellas zonas de las que no existan datos fiables sobre su situación. En esta línea se destaca que desde 2007 se han cerrado en NAFO 18 zonas de pesca, 11 con 8.500 kilómetros cuadrados y otras siete montañas submarinas, para proteger corales y esponjas, y que existen otros 600.000 kilómetros cuadrados protegidos de pesca con artes de fondo de aguas de NEAFC y UE.

Al margen de consideraciones y de planteamientos medioambientalistas, para las organizaciones de la pesca existen argumentos sólidos desde una perspectiva política, jurídica y científica para rechazar la propuesta de la Comisión.

Desde unos planteamientos políticos, no se entiende que en el marco de las instituciones comunitarias se haya dado un giro de 180 grados por parte de la Comisión frente a la línea seguida en los años precedentes y, sobre todo, en contra de las directrices marcadas por la Asamblea General de Naciones Unidas con la Resolución 61/105 para la ordenación de las pesquerías de aguas profundas en alta mar, así como desde las organizaciones regionales de pesca que en ningún caso recomienda la prohibición del uso de artes de arrastre de forma generalizada, sino que plantean la necesidad de una gestión responsable y sostenible respetando la huella de arrastre, cartografiando y protegiendo los ecosistemas más vulnerables y aplicando el principio de precaución.

***No hay muchos barcos dedicados sólo a la pesca en aguas profundas, pero sí que las capturen como especies asociadas***

---

Desde una perspectiva jurídica, para las organizaciones de la pesca, con esta propuesta se vulnerarían al menos dos principios fundamentales del Tratado de la Unión Europea, el de proporcionalidad y el de no discriminación. Se estima igualmente que la Comisión no ha solicitado el dictamen preceptivo al Comité Científico Técnico y Económico de Pesca ni tampoco se ha hecho la consulta pertinente a las partes interesadas. En el caso de la proporcionalidad, se considera que, para la defensa de esos ecosistemas marinos vulnerables hay otros mecanismos para lograr el mismo objetivo, sin provocar los perjuicios que ocasionará la aplicación de esta propuesta. Las organizaciones de pesca entienden que no se puede tratar a todos los fondos marinos de la misma forma, cuando los científicos tienen la posibilidad de determinar qué fondos son realmente vulnerables y, a partir de ahí, proceder al cierre de los mismos, como se ha hecho en el pasado. En cuando a la discriminación, la propuesta se cree que no tiene sentido en cuanto no respeta ese principio al suponer un trato diferente para los pescadores de la Unión Europea frente a la actividad de las flotas de terceros países que operan en las mismas zonas de capturas en agua exteriores. En el caso de aguas en el marco de la UE, se mantiene igualmente esa discriminación ya que recibirían un trato diferenciado de los barcos de Noruega cuando pesca en aguas comunitarias.

Finalmente, desde una perspectiva científica, se considera que tanto en el seno del CIEM como en otras instituciones, se han elaborado informes por los que se reconoce que la mortalidad en aguas profundas se ha reducido de una forma muy importante en los últimos años con las medidas que se han ido adoptando y que actualmente, una buena parte de las especies se hallan en el entorno de los niveles de Rendimiento Máximo Sostenible. En su opinión, además se ha constatado que los stocks de especies comerciales se mantienen estables o están creciendo gracias a la aplicación de la actual normativa sobre la pesca en este tipo de aguas.

En los últimos años, los científicos han cartografiado miles de kilómetros cuadrados para detectar los ecosistemas marinos vulnerables, con recomendaciones para el desarrollo de la pesca de muchas áreas. En la zona NEAFC se

### ***Para descargar más de 100 kilos de esas especies, los barcos deberán hacerlo solo en determinados puertos***

---

han cerrado 13 zonas en el Atlántico Nororiental; en NAFO se cerraron otras 18 áreas en el Atlántico Noroccidental. En el caso de España, se ha prohibido la pesca en algunas zonas del Atlántico Suroccidental frente a Argentina y los científicos españoles siguen estudiando los caladeros frente a Namibia en el Atlántico Sureste. Las organizaciones de la pesca denuncian que la Comisión haya encargado un estudio científico, con un coste de 37 millones de euros, y que haya planteado su propuesta para la prohibición de la pesca de arrastre en aguas profundas antes de conocer los resultados del mismo.

Desde un planteamiento socioeconómico, la Comisión no ha llevado a cabo un estudio de impacto considerando que la medida afectará solamente a unos pocos barcos y pescadores. Desde el sector se estima que se



trata de una valoración completamente falsa pues, aunque es cierto que no son muchos los barcos que se dedican solo a la pesca de aguas profundas, son muchos los pesqueros que realizan capturas accesorias con un peso muy importante en sus ingresos.

De acuerdo con estos planteamientos, desde el sector se reclama el apoyo del Consejo y del Parlamento de la UE para bloquear la propuesta comunitaria y avanzar hacia un reglamento que apueste por una adecuada regulación de este tipo de aguas, permitiendo utilizar los artes de arrastre y enmalle de fondo en aquellas zonas donde no existan ecosistemas marinos vulnerables. El sector no ve viable la alternativa de pasar esa flota al arte del palangre como se plantea desde las instituciones comunitarias. ■

V. M.

***El sector acusa a Bruselas de hacer la propuesta antes de conocer los datos de un informe que acaba de encargar la Comisión sobre la situación de esos caladeros***

## Especies de aguas profundas

Quelvacho	Alfonsinos
Quelvacho negro	Cangrejo rey
Tollo negro merga	Quimera
Pailona	Quimera ojón
Sapata negra	Narigón sierra
Lija negra o carocho	Granadero
Tollo lucero	Boca negra
Pejegato Islándico	Rascacio rubio
Tiburón lagarto	Reloj anaranjado
Tollo pajarito	Granadero roca
Pintarroja bocanegra	Maruca azul
Pintarroja islándica	Mollera moranella
Cañabota gris	Besugo
Negrilo	Brótola
Cerdo marino	Cherna
Alital	Fletán negro
Tiburón boreal	Reloj
Alepocefálicos	Granaderos
Alepocéfalo	Escolar narigudo
Talismán	Anguila espinosa
Sable negro	Raya redonda, ártica y noruega
Pejerrey	Gallineta de profundidad

## Especies reguladas adicionalmente en aguas de NEAFC

Brosmio	Licodes
Congrio	Maruca
Pez sable	Gallineta

# Hacia un REGISTRO UNIVERSAL de BARCOS pesqueros

La Organización de Naciones Unidas para la Alimentación (FAO) está desarrollando los trabajos para la puesta en marcha de una propuesta de Registro Universal de barcos de pesca. El principal objetivo de la misma sería combatir el funcionamiento de los barcos ilegales que llevan a cabo unas pesquerías no declaradas ni reglamentadas. España apoya la propuesta, así como la Confederación Española de Pesca, Cepesca.

La lucha contra este tipo de actividad en el sector de la pesca en todo el mundo es un viejo objetivo de diferentes organizaciones internacionales, entre las que destaca la FAO desde hace más de una década en base a diferentes iniciativas. Entre los intentos llevados a cabo por esta organización destaca el Plan Internacional de Acción en 2001 al que siguió el Plan de Acción de la Unión Europea en 2002 y otras reglamentaciones en los últimos años con el mismo objetivo.

*España apoya la propuesta de FAO para combatir la pesca ilegal*

En este momento, los trabajos acometidos por FAO contemplan la elaboración de un censo con toda la información básica sobre cada barco, identificativo internacional de radio, número de la Organización Marítima Internacional, Estado de la bandera, datos sobre el operador del buque y el armador de la embarcación.

España es uno de los países que ha defendido con más fuerza la necesidad de emprender acciones mucho más contundentes contra este tipo de flotas para prevenir, desalentar y eliminar su actividad con la creación de un registro que permitiera identificar a todos esos barcos de una manera inequívoca frente a una situación actual extremadamente confusa por cuestiones de banderas, registros, lenguas o buques



que cambian de un día para otro de nombre y de color.

Desde 2002, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente viene abogando por la exigencia de un Número Único de Identificación para cada barco, iniciativa de la Secretaría General de Pesca que data de 2002 y, entre cuyos resultados destaca la confección de una lista de barcos de terceros países, tanto mercantes como de la pesca que tienen acceso a los puertos españoles. Desde esta posición, la Administración española apoya totalmente la iniciativa de FAO y reclama la adhesión a la misma de todos los países con barcos que operen en caladeros de larga distancia para lograr la máxima transparencia en la actividad de la pesca.

### **Cada barco tendría un número único de identificación**



Greenpeace.Gleizes

A pesar de todos los intentos que se han hecho en los últimos años para combatir el funcionamiento de este tipo de pesquerías INDNR, la realidad es que es un tipo de barcos que siguen funcionando fundamentalmente porque sus capturas tienen un fácil acceso en condiciones favorables a los grandes mercados del consumo, como son los países comunitarios, a pesar de los mecanismos de control que se han puesto para evitar su comercialización.

Este tipo de barcos operan muy especialmente en aguas internacionales y también en aguas pertenecientes a muchos países

en vías de desarrollo, especialmente en África y en Asia, bien porque se consiente su presencia, o por la dificultad de esos gobiernos para controlar sus actividades. Su presencia en esos caladeros supone un deterioro de los recursos que utilizan los pescadores locales con el consiguiente impacto negativo sobre sus capturas y los ingresos de esas poblaciones.

Frente a los mecanismos de control establecidos por los países consumidores como sería el caso de la Unión Europea, los barcos ilegales utilizan habitualmente los trasbordos en alta mar hacia barcos con bandera comunitaria y una falsificación de los etiquetados de los productos. En cuanto operan bajo pabellones de conveniencia, en la mayor parte de los casos, se trata de barcos sin ninguna fiscalidad y donde tampoco se cumplen las exigencias mínimas de los convenios laborales de la Organización Internacional del Trabajo.

Desde la Confederación Española de Pesca, Cepesca, se ha respaldado igualmente al iniciativa de la ONG Environmental Justice Foundation EJF para crear un Registro Universal de Buques Pesqueros y un Número Único de Identificación otorgado por la Organización Marítima Internacional para luchar contra este tipo de pesca ilegal. La petición ha sido presentada en el marco del Parlamento Europeo. Este Registro se constituiría siguiendo las directrices de FAO y en el mismo se recogerían todos los datos para identificar totalmente al barco siempre que el mismo superase los 100GT.

Para el secretario general de Cepesca, Javier Garat, con esta medida se intensificaría la lucha contra la pesca ilegal y mejoraría la transparencia, además de proporcionar mayor protección a los pescadores que operan dentro de la ley, evitando una competencia desleal en el sector.

No hay cifras oficiales sobre la importancia económica de este tipo de flotas. Extraoficialmente se habla de unas capturas entre los 12 y los 20 millones de toneladas frente a unas capturas mundiales de unos 90 millones. Su valor en los mercados también tiene unas grandes oscilaciones, aunque se habla de unas cifras entre los 8.000 y los 16.000 millones de euros. ■

V. M.

Auditoria energética en el arrastre Mediterráneo

# El PRECIO del GASOIL lastra la RENTABILIDAD

*El constante incremento del precio del gasóleo pesquero en el último lustro ha colocado a la flota arrastrera del Mediterráneo al borde de la ruina económica, al subir esta partida de gasto hasta el 50% del coste de explotación de las empresas pesqueras sin ser compensada por el precio del pescado en primera venta que continúa estancado. Para paliar esta situación la Confederación Española de Pesca (Cepesca) y la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales han realizado auditorías energéticas a 32 arrastreros de cinco puertos mediterráneos con el objetivo de reducir el elevado consumo vinculado con la actividad pesquera y debido, en buena medida, al sobredimensionamiento de los motores. Las mejoras pasan por la concienciación del sector y la aplicación de los avances en eficiencia energética.*





La subida del precio del combustible, que triplicó el coste entre 2006 y 2011 en los puertos pesqueros, ha reducido la rentabilidad de los casi 700 buques arrastreros que faenan en el Mediterráneo acelerando la reducción progresiva de la flota, cuyo censo ha caído en este período en un 25 por ciento. El resto de buques que mantienen su actividad en los diferentes puertos de Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia, Andalucía y Baleares se encuentran ante una difícil situación económica por la escasa rentabilidad de la actividad. La salida a esta complicada situación pasa por el incremento de la eficiencia en la sala de máquinas.

La flota mediterránea está compuesta mayoritariamente de pequeñas empresas familiares con buques de entre 12 y 24 metros de eslora y un tonelaje entre 40 y 100 GT. La mayoría de estos barcos son relativamente modernos y están contruidos en poliéster (470). El treinta por ciento son barcos más viejos contruidos de madera (200) y en torno a 30 son de acero.

La actividad pesquera de esta flota está regulada: faenan 5 días a la semana. Los días de faena, entre la salida y el regreso a puerto, no pasan más de 11 horas y arrastran a velocidades de entre 2 y 4 nudos y a profundidades mayores de 50 metros, siendo la parte de la flota que captura marisco la que arrastra a más fondo.

### **Las auditorias han evaluado tres áreas: hidrodinámica, propulsiva y energética**

## **LOS OBJETIVOS**

La difícil situación económica del arrastre llevó en 2009 a Cepesca a desarrollar con el Departamento de Sistemas Oceánicos y Navales de la Escuela Naval de la Universidad Politécnica de Madrid auditorías a 32 buques arrastreros con base en puertos de Almería, Denia, Jávea, Calpe y Castellón con el objetivo de mejorar su eficiencia energética que repercuta en un ahorro significativo del consumo e incrementa la rentabilidad de la actividad pesquera.

Los objetivos específicos de la investigación se han centrado en tres ámbitos: científico-tecnológico, económico y medioambiental.

En el ámbito tecnológico se han realizado análisis hidrodinámicos para comprobar la eficiencia energética con la que están trabajando en el mar las plantas propulsoras y generadoras con el objetivo de suministrar a la industria herramientas que permitan ampliar la cultura de la eficiencia energética.

La propuesta de soluciones que mejoren la eficiencia energética está directamente relacionada con el ámbito económico, ya que la mejora de la cuenta de resultados de estas empresas pesqueras, en las que el consumo de combustible es la partida de costes más importante, es determinante para seguir operando y, de esta manera, mantener puestos de trabajos esenciales en la economía de las sociedades costeras.

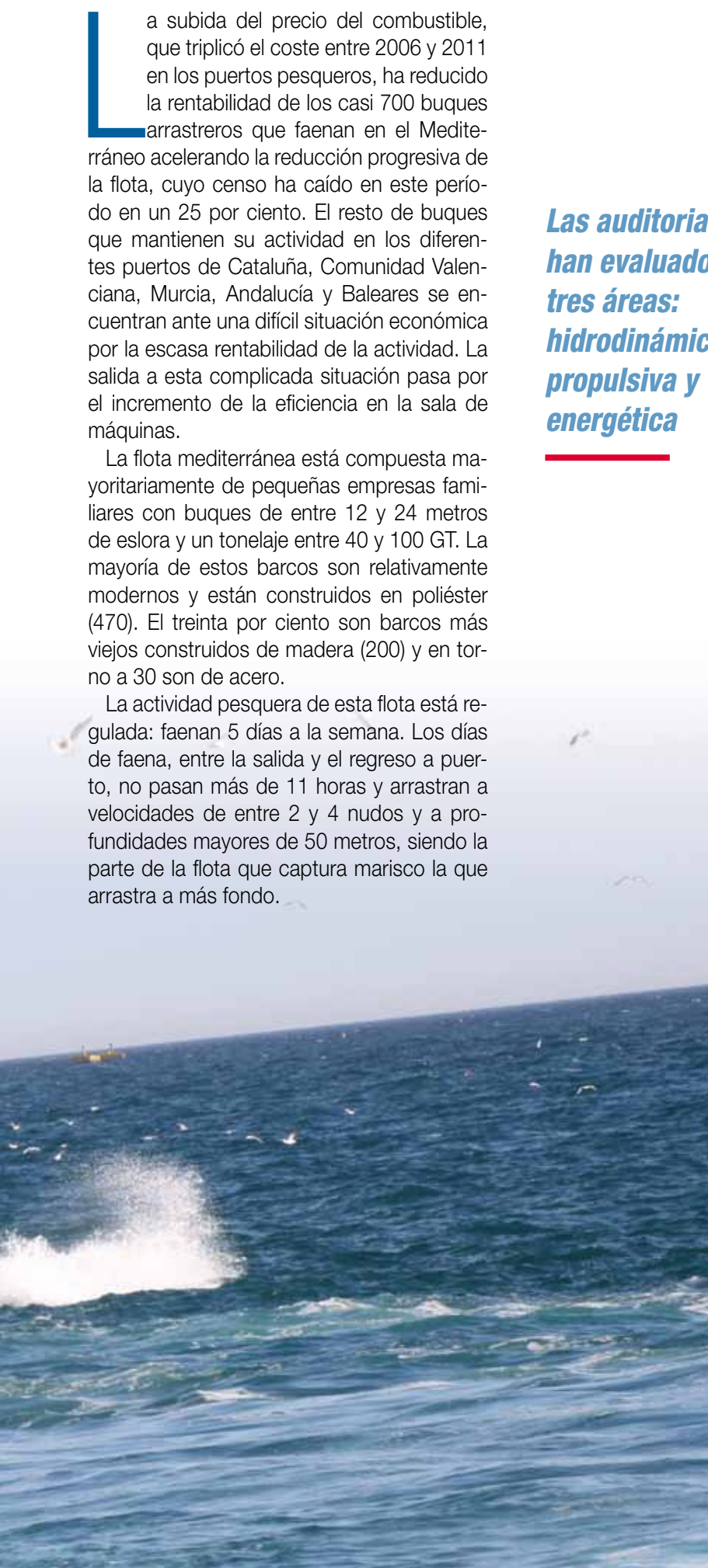
En el ámbito medioambiental, la reducción de consumo por la eficiencia energética disminuye las emisiones contaminantes mejorando el medioambiente.

## **EL PROYECTO**

Los técnicos han llevado a cabo un análisis de la situación del buque en tres áreas: hidrodinámica, propulsiva y energética.

La selección de los buques auditados ha corrido a cargo de las Asociaciones de Armadores agrupadas en Cepesca. Para ello se ha tenido en cuenta la existencia de proyectos similares como "Peixe Verde" realizado en distintos puertos gallegos; y, por este motivo, se limitó el número de puertos (5), ya que el objetivo ha sido auditar el mayor número de barcos (32).

Entre los barcos, presentados voluntariamente por sus armadores, se dio preferencia a los más modernos, partiendo de la premisa de que les queda más vida útil y que, por



tanto, cuentan con más tiempo para rentabilizar las reformas aconsejadas por los técnicos tras las auditorias.

Uno de los primeros escollos, debido al bajo nivel organizativo de esta flota, ha sido conseguir y contrastar los datos técnicos de los barcos: plano de disposición general, características hidrodinámicas, experiencia de estabilidad, condiciones de carga, equipo de propulsión principal, hélice, toberas, maquinaria auxiliar, información sobre consumos, equipamiento de pesca, etc. En el caso de los barcos más antiguos hubo que recurrir a los astilleros constructores y a los fabricantes de equipos. Una vez recopilada y analizada la información por el Grupo de Trabajo de la ETSIN se realizó un reconocimiento a flote, y en algunos casos en seco, de los buques auditados para evaluar los distintos elementos.

### **HIDRODINÁMICA**

Los problemas derivados de la hidrodinámica de los cascos de los pesqueros fueron analizados, reproduciendo su carena mediante modernas técnicas de computación de fluidos dinámicos (CFD), que permiten modelizar la estela en las distintas condiciones, lo que posibilita optimizar el primado de los buques en las diferentes situaciones de carga que permitan mejorar entre un 2 y un 3% en el consumo en navegación.

Estos análisis, aunque no permitan establecer normas rígidas para proyectar las formas de los barcos pesqueros—por tratarse de buques muy diferentes entre sí, construidos en astilleros diferentes y pensados en condiciones de servicio distintas—, sí posibilitan establecer recomendaciones generales.

La resistencia al avance de los buques depende de la velocidad a que se mueven, pues a medida que la velocidad crece también se incrementa la resistencia debida a la formación de olas. Los trabajos de predicción de esta resistencia a través de su curva de potencia-velocidad han mostrado que la mayoría de los buques que no cuentan con bulbo de proa obtendrían mejores resultados en caso de instalar un bulbo de proa no integrado. De esta forma, conseguirían mejor comportamiento de la nave en la mar, un ahorro de combustible entre el 5 y 7%, y un aumento de velocidad de entre 0,2 y 0,4 nudos. Por tanto, su instalación beneficia la navegación, aunque la mejora dependerá principalmente



de los asientos del buque y de los calados de proa correspondientes a las condiciones de carga más frecuentes.

El análisis hidrodinámico, además, pone de relieve que los buques se diseñan para desarrollar las máximas prestaciones el día de las pruebas de mar. Éstas se llevan a cabo en aguas tranquilas, con el casco limpio y recién pintado, nada más salir de dique para, de esta forma, satisfacer al armador con los menores gastos posibles. El uso diario varía del día de las pruebas de mar ya que la rugosidad del casco, el oleaje y viento, junto con el fuera de punto de la hélice aumenta el gasto de combustible, a no ser que el astillero haya tenido en cuenta los rumbos, las alturas y períodos de olas que más se producen en la zona prevista para las operaciones del barco. Lógicamente, con el uso el buque se va ensuciando y trabajará con olas y vientos que aumentan la resistencia al avance, con lo que la hélice funcionará fuera del punto y no al rendimiento óptimo para el que se diseñó incrementando el consumo de combustible.

Otras variables tenidas en cuenta en el análisis hidrodinámico han sido las condiciones

## **Los patrones de los arrastreros miran a la sala de máquinas para incrementar su rentabilidad**

---

de carga, desplazamiento y trimados del buque. Aquí la concienciación del patrón puede obtener ahorro de energía navegando con un trimado seguro y favorable al rendimiento propulsivo. Para ello, es importante conocer técnicamente el buque. Una forma de obtener esta información es realizar pruebas en el canal de la ETSIN, cuyo coste se amortiza a los pocos meses de operar con el buque.

Los asientos de mínimo consumo de combustible se logran alterando la disposición de pesos a bordo. Una forma habitual de corregir los asientos dinámicos para disminuir los calados de popa es reformar el codaste para conseguir pequeños aumentos de la eslora del buque. También se pueden disminuir los asientos dinámicos en popa montando flaps o interceptores regulables.

La protección de la pintura anti-incrustantes mejora las prestaciones incluso para los buques menos rápidos, con ahorros—según fabricantes— de hasta el 6 por ciento.

Así, las auditorías muestran la importancia que los armadores han dado a la velocidad de navegación debida a la competitividad existente en los puertos pesqueros donde ha primado la denominada “pesca olímpica”. La velocidad permite llegar antes al punto deseado del caladero y regresar en el menor tiempo posible a puerto para vender el producto en lonja el primero obteniendo el mejor precio por el producto en primera venta. Con el incremento del precio del gasoil, sacar unos céntimos de euro más por caja quizás no compense el coste de combustible, ya que al aumentar la velocidad también aumenta la resistencia por formación de olas y, como consecuencia, el gasto de combustible puede reducir parcial o totalmente el beneficio que supone llegar primero a puerto.

### **PROPULSIÓN**

Un factor importante en la propulsión es la geometría de las hélices que montan estos pesqueros. Los análisis realizados durante las auditorías han tenido como objetivo responder a una serie de preguntas como: ¿es adecuado el equipo propulsor instalado?

En el caso de los pesqueros, la disyuntiva que se plantea el armador es si montar hélices de paso fijo o de paso controlable, y en ambos casos decidir si la hélice va libre o en una tobera. De acuerdo con las auditorías, la mayoría de los buques tienen instalada





una hélice fija libre, aunque la mejor eficiencia energética se obtiene con paso variable y tobera. El cambio de sistema propulsor es caro, por tanto, habrán de sopesar los “pros y contras”.

Otra pregunta a responder ha sido si es adecuada la situación de la hélice en el codaste del barco, ya que la eficiencia de su funcionamiento se incrementa cuanto más uniforme sea el flujo que le llega. Para ello, hay que evitar codastes demasiados cerrados y hélices con sus puntas de pala muy cercanas al casco. El calado de la hélice también es importante, pues cuanto más sumergida esté menor será la probabilidad de que emerja cuando se navegue en estados severos de la mar.

También es bueno plantearse si es adecuado el diámetro o la velocidad de giro de la hélice. Por lo general, las hélices de mayor diámetro girando a las menores RPM son las de mayor rendimiento. De acuerdo con el informe derivado de las auditorías se debe buscar la combinación de diámetro y RPM de la hélice de mejor rendimiento, dentro de las restricciones que imponen las características técnicas de cada buque.

Las pruebas de campo realizadas durante las auditorías muestran la situación real de funcionamiento en que se encuentran las hélices y la necesidad de hacer cambios. La modificación de una hélice para aligerarla y ajustarla a las condiciones reales de servicio tiene

el objetivo de reducir su paso medio efectivo y puede hacerse de tres formas: recortando el diámetro, modificando el paso en caliente y recortando en frío el borde de salida de las palas. Estos métodos de aligeramientos de las hélices, si se proyecta y realiza adecuadamente, consiguen una reducción del consumo entre el 1,5 y el 4,5%.

Otra vía para aumentar la eficiencia energética pasa por montar una hélice de palas fijas accionada a través de un reductor que dispone de dos relaciones distintas de reducción. Es decir, montar un cambio de marchas más sencillo de los que se usan habitualmente en la industria de la automoción. Ya que los buques de esta modalidad de pesca o arrastran o están en tránsito; así pues, la incorporación de un reductor de dos velocidades bajaría el gasto de combustible. El coste de adquisición se compensaría rápidamente evitando sobrecargas y averías de motor, al trabajar las hélices con buenos rendimientos propulsivos.

Otro factor a tener en cuenta al analizar el comportamiento hidrodinámico del buque es el mantenimiento del casco. El aumento de la rugosidad del casco, los desperfectos en la protección, abolladuras del mismo incrementan la resistencia al avance. Por ello, durante la vida del barco, para una misma potencia absorbida por la hélice, las RPM del motor sufren una disminución gradual (entre el 3 y el 6%) que se recuperan cuando el barco

**La mayoría de los buques auditados cuentan con motores sobredimensionados debido a la “pesca olímpica”**

entra en dique. Por lo tanto, un buen mantenimiento con entradas programadas a varadero para limpiar los fondos y las palas de la hélices incide positivamente en la eficiencia energética.

Las respuestas a estas preguntas, como han mostrado las auditorías, indican si en su momento prevalecieron criterios hidrodinámicos. En caso de respuestas negativas, la consecuencia directa es que el consumo de combustible es excesivo.

## **GESTIÓN DE LA ENERGÍA**

En los dos apartados anteriores, las auditorías han evaluado el consumo de energía vinculada a la propulsión y al arrastre, pero también se han analizado la generación y consumo de energía auxiliar y se han indicado posibles mejoras usando sistemas ya de uso común en otras flotas y otras ramas industriales como la utilización de alternadores de cola y máquinas accionadas a través de generadores principales de corrientes o PTO. Las recomendaciones para la mejora de la gestión de la energía a bordo se han planteado teniendo en cuenta las limitaciones a la instalación de equipos que impone el escaso espacio de estos barcos. Partiendo de esta limitación, una opción para recuperar las energías residuales es la utilización de equipos industriales de absorción que utilizan agua caliente como fuente de energía para satisfacer las necesidades de climatización de las acomodaciones.

Otra opción que se ha planteado, para buques que precisen cambio de motor, es la utilización de motores electrónicos. Aunque el precio de éstos sea hasta un 20 por ciento más elevado que el de los convencionales, su economía de consumo debido a su sistema de control electrónico de inyección de combustible de accionamiento hidráulico y las menores emisiones de NOx hacen el cambio recomendable.

## **PRUEBAS DE MAR**

Entre los trabajos de campo llevados a cabo por los técnicos a bordo de las embarcaciones están las pruebas de velocidad en navegación libre y las de tracción a punto fijo. Éstas se realizaron tras obtener datos, mediante entrevistas técnicas con patrones y máquinas, sobre las redes, puertas y aparejos. Además, se recabó información sobre consumos, días de trabajo y pesca descargada.



Las pruebas de velocidad se realizaron teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

Primero, establecer el desplazamiento en pruebas del buque midiendo los calados en proa y popa, procurando que coincida con uno intermedio entre el de ida y el de vuelta al caladero.

Segundo, constatar el grado de rugosidad del casco, y el tiempo transcurrido desde la última limpieza de fondos.

Tercero, se han realizado tres pruebas de velocidad; una a velocidad inferior a la habitual de ida y vuelta al caladero; otra a velocidad habitual y la última a máxima potencia del motor.

Las mediciones, realizadas mediante GPS, han revelado que la potencia requerida por el buque es superior a la predicha, mostrando que las prestaciones de los buques son algo inferiores a las esperadas desde el punto de vista estadístico.

Para las prueba de tiro a punto fijo (contra uno o dos noray) se ha utilizado un dinamómetro electrónico embozado a la estacha en uno de los grilletes del dinamómetro.

## RECOMENDACIONES

El análisis de la gestión de energía a bordo ha puesto de manifiesto que las máquinas y motores que se emplean a bordo tienen, por lo general, un bajo rendimiento. A esta circunstancia hay que sumar la escasa información disponible sobre la carga y los consumos a bordo en tiempo real. Por lo tanto, no es tarea fácil establecer un diagnóstico para mejorar la gestión energética.

La mayoría de los buques auditados presenta un sobredimensionamiento de los motores debido a la "pesca olímpica" en la que prima la velocidad de navegación. En la actualidad, el elevado coste del combustible ha forzado a reducir la velocidad tanto en la aproximación a los caladeros como la de regreso a puerto.

A parte del trabajo centrado en los buques y su equipamiento a bordo, también se han evaluado otros aspectos del consumo vinculados a la actividad pesquera para mejorar la eficiencia energética ya que el tiempo de arrastre supone en torno al 75% del tiempo de funcionamiento del buque. La resistencia a la marcha durante el arrastre es reducida dada la escasa velocidad (2-4 nudos). Pero remolcar el aparejo supone más del 90% del combustible consumido. Por tanto, conocer cómo se reparte la resistencia entre los diferentes componen-



## REGLAS CLAVE DE LA EFICIEN

- Velocidad de navegación que optimice la relación consumo/velocidad en función de las características del motor, la hélice y las formas de la embarcación.
- Control del sistema de hélice de paso variable, empleando el mayor paso posible de la hélice en cada estado operativo, girando el motor de propulsión a menor régimen y consumiendo menos combustible.
- Modificar el paso de hélice o sustituirla adaptándola a la situación real de operación del motor genera un doble beneficio: mejor eficiencia del motor y mejora del rendimiento de la hélice.



## CIA ENERGÉTICA

- Instalar un sistema de generación de cola que reduzca el consumo de los sistemas auxiliares.
- Evaluar el ahorro energético en las embarcaciones sustituyendo determinados equipos de iluminación tanto interior como exterior.
- Utilizar pintura anti-incrustantes para mejorar las prestaciones y, por tanto, el ahorro de combustible.
- Conocer la resistencia al avance de los distintos componentes del aparejo.
- Planificar y gestionar la pesquería buscando soluciones como descansos rotativos o limitar las redes para evolucionar de criterios de captura a criterios de beneficio.

tes es determinante. Según estudios citados en el informe de las auditorías, la resistencia es la siguiente: red (53%), puertas de arrastre (25%), burlón (8%), cables (4%) y flotadores (3%). De acuerdo con estos porcentajes, la mejora del filtrado de la red y la técnica de las puertas son elementos a tener en cuenta si se quiere reducir el consumo de gasoil. El informe señala la resistencia de los patrones a perder capturas y a tomar decisiones individuales que no son secundadas por el resto, pero patrones y armadores pueden beneficiarse del avance en sensores que permiten conocer cómo va la red, de la reducción del área de barrida acortando malletas, del control de la velocidad de arrastre por sensor de velocidad de filtrado en vez de GPS, de la utilización de hilos más resistentes con menor diámetro para optimizar el filtrado, y de puertas más hidrodinámicas con menor peso e impacto en el fondo.

Los técnicos también han analizado la viabilidad económica y financiera de cada una de las mejoras energéticas recomendadas estimando en cada caso los plazos de amortización de las inversiones al contrastarlas con la reducción de costes que supondría su implementación. Es decir, se compara el coste de la inversión con el ahorro de combustible esperado, que implicará unos menores costes de explotación anuales, lo que permite calcular el período de amortización de la inversión. En este capítulo de la viabilidad económica de las mejoras juega un papel relevante la vida útil que le queda al buque.

Otro factor importante para mejorar la eficiencia energética de toda la flota es la planificación y gestión de la pesquería, ya que la normativa que regula los horarios de la actividad y la forma de comercialización tiene buena parte de la responsabilidad del gasto de combustible al primar comportamientos competitivos que aumentan el consumo. Entre otras soluciones, el informe apunta los descansos rotativos, eliminar zonas o especies de menor interés o limitar las redes para reducir la factura de combustible. Todo apunta a que para mantener la rentabilidad de la flota arrastera del Mediterráneo, el sector tendrá que tener en cuenta las mejoras técnicas combinadas con las que puedan obtenerse en los aparejos de arrastre y en las de planificación y gestión. ■

J.M.S.

Fotos: Maria Santos

# MAR impone el plan del PULPO en GALICIA

**Los representantes de las cofradías de Pontevedra no consiguieron finalmente llegar a un acuerdo sobre la gestión del pulpo en las Rías Bajas, aunque estuvo cerca y en esta revista se confirmara en el número 524. Al final, el grupo de trabajo no consiguió ponerse de acuerdo sobre los horarios y profundidades en las que calar las nasas y ha tenido que ser la Consellería la que establezca las normas a los pescadores. El plan del pulpo, que obliga a retirar las nasas del mar los fines de semana, no ha gustado a los naseiros de Ribeira que, al cierre de esta edición, habían amarrado sus barcos para mostrar su desacuerdo.**

La Consellería do Mar dejó la gestión del pulpo fuera del plan general de explotación, publicado en enero, posibilitando al sector que consensuara unas normas para que no se repitieran los episodios de tensión en puertos de la provincia de Pontevedra. Pero ante la incapacidad del sector para alcanzar un acuerdo sobre la gestión del pulpo, la administración gallega aprobó el pasado 14 de mayo el Plan de Gestión del Pulpo con nasa para la presente campaña (del 16 de mayo de 2013 hasta la veda del 2014). La decisión sorprendió a parte del sector que llevaba negociando varios meses y en varias ocasiones había estado a punto de alcanzar un acuerdo.

La resolución tomada por Pesca muestra, por un lado, el cansancio de la administración ante la ineficacia de las reuniones de los representantes del sector y, por otro, que el conflicto originado por el régimen de calamiento de nasas no parece que vaya a concluir.

El plan no termina con los problemas, como lo indica el amarre que realizaron los naseiros de Ribeira nada más conocer la aprobación. Hace apenas dos meses, los representantes del sector contaban con un preacuerdo pactado en el que se podían dejar caladas las nasas entre semana en fondos superiores a 25 metros. En caso de estar caladas a profundidades inferiores, los naseiros tendrían que retirarlas diariamente. Durante el fin de semana, de viernes, a partir de las 4 de la tarde, a lunes a las seis de la mañana las nasas tendrían que estar en el puerto.

En lo relativo a la veda, el sector acordó reducirla al mes de junio y, en caso de que el recurso escasease, ampliarla unas semanas o todo el mes de mayo. En cuanto al cupo de capturas, los pescadores planteaban en el preacuerdo, mantener 40 kilos por embarcación y 40 más por tripulante. Aunque este





tope podría ser ampliado o recortado en función de la evolución del recurso.

Pero los pescadores no fueron capaces de alcanzar un acuerdo sobre cómo gestionar esta pesquería, por lo que desde la Consellería se ha aprobado un plan de gestión que mejore el resultado económico de la pasada campaña, que se cerró con 800 toneladas menos de capturas y una caída de los ingresos de casi 6 millones de euros.

### *El plan resuelve el régimen de calado de las nasas y aumenta el control de captura y venta*



## **NOVEDADES**

Con el objetivo de evitar la caída de la producción del pulpo, el plan implementa medidas en dos direcciones, por un lado, que eviten la sobrepesca y, por otro, mejorar la rentabilidad del cefalópodo en primera venta impidiendo la llegada de grandes cantidades de producto a lonja al inicio de la campaña.

El régimen de calado para las rías de Vigo, Pontevedra y Arousa obliga a retirar diariamente las nasas caladas a profundidades inferiores a 25 metros. Las caladas a más profundidad tendrán que ser retiradas de viernes a lunes. En el resto de Galicia las nasas podrán dejarse caladas todos los días; pero en 2014 tendrán una veda más larga para equilibrar el sobreesfuerzo pesquero.

El balizamiento de cada cacea de nasas se hará en los extremos, identificada con la matrícula y el folio de la embarcación. Al final de la presente veda, cada nasa llevará un precinto codificado y seriado que entregará la Consellería.

Otra novedad es el establecimiento de puntos de descarga, control y venta específicos para este cefalópodo. Mar establecerá los puertos de descarga y los horarios tras consultar las propuestas de las tres federaciones provinciales. De esta forma, se facilitarán las tareas de control de las capturas. Y, además, se reforzarán los servicios de control de la Guardia Costera en tierra y mar, así como los puntos de descarga y almacenamiento en frío, transformación o comercialización. Para analizar la implantación y evolución del control, la Consellería ha constituido una comisión en la que participará el sector.

La veda del pulpo durará seis semanas (del 17 de mayo al 1 de julio) y los topes desde julio a octubre quedan en 30 kilos por barco y día, a los que se añaden 30 por tripulante a bordo hasta un tope de 210 kilos al día. El resto de la campaña se podrá capturar 50 kilos por tripulante hasta un máximo de 350 kilos por barco al día. El horario es de seis de la mañana a cuatro de la tarde con descanso durante el fin de semana.

El sector, a pesar de haber estado cerca del acuerdo sobre la gestión del pulpo, ha dejado pasar una oportunidad para adoptar sus propias decisiones y calmar unos ánimos que han vuelto a tensarse en algunos puertos gallegos. ■

**J.M.S.**

Jornada sobre Seguridad Laboral en la Pesca

# La ADMINISTRACIÓN cumple, el SECTOR debe involucrarse más



**El Centro Nacional de Medios de Protección, perteneciente al Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, organizó una mesa redonda que, bajo el título “Integración de la Prevención de Riesgos Laborales en la Pesca. Oportunidades de mejora” reunió en Sevilla a especialistas en la materia. El director de la OIT en España, Joaquín Nieto, explicó el funcionamiento de la organización y el contenido del Convenio 188 de Trabajo en la Pesca. El Instituto Social de la Marina estuvo presente en la jornada con la participación del jefe de Área de Acción Social Marítima, Santos Orizaola, quien habló del acuerdo interdepartamental que desde el año 2005 obliga a la Administración a realizar inspecciones en los buques de pesca y de las campañas de prevención realizadas por la institución. Directivos y médicos de Sanidad Marítima de la entidad participaron activamente en el debate abierto tras las intervenciones.**

La pesca, junto con la construcción, es uno de los sectores económicos que presenta mayores índices de siniestralidad laboral. Tanto es así que la Organización para la Alimentación y la Agricultura, dependiente de Naciones Unidas (FAO) estima que unos 24.000 pescadores mueren cada año en el mundo durante el ejercicio de su actividad. En nuestro país, entre los años 2008-2012 se produjeron en la pesca un total de 54 accidentes con víctimas, de las que 27 fueron mortales. Y mientras que en otros sectores los accidentes han ido disminuyendo con el tiempo, en el mar prácticamente la situación no cambia. Según datos del Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo el índice de incidencia en la pesca era en el año 2006 de 6.593,1 y cinco años más tarde había disminuido sólo hasta 6.532,4, algo que no ocurre en sectores como la construcción, la industria o los servicios.

Conscientes de la situación, el Centro Nacional de Medios de Protección del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, desarrolla una línea de actuación denominada “Seguridad y



Participantes de la mesa redonda sobre riesgos laborales en la pesca, organizado por el CNMP en Sevilla

Condiciones de Trabajo en Buques de Pesca” en virtud de la cual realiza estudios de investigación, asesoramiento técnico, formación, divulgación y promoción en materia de prevención de riesgos laborales para la pesca marina y la acuicultura.

Bajo estas circunstancias, el pasado 14 de mayo celebró una jornada para debatir la “Integración de la Prevención de Riesgos Laborales en la Pesca. Oportunidades de mejora”, en la que participaron especialistas en la materia. El propósito de esta mesa redonda, asegura Francisco Moreno Reyes, técnico en Prevención de Riesgos Laborales del CNMP y participante en la misma, es que fuera “un punto de encuentro y debate entre los diferentes agentes involucrados en actividades preventivas a bordo de los buques de pesca (armadores, trabajadores, Administraciones, sindicatos, técnicos de prevención, médicos de Sanidad Marítima e inspectores de trabajo) y una oportunidad única para dar a co-

## ***La FAO estima que cada año mueren en el mundo 24000 trabajadores durante el ejercicio de su actividad***

---

nocer los trabajos que, en materia de PRL para la pesca y la acuicultura, desarrollan las Administraciones públicas en aras de la mejora continua de la seguridad y los trabajadores del mar”.

Pese al interés creciente que este tipo de jornadas suscitan año tras año “en esta ocasión ha aumentado la participación un 30% respecto al año 2012”, dicen desde el CNMP, lo cierto es que aún se nota cierta desidia en el sector. De hecho, la mayoría de los asistentes se relacionaban de cerca con la Administración, central y autonómica, echándose de menos una participación más numerosa del sector que, en definitiva, es el que se enfrenta a los riesgos en su día a día.

De acuerdo con informes de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), del Ministerio de Fomento, aproximadamente la mitad de los accidentes mortales en la pesca se producen como consecuencia de la caída del trabajador al mar, actuando como desencadenante del suceso el hundimiento, vuelco o la escora del buque. Por tanto, es muy importante que, con objeto de minimizar el impacto de dichos sucesos, los marinos de pesca tomen verdadera conciencia sobre las medidas de protección que deben adoptar y los equipos de protección individual que deben usar. El adiestramiento periódico para aprender a reaccionar en situaciones de emergencia juega, en este sentido, un papel fundamental que puede llegar a salvar la vida de los trabajadores cuando ocurre un siniestro o fatalidad.

### **NORMATIVA**

El marco regulatorio sobre la gestión de las emergencias a bordo de los buques de pesca está claramente definido en la legislación. Sin embargo, “las investigaciones de los accidentes revelan que el cumplimiento de dichos preceptos es casi nulo”, asegura Francisco Moreno Reyes.

Así, el Real Decreto 1216/1997, de 18 de julio, establece que los barcos con más de 15 metros de eslora deben disponer de medios de salvamento y supervivencia adecuados, en buen estado y listos para su uso inmediato. Los trabajadores deben controlarlos antes de dejar el puerto y durante la navegación. Además, deberán estar debidamente adiestrados e instruidos en previsión de cualquier emergencia. Si la eslora es superior a 45 metros o si la tripulación tiene cinco o más trabajadores, deberá existir un cuadro orgánico con las instrucciones precisas que cada trabajador deberá seguir en caso de emergencia.



## ***La ley contempla la realización de simulacros. Sin embargo, éstos no se realizan adecuadamente***

---

Por otra parte, el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, establece que el patrón del buque deberá asegurarse de que la tripulación está convenientemente entrenada en el uso de los dispositivos de salvamento y que saben dónde están situados. Además, los trabajadores del mar deberán realizar al mes un ejercicio de abandono de buques y de contraincendios, asegurándose que el alcance de los mismos es el adecuado y que la tripulación está familiarizada con los dispositivos y sistemas de salvamento del buque.

Igualmente, el Real Decreto 1032/99, de 18 de junio, dice que en los buques de eslora inferior a 45 metros, la Administración podrá modificar la obligación de los simulacros mensuales, a condición de que, como mínimo, se realicen cada tres meses.

Pese a las normas, las inspecciones demuestran que muchos de los ejercicios exigidos por la legislación, no se cumplen o se realizan de manera incorrecta; de ahí, la gran cantidad de fallos detectados.

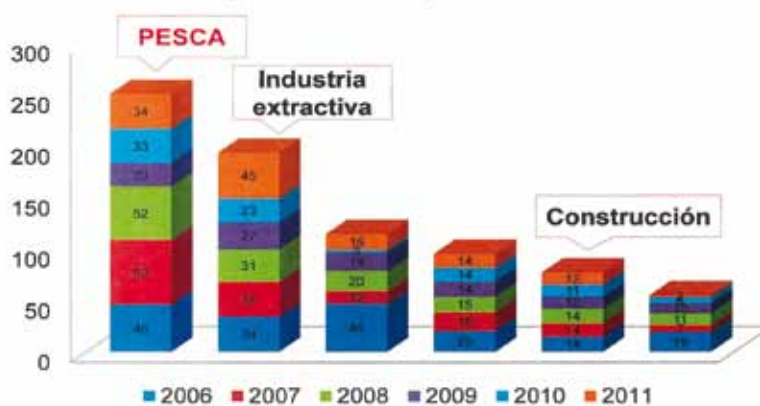
Varios de los ponentes mostraron a los participantes en la jornada sevillana, vídeos e imágenes reales de pescadores que no sabían cómo ponerse un chaleco salvavidas; de objetos mal colocados en la cubierta; de aseos utilizados como almacén o de vías de agua cerradas. José Antonio Rodríguez, del ISSGA gallego, afirmó que “a lo mejor ha llegado el momento de llevar a cabo acciones punitivas”. Según Rodríguez, “aún muchos piensan que la prevención de riesgos es un alto coste para las empresas”

### “AMARRA TU VIDA”

El jefe del Área de Acción Social Marítima del ISM, Santos Orizaola, se dirigió a los participantes de esta jornada con un análisis de las campañas de seguridad en la mar (SEGUMAR) que llevan a cabo conjuntamente los Ministerios de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; Fomento y Empleo y Seguridad Social, en virtud del acuerdo del Consejo de Ministros alcanzado el 29 de abril de 2005. Gracias a este convenio interministerial entre los años 2007 a 2012 los accidentes laborales en el mar se han reducido más del 50%.

El Instituto Social de la Marina participa en este acuerdo interdepartamental dentro del grupo de trabajo “Campañas y Prevención”. Entre las acciones divulgativas y de concienciación llevadas a cabo por el ISM destaca la campaña “Amarra tu vida”, que distribuyó carteles y dípticos en las localidades costeras. Se celebraron numerosos encuentros con el sector mientras que tres autocares recorrieron durante seis meses el litoral

Accidentes mortales por cien mil trabajadores



Fuente: Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo (OECT)

explicando la importancia de la prevención de riesgos laborales en el mar. A ellas asistieron casi 7.000 personas.

A pesar de ello, se oyeron quejas de que el sector aún no toma conciencia de la importancia de la PRL. Iñaki Zubia, de OSALAN, dijo que “la innovación tecnológica ha permitido disminuir en Euskadi el 100% de los riesgos. El 71% de los considerados graves disminuyeron en su magnitud a moderados o leves y el 29% pasan de moderados a leves”. El Centro Tecnológico AZTI colabora con el Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales en el desarrollo de herramientas que han sido muy bien acogidas por la flota pesquera vasca.

### CONVENIO 188 DE LA OIT

El director de la oficina de la OIT en España, Joaquín Nieto, explicó que la pesca es un sector muy importante para la Organización Mundial del Trabajo no sólo por los 30-40 millones de trabajadores directos que emplea sino también por los casi 150 millones de empleos indirectos que genera la actividad. Pero además importa por “las especiales condiciones de trabajo que genera el mar”, dijo. Esta es la razón por la que en el año 2007, el Consejo de la OIT dio el visto bueno al Convenio 188 que establece condiciones de trabajo decentes para los pescadores.

A lo largo del mes de mayo se han celebrado en Ginebra reuniones para que el Foro de Diálogo mundial promueva el Acuerdo. Para que entre en vigor deberán ratificarlo 10 Estados miembros, 8 de los cuales tienen que ser países ribereños “Hasta ahora sólo lo han hecho Bosnia-Herzegovina y Argentina. Parece contar con el apoyo de varios países del Pacífico y se espera que España lo ratifique”, señaló el director de la OIT en nuestro país. La entrada en vigor del Convenio, dijo Nieto, puede ser “el comienzo para dar un nuevo impulso al sector”. ■

Ana Díaz

**Pese a que el sector aporta conocimientos a los técnicos, es necesario que tome conciencia de la importancia de la prevención y del uso de equipos de protección**

# SECTOR pesquero y colaboración INSTITUCIONAL

**T**radicionalmente, OSALAN ha dedicado parte de sus recursos humanos y materiales a labores de prevención de riesgos laborales en el sector primario. Concretamente, en el sector de la pesca y actividades afines.

En la actualidad, OSALAN promociona la seguridad y salud laboral en el sector mediante dos actuaciones diferentes y complementarias. Por un lado, la institución lidera, junto a las Direcciones de Pesca y de Puertos del Gobierno Vasco, un Plan Estratégico Sectorial dirigido a la Prevención de Riesgos Laborales denominado "Itsaspreben".

Por otra parte, dentro de las acciones correspondientes a los planes de gestión de OSALAN de los últimos años, se han incluido acciones específicas dirigidas al sector. Cabe destacar la participación conjunta con los Institutos de Seguridad y Salud Laboral de las Comunidades Autónomas de Cantabria, el Principado de Asturias y Galicia, en un grupo de trabajo para la elaboración de una guía sobre vigilancia de la salud para el sector pesquero. De esta guía ya se han publicado sus dos primeras entregas y en la actualidad se está elaborando la tercera y última parte.

El plan de gestión de OSALAN contempla igualmente las visitas a barcos pesqueros de bajura para comprobar las condiciones de trabajo que presentan, analizar la forma en que se realiza la vigilancia de la salud de los trabajadores, conocer cómo se acomete la gestión de la prevención en el sector y recomendar acciones de mejora a las empresas.

Respecto al Plan Estratégico Sectorial "Itsaspreben" cabe señalar que se encuentra en su fase final de desarrollo. Los trabajos planificados se han ido ejecutando en los plazos previstos y actualmente se trata de dar visibilidad a los resultados, transfiriendo el material preventivo concebido. Hay que señalar la importancia que en el desarrollo y buen fin de este Plan, ha tenido, además del



El autor del artículo, a la derecha, intervino en las jornadas de CNMP de Sevilla

propio Gobierno Vasco y sus departamentos implicados, el Centro Tecnológico AZTI-TECNALIA.

Entre el material generado, que ya está disponible en la página web ([www.itsaspreben.com](http://www.itsaspreben.com)), se encuentra la Guía para la Adquisición y Utilización de EPI's, las Guías de Maniobras de Pesca y Trabajo Seguro en las modalidades de cerco, cebo vivo, cacea, línea vertical, arrastre simple, arrastre a la pareja y la próxima publicación de otras Guías, así como las ya mencionadas relativas a la vigilancia de la salud en el sector.

Hay que destacar que estos trabajos no hubieran sido posibles sin la importante colaboración recibida por el propio sector pesquero, a través de las cofradías de pescadores, asociaciones de armadores, capitanes, patrones y, en general, de todos los arrantzales, hombres y mujeres que hacen posible esta actividad en el País Vasco. ■

**Iñaki Zubia**  
Técnico de Prevención de Riesgos  
Laborales OSALAN

# PLAN VIXIA, la prevención en la PESCA gallega

Fue una decisión meditada, y entiendo que acertada, por parte de la Administración gallega, la de dedicarse intensamente a la prevención de riesgos laborales en la pesca y poner en práctica desde el año 2000, el primer “Plan de Prevención de Riesgos Laborales en la Pesca”.

Tras doce años de intenso trabajo, la realidad nos muestra un panorama que poco se parece a lo que había. Ello se debe al esfuerzo de pescadores, cofradías, asociaciones de armadores, organizaciones sindicales, técnicos de prevención y la propia Administración, que fueron capaces de entender que el sector no podía quedarse al margen de los avances en esta materia.

El Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA) se preocupó de iniciar esta labor desde la base, formando a técnicos de prevención especialistas en la pesca y abriendo canales de comunicación con el sector que, a la postre, han permitido establecer una estructura estable e incidir en la mejora de la seguridad y la salud de los pescadores.

En el año 2005 se reformulan los planes de trabajo con la denominación del PLAN VIXIA al amparo del cual se desarrollan en la actualidad todas las actividades preventivas. El Plan tiene unos objetivos y unas líneas de actuación orientadas a ayudar al sector a cumplir la Ley de Prevención de Riesgos Laborales 31/95, a mejorar

los equipos de trabajo, a crear una conciencia preventiva y, por supuesto, a que la Administración conozca mejor a los pescadores.

Inicialmente hubo que vencer muchas reticencias en un sector que sólo veía riesgos derivados de la meteorología o la navegación y estimaba que dotarse de un plan de prevención de riesgos laborales no era sino un “gasto más” que venía a sumarse a la gran cantidad de Administraciones que les demandaban actuaciones.

Por otra parte, los técnicos nos enfrentamos a situaciones paradójicas como que la pesca no figure en el Anexo I del R.D. 39/97 (actividades peligrosas) excepto las actividades de buceo, que los trabajadores autónomos no tengan obligaciones específicas en PRL (a excepción de las derivadas del R.D. 171/2004 de coordinación de actividades), o que el R.D. 1216/97 sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud a bordo de los buques de pesca, no se aplique a las embarcaciones menores de 15 metros de eslora, con lo que la mayoría de la embarcaciones de nuestra comunidad (el 87%) quedan exentas de cumplir con esta importante normativa.

Después de haber realizado más de 2.000 visitas a buques de pesca de todas las esloras y en todos los puertos y tras innumerables actividades formativas que han permitido a nuestros técnicos adquirir conocimientos de mano de los pescadores, podemos decir no sólo que Galicia tiene gran experiencia en la materia sino que nuestros buques mejoraron y que las recomendaciones técnicas del ISSGA son atendidas y entendidas.

## SERVICIOS MANCOMUNADOS

Hito destacado fue la creación de los Servicios de Prevención Mancomunados, el de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo (ARVI-COAPRE), que da servicio a los buques de este importante conglomerado de Asociaciones de Buques de Cerco, Altura y Gran Altura, y el SPM-Mar Seguro de Galicia, órgano técnico de la Federación Galega de Confrarías de Pescadores, que atiende la importante flota de bajura y artes menores de la Comunidad.

Más complicada se presenta la tarea de gestionar la prevención de riesgos laborales en los buques. Esto sólo se conseguirá teniendo en cuenta los siguientes elementos:



J. A. Rodríguez, autor del artículo, durante una conferencia

- 1º. Compromiso real del Armador, asumiendo y decidiendo cómo, quién y con qué secuencia se van a llevar a cabo las indicaciones de la evaluación de riesgos y la planificación preventiva ya que no quien gasta más, gestiona mejor la prevención
- 2º. Corresponsabilidad preventiva descendente en toda la cadena de mando y producción (patrón, motorista, contra maestre, marinero)
- 3º. Consulta y participación activa de los tripulantes. Cada uno sabe perfectamente los procedimientos y riesgos de su puesto de trabajo, aportando su experiencia al grupo.
- 4º. Integración de la prevención en la producción. Esto es: pescar más no debe de ser incompatible con pescar más seguro.
- 5º. Favorecer la confianza preventiva entre los tripulantes, de manera que puedan expresar libremente sugerencias, confiando en que éstas serán atendidas.
- 6º. Intentar eliminar del acervo cultural marinero las creencias fatalistas de que “el mar es malo” o que “los marineros desafían el peligro” y tratar de inculcar una cultura preventiva recordando que la pesca no necesita “lobos de mar” sino trabajadores prudentes e informados sobre cómo realizar bien el trabajo minimizando el riesgo.

El Instituto Galego de Seguridade e Saúde Laboral (ISSGA) realiza multitud de eventos, estudios y publicaciones para ayudar al sector a alcanzar niveles preventivos elevados. Proyectos como el Programa ABOIA, para dotar de chalecos salvavidas autoinflables a los pescadores; el proxecto SAÚDE, de diseño de un EPI (traje) estanco y ligero para faenas de marisqueo; la realización de audiovisuales sobre prevención de riesgos laborales en la Acuicultura en Batea o Recursos Específicos en Buceo; la publicación de Guías Técnicas de PRL en Pesca de Bajura, Manuales de Buenas Prácticas en Marisqueo a Pié e incluso de un Estudio Epidemiológico sobre las Mariscadoras.

Hay que destacar el aporte técnico del ISSGA en el programa SEGUMAR, acompañando a técnicos de los Ministerios de Fomento y de Empleo y Seguridad Social.

El último trabajo del ISSGA para la pesca, son las “Follas LEMBRA” (Recuerda) en las que, de manera simple, con poco texto y muchas fotos, se refieren situaciones de riesgo en la pesca de bajura, desde el embarque al salir a navegar hasta llegar a puerto. Estos documentos se explicarán y entregarán en las Cofradías lo que propor-

cionará un nuevo intercambio de experiencias con los pescadores.

## **GUÍA DE VIGILANCIA DE LA SALUD**

Mención especial merece la “Guía para la Vigilancia de la Salud en la Pesca”, trabajo realizado en colaboración con los Institutos de Seguridad y Salud Laboral del Norte de España (Euskadi, Cantabria, Asturias, Galicia) de la que ya se realizaron y publicaron una primera y segunda parte y actualmente se está elaborando la tercera y definitiva.

Se trata de estudiar todas las fases, tareas y sub tareas del trabajo que realizan los distintos tripulantes y en todas las artes de pesca, de manera que se enlacen con un Código de Formas de Producción de Accidentes y se asignen, a cada una de ellas, los peligros habituales de Seguridad, Higiene, Ergonomía y Psicología del Trabajo. De esta manera, los especialistas en Medicina del Trabajo dispondrán de una fotografía nítida de todos los riesgos, permitiéndoles aplicar los protocolos médicos necesarios y realizar una Vigilancia de la Salud específica para cada circunstancia.

En la primera parte de la Guía se abordaron las siguientes artes de bajura: Cerco, Cacea, Cebo Vivo, Línea Vertical, Palangre, Nasas, Enmalle, Marisqueo a Flote Manual, Marisqueo a Flote Artes Remolcadas y Acuicultura en Batea.

La segunda parte contenía riesgos en trabajos no embarcados como el marisqueo a Pié, Recursos Específicos a Pié (Navaja, Longueiron, Erizo y Algas), Recursos Específicos Buceo (Navaja, Oreja de Mar, Erizo, Algas y Poliquetos), Recursos Específicos Percebe, Armado de Redes de Bajura, Armado de Redes de Altura, Armado de otras Artes (Nasa, Palangre), Manipulación y transporte de pequeños peces, Manipulación y transporte de grandes peces.

En la tercera fase de la Guía, que se está elaborando actualmente, se abarcarán las artes de Palangre de Superficie (Long Line), Palangre de Fondo (Pincho), Cerco de Altura (Atuneros) y Arrastre (Ramplero, Pareja, Clásico y Tangonero). ■

**José Antonio Rodríguez Arribe**  
**Xefe do Centro ISSGA Pontevedra**

***La pesca no necesita “lobos de mar” sino trabajadores prudentes e informados que realicen bien el trabajo minimizando los riesgos***

Todos estos documentos pueden descargarse de la página web del ISSGA [www.issga.es](http://www.issga.es).

La “Guía de la Vigilancia de la Salud en la Pesca “ también está disponible en las páginas web de los Institutos de Seguridad y Salud Laboral del Norte de España

# PREVENCIÓN y responsabilidad EMPRESARIAL

La **metodología** para la realización de estudios de prevención en la pesca debe basarse en la “**inserción preventiva**”, como forma de integración de la prevención en el conjunto de las actividades de la empresa; lo que implica que ésta debe proyectarse en los procesos técnicos, en la organización del trabajo y en las condiciones en que se preste. La “inserción preventiva” permite diagnosticar el grado de cumplimiento y eficacia de las medidas preventivas del Plan de Prevención de Riesgos Laborales, en términos de temporalidad, empleando para ello, un **itinerario de hábitos preventivos**.

Para la realización de los estudios técnicos, centrados en el “**análisis de las diferentes artes en materia preventiva**”, han de seguirse las siguientes pautas y actuaciones:

- 1º. Se selecciona **una muestra** de barcos de pesca destinados al arte de pesca. Para ello, debe contarse con el asesoramiento de las cofradías y las OPPs.
- 2º. **Inspecciones a los buques de pesca de la muestra seleccionada**, con el fin de recabar la información necesaria para la elaboración del estudio. En estas inspecciones controlarán, en el propio barco, la realización de determinadas tareas, observando los equipos de trabajo y herramientas necesarias para el desarrollo de las mismas. Durante las inspecciones a los buques, se aprovechó para mantener entrevistas con patrones, marineros, personal de máquinas, etc.
- 3º. **Recopilación de documentación**. A través de las entidades ejecutantes del estudio se ha recabado documentación en materia de prevención de riesgos laborales, relacionada con el presente estudio, entre la que se encuentra:
  - Evaluaciones de Riesgos de Palangres de Superficies.
  - Manuales y guías prácticas de buques de pesca.

- Fichas de seguridad de trabajo a bordo.
- Fichas de seguridad de productos químicos utilizados.
- Procedimientos de trabajo

## IDENTIFICACIÓN DE PROCESOS Y TAREAS

Tras observar los trabajos y **tareas** que se realizan en los buques se identifican y desglosan las tareas por **proceso**. Las tareas identificadas son las realizadas por todo el personal de a bordo.

El objetivo es **analizar** desde el punto de vista preventivo, todas las **tareas realizadas en un buque** identificando las **situaciones de riesgo** y proponiendo una serie de **medidas preventivas**. Para ello, se **identifican los procedimientos y tareas que forman un proceso**:

**Proceso:** Conjunto de actividades laborales relacionadas entre sí, que se denominarán, procedimientos, las cuales, ejecutadas de forma consecutiva, conforman el proceso.

**Procedimiento:** Conjunto de acciones o labores concretas; es decir, las tareas que se realizan en un buque de pesca.

**Tarea:** Acción laboral concreta a desarrollar en un tiempo limitado por los trabajadores y que está asociada a un procedimiento.





Es decir, partiendo de un **proceso**, identificaremos los distintos **procedimientos** que lo conforman, y de cada procedimiento, identificaremos las distintas **tareas** que integran ese procedimiento.

## **PROCESOS DE BUQUES**

Los distintos procesos existentes en la pesca de palangre de superficie de Altura y Gran Altura son los siguientes:

Pertrecho, Navegación a caladero, Captura, Procesado, Estiba, Navegación a puerto, Descarga.

Fruto del estudio anterior, se procede a **analizar los riesgos laborales, tanto del propio buque**, entendido como centro de trabajo, como de las tareas que se desarrollan en las fases de la actividad laboral, estableciendo sus correspondientes medidas preventivas o correctoras al objeto de eliminar o reducir el impacto de los riesgos frente a los tripulantes, fomentando así el desarrollo del trabajo mediante **prácticas seguras y saludables**.

Los **riesgos identificados y medidas preventivas** estipulados al Buque como centro de trabajo, son igualmente de aplicación para todos los procesos posteriores descritos. A continuación, se presentan, a modo de tabla, las consideraciones generales, en cuanto a riesgos identificados y medidas preventivas correspondientes al Buque, como centro de trabajo, que son de aplicación para todos los procesos posteriores descritos.

Posteriormente, se presentan los riesgos identificados y medidas preventivas para cada proceso y tareas correspondientes a cada uno de ellos.

Con todo, hay que elaborar planes de **Formación** e implantar en el sector **programas formativos**. Esto es, una formación dirigida a patronos y a la tripulación, que contribuirá a que disminuya la siniestralidad en el sector.

Desde hoy y, de cara al futuro, debemos trabajar no sólo en las medidas comentadas sino también en impulsar el diálogo social, reestructurar las acciones formativas e inspecciones reglamentarias a los tiempos de parada de los pesqueros. Proponer, como acciones preventivas asociadas a las tareas que realizan los pescadores, otras recomendaciones para que el sector pueda seguir avanzando en la mejora de las condiciones de trabajo y en la disminución de la siniestralidad. Entre estas recomendaciones encontramos las siguientes:

- 1º. Disponer de un **“plan de formación”** adecuado para el tipo de arte, en el que los trabajadores tengan los conocimientos adecuados para desarrollar las tareas que se les van a encomendar.
- 2º. Establecer una **comunicación** entre las distintas embarcaciones, llevando a cabo un intercambio de ideas y opiniones para que todos estén informados de los avances y medidas incorporadas a la Seguridad y Salud Laboral en los buques.
- 3º. Un gran número de trabajadores del sector proceden de otros países comunitarios o de terceros países. Es fundamental avanzar en el **uso de dos lenguas** para facilitar la comunicación y comprensión de las instrucciones y órdenes. Así se evitarían accidentes derivados de la incompreensión lingüística.
- 4º. **Ampliar** de 40 a 100, el número de inspecciones que lleva a cabo el grupo de trabajo interdepartamental configurado por los Ministerios con competencias en la actividad pesquera. Ampliar el grupo a los agentes sociales y a las organizaciones que tengan intereses en el sector en la fase de estudios, análisis y conclusiones que erradiquen la siniestralidad. ■

**Juan M Trujillo**  
Responsable de Pesca del sector del  
Mar de la Federación de Servicios a la  
Ciudadanía de CCOO



# SALUD y condiciones LABORALES

Desde la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar (TCM-UGT) vemos con preocupación, que uno de los principales problemas en Salud Laboral, es la insuficiente información acerca del impacto de las condiciones de trabajo en la generación de daños en la salud de los trabajadores, lo que limita un conocimiento real de las situaciones que se están generando, colectivos a los que afecta, enfermedades con mayor incidencia o prevalencia, agentes causantes, etc. Esta situación conduce a un inadecuado conocimiento para el diseño de estrategias, elaboración de planes y programas en materia de seguridad y salud laboral que permitan una adecuada toma de decisiones, dotación de recursos y la adopción de medidas preventivas concretas destinadas a los trabajadores y a la mejora, en suma, de las condiciones de trabajo y de su estado de salud.

Los trabajadores del sector de la pesca se encuentran en una situación de vulnerabilidad respecto a otros grupos de trabajadores.

A pesar de que las condiciones han mejorado, ningún medio ha sido tan hostil a lo largo de la historia como éste. Aún hoy, la vida del hombre en el mar es dura, difícil y arriesgada.

La dureza y las condiciones en las que los trabajadores del mar desempeñan su trabajo, el aislamiento, las condiciones adversas del medio marino, la ausencia de instalaciones, la falta de medidas de prevención, son algunas causas características generadoras de elevadas tasas de siniestralidad y mortalidad en este sector.

A parte de los riesgos derivados de las tareas que realizan, existen riesgos inherentes al buque y al tipo de trabajo que se desarrolla, como las largas jornadas de trabajo, los cortos períodos de descanso, la climatología o el sistema retributivo "a la parte", dependiendo de la captura.

Por todo esto, el sector de la pesca, después de la construcción, es uno de los de mayor siniestralidad, destacando el elevado índice de accidentes mortales y todo pese a que el sistema de registro es incapaz de recoger todos los accidentes y las enfermedades profesionales, ya que la mayoría se declaran como contingencias no laborales.

Además, de manera poco comprensible, según la normativa de prevención de riesgos labo-

rales, la pesca no es considerada como actividad peligrosa, puesto que no se incluye en el listado de actividades que merecen esta consideración (Anexo I RD 39/97), por lo que no se tiene en cuenta a la hora de tomar todas las medidas que la ley indica en tal caso.

Las causas para que se produzcan los accidentes son muy variadas, pero existen dos factores determinantes: Su centro de trabajo es una embarcación; es decir, una plataforma móvil, sometida al oleaje, corrientes y otros fenómenos propios del medio acuático en el que se encuentra y se trabaja al aire libre, sometido a inclemencias meteorológicas.

Pero si hay un colectivo que sufre en mayor medida estas duras condiciones laborales es el dedicado a la pesca de bajura, que incluye la pesca extractiva, el marisqueo y las actividades auxiliares de acuicultura.

Este tipo de pesca tiene unos riesgos inherentes específicos, ya que en la mayoría de los casos se trabaja en embarcaciones pequeñas y muy antiguas, normalmente con un sólo tripulante, lo que agrava el riesgo de accidente por falta de auxilio.

Además, la media de edad de este sector es alta y su formación baja, ya que la única exigida es la formación básica de marinero. Su conocimiento, por lo tanto, de prevención de riesgos



laborales es escaso. Desconocen los riesgos específicos que su actividad conlleva y las medidas preventivas a adoptar.

Más evidente es, si cabe, que se trata de una actividad peligrosa cuando hablamos del marisqueo, colectivo muy feminizado, en más de un 80% realizado por mujeres y con un promedio de edad por encima de los 40 años.

Entre las mariscadoras a pie, los daños profesionales más comunes son los denominados trastornos músculo-esqueléticos (TME), originados como consecuencia de la carga física asociada al trabajo, que está relacionada con las demandas físicas derivadas de la adopción de posturas forzadas, mantenidas o fatigosas (de la espalda, brazos, codos, manos y, en menor medida, de las extremidades inferiores), y de la realización de movimientos repetitivos. Otros riesgos laborales son los derivados de condiciones laborales adversas: la humedad, la exposición solar o las temperaturas extremas.

La mayor parte de los TME de origen laboral se van presentando con el tiempo y son provocados por las condiciones en las que se realiza el trabajo. También, pueden ser el resultado de accidentes, caídas, esguinces. Muchas de estas patologías pueden prevenirse o reducirse, en buena medida, con unas adecuadas prácticas de trabajo.

En el caso del sector de pesca, y concretamente en el sector de marisqueo a pie, se une además la ausencia de vigilancia y control de la salud en relación a los riesgos laborales, al ser un colectivo de trabajadores autónomos con afiliación al Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social (R.E.M.).

Las estadísticas de enfermedades profesionales no reflejan, los datos reales de los daños derivados de las condiciones en las que se desarrolla el trabajo y, en suma, restringe el conocimiento real de las patologías o accidentes que pueden tener el origen en el trabajo, con lo que esto lleva asociado para el trabajador.

TCM-UGT pide reiteradamente el reconocimiento de sus enfermedades profesionales, tanto a efectos de un reconocimiento individual a las trabajadoras y prestaciones como a su reflejo en las estadísticas.

No deben olvidarse las repercusiones que la dureza del trabajo puede generar sobre el aparato locomotor, las cuales se manifestarán tiempo después de dejar la profesión, con pérdida de movilidad y agravamiento del deterioro físico.

Aunque estas patologías están recogidas en el grupo 2 relativo a las enfermedades causadas

por agentes físicos del grupo 2D, 2F y 2G del RD 1.299/2006, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social, único para todas las actividades y regímenes de la Seguridad Social, no se ven reflejadas en las estadísticas porque se tratan como enfermedades comunes, sin vinculación con el trabajo.

Desde TCM-UGT promovemos la salud en los colectivos más vulnerables, como el ya indicado, y además también en los trabajadores que realizan la inmersión en apnea y los buceadores relacionados con la pesca extractiva, el marisqueo y la acuicultura.

Además de profundizar en el conocimiento en materia preventiva de todos los agentes implicados en el sector para el reconocimiento de las enfermedades profesionales, desarrollamos estudios que ayuden a aplicar de manera más eficaz la normativa.

TCM-UGT, también desarrolla una labor de concienciación medioambiental, preocupado por la sostenibilidad de un sector tan importante y arraigado en nuestro país como es el sector pesquero, impulsando unas políticas de actuación que reduzcan la emisión de gases de efecto invernadero, la contaminación atmosférica, a escala local, y los efectos del consumo sobre estos recursos naturales.

Para ello impulsamos:

- La creación de una normativa específica de Prevención de Riesgos Laborales en buques de pesca menores y artesanales.

- Actuaciones para frenar la sobrepesca, mediante el establecimiento de normativas internacionales que reduzcan y controlen a las grandes flotas pesqueras industriales, estableciendo períodos de paradas biológicas que faciliten la recuperación de las poblaciones.

- Potenciación de una actividad pesquera y una acuicultura sostenibles, mejorando la gestión de las instalaciones donde se producen.

- Ampliación del número de estudios científicos que controlen las reservas marinas mundiales y alerten de sus posibles peligros y amenazas, así como el desarrollo de una red de parques marinos para salvar los océanos de la extinción de los peces y de la creciente contaminación. ■

**Miguel Prim**  
**Responsable de la Secretaría de Salud**  
**Laboral y Medio Ambiente de la Federación**  
**Estatad de Transportes, Comunicaciones y**  
**Mar de UGT**



A lo largo del año se realizarán 225 inspecciones

# Comienza la campaña **SEGUMAR** 2013

*El 1 de abril dio comienzo la campaña de inspección a buques pesqueros (SEGUMAR 2013) que llevan a cabo conjuntamente los Ministerios de Empleo y Seguridad Social, Fomento y Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Este año se inspeccionarán un total de 225 barcos con más de 8 metros de eslora en mar, puerto y bocana. Andalucía, Galicia, Cataluña y la Comunidad Valenciana son las regiones donde se realizarán el mayor número de controles. Guipúzcoa y Huelva han sido las provincias donde se ha iniciado la campaña.*

**E**l Consejo de Ministros del 29 de abril de 2005 suscribió un Acuerdo por el que establecía la necesidad de que los, por entonces, Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales; Fomento y Agricultura, Pesca y Alimentación desarrollaran actuaciones conjuntas para mejorar la seguridad de los buques pesqueros.

En los siete años de vigencia del Acuerdo, se han llevado a cabo actuaciones divulgativas y de concienciación así como inspeccio-

**Guipúzcoa y Huelva han sido las provincias donde ha empezado la campaña de inspecciones**

nes que han tenido resultados muy satisfactorios. Los controles los llevan a cabo equipos integrados por un inspector de Trabajo, un inspector de Buques y un médico de Sanidad Marítima, con el apoyo del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Se vigilan las condiciones de navegabilidad, salud, seguridad, vida y trabajo a bordo de embarcaciones pesqueras de más de ocho metros de eslora.

En el quinquenio comprendido entre los años 2007 a 2012 se realizaron un total de



1762 actuaciones inspectoras por parte de los tres Ministerios involucrados en el Acuerdo. “El resultado de estas actuaciones -afirma el jefe de Área de Acción Social Marítima del ISM, Santos Oraizola- ha sido muy positivo, ya que en el año 2007 se detectaron un 25,38% de deficiencias mientras que en el año 2012 se registraron un 11,98%, lo que supone una reducción del 51,94%”.

Las inspecciones se realizan en puerto, bocana y alta mar a barcos pesqueros, de más de ocho metros de eslora, dedicados a cualquier tipo de arte.

En la campaña del año pasado, las deficiencias detectadas por la Inspección de Trabajo se referían principalmente a la consulta y participación de trabajadores (25,34%) y a disposiciones mínimas de los lugares de trabajo (18,65%); las que determinaron los representantes del ISM afectaban en un 21,53% de los casos a las instalaciones sanitarias y en un 15,31% a condiciones higiénico-sanitarias generales. Finalmente, los inspectores de Buques de la Dirección General de la Marina Mercante detectaron irregularidades en aspectos que afectaban a la estabilidad de las embarcaciones (11,29%) y a los elementos de salvamento (8,25%).

Según Santos Oraizola, “con estas actuaciones se consigue que el sector pesquero adopte medidas de seguridad y salud laboral acorde con la legislación vigente”.

## MENOS ACTUACIONES

Cada año una comisión tripartita con representantes de los Ministerios involucrados en la materia decide el número de actuaciones que se van a llevar a cabo durante la campaña de inspecciones. El 19 de marzo se aprobó el objetivo para 2013 acordándose que, hasta finales de año, se llevarán a cabo un total de 225 inspecciones (69 menos que en 2012, aunque en la media de las que se han venido realizando en ejercicios anteriores). De ellas, 19 serán en puerto; 52 en bocana y 24 en alta mar.

Los directores provinciales del Instituto Social de la Marina, encargados de la coordinación de las actuaciones, convocaron durante el mes de abril a los responsables de los demás organismos implicados en la campaña para establecer el calendario de las actua-

## Los controles han disminuido las deficiencias e incumplimientos de las normas en materia de seguridad laboral

ciones, que se iniciaron en las provincias de Guipúzcoa y Huelva.

Debido al número de barcos registrados en su territorio, las regiones de Andalucía (70), Galicia (42), Cataluña y Comunidad Valenciana (32) son las que mayor número de inspecciones tendrán. Por el contrario, Asturias y Baleares (8), Cantabria (7) y Canarias (6), las que menos.

Si atendemos a las provincias, las que tendrán más controles en sus barcos pesqueros serán Cádiz (23), Tarragona (16) y Huelva y Castellón (14) mientras que Ceuta, Girona y Granada (6), Guipúzcoa (4) y Las Palmas y Tenerife (3), las que menos. ■

Ana Díaz

INSPECCIONES 2013 A BUQUES MAYORES DE 8 METROS DE ESLORA				
	MAR	PUERTO	BOCANA	TOTAL
<b>ANDALUCIA</b>	6	47	17	70
Almería	1	7	2	10
Cádiz	2	15	6	23
Granada	1	4	1	6
Huelva	1	9	4	14
Málaga	1	7	3	11
Ceuta	0	5	1	6
<b>BALEARES</b>	2	4	2	8
<b>CANARIAS</b>	0	4	2	6
Las Palmas	0	2	1	3
Tenerife	0	2	1	3
<b>CANTABRIA</b>	1	5	1	7
<b>CATALUÑA</b>	4	21	7	32
Barcelona	1	7	2	10
Girona	1	4	1	6
Tarragona	2	10	4	16
<b>GALICIA</b>	6	27	9	42
A Coruña	2	6	2	10
Lugo	1	5	2	8
Vigo	2	8	2	12
Vilagarcía	1	8	3	12
<b>MURCIA</b>	1	6	2	9
<b>EUSKADI</b>	0	8	3	11
Guipúzcoa	0	3	1	4
Vizcaya	0	5	2	7
<b>ASTURIAS</b>	1	5	2	8
<b>COMUNIDAD VALENCIANA</b>	3	22	7	32
Alicante	1	8	2	11
Castellón	1	9	4	14
Valencia	1	5	1	7
<b>TOTAL INSPECCIONES</b>	<b>24</b>	<b>149</b>	<b>52</b>	<b>225</b>

# APROMAR celebró en Madrid su ASAMBLEA general

**El pasado 7 de mayo, la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) celebró en Madrid su Asamblea General en la que participó la práctica totalidad del sector. Los asociados aprobaron la memoria de actividades del año pasado y sus cuentas anuales. Además, debatieron las actuaciones en curso de la organización, la preparación del Plan Estratégico de la Acuicultura, la Tasa de Puertos, la revisión de la Política Pesquera Común, la potenciación de la red de ADS y de la FEADSA, así como diversas acciones de comunicación. Lázaro Rosa recibió la Distinción de Honor de la Asociación.**

El secretario general de Pesca, Carlos Domínguez, se mostró convencido en la clausura de la Asamblea General de APROMAR de que, como reflejan las políticas e instrumentos comunitarios, “la acuicultura española y europea, se encuentran ante un futuro próximo esperanzador y jugarán un papel fundamental a medio y largo plazo”.

Domínguez aseguró que la actividad acuícola se ha convertido en un sector fundamental para el suministro de proteínas de pescado, debido a las dificultades de la pesca extractiva para cubrir la demanda mundial de este alimento.

“En el caso de España -dijo el secretario general de Pesca- existen las condiciones necesarias para que el sector pueda crecer de forma sostenible, equilibrando la balanza comercial de los productos pesqueros y generando empleo y desarrollo en zonas costeras y continentales; proporcionando productos saludables, bajo los más estrictos criterios sociales, sanitarios y ambientales”. Carlos Domínguez hizo referencia concreta a especies como el rodaballo, la corvina, la lubina y la dorada.

Según datos facilitados por APROMAR, la producción de peces marinos de acuicultura creció el año pasado un 3,3% sobre las cifras de 2011. El dato es positivo en cuanto supone un punto de inflexión al alza, tras dos años de caídas en las ventas. Aún así, está lejos del volumen de producción alcanzado en 2009, con más de 48.400 toneladas.

**Rodolfo Barrera Orozco, de la empresa Valenciana de Acuicultura, es el nuevo presidente de APROMAR**

El secretario general de Pesca explicó a los asistentes que la acuicultura va a quedar integrada en la reforma de la Política Pesquera Común y, vinculada a esta reforma, la Comisión Europea ha presentado las Directrices Estratégicas para el Desarrollo Sostenible de la Acuicultura de la UE, que recogen los aspectos que deben abordarse en los diferentes planes estratégicos nacionales, como la simplificación de los procedimientos administrativos o que se garantice el desarrollo y el crecimiento sostenibles de la acuicultura a través de la ordenación coordinada del espacio.

## NUEVA JUNTA DIRECTIVA

Durante la Asamblea General se produjo el relevo en la presidencia de APROMAR, que pasa a Rodolfo Barrera Orozco, de Valenciana de Acuicultura, hasta ahora vicepresidente de la Asociación. También se eligieron los nuevos cargos de la Junta Directiva: Carlos Llorens San José, de Predomar SL; Fernando Torrent y Tomás Hernández Vizcaino, del Grupo Culmarex; Juan Manuel Aguirre, de FARM; Antonio Concepción, de ASEMA y Fernando Otero, de AROGA.

Se aprobaron además las altas de las empresas Galician Marine Aquaculture, SL. (dedicada a la producción de oreja de mar); Algalimento, SL. (productor de microalgas); Inter Aqua Canarias, SL. (productora de dorada y lubina ecológicas) y de la recientemente constituida Federación de Acuicultores de la Región de Murcia (FARM)

En reconocimiento a su excepcional contribución al progreso de la acuicultura marina en nuestro país, Gustavo Larrazábal impuso el Distintivo de Honor de APROMAR a Lázaro Rosa Jordán, quien desde 1986 ha participado ininterrumpidamente en la Junta Directiva de la Asociación. ■



Autoridades y directivos de APROMAR juntos

Ana Díaz

TVE y la Voz de Galicia galardonados en la segunda edición del certamen periodístico

# La Fundación OESA entrega los premios ACUIPRESS 2013

***El pasado 7 de mayo se entregaron en Madrid los premios de la segunda edición del Certamen Nacional de Periodismo de Divulgación en Acuicultura, que concede anualmente la Fundación OESA. Resultaron premiados el programa de TVE “Cocina con Sergio” y la periodista Esperanza Abuín, de La Voz de Galicia. El secretario general de Pesca, Carlos Domínguez, la Conselleira do Medio Rural e do Mar de la Xunta de Galicia, Rosa Quintana, y representantes del sector acuícola español estuvieron presentes en el acto***



Acto de entrega de los premios

Una de las funciones que realiza la Fundación OESA es la de divulgar la acuicultura en la sociedad. En este sentido, una de las tareas que realiza es la de apoyar a los medios de comunicación que contribuyen a difundir la actividad investigadora y productiva del sector en nuestro país. Así, ha organizado en varias ocasiones jornadas y visitas a instalaciones para la prensa. Además, anualmente convoca el Certamen Nacional de Divulgación en Acuicultura que este año ha celebrado su segunda edición.

Al certamen se presentaron 37 candidaturas en tres categorías. Medios audiovisuales, prensa escrita y digital, y blogs, cada una de ellas dotada con un premio metálico de 1000 euros.

El primer premio, en la categoría de Medios Audiovisuales, correspondió al programa de TVE “Cocina con Sergio” que muestra, a través de un reportaje, la crianza de la trucha en la piscifactoría de Fuentidueña (Segovia) y su potencial gastronómico. Los miembros del jurado valoraron su contribución para mostrar la acuicultura en sus aspectos socioeconómicos, ambientales, nutricionales, la salud y la gastronomía desde un enfoque divulgativo y cercano al público general.

En esta misma categoría obtuvieron menciones especiales, sin dotación económica, el reportaje “Acuicultura” del programa Andalucía.es de Canal Sur TV y los trabajos “Acuicultura: Ollomol único no mundo” y “A granxa de orella do mar”, del programa Vivir o Mar, de la Televisión de Galicia.

En la categoría de prensa escrita y digital, resultó premiada la periodista de La Voz de Galicia, Esperanza Abuín, por el artículo “Papeleo falta de suelo dejan a Europa rezagada en acuicultura”. Se valoró el rigor, la claridad en la exposición, el buen ritmo de lectura, así como su estilo periodístico y vocación divulgativa.

La categoría blogs quedó desierta en esta edición porque los trabajos presentados no se ajustaban, a juicio del jurado, a los parámetros del concurso.

En el acto de entrega de los premios, el secretario general de Pesca y presidente de la Fundación OESA, Carlos Domínguez, destacó el reto del sector acuícola español y europeo de acercar la actividad a la sociedad y dar a conocer lo que es y representa la acuicultura. En esta línea, destacó el papel que “juegan y deben jugar los medios de comunicación a la hora de trasladar a la sociedad la realidad que atraviesa el sector en nuestro país”. ■

Ana Díaz

Aprobada con los votos del PP

# LAS COSTAS ya tienen nueva LEY

***Ya está en vigor la nueva Ley de Costas. Para algunos es más de lo mismo; otros piensan que la franja costera se verá sometida a una mayor presión especulativa debido al incremento de la permisividad legal; mientras que para algunos, los responsables de la misma, creen que se va a proteger la costa y a dar seguridad jurídica a los que tengan propiedades en ella, al tiempo que se podrá incrementar su desarrollo económico. Pronto se verán los resultados. Lo que sí está claro es que se ha aprobado en un tiempo récord y con el único apoyo del Partido Popular y la abstención de Convergència i Unió.***

Fue el pasado 19 de febrero cuando, con los votos a favor del PP, la abstención de CiU y el voto en contra del resto de los partidos, era aprobada la reforma de la Ley de Costas de 1988 en la Comisión de Medio Ambiente del Congreso (ver MAR, número 524, marzo de 2013). En diciembre había comenzado su andadura, con la defensa del proyecto de Ley por parte del ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Miguel Arias Cañete, y en cuya defensa se rechazaron las enmiendas a la totalidad del texto. El día 9 de mayo, tras pasar por el Senado, volvió al Congreso donde resultó finalmente aprobada con la introducción de algunas enmiendas del PP y con los mismos apoyos y rechazos. Una



Raúl Gutiérrez



tramitación rápida y durante la cual apenas variaron los argumentos de unos y otros. La nueva Ley, ya en vigor, pronto arrojará luz sobre las razones de cada cual, y ante la que los grupos ecologistas han presentado numerosas quejas, aduciendo que se “perderá la protección de la costa y gran parte de su carácter público”.

La flamante Ley de Costas -sobre la que pesa un posible recurso ante el Tribunal Constitucional, ya que estiman algunos partidos de la oposición (PSOE e Izquierda Plural) que invade competencias de las administraciones locales- “garantiza la protección ambiental y el desarrollo sostenible”, según el Gobierno. Eso no es óbice para que, en opinión del Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos, no se aproveche lo que ya está ahí, como las casas a pie de playa, negocios playeros, chiringuitos, industrias y hoteles: “el impacto que ya está hecho, aprovechémoslo”. En una línea similar se expresó el senador del PP Enrique López Veiga al afirmar que “estamos ciegos si no vemos que la costa es motor de inversión. Necesitamos la costa para generar empleo y riqueza”.



José Manuel Martín de la Sierra

***La Ley se aprobó con los votos del PP y la abstención de CiU en un tiempo récord: desde febrero, en que recibió la aprobación en la Comisión de Medio Ambiente, hasta su aprobación definitiva en mayo, tras pasar por el Senado***

Con respecto a lo reseñado en el último artículo dedicado a esta Ley en MAR, en el número 524, cuando pasó el trámite del Congreso, poco que añadir. Insistir, eso sí, en que defensores y detractores siguen argumentando justamente lo contrario ante los mismos hechos. Así, por ejemplo, mientras desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se señala que el incremento de 30 a 75 años de la propiedad de las edificaciones situadas en el Dominio Público Marítimo Terrestre significa una mejora en la situación jurídica para sus antiguos propietarios; para los grupos ambientalistas, como Ecologistas en Acción, eso se traduce en que “se están privatizando las zonas más estratégicas para la socioeconomía de nuestro litoral”. Además, señala esta organización, se sacan del deslinde público urbanizaciones junto al mar, como la de Ampuria Brava, en Cataluña, al tiempo que se privatizan humedales costeros, salinas, esteros e instalaciones acuícolas. Para el Ministerio, lo que se hace es devolver la propiedad a aquellas salinas y establecimientos marinos que eran propiedad privada antes de la Ley de 1988, garantizando que en esos terrenos no se va a poder construir.

#### **EL ALGARROBICO COMO EJEMPLO**

Y para casos como el hotel Algarrobo (Carboneras, Almería), fuentes de Medio Ambiente siguen esgrimiendo que con la nueva Ley estos casos no pasarán, ya que se podrán impedir antes de que se inicie su construcción, puesto que el delegado del Gobierno



Raúl Gutiérrez

tendrá potestad para parar de forma cautelar cualquier obra. Se habla siempre de el Algarrobico pero hay otros casos que, además, van a esquivar la piqueta. Los casos más polémicos, como se denunció a través de algunos medios de comunicación, se centran en Canarias, dentro del espacio protegido de las dunas de Corralejo, un Parque Natural en Fuerteventura, en dominio público. Todo parece indicar que se tramitará su permanencia durante los próximos 75 años. También se hallan en dominio público otros hoteles, como en El Saler, en Valencia, o en Punta Umbría, en Huelva, que según algunos comentarios previsiblemente vean prorrogada su permanencia también.

Otra de las actuaciones que ha levantado más críticas es la de la exclusión del dominio público de la isla de Formentera, bajo la justificación de que “la isla tiene unas características geomorfológicas especiales, es un caso singular, y por ello recibe un tratamiento singular. Se modifica el deslinde, pero se garantiza el mantenimiento de la zona de servidumbre de protección, en la que se prohíben edificaciones residenciales”. Desde Medio Ambiente se afirma que el Dominio Público no se ha reducido con carácter general, sino que lo que se pretende “es evitar las ambigüedades y las aplicaciones heterogéneas, que se han producido en los deslindes”. Sin embargo, muchos de estos deslindes recurridos fueron ratificados por sentencias firmes del Tribunal Supremo. Además, para Ecologistas en Acción se podría producir un caos jurídico que despilfarraría los 180 millones de euros invertidos en deslindar la costa”.

### **CAMBIO CLIMÁTICO**

Aparte de la amnistía a las edificaciones ilegales en la costa, que se van a mantener “siempre que el mar no les alcance o exista un riesgo de que lo haga”, lo más criticado por los grupos ecologistas es el tratamiento que desde la nueva Ley se hace del cambio climático. Para WWF, se trata “de una forma frívola. Si lo tomaran en serio optarían por retranquear la línea de costa y no perpetuar las instalaciones”.

Greenpeace, por su parte, señala que “no se contempla que sean susceptibles de sufrir las consecuencias del cambio climático ni los diez núcleos amnistiados (los ecologistas

critican el que hasta el momento no se hayan dado los motivos para seleccionarlos), ni la isla de Formentera, ni las salinas o numerosos tramos de ría, que pierden su protección con la nueva Ley”. Las medidas se prevén para cuando surjan los problemas, “chocándose con el más elemental principio de precaución”. La Ley carece de memoria económica donde se analice el coste de lo que se propone (construcción de espigones o rellenos para combatir los efectos del cambio climático). Por cierto, que los puertos deportivos podrían acometer ampliaciones de su superficie justificando un nuevo espigón para controlar el cambio climático.

Para Medio Ambiente, la Ley incorpora regulaciones específicas “para afrontar con garantías los efectos del cambio climático en el litoral”. Según esta fuente, “se introduce un régimen específico en los tramos del litoral que se encuentren en riesgo grave de regre-



sión. La definición de esta situación se establecerá reglamentariamente y en atención a criterios científicos contrastados”.

Para Ecologistas en Acción, se está “legislado de espaldas al Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático”, al tiempo que destaca que en su paso por el Senado se bloquearon las comparecencias de representantes de la comunidad científica. Califican la Ley como de “acientífica”, perdiendo la costa gran parte de su carácter público. También afirman que la Ley supondrá una “amnistía” para todos aquellos que la burlaron al permitir que los núcleos de población o instalaciones independientes situadas en los cien metros de Servidumbre del Dominio Público Marítimo Terrestre, “claramente infractoras”, no tengan que estar más que a veinte metros. Desde Medio Ambiente se rechaza esta “amnistía” y señala que “en relación a las viviendas que por sentencia judicial firme deban ser derri-

***“Estamos ciegos si no vemos que la costa es motor de inversión. Necesitamos la costa para generar empleo y riqueza” (Enrique López Veiga, PP)***

---

badas, la Administración General del Estado cumplirá con su obligación”.

Desde el PSOE, coincidiendo en el transcurso de los debates en la Cámara Alta, con Entesa de Progrés de Cataluña, destacaba que la Ley “desprotege y privatiza el litoral español, que busca intereses particulares de los empresarios, que no ha contado con la participación y consulta de las organizaciones ambientalistas y supone una sentencia de muerte para determinados paisajes costeros, al tiempo que amnistía de forma general las construcciones ilegales”.

ICV denuncia que el proyecto “abandona el concepto global de protección del litoral y favorece la especulación y la privatización del dominio público hidráulico, primando los intereses económicos sobre los ambientales y sociales. Desde Esquerra Republicana de Cataluña, por su parte, destacan que “ampara la especulación urbanística” al tiempo que llamaba la atención sobre “los riesgos ambientales que suponen una sentencia de muerte para determinados ecosistemas”. Para el representante del PNV, el texto aprobado no va en la línea de lo que había defendido el PP antes de llegar al Gobierno, y ha advertido que la nueva Ley “va a tener muchos problemas y que se acabará dirimiendo en los tribunales”.

Por su parte, el representante del PP en el Senado, defendió la Ley y criticó la enmienda del PSOE que trataba de suprimir los poderes del delegado del Gobierno “para suspender acuerdos de las corporaciones locales y frenar situaciones como las de El Algarrobo”. Asimismo, el representante de los populares se opuso a la “valoración de desastre” presentada por la oposición y aseguró que no se pretenden aumentar los volúmenes en las construcciones, justificando el rechazo de algunas enmiendas de CiU en ese sentido. Desde Amaiur, su representante calificó como “imprudente” al Ejecutivo porque “el proyecto va en contra del principio de protección promulgado por la UE y deja estancada la defensa contra los efectos generados por el cambio climático”.

Como se señalaba al comienzo, la nueva Ley ha iniciado su andadura tras una tramitación más corta de lo previsto incluso por los propios promotores. Ahora será el momento de ver los resultados y de si las críticas y los temores están justificados. ■

**Raúl Gutiérrez**



Prospecciones petrolíferas en el mar

# SONDEOS con efectos SECUNDARIOS

***Nadie las quiere, pero ahí están. Las aguas costeras españolas padecerán en breve una actividad febril en busca de gas y petróleo. Los estudios para su localización abarcan una superficie superior a los 60.000 kilómetros cuadrados, por lo que organizaciones como WWF solicitan una evaluación conjunta de todos los proyectos previstos. La situación actual no deja de ser paradójica ya que, al parecer, todos están en contra de estas prospecciones: empresarios, ecologistas, pescadores, ayuntamientos, comunidades autónomas... Todos, salvo el Gobierno Central -independientemente del partido político de turno- y las empresas petroleras, claro está. Y es que los efectos de las prospecciones, desde los primeros sondeos acústicos (que pueden superar los 230 dB), tienen importantes efectos secundarios sobre la fauna marina y los recursos pesqueros.***

**D**esde Girona hasta Málaga, siguiendo por Cádiz, Huelva, las Canarias, País Vasco y Asturias. En total, se está trabajando o se prevé hacerlo en más de 60.000 kilómetros cuadrados (el 5,4%) de aguas costeras españolas. Ya existen plataformas en fase de explotación en las costas de Tarragona, en el golfo de Vizcaya y en el golfo de Cádiz. Ciertamente, la experiencia de las instalaciones de Repsol ubicadas en la costa tarraconense y, más concretamente, en la plataforma Casablanca, sigue despertando muchas reticencias, ya que han sido frecuentemente noticia por los continuos accidentes y vertidos de hidrocarburos al medio marino. Sólo entre octubre de 2010 y enero de 2011 se registraron hasta cuatro derrames, en uno de los cuales se vertieron más de 180.000 litros de crudo. La sanción fue de 30.000 euros.

Durante 2011 y principios de 2012 (según se recoge en un informe sobre Principales Impactos de las Prospecciones Petroleras en el Mar, elaborado por Comisiones Obreras a partir de una recopilación bibliográfica de diferentes estudios realizados en el Estado español)

Oceana/Carlos Suárez



Oceana/Juan Cuetos



se concedieron permisos de investigación en la zona de la Albufera, Benifayó y Gandía, en las costas de Valencia; en las islas Canarias, identificados del 1 al 9, frente a las costas de Fuerteventura y Lanzarote. Estos últimos estudios fueron especialmente controvertidos por la importancia medioambiental y turística de



**“El sistema de prospección que emplean las compañías petroleras destruye el lecho marino, espanta la fauna, arruina la pesca y llena de aceite las playas cercanas”.**

**Esteban González Pons**

ambas zonas, y por la respuesta de los estamentos políticos, además del empresarial y los grupos ecologistas y ciudadanos.

“Mientras las explotaciones petrolíferas dan beneficios a las multinacionales, el turismo genera empleo en los municipios” y “el sistema de prospección que emplean las compañías petroleras destruye el lecho marino, espanta la fauna, arruina la pesca y llena de aceite las playas cercanas”. Estas y otras declaraciones similares fueron pronunciadas en Intereconomía por Esteban González Pons, Vicesecretario de Comunicación del Partido Popular. Realizaba estas declaraciones en contra de las prospecciones autorizadas por el PSOE, cuando estaba en el Gobierno, en la Costa del Sol, anunciando que esperaba que los socialistas malagueños se opusieran como ya lo habían hecho los socialistas valencianos. Sin embargo, el permiso para que se investigara la existencia de hidrocarburos en la Costa del Sol se concedió en 2004, durante el gobierno de José María Aznar.

Colectivos ciudadanos se han manifestado en contra de estas actuaciones en la Costa del Sol y piden que se retire el permiso concedido entonces a Repsol, y que cuenta con el informe de impacto ambiental aprobado de forma favorable por el Ministerio de Medio Ambiente, en junio de 2011.

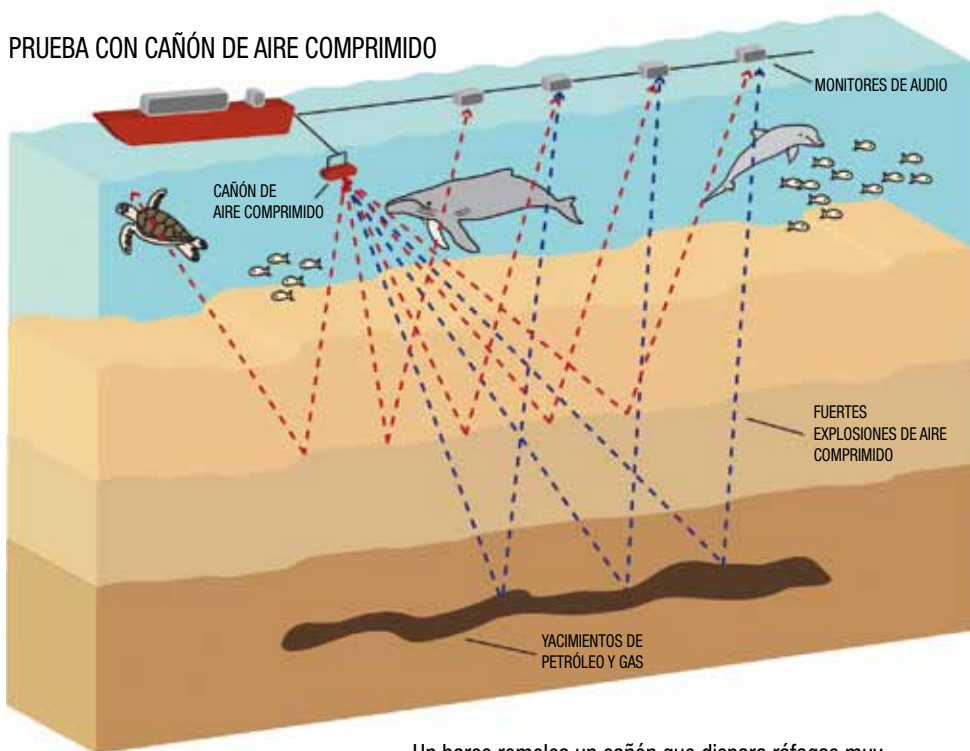
### **POSICIÓN DE LOS POLÍTICOS**

La alcaldesa de Valencia, Rita Barberá, también se opuso con fuerza a estas prospecciones, encabezando una serie de actuaciones con el argumento de que “sería negativo para la industria turística de la capital”. El propio ministro de Industria, José Manuel Soria, manifestó a la alcaldesa su oposición, si bien “retirar los permisos era jurídicamente inviable”, por lo que no había nada que hacer. Recientemente, el 23 de enero pasado, se conocía la decisión de Cairn Energy, la multinacional autorizada a realizar las prospecciones en diferentes puntos del litoral valenciano, de renunciar a las prospecciones frente a la Albufera. Al mismo tiempo anunciaba que mantenía los trabajos de investigación previstos en Benifaió-Gandía y golfo de Valencia (Altamar I y II, dentro de la zona de influencia de biodiversidad marina de las islas Columbretes) donde “hay mayores posibilidades de éxito”.



Alicia Roldán

PRUEBA CON CAÑÓN DE AIRE COMPRIMIDO



© 2012 Sylvia Liu, estudio para Oceana

Un barco remolca un cañón que dispara ráfagas muy fuertes de aire comprimido a lo largo del océano y del fondo marino. Cada 10 segundos, 24 horas al día, durante días y semanas hasta que finaliza el sondeo.

Las Cortes Valencianas también se pronunciaron, con el voto favorable de todos los partidos en ella representados, en contra de las prospecciones. En 2012, ya con el nuevo ejecutivo del PP, el grupo Compromís presentó otra moción solicitando la derogación de las licencias para la búsqueda de gas y petróleo. También hicieron lo propio ayuntamientos como el de Valencia, Gandía (Valencia) y Nerja (Málaga). El Tribunal Supremo ha arrojado un jarro de agua fría contra las intenciones de la Generalitat al ratificar estas prospecciones, rechazando las alegaciones medioambientales y de sostenibilidad del Ejecutivo valenciano y concluye que “la extracción de hidrocarburo no es incompatible con la protección del hábitat natural”.

Los Cabildos de Lanzarote y Fuerteventura no piensan lo mismo y han solicitado al Ministerio de Industria que suspenda la tramitación de las prospecciones petrolíferas “Canarias 1 a 9” frente a sus costas.

Una situación similar se registra en Baleares, donde el Partido Popular rechaza de plano las prospecciones. El Gobierno de las Islas, sus consejeros insulares y ayuntamientos, como el de Ciudadela, la mayoría gobernado por este partido, han mostrado su total rechazo a los proyectos de prospección en las proximidades del archipiélago. Las alegaciones van en la misma línea que las expresadas anteriormente. Por sintetizarlo, baste citar la alegación expresada desde la Comisión Balear

**En un informe elaborado por la Consejería de Pesca valenciana se constata que “los rendimientos pesqueros han descendido bruscamente en un radio de 30 kilómetros en las zonas de prospección”.**

de Medio Ambiente (Cmaib) en la que justifica su decisión en “las consecuencias graves y, en algunos casos, irreversibles y hasta letales” que la contaminación acústica producida por los cañones de aire tendrían sobre la mayor parte de la fauna marina y los recursos pesqueros de la zona. Hace hincapié, asimismo, en que las zonas elegidas para realizar estas prospecciones son habitadas por diferentes cetáceos, como el rorcual común, delfín y cachalote, catalogadas como especies de interés comunitario.

La Comisión Balear de Medio Ambiente destaca en su informe los efectos sobre los caladeros de pelágicos pequeños y el plancton, los huevos y las larvas de los peces. En esta zona del Mediterráneo occidental, entre Baleares y la frontera marítima con Francia, se van a realizar prospecciones en un área de entre 30.000 y 35.000 kilómetros cuadrados. Los límites de las prospecciones van desde una distancia de unos 30 kilómetros frente a las costas del cabo de Creus hasta igual distancia de las costas al norte de Menorca. En Fuerteventura y Lanzarote los límites se reducen a tan sólo 10 kilómetros.

Sirven estos ejemplos como muestra de la postura de las distintas instituciones en

defensa de su patrimonio ambiental y de su economía, sin importar las diferencias ideológicas. Esta unanimidad hace que se plantee entonces quién defiende la realización de estas pruebas. ¿Son sólo las industrias petrolíferas las interesadas en las mismas? Sigue sin haber respuestas, o quizás sí, si tenemos en cuenta que precisamente el único protocolo que no ha firmado España, de los elaborados dentro del convenio de Barcelona, es precisamente el de “Contaminación resultante de la explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo”, aprobado en 1994 y en vigor desde 2011.

### CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

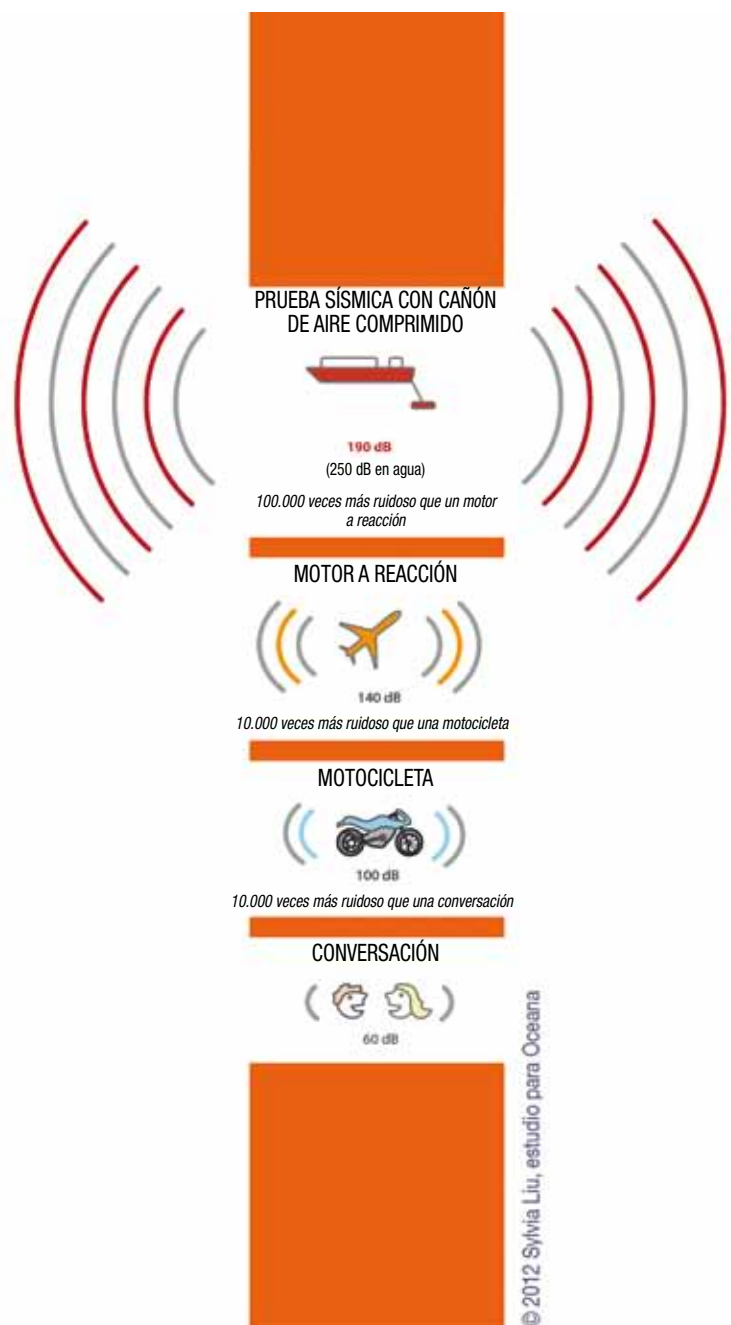
Sea como fuere, de lo que sí queda constancia es del abrumador rechazo que suscitan estas prospecciones. Lo ciertos es que motivos no faltan. En el número 501 de MAR (febrero de 2011), se publicaba un amplio informe sobre las plataformas petrolíferas, en el que se analizaba el peligro que conllevan estas instalaciones en el mar a raíz de la catástrofe producida en el golfo de México por el accidente en una instalación de la British Petroleum. En aquél informe se recogían las declaraciones, entre otras, de Sara Pizzinato, responsable de la campaña de Petróleo de Greenpeace, en las que alertaba de que “un accidente como el ocurrido en el golfo de México en el Mediterráneo, dadas sus características, tendría unas consecuencias devastadoras”.

Carmen Calzadilla, responsable de la campaña de Cambio Climático y Energía de Oceana, destacaba en aquella ocasión el que esta política de prospecciones, además de los riesgos de vertidos, indicaban que se seguía apostando por energías contaminantes.

El impacto de estas actividades se inicia desde el momento mismo en que comienzan los primeros estudios. Y es que para determinar la situación y extensión de los yacimientos de gas y petróleo se realizan una serie de detonaciones submarinas que generan unas ondas de resonancia a través de las cuales pueden descifrar la composición de la roca que hay en el fondo marino. Estas ondas pueden superar los 230 decibelios. A este respecto, y por citar algunos de los informes realizados sobre el impacto de estas ondas sonoras, cabe referirse al elaborado por la Consejería de Pesca del Cabildo de Lanzarote, en el que

se destacan los numerosos efectos observados en las poblaciones de cetáceos provocados por actividades humanas. La comunidad científica adoptó el nivel de 180 decibelios (medidos en el agua) como el nivel de intensidad sonora límite a partir del cual se pueden producir daños fisiológicos irreversibles en los cetáceos y en el oído humano.

Superando los 150 decibelios se produce la destrucción de huevos y daños físicos en larvas de peces y plancton. También se han verificado aumentos del nivel de estrés y cambios de comportamiento en distintas especies. Un





Raúl Gutiérrez

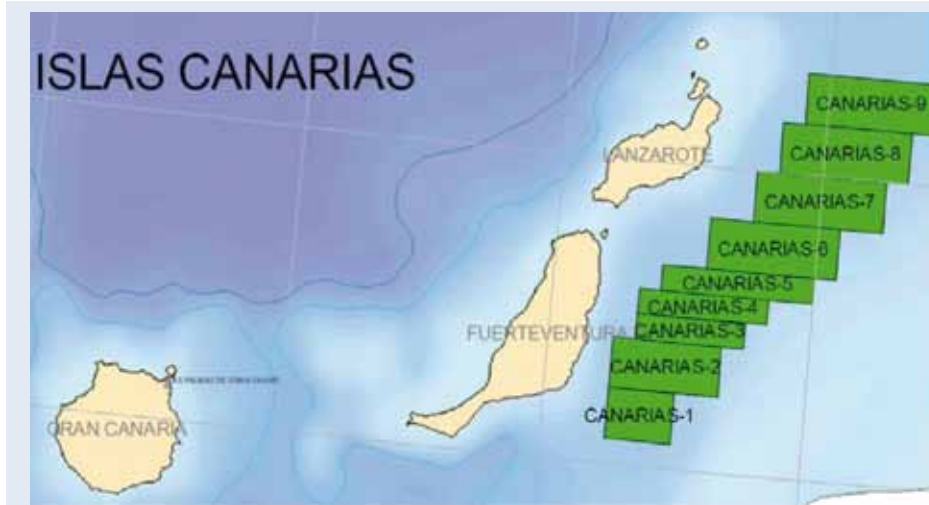
informe de la Consejería de Pesca valenciana señala que incluso se ha constatado que los rendimientos pesqueros han descendido bruscamente en un radio de hasta 30 kilómetros en las zonas de prospección.

### **LODOS, ARENAS Y SEDIMENTOS**

Tras las pruebas sísmicas viene la segunda fase, que es la de perforación mediante brocas gigantescas utilizando una mezcla de productos químicos ácidos y minerales que lubrican la cabeza del taladro. Esta actividad supone unas mil toneladas de vertido por pozo perforado que son arrojados al mar tras un rudimentario proceso de depuración. La vida marina desaparece en un radio de quinientos metros.

Según algunos estudios, estos lodos constituyen una de las principales fuentes de contaminación de las aguas marinas a causa de esta actividad. Estadísticas elaboradas en el mar del Norte señalan que, en 1988, el 76% de la contaminación de ese mar procedía de los barros oleosos y no del petróleo extraído. Estos lodos acaban con las praderas de fanerógamas, que constituyen unos hábitats de alto valor ecológico. En el caso mediterráneo, las praderas de *Posidonia oceanica* y *Cymodocea nodosa* se encuentran incluidas en el "anexo I, tipos de hábitats naturales de interés comunitario de la directiva Hábitats 92/43/CEE incluida en la Red Natura 2000". Como bien conocen los lectores de MAR, la *Posidonia oceanica*, endémica del Mediterráneo, da cobijo a más de cuatrocientas especies de plantas y más de un millar de animales.

Estos compuestos contaminantes, a su vez, acaban en la cadena trófica, por lo que el ser humano puede verse afectado tras consumir recursos vivos marinos. Es decir, tam-



Fuente: Ministerio de Industria, Energía y Turismo

### **WWF pide que "se reconozca la existencia de este plan de exploración y que, como tal, se someta a una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)**

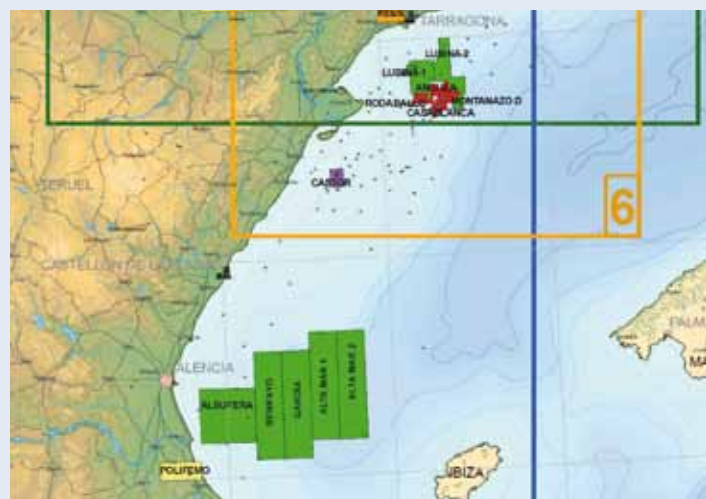
bién en esta fase se estaría afectando directamente a la pesca.

Tampoco hay que olvidar que, además de a la riqueza biológica, esta actividad puede afectar a otras no menos importantes, desde el punto de vista económico. Son muchas las áreas protegidas en cuyas proximidades se realizarán estudios sísmicos: la Albufera de Valencia, el Parque Natural de las Islas Columbretes, Canarias... Los permisos de investigación a escasas millas de la isla de Lanzarote se contradicen con la declaración como Reserva de la Biosfera por la UNESCO y el desarrollo sostenible por el que aboga la sociedad lanzaroteña, como recalca el Cabildo de la isla. Una actividad que choca, asimismo, con la industria del turismo, de vital importancia en la zona. En similares términos se expresa el Cabildo de Fuerteventura, también reserva de la Biosfera.

En el mismo sentido se pronunciaba recientemente José María Sintas, alcalde de Ciudadela, con mayoría del PP: "Me preocupan los efectos tremendamente negativos que puede tener para la isla de Menorca una futura explotación de los recursos de hidrocarburo que se encuentran en la zona del proyecto. La instalación de plataformas petrolíferas cerca de nuestras costas no reportará ningún beneficio económico a los menorquines; al contrario, puede afectar negativamente nuestra imagen turística y las principales beneficiadas serán las compañías petrolíferas".

A nadie parece caberle la más mínima duda de que para las comunidades ribereñas al Mediterráneo, la conservación de este mar es crucial para su futuro, no sólo desde el punto de vista ecológico, sino también por la importancia socioeconómica de este ecosistema del que dependen directamente dos de sus principales industrias: el turismo y la pesca marítima.





Ante esta situación y el consentimiento para que sigan adelante los estudios sísmicos, WWF ha solicitado al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente que evalúe conjuntamente todos los proyectos petrolíferos marinos en España. Esta organización destaca que hay unos 60.000 kilómetros cuadrados de aguas españolas afectadas por estos proyectos y que, de hecho, este conjunto responde a un plan de prospecciones. Por lo tanto, WWF pide que “se reconozca la existencia de este plan de exploración y que, como tal, se someta a una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)”. Esto supondría que se analizara el impacto ambiental de la totalidad de los proyectos, en conjunto, sobre nuestros mares y costas.

### IMPACTOS DE LOS PROYECTOS

Además de esta solicitud, WWF ha pedido ante los tribunales la paralización de estas actividades de búsqueda de hidrocarburos en las aguas españolas. En diciembre del pasado 2012, la organización ecologista recurrió ante el Tribunal Supremo el Real Decreto que otorgaba los permisos para buscar hidrocarburos en las aguas profundas canarias, a pesar de la manifiesta oposición de los Cabildos y de la sociedad. También presentó otro recurso contra las prospecciones en el golfo de León, que abarcan desde el Cap de Creus hasta el norte de Menorca, al situarse en el corredor migratorio de cetáceos del Mediterráneo, avalado por los informes emitidos por los investigadores del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), a la que califican como un área crucial para la biodiversidad de este mar. Matthew Huelsenbeck, científico marino en Oceana, señala que “asus-

tar a las ballenas y otros animales cerca de sus hábitats puede evitar actividades como la alimentación migración y reproducción durante días o semanas y estas perturbaciones recurrentes podrían afectar a largo plazo a las poblaciones”.

También se ha denunciado “la contradicción” de que mientras muchas de estas zonas que se verán afectadas por estos trabajos de prospección, al mismo tiempo están siendo investigadas con fondos europeos para ser incluidas dentro de la Red Natura 2000.

Científicos, ecologistas y, acogiéndose a distintos informes científicos como los ya citados a los que se ciñen, las distintas administraciones de todos los signos políticos, se pueden resumir los impactos de las prospecciones petrolíferas en cuatro: sobre los cetáceos, pudiéndoles causar daños auditivos, cambios en el comportamiento, desorientación, modificación de conductas...; sobre los peces, conllevando una reducción de las capturas de diversas especies, algunos de interés comercial, así como alteraciones en la cadena trófica; pesca, interferencia con los barcos de pesca que actúan en la zona, alteración en la distribución de las poblaciones de las especies objetivo; turismo, repercusiones que podrían ocasionar a otros sectores económicos como el turismo, una de las principales fuentes de ingresos de nuestro país.

Los próximos meses serán cruciales para conocer si todos estos proyectos de prospecciones petrolíferas se paralizan o siguen adelante y qué consecuencias devengarán. Las de la pesca pueden ser inminentes. ■

**La instalación de plataformas petrolíferas cerca de nuestras costas no reportará ningún beneficio económico; al contrario, puede afectar negativamente nuestra imagen turística.**

**José María Sintas, alcalde de Ciudadela**

Raúl Gutiérrez

# EFECTOS sobre la PESCA

**Las cofradías de pescadores empiezan a tomar nota de lo que se les viene encima. Y es que, según los informes científicos realizados hasta la fecha y las experiencias de algunas comunidades pesqueras que han padecido estos estudios, los impactos sobre la pesca pueden ser importantes. Un nuevo impacto sobre los ya deprimidos recursos pesqueros.**

Las emisiones acústicas de las prospecciones sísmicas presentan un fuerte impacto sobre las pesquerías. Los decibelios alcanzados durante estos trabajos están relacionados con cambios en el comportamiento de los peces que pueden afectar a su accesibilidad a ser capturados. Hay datos que así lo evidencian, como el estudio efectuado en aguas del mar del Norte donde se estimó una reducción de la abundancia media de algunas poblaciones en un 36%, para las especies demersales, y hasta un 54%, para las especies pelágicas. Según el mencionado estudio, se atribuyó esta disminución a los cambios de comportamiento de los peces, subrayándose que los peces óseos (que comprende a la mayor parte de las especies de interés comercial) son particularmente vulnerables a los sonidos intensos debido a la existencia en la mayoría de ellos de una vejiga natatoria llena de aire.

En 2002, otro estudio, en esta ocasión realizado en la Universidad de la Laguna, coincidía con el anteriormente citado. En él también se destaca cómo las emisiones acústicas de las prospecciones sísmicas presentan un fuerte impacto sobre las pesquerías. El informe señala que estos cambios afectan a la accesibilidad a ser capturados (en algunos casos se habla hasta una reducción del 50% de las capturas). Sara Pizzinato, de Greenpeace, alerta de que los daños a los cetáceos en órganos internos pueden ser importantes en un radio de 20 kilómetros.

Un informe realizado por la Comisión Balear de Medio Ambiente (Cmaib), sobre las prospecciones que van a realizarse en el golfo de León, frente a las costas de Cataluña y Baleares, anuncia que tendrían importantes consecuencias sobre el ecosistema marino, y han trasladado sus conclusiones a los ministerios de Agricultura e Industria.

Con estos datos y con la campaña de prospecciones que está prevista a partir del mes de octubre en aguas valencianas, el presidente de la Cofradía de Gandía, Domingo Ciurana, mostró su preocupación ante las consecuencias que estas prospecciones puedan tener sobre la pesca.

Hay que tener en cuenta que la prospección acústica puede constar de entre 180 y 600 disparos por hora (hasta 10 disparos por segundo) durante las 24 horas del día todo el tiempo que dure la campaña (Oceana advierte de que este ruido sería cien mil veces más intenso que un motor a reacción). En el caso de la campaña en la costa

**El presidente de la Cofradía de Pescadores de Gandía teme que no puedan salir a faenar durante los 116 días de la campaña acústica en esa zona y que “las detonaciones aniquilen el pescado”**





Jesús M. Salamanca

de la Safor, al sureste de la provincia de Valencia, se realizarán estas pruebas durante 116 días, con la participación de un buque de cien metros de eslora y cuatro embarcaciones auxiliares.

### **PROTESTAS EN GANDÍA**

Domingo Ciurana considera excesivo que durante 116 días estén realizando estos trabajos, ya que teme que los “profesionales no sólo no puedan salir a faenar durante ese tiempo, sino que las detonaciones aniquilen el pescado”. Representantes de los pescadores de las tres provincias valencianas “pidieron que se frene el proyecto”. La Consejería de Pesca ha comunicado su intención de defender los derechos de los pescadores y su decisión de pedir al Ministerio de Industria un informe de impacto ambiental. El ayuntamiento también se ha sumado al rechazo y a la petición de un informe de impacto ambiental que se encargará a la Universidad Politécnica de Valencia.

Es importante que se reconozcan los impactos sobre las pesquerías, y es que algunos políticos ya han insinuado la posibilidad de pedir indemnizaciones por los daños que pueda sufrir esta actividad. El beneficio de la industria petrolífera (genera réditos económicos a las empresas explotadoras, pero no a las comunidades locales donde se efectúa la explotación) no puede ir en detrimento de otra serie de actividades incompatibles con esta.

La inquietud de los pescadores españoles está más que justificada. Los ejemplos acaecidos en Perú y Argentina vienen a abundar en esta inquietud. En la zona argentina conocida como la Caleta Olivia, donde hay más de 1.200 trabajadores que dependen de la pesca, se han opuesto a la realización de prospecciones sísmicas, ante la experiencia de sus compañeros de la Caleta Paula. En esta localidad, y tras la realización de las citadas pruebas, los pescadores denunciaron que estuvieron sin pesca durante 19 meses. Lo achacan a las explosiones con aire comprimido que hizo alejarse a los cardúmenes y señalan que “van a defender la pesca de los intereses de la industria petrolera”. En Perú, diversos estudios han vinculado a las explosiones sísmicas con el varamiento de cientos de delfines. ■

Raúl Gutiérrez

# Adecuar las PENSIONES a la ESPERANZA de VIDA

*Sindicatos, empresarios, partidos políticos y gobierno están buscando un acuerdo sobre la reforma de las pensiones para garantizarlas en el futuro y, de esta manera, adecuarlas a la cada vez mayor esperanza de vida. Además el Gobierno ha constituido un comité de expertos que emitirá un informe sobre el desarrollo del factor de sostenibilidad del sistema de Seguridad Social. El informe será remitido para su debate, a la comisión de seguimiento del Pacto de Toledo del Congreso de los Diputados.*

“**E**n nuestro Programa de Estabilidad hemos contemplado un déficit de la Seguridad Social del 1,4 por ciento. Esto son 14.000 millones. No es ciertamente una cifra menor. Por este motivo es necesario fijar las reglas del juego para lograr un sistema público de Seguridad Social que suponga una garantía en el mantenimiento de las pensiones públicas que, como es lógico, preocupa a todo el mundo, a los pensionistas y a los que esperamos llegar a serlo en un futuro”.

Con estas palabras el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, se dirigió a los periodistas tras la reunión que mantuvo en La Moncloa, acompañado por la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, con los secretarios generales de UGT, Cándido Méndez, CC.OO, Ignacio Fernández Toxo, y los presidentes de CEOE, Juan Rosell, y CEPYME, Jesús Terciado.

Por su parte la ministra de Empleo y Seguridad Social, afirmó en una intervención en el Senado que “el informe de los expertos será remitido a la comisión del Pacto de Toledo del Congreso de los Diputados para su debate y posteriormente se tramitará como proyecto de ley en el Parlamento”.

## **FACTOR DE SOSTENIBILIDAD**

En la reunión abordaron puntos de encuentro para contribuir a la confianza y, de esta manera, lograr el crecimiento y la creación de empleo. En particular, acordaron dinamizar el diálogo social en materia de protección social, empleo y Seguridad Social.



Mariano Rajoy y Fátima Báñez en la reunión que mantuvieron en La Moncloa con los secretarios generales de UGT y CC00 y los presidentes de CEOE y CEPYME

**El factor sostenibilidad**, un término repetido últimamente con insistencia, pretende mantener la proporcionalidad entre las contribuciones al sistema de Seguridad Social y las prestaciones esperadas del mismo. A tal efecto establece que “se revisarán cada cinco años los parámetros fundamentales del sistema por las diferencias entre la evolución de la esperanza de vida a los 67 años en el año en que se efectúe la revisión y la esperanza de vida a los 67 años en 2027”, según queda reflejado en un primer informe, elaborado por el gobierno que también analiza el sistema de pensiones de países de la Unión Europea.

## **El Gobierno busca el máximo consenso para garantizar la viabilidad de las pensiones ante el aumento de la esperanza de vida**

una notable disminución en los ingresos por cotizaciones. Todo ello hizo necesario que en 2012 se utilizara el Fondo de Reserva de la Seguridad Social.

La Ley de Estabilidad Presupuestaria establece que el Gobierno, en caso de proyectar un déficit a largo plazo del sistema de pensiones, revisará el sistema aplicando de forma automática el factor de sostenibilidad sobre actualización, adecuación y modernización del sistema de Seguridad Social. De esta manera el factor sostenibilidad se convierte en un elemento básico del sistema de pensiones que podrá incidir en todos o algunos de los parámetros fundamentales del mismo de forma que se logren dos objetivos, la obtención de pensiones adecuadas y la suficiencia del sistema a largo plazo. Las nuevas actuaciones no deberán limitarse sólo a los factores demográficos sino que deben considerar la realidad social y económica española en su conjunto, conjugando los dos principios básicos que habrán de erigirse como fin último del sistema de la Seguridad Social española como son la sostenibilidad en el medio y largo plazo y la suficiencia de las pensiones que el sistema otorga.

### **GASTO EN PENSIONES**

El gasto en pensiones no para de aumentar. En el pasado mes de mayo la nómina ascendió a 7.732 millones de euros, un 5% más sobre el mismo mes del año anterior. La pensión media de jubilación alcanzó los 978,34 euros, un 3,6% más respecto al mes de mayo de 2012.

Para lograr que las pensiones futuras sean viables es necesario revisar una serie de parámetros: la evolución de la esperanza de vida, las relaciones de índices demográficos y económicos, la fórmula de cálculo de la pensión (aumentar el número de años cotizados necesarios para alcanzar el 100% de la base reguladora y/o modificar la fórmula de cálculo de dicha base). También pueden implementarse de forma excluyente o conjunta, el aumento del período incluido en el cálculo de la base reguladora y otro la variación de la fórmula de actualización de las cotizaciones efectuadas en el mencionado período; la edad de jubilación, aumentando el número de años cotizados para poder jubilarse junto con la edad legal desde 65 hasta 67 años, consigue un retraso en el acceso a la prestación igualando



Fátima Báñez en la comparecencia, a petición propia, ante la Comisión de Empleo y Seguridad Social del Senado.

Además, aborda los problemas demográficos a que se verá sometido el sistema español de Seguridad Social en el medio y largo plazo. Como es públicamente conocido, y habitual objeto de tratamiento tanto en ámbitos científicos como académicos, la disminución de la tasa de natalidad y el progresivo incremento de la esperanza de vida de las personas mayores hace necesaria una adecuación de los principios sobre los que se estructura la Seguridad Social, siendo preciso la búsqueda de soluciones que garanticen la sostenibilidad del sistema a medio y largo plazo, garantizando a la vez pensiones adecuadas.

Al problema demográfico hay que añadir el impacto de la crisis económica que está originando altas tasas de desempleo así como la bajada de salarios que están provocando

**“Lo importante es tener un sistema que garantice el mantenimiento de las pensiones públicas”.**  
**(Mariano Rajoy)**



la edad efectiva con la edad de jubilación; una vez unificada la edad legal de jubilación es posible seguir aumentando dicha edad legal. También habría que abordar la relación entre aumento de las pensiones y el de los precios buscando fórmulas en las que se tendrá en cuenta la evolución de ingresos y gastos en el sistema, esperanza de vida...

La reforma de las pensiones se hace necesaria, pero lo importante es que contará con las aportaciones y el consenso de Gobierno, sindicatos, empresarios y partidos políticos asesorados por un grupo de expertos creado ad hoc que con sus informes y estudios facilitarán la toma de decisiones. El diálogo social y la comisión del Pacto de Toledo serán los protagonistas para hacer viable el sistema público de pensiones.

## **LAS PENSIONES EN EUROPA**

Según el primer informe elaborado la mayoría de los países de la Unión Europea han reformado sus sistemas de pensiones en los últimos años debido al envejecimiento de la población y la crisis económica con la finalidad de garantizar su sostenibilidad y conseguir pensiones adecuadas.

Analizados los procesos de reforma en los países de la UE las tendencias principales son las siguientes:

- Considerar toda la vida laboral en el cálculo de la pensión.

## **El factor de sostenibilidad, busca la adecuación de las pensiones a la esperanza de vida**

- No aumentar los tipos de cotización.
- Rebajar los índices de actualización tanto de las pensiones como de las cotizaciones tenidas en cuenta en el cálculo de la pensión.
- Exigir un mayor número de años cotizados para tener derecho al 100% de la pensión.
- Aumento en la edad legal de jubilación compatible con una flexibilización de dicha edad, mediante un sistema de incentivos y penalizaciones.
- Compatibilidad de la pensión de jubilación con el trabajo.

## **VIDA LABORAL**

Bastantes países de la eurozona incorporan en el cálculo de la pensión todos los ingresos de la vida laboral o un número de años dilatado. En Alemania se tienen en cuenta los ingresos y cotizaciones de toda la carrera. Luxemburgo tiene en cuenta toda la vida laboral, igual que Grecia y Suecia. Finlandia calcula la pensión en base a los salarios medios y Portugal utiliza la misma fórmula pero por un periodo de 40 años. Austria tendrá en cuenta en el año 2028, los mejores 40 años de seguro, e Italia el conjunto de toda la vida laboral a los que han entrado en el mercado de trabajo a partir del 1 de enero de 1996.

## **COTIZACIÓN Y SUBIDAS**

Por regla general no se ha incluido la opción de aumentar los ingresos mediante la elevación de los tipos de cotización y para la revalorización de las pensiones muchos países no sólo tienen en cuenta el IPC sino también la evolución media de los salarios, la de productividad de la economía, evolución de gastos e ingresos...



Tomás Burgos,  
Secretario  
de Estado de  
Seguridad  
Social.

## **EDAD DE JUBILACIÓN**

El aumento de la edad de jubilación mediante un sistema de incentivos y penalizaciones se ha aplicado en todos los países. Por ejemplo, en Italia, de 66 años los hombres y 62 las mujeres, a 67 ambos en el año 2021; Austria: las mujeres se igualarán a los hombres en 65 años (entre 2024 y 2033); Francia, aumento gradual de 60 a 62 y de 65 a 67 (con plenos derechos) entre 2017 y 2022; Dinamarca, pasa de 65 a 67, entre 2019 y 2022; Reino Unido, las mujeres se igualan a 65 años con los hombres, entre 2010-2018, y ambos aumentan a 66 años entre 2018 y 2020; Holanda, aumento de 65 a 67 en 2023; Alemania, aumento gradual de 65 a 67 entre 2012 y 2029 e Irlanda, aumento a 68 años en 2028.

Por norma general se ha endurecido el acceso a la jubilación anticipada con la aplicación de coeficientes reductores.

Otro de los aspectos destacados es la compatibilidad entre la pensión de jubilación con el trabajo. La acumulación de ingresos es posible sin limitaciones en algunos países (Austria, Suecia, Reino Unido, Francia, Finlandia, Alemania y Luxemburgo). En otros países la posibilidad de compatibilizar ambos ingresos exige el cumplimiento de ciertas limitaciones, bien cuantitativas o por percibir pensiones de jubilación anticipada. Es el caso de Alemania, Holanda, Bélgica y Luxemburgo.

## **CONTRATOS A TIEMPO PARCIAL**

Al margen de la reforma de las pensiones, se ha producido hace muy pocas fechas una sentencia del Tribunal Constitucional sobre los contratos a tiempo parcial, que tiene una incidencia directa sobre el cómputo del periodo cotizado y el incremento de gasto que supone para la Seguridad Social.

Concretamente el alto tribunal ha dictado una sentencia que comporta una modificación importante en la forma de cómputo del periodo cotizado, lo que conlleva, entre otros aspectos la cuantía de las pensiones, el cumplimiento de los periodos de carencia, aumentado con ello el número de pensiones a reconocer. De esta manera al declarar nulo el método empleado para calcular el tiempo cotizado a tiempo parcial, aumentará el número de pensiones a reconocer.

Según el secretario de Estado de Seguridad Social, Tomás Burgos, las reclamaciones de pensiones no concedidas en los años anteriores supondrían un gasto no inferior a los 1.500 millones de euros, recalcando que “no hay lugar a dudas del potente impacto económico sobre el sistema que supone esta sentencia”. Ante esta nueva regulación se ha abierto un proceso de diálogo social y político para acordar una solución a este asunto, que “adecuando los niveles de protección del tiempo parcial no incluya despropósitos que terminen por desajustar completamente el sistema”.

El número de nuevas pensiones a reconocer anualmente supondrá un aumento del gasto anual próximo a los 100 millones de euros, cifra que es acumulativa en el tiempo con las nuevas altas que se produzcan cada año. De esta manera el sistema llegará a tener un aumento de gasto anual del orden de 1.900 millones de euros.

**Gobierno,  
sindicatos,  
empresarios  
y partidos  
políticos  
apuestan por  
conseguir un  
acuerdo sobre  
pensiones**

Aplicaciones electrónicas

# La **SEGURIDAD SOCIAL** más cerca de los **CIUDADANOS**

La Seguridad Social se acerca cada vez más a los ciudadanos. Mediante aplicaciones informáticas se pueden llevar a cabo trámites administrativos, solicitud de prestaciones de jubilación, maternidad y paternidad, prestaciones familiares, reconocimiento del derecho a asistencia sanitaria y la emisión de la tarjeta sanitaria europea. También se puede concertar la cita previa con los Centros de Atención e Información de la Seguridad Social, en cualquier momento del día y cancelarla si surge algún cambio de agenda. Y todo ello, a través de un teléfono móvil o de una tableta.



Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social, y Tomás Burgos, Secretario de Estado de Seguridad Social, presentan la nueva aplicación móvil de la Seguridad Social.



Bajo el lema “La Seguridad Social va contigo”, la ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, presentó la nueva aplicación móvil de la Seguridad Social que permitirá un mayor acercamiento entre la administración y los ciudadanos.

La ministra dijo en su intervención que la nueva aplicación electrónica responde a la responsabilidad del Gobierno de “poner al ciudadano en el centro de los procesos eliminando barreras y facilitando lo más posible todas las actuaciones administrativas.

Se trata –destacó– de hacer más con menos”.

### **170 MILLONES DE VISITAS**

La ministra hizo especial hincapié en la mayoritaria utilización de las nuevas tecnologías por parte de los usuarios, afirmación que apoyó con el dato de las 170 millones de visitas que tuvo la web de la Seguridad Social en 2012. “Cada día cerca de medio millón de personas llaman a la puerta de la Seguridad Social para asesorarse o tramitar alguna gestión. También el 99,7% de las empresas se relacionan con el organismo vía telemática.

La titular de Empleo y Seguridad Social explicó las ventajas del sistema RED que ya funciona desde el mes de abril en la Seguridad Social y que ha hecho posible que se hayan registrado vía telemática 53,7 millones de movimientos de afiliación. “Más de un millón de empresas y trabajadores autónomos están recibiendo las notificaciones de gestión recaudatoria por este medio y 8,4 millones de comunicaciones dejarán de hacerse en papel”, aseguró Fátima Báñez.

**“Con las aplicaciones electrónicas eliminamos barreras y facilitamos todas las actuaciones administrativas”  
(Fátima Báñez)**

**El próximo año los ciudadanos mayores de 50 años recibirán un informe anual con la cuantía de su futura pensión**

### **RED DIRECTO**

Desde otra perspectiva, el denominado sistema RED DIRECTO es un servicio que ofrece el Instituto Social de la Marina (ISM) en colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social, a través de Internet, para facilitar a las pequeñas empresas del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en los ámbitos de cotización de empresas y afiliación de trabajadores.

Sobre la afiliación de trabajadores permite la comunicación de altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores, así como la petición de informes, por ejemplo, de trabajadores en alta, certificado de situación de cotización, vida laboral de empresa...

En torno a la cotización de empresas se puede acceder on-line a la confección y obtención de la relación nominal de trabajadores y generación automática del recibo de liquidación de cotizaciones; obtención de recibos de liquidación de cuotas pendientes para documentos presentados en plazo; ingreso de cuotas en cajeros automáticos, banca telefónica, a través de Internet o de manera presencial en entidades financieras. También se puede acceder a la comunicación de partes médicos de incapacidad temporal, partes médicos de alta, baja y confirmación.

También vía on-line los usuarios de RED DIRECTO podrán realizar consultas sobre los mensajes emitidos por la Tesorería General de la Seguridad Social.

### **NUEVAS APLICACIONES**

Por otra parte, la Seguridad Social ha puesto al servicio del ciudadano tres nuevas aplicaciones móviles que podrán gestionarse a través de teléfonos inteligentes o smartphones y tablets.

- **Seguridad Social.** Es la aplicación que sirve como punto de encuentro entre el ciudadano y la Seguridad Social. Desde esta aplicación puede acceder y descargar el resto de aplicaciones.
- **Informe situación.** La aplicación “Situación actual del trabajador”, facilita la información de la vida laboral actual del trabajador.



J.M.S.



- **Cita Previa.** Aplicación dirigida a la gestión de citas del ciudadano con la Seguridad Social para los trámites que ésta quiera realizar.

La aplicación para móviles supone un nuevo canal para hacer más dinámica y autónoma la relación entre ciudadanos y administración, orientando para ello los servicios y sus contenidos al lenguaje coloquial, simplificar los procedimientos y facilitar el conocimiento de los mismos por parte de los usuarios, posibilitando la personalización y la proactividad, ofreciendo al ciudadano otros servicios de interés.

También la aplicación dará la posibilidad de estar al corriente de las novedades de la Seguridad Social y obtener información actualizada sobre modificaciones legales y otros servicios de interés.

En este momento se están desarrollando Guías Prácticas para contar de una manera breve los mejores “atajos” para resolver cuestiones relacionadas con las distintas

### **Información personalizada en el teléfono móvil y tabletas**

gestiones relacionadas con la Seguridad Social. Estarán disponibles en las futuras actualizaciones.

Los interesados en este nuevo sistema de comunicación de la Seguridad Social pueden descargarse la aplicación en la dirección electrónica [www.seg-social.es/app](http://www.seg-social.es/app)

### **MI PENSIÓN**

Pero aún hay más novedades que conducirán hacia procesos de funcionamiento más eficaces, más accesibles y comprensibles para el ciudadano.

Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social ha anunciado que el próximo año los trabajadores mayores de 50 años



recibirán un informe anual en el que se les comunicará la cuantía de su futura pensión. Se trata de una información orientativa sobre su futuro derecho a la jubilación ordinaria. Esto supone “un avance histórico – aseguró la ministra– que permitirá mejoras de eficiencia y ampliará los servicios a los ciudadanos”.

## DESCARGAS

Se encuentran en las tiendas de aplicaciones de Apple y Google Play.

Tablet

Teléfono



<http://itunes.apple.com/>



<http://play.google.com/store/>

### COTIZACIONES

Otra de las novedades a corto plazo es la puesta en funcionamiento del sistema de Control de la Recaudación por Trabajador (CRETA) que informará de la facturación total de la cotización a sus diferentes responsables directamente por parte de la Administración de la Seguridad Social. El sistema permitirá, entre otras cosas, que los trabajadores conozcan la cuantía total de la cotización y qué parte corresponde a la aportación del empresario y cual, al trabajador.

**En el año 2012  
la web de la  
Seguridad  
Social registró  
170 millones  
de visitas**

### NOTIFICACIONES TELEMÁTICAS

Recientemente se han aprobado tres normas que regulan las notificaciones y comunicaciones. Se trata del Sistema de Remisión Electrónica de Datos y el Registro para otorgar poderes con el fin de realizar trámites y actuaciones por medios electrónicos. Se puede obtener más información al respecto en la web de la Seguridad Social [www.seg-social.es](http://www.seg-social.es)

### LUCHA CONTRA EL FRAUDE

Fátima Báñez también abordó la lucha contra el fraude en las Jornadas de la Asociación Internacional de Seguridad Social, donde dio a conocer los avances en la información móvil y electrónica detallados.

En sus palabras a los asistentes a la Conferencia subrayó la importancia de la lucha contra las conductas fraudulentas para preservar los derechos de los trabajadores y como garantía de la sostenibilidad del sistema, del que dijo “está basado en una solidaridad que se quebranta profundamente con la existencia del fraude”.

En este sentido la ministra se refirió en primer lugar a las medidas de refuerzo en la lucha contra el empleo irregular y el fraude a la Seguridad Social, y señaló que durante el año 2012, han permitido aflorar 90.000 empleos sumergidos, lo que supone un 12% más respecto al año anterior.

También se han incrementado en un 167% las inspecciones de empresas ficticias, lo cual ha permitido detectar más de 1.500 infracciones, y se han anulado 730 empresas y más de 44.000 contratos falsos.

En cuanto a la estimación de ahorro realizada fruto de estas medidas de refuerzo, asciende a 1.857 millones de euros en prestaciones por desempleo y en 485,54 millones de euros en relación con la percepción indebida de las prestaciones.

Con todos estos servicios a través de canales en Internet, la relación entre ciudadanos y administración es mucho más dinámica, orientando para ello los servicios y sus contenidos al lenguaje coloquial, simplificar los procedimientos y facilitar el conocimiento de los mismos por parte de los usuarios, posibilitando la personalización y la proactividad, al ofrecer al ciudadano otros servicios de su interés.

Premio ANAVE 2012

# LOS VIVOS, los muertos y los MARINOS MERCANTES

**La originalidad e interés del artículo de opinión presentado por Javier Sánchez Beaskoetxea le granjeó, como comentamos en el número anterior, el primer premio ANAVE de periodismo 2012, entregado el pasado mes de marzo.**

**Esto es lo que nos anima a reproducir en estas páginas el artículo premiado, que publicó el diario DEIA el pasado 22 de julio de 2012, y en el que se aborda la imagen de los profesionales del mar y el tratamiento que, en los últimos tiempos, se hace de las tripulaciones en los medios de comunicación.**

Dicen que fue Anacarsis, filósofo escita del s. VI a.C., quien dijo que existen tres tipos de personas: los vivos, los muertos y los marinos. Anacarsis se refería a que en aquellos tiempos, cuando los marinos se hacían a la mar en sus frágiles barcos nadie sabía si estaban vivos o muertos hasta que regresaban de su viaje. Hoy en día los buques están continuamente conectados con tierra y no hay problema en saber si están bien sus tripulantes, pero en el fondo la frase de Anacarsis sigue siendo



válida ya que casi nadie se acuerda de los marinos mientras no haya un naufragio digno de figurar en las portadas de los periódicos.

La marina mercante transporta a lo largo y ancho de nuestro mundo casi el 90% de las mercancías que se venden y se compran. Todo tipo de mercancías viajan por los siete mares y los cinco océanos para llegar a nuestras tiendas, nuestros concesionarios, nuestros supermercados, nuestras gasolineras y nuestras fábricas. Sin el transporte marítimo la economía mundial sería un caos y nuestra forma de vida sería inviable.

Además, no hay que olvidar tampoco la contribución del sector marítimo a la reducción de la contaminación que el transporte provoca. Las llamadas “autopistas del mar” sacan de las carreteras miles de camiones y los buques modernos son cada vez más eficientes y más limpios.

Dentro de esta cadena logística del transporte mundial de mercancías los tripulantes de los buques, y en especial los oficiales, juegan un papel clave para que todo funcione a la perfección y para que los barcos lleguen a sus destinos sin mayores problemas. Un capitán de la marina mercante es una persona altamente cualificada con una carrera universitaria y con grandes conocimientos técnicos y científicos sobre la carga que transporta y sobre la mar, que es el medio en el que se mueve; sobre ingeniería naval y construcción naval; sobre meteorología y oceanografía; ha de conocer profundamente multitud de reglamentaciones internacionales y tener amplios conocimientos de Derecho Marítimo; ha de dominar el inglés; tiene que saber mandar a un equipo de personas de procedencia internacional y con amplias diferencias de clase; debe tener amplios conocimientos de gestión; debe conocer la astronomía de posición; debe saber usar numerosa tecnología cambiante; y además debe ser capaz de valorar en minutos toda esta información para tomar en solitario decisiones en las que están en juego millones de euros y la salvaguardia de vidas humanas y del medio ambiente.

Tradicionalmente, la imagen pública de los marinos ha sido buena. Incluso en la literatura universal grandes escritores han plasmado magistralmente la vida en la mar, como Herman Melville, Jack London, Pío Baroja, Robert L. Stevenson, Joseph Conrad y otros.



El capitán del “Prestige”, Apostolus Mangouras, durante el juicio por el accidente.

***En un buque, no lo olvidemos, el que tiene la responsabilidad es el capitán, y lo más fácil es echarle la culpa de entrada, aunque más tarde se demuestre que no fue el culpable, o al menos no el único culpable***

Pero, ¿qué ocurre últimamente? ¿Por qué no se habla de los marinos mercantes salvo para echarles la culpa de cualquier accidente marítimo y de toda la contaminación que éstos producen? ¿Por qué se quejan los marinos actuales de que su imagen es mala? ¿Por qué ante el descenso de estudiantes de la carrera de Náutica los responsables internacionales (OMI y asociaciones de navieros) apuntan a esta mala imagen como una de las causas de este problema?

A finales del pasado mes de abril se celebró en Bilbao el I Congreso de Grandes Accidentes Marítimos. Entre las ponencias que se presentaron no faltaron las que abordaron el tema de la criminalización de las tripulaciones y el trato justo a los marinos en el caso de siniestros marítimos (“Criminalización de los marinos en los accidentes”, Javier del Corte López -Abogado Maritimista de Garrigues- y “El trato justo a la gente del mar en la investigación de accidentes marítimos” de Jaime Rodrigo de Larrucea -Presidente de la sección de Derecho Marítimo del Colegio de Abogados de Barcelona-).

Igualmente, el autor de este artículo presentó un adelanto del estudio que está realizando para su tesis doctoral en Periodismo sobre “La imagen de los capitanes de petroleros en caso de naufragio en los medios impresos españoles”.

En estas ponencias quedó constancia de que la queja tradicional de los marinos de que no se les trata con justicia tiene una base cierta. La legislación internacional provoca que en el caso de vertido en un petrolero el capitán sea imputado independientemente de que la culpa del accidente sea suya o no.



Grandes escritores de la literatura universal han plasmado magistralmente la vida en la mar, como Herman Melville, Jack London, Pío Baroja, Robert L. Stevenson, Joseph Conrad y otros.

Y esto hace que en los medios la imagen que queda es la de un capitán detenido como si con eso ya se hubieran aclarado todas las responsabilidades en el accidente.

Es comprensible que los periodistas que se encargan de redactar las noticias no sepan de todo, y también es comprensible que los medios no puedan tener un especialista en cada tema. Pero esto en sí mismo no tiene por qué ser un inconveniente para que el resultado final del artículo o del reportaje sea bueno. Una de las máximas que debe regir la buena praxis profesional de cualquier periodista debe ser la de comprobar la veracidad de las noticias que le llegan y la de contrastar la información con alguien que sepa, en el caso de que el periodista no se sienta seguro ante lo que escribe. Aquí es donde se ve la profesionalidad de los redactores.

Ante un siniestro marítimo importante, y todos los accidentes en los que está involucrado un petrolero cargado lo son, la avalancha de información que llega a los medios es inmensa, y no siempre responde a la verdad. Muchas de las informaciones son inexactas por las prisas y por la confusión posterior al naufragio. Pero otras son inexactas porque hay muchos intereses en juego y mucha gente interesada en echar las culpas a otros. Y en un buque, no lo olvidemos, el que tiene la responsabilidad es el capitán, y lo más fácil es echarle la culpa de entrada, aunque más tarde se demuestre que no fue el culpable, o al menos no el único culpable.

**Los tripulantes de los buques, y en especial los oficiales, juegan un papel clave para que todo funcione a la perfección y para que los barcos lleguen a sus destinos sin mayores problemas**

Hace ahora seis meses hemos visto el naufragio de un ya tristemente célebre crucero italiano. Parece casi seguro que el accidente se debió a un error humano en la navegación, pero tengo ganas de leer el informe definitivo del accidente (que seguramente no saldrá hasta dentro de varios meses) y comprobar qué informaciones eran ciertas y cuáles no de todo lo que hemos leído.

En 1989 el petrolero "Exxon Valdez" embarrancó en Alaska. A raíz del accidente del "Costa Concordia" se ha vuelto a leer en la prensa que la causa del accidente del "Exxon Valdez" fue que su capitán estaba bebido. Eso es lo que se dijo en todos los medios. Nadie escribió que en el juicio salió absuelto de esas acusaciones y que una de las causas del accidente fue la fatiga de la tripulación por un exceso de trabajo en los buques de la Exxon. Por cierto, el responsable de difundir la supuesta alcoholemia del capitán fue el Jefe de Personal de la Exxon. Ningún periodista se extrañó, según parece, de que el responsable de contratar como capitán de uno de sus buques a esta persona luego fuera a la prensa diciendo que era un borracho. Algo no funcionó bien en los medios y será difícil borrar ese estigma en el capitán Joseph Hazelwood.

En los próximos meses esperamos que se termine por fin el proceso judicial del hundimiento del "Prestige", un caso paradigmático en el tratamiento que se le dio en los medios. Será interesante comparar las conclusiones de lo que pasó esos días con lo que se publicó.

Del estudio que estoy realizando para mi tesis sobre el tratamiento dado a varios casos de siniestros marítimos en los principales diarios españoles se puede concluir, entre otras cosas, que los periodistas que abordan estos temas denotan una falta de conocimiento del mismo y que añaden en sus informaciones excesivos juicios de valor mezclados con prejuicios y lugares comunes sobre los marinos que no se corresponden con la realidad. Esperemos que esto vaya cambiando y que se normalice el trato a los profesionales de la mar, que no solo están vivos sino que son una pieza clave en nuestra vida. ■

JAVIER SÁNCHEZ-BEASKOETXEA

PILOTO DE LA MARINA MERCANTE, PERIODISTA Y PROFESOR DE LA ETS DE NÁUTICA DE LA UPV-EHU

En 2012

# El 8% del **TURISMO** llegó por **MAR**

**Cerca de 4,7 millones turistas visitaron España a través de un puerto el año pasado. Hablamos de un tipo de turismo que crece año tras año, y que dejó una facturación de cerca de 15 millones de euros en los puertos por la tasa de pasaje practicada a los 7,5 millones de pasajeros que pisaron sus instalaciones.**

Las previsiones para la campaña 2013-2014, realizadas en la feria mundial promocional del sector de los cruceros, "Seatrade Miami", apuntan a que el incremento de pasajeros de crucero en puertos españoles podría superar el 20%.

Y es que, en general, las dársenas europeas, incluidas las de Turquía y Túnez, sumaron 23,9 millones de pasajeros en 2012, lo que las convierte en el segundo mercado más importante del mundo después del Caribe pero, a diferencia de éste, con un mercado emergente mucho mayor: en el Mediterráneo creció un 9,8%, mientras que en el Caribe lo hizo un 1,1%.

Por su parte, los puertos españoles facturaron el año pasado 15 millones de euros por la tasa de pasaje practicada a los viajeros de los 3.725 buques que recalaron en las dársenas nacionales.

El sector de los cruceros ha crecido en España un 275% en la última década, pasando de 2,7 millones de pasajeros en 2002, a 7,5 millones en 2012. Así, de los 58 millones de turistas que visitaron España en 2012, cerca de 4,7 lo hicieron gracias a un crucero. Esta pujante industria gastó en nuestro país 1.300

millones de euros y permitió el empleo (de forma directa, indirecta e inducida) de 27.437 personas.

Mucha culpa la tiene el puerto de Barcelona, el de mayor afluencia de turistas de crucero de Europa y el cuarto del mundo. También ocupa un puesto destacado el puerto de Baleares, cuarto de Europa y décimo segundo del mundo. De hecho hay 5 puertos españoles entre los 50 con más viajeros de crucero del mundo.

## **6,1 MILLONES DE EUROPEOS**

A pesar de la crisis, el número de cruceristas europeos creció un 38% desde 2008, hasta alcanzar la cifra de 6,1 millones de pasajeros en 2012.

Según los datos ofrecidos por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), la mayoría de estos viajeros se decantó por navegar por aguas europeas (4 de cada 5), especialmente por el Mediterráneo. Sin embargo, los cruceros por el Norte de Europa ganan adeptos y registran incrementos del 10%.

En opinión del secretario general de CLIA, Rob Ashdow, *este es uno de los pocos sectores que actualmente está generando riqueza y con más de 315.000 empleos en Europa, incluyendo desde astilleros, fabricantes de equipos marítimos, hasta puertos y comunidades costeras.* No en vano, esta industria proporcionó más de 48.000 millones de dólares de beneficios anuales el año pasado, solo en Europa. ■

A. Munguía



Tax lease

# El SECTOR amenaza con la QUIEBRA

**Una delegación de la sociedad de pequeños y medianos astilleros (PYMAR) ha viajado a Bruselas para pedir a las autoridades comunitarias que no reclame a la industria española la devolución de las ayudas del antiguo "tax lease", cuyo expediente está aún por resolver y pondría en cuestión el futuro de sector. Paralelamente han aprovechado su visita para apuntar que la disputa jurídica abierta con Holanda no está sirviendo más que para desbaratar el sector de la construcción naval europeo en favor de los astilleros asiáticos.**

El trabajo de 86.735 personas depende de la decisión que adopten los servicios de la Competencia de la Comisión Europea respecto a la ayudas recibidas por los astilleros españoles bajo el sistema anterior de arrendamiento financiero para la adquisición de buques, conocido como "tax lease", y así se lo ha hecho saber la delegación de los astilleros españoles a representantes políticos de todo signo político de las instituciones comunitarias durante su visita a Bruselas, el 8 y el 9 de mayo.

Y es que, como sabemos, el departamento que dirige el español Joaquín Almunia -que en esta ocasión no se reunió con el sector- abrió en junio de 2011 un procedimiento de

investigación al régimen de ayudas para la construcción de buques que se usaba en España, que ha supuesto grandes pérdidas para la industria de la construcción naval de nuestro país. Concretamente, desde que se inició este expediente han cerrado seis astilleros y otros tres han solicitado concurso de acreedores.

A pesar de que aunque desde el pasado mes de enero España cuenta con un nuevo sistema de financiación -conocido ahora como régimen de amortización anticipada para la construcción de buques, autorizado por Bruselas-, la amenaza de tener que devolver las bonificaciones del "tax lease" anterior- gracias al que se construyeron 273

Los incentivos fiscales del nuevo modelo no superan el 20%, 10 puntos menos que el anterior sistema



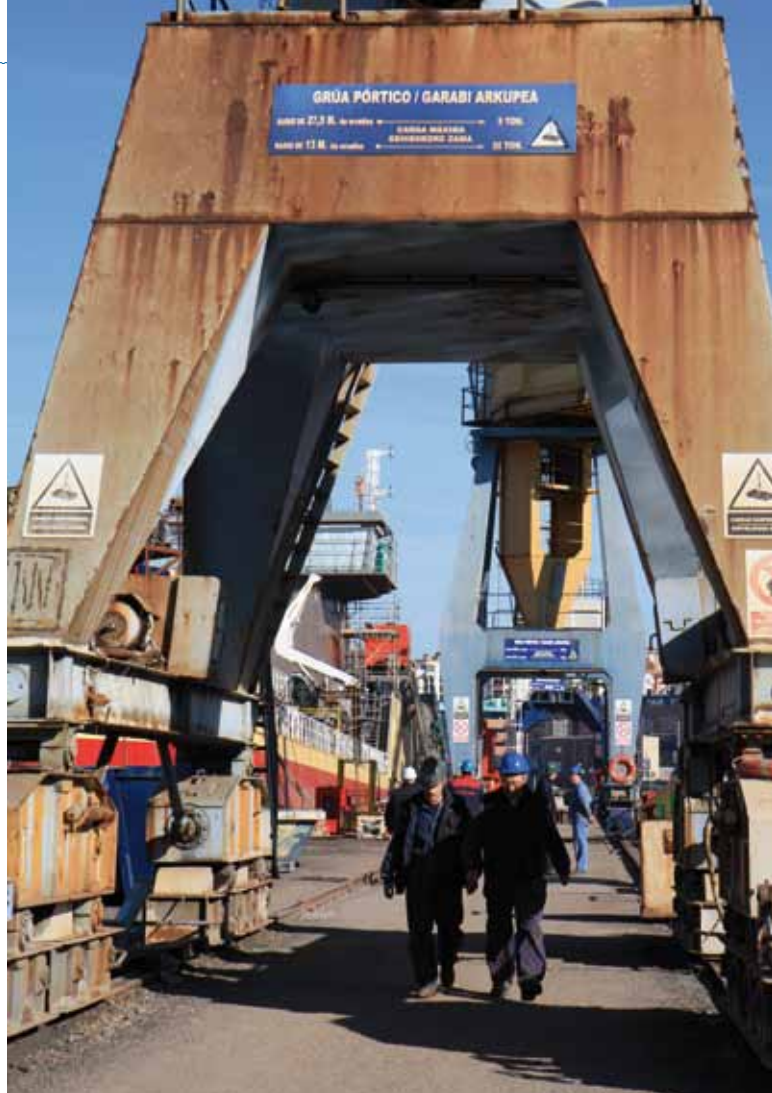
buques por un valor de 8.700 millones y por las que armadores, entidades financieras, estructuradores y astilleros recibieron bonificaciones por un monto de entre 900 y 600 millones de euros-, *impide la contratación de nuevos buques y pone en riesgo inminente el futuro del sector*, según el comunicado difundido por PYMAR ya que *el perjuicio económico recaerá sobre los astilleros, lo que supondría irremediablemente el fin del sector naval en España*.

Y es que el temor a que tengan que devolver parte de lo cobrado está frenando algunas operaciones. Según Almudena López, consejera delegada de PYMAR, *desde noviembre pasado se han perdido al menos veinte contratos*, uno de los últimos en la Naval de Sestao que hubiese garantizado 1,7 millones de horas de trabajo, y otros como el que negociaba Vulcano con el armador noruego Rieber.

## **CHINA Y COREA GANAN**

Desde la sociedad que agrupa a los pequeños y medianos astilleros españoles se apunta a que la guerra comercial desatada por Holanda con la denuncia del "tax lease" español puede acabar mandando al traste todo el sector naval europeo. Un cruce de acusaciones entre la industria de ambos países que comenzó con la denuncia del sistema de bonificaciones que se aplicaba en nuestro país, y a la que se han sucedido un cruce de demandas a la Comisión entre las patronales de ambos estados que, en opinión de PYMAR, *puede abocar al cierre de todo el sector en Europa a favor de China y Corea que ya han empezado a hacerse con contratos que, en condiciones normales, se hubieran quedado en España o en la UE*.

En su defensa, el sector de la construcción naval español ha esgrimido ante Bruselas los principios bajo los que dice haber actuado en todo momento: la confianza legítima y la seguridad jurídica. Prueba de ello, como revela el diario "Faro de Vigo" es que Bruselas avaló, hasta en dos ocasiones -en 2004 y 2009-, el antiguo sistema de bonificaciones de los astilleros españoles antes de ordenar su suspensión, donde dejó constancia de que el sistema "no era discriminatorio". Unas cartas que para el sector son una prueba irrefutable de que España aplicó siempre el principio de confianza legítima.



El sector mantiene, de forma directa o indirecta, a 86.735 familias, la mayoría de ellas en Galicia, Asturias y País Vasco.

**Desde que se inició el expediente de revisión del sistema de incentivos fiscales para la construcción de buques se han cerrado seis astilleros y otros tres han solicitado concurso de acreedores**

Pero la insistencia en la resolución definitiva del expediente abierto contra España, no es un capricho. Tal y como apuntan desde los astilleros, la decisión de la Competencia tiene una gran repercusión sobre el tejido económico y empresarial español debido a que este sector emplea, de forma directa o indirecta, a 86.735 trabajadores, la mayoría de ellos ubicados en Galicia, Asturias y País Vasco.

Además, prosiguen, esta estocada de muerte supondría también un gasto en prestaciones por desempleo superior a los 638 millones de euros, una reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social cercana a los 130 millones de euros, y la consiguiente disminución en la recaudación de impuestos como el IVA, el Impuesto de Sociedades y de otros impuestos indirectos, por lo que el déficit comercial español alcanzaría cerca de 670 millones de euros. ■

Texto y fotos: A. Munguía

I Congreso Náutico

# FORO de la NÁUTICA de RECREO

**A pesar de los preocupantes datos del primer trimestre del año-con una caída superior al 33%-, los representantes del sector de la náutica deportiva y de recreo siguen apostando por esta actividad conscientes de su gran potencial, tal y como pusieron de manifiesto los participantes en el I Congreso Náutico, celebrado el mes pasado en Madrid y en el que se han abordado, entre otras cuestiones, aspectos relacionados con la fiscalidad, exportaciones y cambios legislativos que afectan al sector, cuyas reflexiones más importantes exponemos en este artículo.**

**D**os días de debates en los que la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen) logró concentrar en un mismo foro temas tan variados como las experiencias de empresas; la exposición de nuevas herramientas que a través de internet facilitan la promoción de marcas, productos y servicios; estrategias a desarrollar en los mercados internacionales y la oportuni-

dad de negocio que estos ofrecen, así como la puesta al día en temas relacionados con la realidad jurídica y fiscal del sector.

Que la presión fiscal es una de las principales dificultades con que se topa la náutica de recreo en España es una realidad y quizás por ello queremos destacar la intervención que sobre este punto hizo el inspector de Hacienda, y a la vez gran conocedor de la fiscalidad que se aplica a

este sector, Raúl Buriello, quien declaró que la Agencia Tributaria ejerce un control "intensivo" sobre las embarcaciones por lo que apostó porque el eliminar el impuesto especial que se aplica al chárter náutico (un 12% adicional) por considerarlo discriminatorio respecto a lo que sucede con el sector automovilístico, y lesivo en comparación a lo que se exige en los países de nuestro entorno. Además, el técnico de la Administración sugirió una serie de mejoras de la norma y un abaratamiento de este impuesto, entre otras propuestas.



Las matriculaciones de embarcaciones de recreo cayeron un 33,7% en el primer trimestre (J. Navarro).



En la imagen, un momento del I Congreso Náutico celebrado en la sede de la CEOE (Anen).

En la misma línea, el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, ofreció toda su colaboración al sector para intentar solventar lo que calificó como uno de los “principales lastres del sector”: el impuesto de matriculación.

El director general se comprometió también a tener lista la reforma de las titulaciones náuticas antes de finales de este año, mientras que Benito Núñez, asesor de la Dirección General, detalló algunas de las “profundas reformas” que se van a introducir en la citada Orden Ministerial para adaptarse a la realidad del sector y a las normas internacionales. En este sentido, el técnico de Marina Mercante adelantó que parte de estos cambios van a estar relacionados con la reducción del número de títulos náuticos -actualmente ocho-; con la eliminación de la limitación de la eslora en los títulos; con la ampliación de las zonas de navegación, y el refuerzo de las prácticas sobre la teoría en lo que se refiere a la formación, a la vez que se abordará la actualización de los temarios de las pruebas, además de otras novedades.

Sobre el Proyecto de Ley de Navegación, el ponente del Ministerio de Justicia -departamento responsable de la elaboración de la iniciativa jurídica-, Julio Fuentes, remarcó que, por primera vez, la norma da un tratamiento diferenciado a la náutica de recreo respecto del ámbito de la marina mercante.

Otra de las cuestiones abordadas durante el I Congreso Náutico fueron los procedimientos de exportación e importación de embarcaciones de recreo, donde se explicó la diferencia de tratamiento entre el “Régimen de importación temporal” y la “matrícula turística” de embarcaciones de recreo que se aplica por el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales.

Por su parte, Gabriel González, director de Register A Yatch, expuso las distintas posibilidades que existen para abanderar o registrar embarcaciones a nivel internacional: una op-

ción cada vez más contemplada en el sector, gracias a la posibilidad habilitada recientemente de que un residente fiscal español pueda abanderar su embarcación en el registro europeo que considere conveniente tras satisfacer los impuestos correspondientes.

## **MERCADOS INTERNACIONALES**

Sobre las dificultades de las empresas españolas para exportar, a pesar de que sean las exportaciones el único motor de nuestra economía que funciona aunque no de forma constante, el director de la división internacional de la Confederación Española de Empresarios (CEOE), Antonio Fontani, achacó esta circunstancia a motivos relacionados con la actitud del empresariado y su miedo a dar el paso de salir al exterior.

Una apreciación que, en cierta forma, compartía Fernando León, representante del Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX) quién insistió en que “no nos creemos lo que somos capaces de conseguir” y explicó las herramientas que el ICEX pone a disposición de las compañías en este sentido.

La mesa redonda sobre *Mercados Internacionales y Competitividad* se completó con la exposición de dos casos prácticos, entre los que destacó el presentado por el director de marketing de la Fira de Barcelona, Albert Planas, quién abordó la estrategia comercial internacional seguida por la institución en los últimos tiempos. ■

**A. Munguía**

## **El director general de Marina Mercante reiteró su mano tendida al sector**

## **Cambio en la directiva de Anen**

Otra de las novedades que deja la celebración del I Congreso Náutico ha sido el relevo al frente de la secretaria general de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen), que asumió Carlos Sanlorenzo en sustitución de Alejandro Landaluce.

El nuevo directivo de la entidad afronta el futuro con la puesta en marcha de un plan de acción que, como primera medida, contempla reuniones con asociados de toda España para conocer de primera mano sus necesidades y trazar la estrategia de la Asociación en los próximos meses. Carlos Sanlorenzo es licenciado en Derecho por la Universidad de Valencia y titulado en el master de Derecho Marítimo y Negocio Marítimo y Gestión Portuaria (Shipping Business), por la Facultad de Náutica de Barcelona (UPC).

En el desarrollo de su labor como asesor jurídico de ANEN, desde que se constituyó la Asociación, ha participado en la redacción de múltiples normas de trascendencia para el sector.

## Poca anchoa en la primera parte de la costera

**La flota cerquera del Cantábrico no está teniendo suerte con las condiciones meteorológicas "anormalmente" frías para esta época. Por este motivo, los barcos, aunque tienen localizados los bancos de este pelágico, no han podido obtener buenos registros de capturas hasta mediados de mayo. El tamaño de los ejemplares no es grande, lo que hace que el precio tampoco esté siendo el deseado por los pescadores, que esperan que la situación se enderece en la segunda parte de la costera.**

La campaña de anchoa en el Cantábrico parece que se estabiliza tras un inicio con pocas capturas debido a que los bancos de pescado estuvieron alejados de la costa. El precio del pescado, además, fue bajo al inicio de la campaña.

En las lonjas vascas de Bermeo y Ondarroa, tras el buen precio pagado por las primeras capturas (en torno a 5 euros kilo), la cotización se quedó por debajo de los 2 euros el kilo a pesar del escaso producto a la venta.

La situación para la flota cerquera empezó a cambiar a mediados de mayo. Las capturas de los barcos mejoraron situándose entre 4 y 5 mil kilos diarios, algo por encima de la mitad de los 8.000 kilos establecidos como tope para una embarcación con una docena de tripulantes. La mejoría de las condiciones meteorológicas y marítimas permitió aumentar las capturas, llegando en el caso de Ondarroa a registrar 1.500 toneladas a mediados de mayo. Pero el precio del pescado en primera venta se mantuvo por debajo de los 2,4 euros. El bajo precio pagado se achacó inicialmente al tamaño, que no está siendo grande.

Las cerca de 200 embarcaciones de cerco, que faenan la segunda pesquería estacional en el Golfo de Vizcaya, disponen de una cuota de 18.630 toneladas de anchoa para la presente campaña (del 1 de julio de 2012 al 30 de junio de 2013), tras el recorte del 30% respecto de la campaña anterior establecido por la Comisión Europea.



De acuerdo con la resolución de la Secretaría de Pesca del 21 de marzo la flota cerquera que capture esta pesquería está obligada a mantener a bordo el dispositivo de localización de buques vía satélite (VMS) de seguimiento de la actividad pesquera. El dispositivo se puede apagar si la estancia en puerto se prorroga más de 24 horas. También deberán mantener a bordo y operativo el Diario de Pesca Electrónico (DEA) para notificar por lo menos una hora antes de la llegada a puerto información re-

ferente a los datos de identificación del buque, lugar y fecha prevista de desembarque y la cantidad de cada especie a bordo; en caso de que el barco no esté obligado a llevar el DEA, el patrón deberá cumplimentar el diario de pesca y la declaración de desembarque en papel. El margen de tolerancia será del 10%.

Esta obligación tiene como finalidad facilitar las labores de control, suministrando a la inspección de pesca con antelación suficiente la información que la ley establece

para esta pesquería, para que, teniendo en cuenta esta información—cantidad, zona, fecha— puedan organizar su actividad de inspección y comprobar el cumplimiento de la regulación. No transmitir esta información a tiempo significa obstaculizar las tareas de inspección y comprobación, aunque, a la hora de fijar la sanción, se ha de tener en cuenta cuál es el dato erróneo o ausente, si el conte-



para los 200 barcos que componen la flota cerquera, pero de forma especial para la flota vasca. Por ello, técnicos del instituto AZTI-Tecnalia evalúan cada primavera desde 1987 la población de la anchoa. La investigación, realizada durante las últimas tres semanas de mayo en la que intervienen los buques oceanográfico *Ramón Margalef* y *Emma Bardan*, determinará el área de reproducción de la anchoa, su producción de huevos y su fecundidad.

El análisis de los resultados permitirá estimar la biomasa de anchoa que se contrastará con la información existente de la serie histórica de campañas anteriores, así como con los datos obtenidos por el Instituto francés de Investigación para la Explotación del Mar (Ifremer), cuyos técnicos establecen la biomasa mediante técnicas acústicas. El método se basa en emitir ultrasonidos al mar y analizar sus ecos para estimar la biomasa en la zona estudiada.

*Bioman* es una de las dos campañas científicas que AZTI-Tecnalia realiza anualmente a la anchoa, la otra —*Juvena*— es en septiembre y busca estimar



IEO

nido es correcto pero se ha enviado fuera de plazo o, si hay otras infracciones.

## BIOMAN 2013

El buen estado de esta pesquería estacional del Cantábrico es fundamental

la cantidad de juveniles de anchoa nacidos en la primavera de ese mismo año

Los pescadores esperan que los resultados de esta campaña muestre la buena situación de esta pesquería fluctuante por naturaleza.

## • Investigan las ayudas del Prestige

Las acusaciones formuladas ante la Fiscalía por la plataforma en defensa del sector marítimo pesquero de Galicia, que afirma que desaparecieron 80 millones de euros de las ayudas del Prestige (ver MAR número 524, marzo 2013, Costa a Costa), van a ser finalmente investigadas, tras años de denuncias. En el centro de las acusaciones se encuentran Evaristo Lareo, de la comisión de afectados por el Prestige; Manuel Cao, patrón mayor de la cofradía coruñesa; Paulo Carril, secretario comarcal de la CIG en A Coruña, entre otros. Todos ellos serán llamados a declarar en calidad de imputados, por si hubieran podido incurrir en delitos de apropiación indebida, malversación o falsedad documental.

## • Tarifa reclama el observatorio científico

Los almadraberos de Tarifa solicitan al gobierno local el mismo apoyo a la almadraba que el mostrado a la flota artesanal. Los setenta trabajadores de este arte de pesca ancestral reprochan a Gil García, actual alcalde, que no apoye las demandas de la Plataforma en Defensa de las Almadrabas. Los representantes locales aglutinados en la plataforma quieren entrevistarse con Arias Cañete para que mantenga el observatorio científico para el control de esta pesquería y como forma de prolongar la campaña hasta los 180 días. De esta manera, los trabajadores podrían sumar este período laboral al de la campaña pasada para poder percibir el subsidio del desempleo.

Los trabajadores no ven ahora en Gil García el mismo ánimo para defender la almadraba que cuando estaba en la oposición y lideró las demandas de la plataforma.

## • Pocos resultados en la CGPM

Pese a la grave situación de los *stocks* mediterráneos, con el 92% de los mismos con sobrepesca, la 37 sesión anual de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo finalizó sin que se aprobaran medidas que puedan remediar la grave situación de la



# BREVES



pesca en esta área, según denuncia la organización Oceana. Y esta afirmación la apoyan en la oposición mostrada por la Unión Europea en que se adoptaran medidas de precaución, entre las que se incluían la reducción de la presión pesquera de todos los stocks demersales en un 10% como mínimo, tal y como recomiendan los científicos.

• **Más de 18.000 teus**

China Shipping Container Lines arrebatará a la naviera danesa Maersk la posesión de los buques portacontenedores más grandes mundo el año que viene. Y es que la compañía asiática ha encargado a un astillero surcoreano la construcción de cinco mega portacontenedores con capacidad para 18.400 teus, lo que supone que serán capaces de cargar 400 contenedores de 20 pies más que los barcos Triple-E de la compañía danesa. Los buques, que estarán listos a mediados del año que viene, tendrán un porte similar a los de Maersk -400 metros de eslora, 58,6 de manga y 30,5 de calado- y contarán con motor principal con control electrónico y dos sistemas de tratamiento de agua de mar EcoBallast.

• **Científicos y la reforma pesquera**

Más de 220 científicos españoles de medio centenar de universidades, centros tecnológicos y asociaciones científicas y la Federación Española de Oceanógrafos han dirigido una carta al ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Arias Cañete, para que apoye "una reforma en profundidad de la política común de pesca que tenga en cuenta sus planteamientos". Defienden la gestión de las pesquerías a partir del rendimiento máximo sostenible, tal y como ha propuesto la Comisión Europea, así como que apoye "establecer una mortalidad por pesca basada en la biomasa".

• **Turismo pesquero en Cambrils**

La iniciativa permitirá a los visitantes salir al mar con la tripulación de un barco arrastrero durante los meses de verano (julio-septiem-



CANTÁBRICO

## La pesca artesanal toma la palabra

**La campaña impulsada por Greenpeace para dar voz a los pescadores artesanales europeos cumplió su itinerario por aguas españolas, tras su paso por el puerto de Bilbao. Frente a Muros-Noia, Arousa y de la Costa da Morte salieron al encuentro del "Arctic Sunrise" más de cincuenta pequeñas embarcaciones y sus tripulantes en apoyo de sus reivindicaciones.**



Greenpeace

Bilbao fue el último puerto español visitado por el "Arctic Sunrise" en su periplo por aguas europeas en defensa de la pesca artesanal, tras comenzar su campaña en Constanza, Rumanía, el pasado 18 de marzo (ver MAR número 525, abril 2013). En cada uno de los puertos donde ha ido recalando (Barcelona, Dénia y Bilbao, en el Estado español) se han organizado encuentros entre pescadores, políticos y otras personas vinculadas al mundo de la pesca y, de esta manera, favorecer el intercambio de ideas sobre el futuro de las pesquerías en Europa, en un momento crucial durante las negociaciones de la nueva Política Pesquera Común.

¿Quién me iba a decir a mí hace 20 años que estaría sentado en un barco de Greenpeace y que íbamos a estar defendiendo lo mismo? Fue la idea más repetida entre los pescadores que compartieron parte del recorrido con la tripulación del "Arctic Sunrise". Acceso a las cuotas, descartes y conflictos con

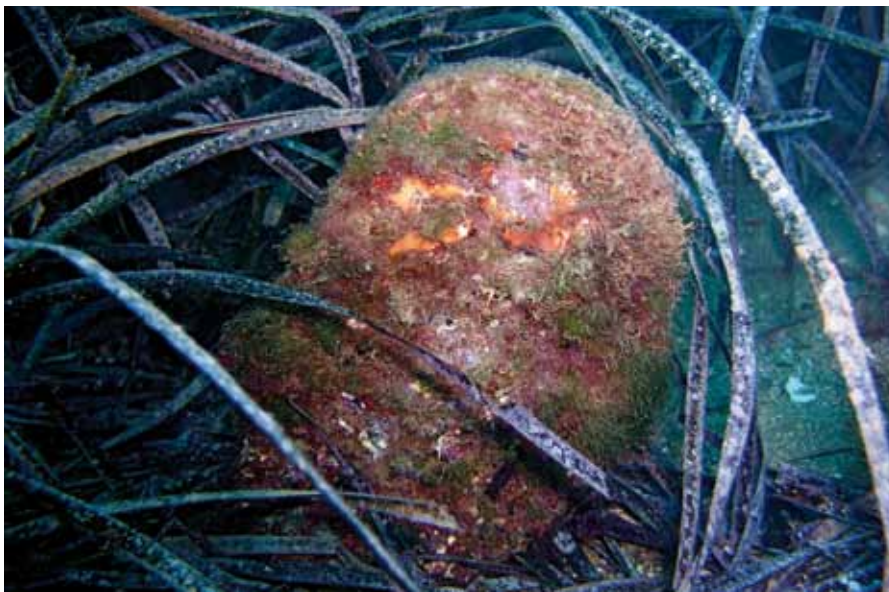
el sector del arrastre han sido los puntos más repetidos en todos los encuentros, independientemente de si los pescadores pertenecían a la cofradía de Sitges, Blanes, Dénia o a la de Hondarribia.

Uno de los objetivos marcados por la organización ecologista era que los propios pescadores expresaran sus opiniones de primera mano a los políticos sobre la situación del sector, sobre sus inquietudes, sobre sus ideas para que "mañana sus hijos puedan también salir a pescar".

Entre los momentos más emotivos de la singladura alrededor de la península, según uno de los portavoces de Greenpeace, fue cuando recalaron en aguas gallegas y salieron a su encuentro, frente al Monte Louro, más de cincuenta embarcaciones haciendo sonar sus sirenas al tiempo que mostraban pancartas en las que exigían a los políticos "responsabilidad" de cara a las negociaciones sobre el futuro de la PPC y que "no se les olvidara, como en otras ocasiones".

## Las anclas arrasan los fondos marinos de Baleares

**Los destrozos ocasionados por las anclas de embarcaciones de recreo en los fondos marinos de las Islas Baleares sigue a la orden del día. A pesar de las múltiples denuncias, nada o casi nada ha cambiado. Dos nuevos estudios alertan sobre la grave situación que está afectando a la Posidonia oceanica y a la nacra, según denuncias de Oceana y del CSIC, respectivamente.**



Nacra. R. García-March

Hasta el 20% de la *Posidonia* del Parque Natural de Ses Salines, en Formentera, ha sido arrancada por las anclas de los barcos de recreo en los cuatro últimos años. Así lo denuncia Oceana partiendo de un informe científico elaborado por siete biólogos de la consultoría ambiental OceanSnell, que ha analizado la situación de las praderas de *Posidonia oceanica* entre Punta Pedrera y S'Espalmador, en el Parque Natural de Ses Salines, hábitat protegido por la UE y que fue declarado Patrimonio de la Humanidad en 1999.

El mencionado estudio realiza una comparación sobre el estado de la pradera en noviembre de 2012 con datos de 2008, en que se utilizaron los mismos métodos que ahora en las investigaciones del proyecto Life. Oceana, a quien la UE desestimó en 2012 las que-

jas que planteó sobre la destrucción de *Posidonia* por no disponer de un estudio científico sistemático y global de la zona, señala que este informe aporta las pruebas que necesita la Comisión y que la gestión del Gobierno Balear es francamente mejorable.

Otro estudio, en este caso realizado por investigadores del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y de la Universidad de Islas Baleares, alerta de la destrucción de poblaciones de nacra, un molusco bivalvo endémico del Mediterráneo, considerado en peligro de extinción. La causa proviene, también en este caso, de los destrozos ocasionados por las anclas de los barcos de recreo en los hábitats costeros de *Posidonia oceanica*, en cuyas praderas habita. En las zonas estudiadas en las que no estaba permitido anclar, las poblaciones de nacra eran hasta siete veces más densas.

## BREVES

bre). Durante la jornada se programarán actividades para que puedan participar en todo el proceso, desde la navegación hasta el desembarco. Inicialmente, la participación será para un máximo de cuatro personas al día y tendrá un coste de 150 euros.

También existe la posibilidad de realizar una visita más cómoda. Los visitantes observarán la jornada pesquera a bordo de una embarcación habilitada para el transporte de pasajeros. Desde esta embarcación podrán observar el levantamiento de la red.

### • Delegación gallega en Slow Fish

Dos pescadores artesanales de las cofradías de Muros y Cedeira junto a una bióloga de la Fundación Lonxanet participaron en la sexta edición de *Slow Fish* a principios de mayo. El evento internacional dedicado al mundo íctico y a los ecosistemas acuáticos, reunió a pescadores con cocineros, activistas y expertos de numerosos países. Los pescadores participaron en el taller del agua Hacia una gestión colectiva de los recursos comunes en el que expusieron el proceso de creación de una reserva marina de interés pesquero cogestionada entre los pescadores y la administración.

### • Inaugurado el centro "Loyola de Palacio"

El centro de servicios Galileo "Loyola de Palacio" es una realidad, desde mediados de mayo, dentro de las instalaciones del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA). El centro es el único del Programa Galileo que facilita un servicio de acceso libre y gratuito a escala global y para la población en general, con prestaciones superiores a las ofrecidas actualmente por el sistema GPS, además de un servicio comercial para ampliar sus aplicaciones, y de salvaguarda de la vida humana. Este sistema de navegación por satélite es de gran utilidad para muchos sectores de la actividad económica, entre ellos, el comercio marítimo y la pesca ya que, entre otras aplicaciones, mejora el posicionamiento y, por tanto, la localización de accidentados en el mar.

## SANIDAD MARÍTIMA

Anticoagulación oral:

# LA IMPORTANCIA del equilibrio

**Conseguir que la sangre esté en el punto justo (ni clara, ni espesa) es el difícil equilibrio que persiguen los anticoagulantes. Son medicamentos que se administran para evitar el desarrollo de trombos y prevenir embolias o infartos. Sin embargo, exponen a los pacientes a otro peligro: el riesgo de hemorragias.**

La Federación Española de Asociaciones de Anticoagulados (FEASAN), considera que entre 800.000 y un millón de personas siguen en España un tratamiento anticoagulante, estimando que el número de afectados aumenta en nuestro país a un ritmo de un 10% anual.

El tratamiento anticoagulante deben seguirlo personas con riesgo de sufrir una complicación de trombosis y/o embolia; enfermos con arritmias (fibrilación auricular); los portadores de válvula cardíaca artificial mecánica; los pacientes con ciertas enfermedades cardiovasculares (afecciones válvulas cardíacas, corazones dilatados); personas que han sufrido algún episodio de trombosis venosa en las piernas o una embolia pulmonar, para evitar que vuelvan a repetirse, y los individuos que padecen ciertas enfermedades de la sangre protrombóticas.

El tratamiento anticoagulante por vía oral es crónico. Muchas veces de por vida y requiere conocer bien el fármaco y sus posibles complicaciones; en-

tender y responsabilizarse de su control y adecuar los hábitos para que afecte lo menos posible a la calidad de vida de los enfermos.

## TIPOS DE ANTICOAGULANTES

Los anticoagulantes clásicos son *acenocumarol* (Sintrom ®) y *warfarina* (Aldocumar ®), de la familia de la antivitamina K. Tienen la desventaja de que sus dosis deben ajustarse periódicamente para mantener el nivel de coagulación dentro de un rango terapéutico.

En un pasado no muy lejano, los pacientes acudían a los servicios de hematología de los hospitales cada cuatro semanas con el fin de ajustar las dosis. Hoy en día, los enfermos se trasladan a los centros de atención primaria, donde se les extrae sangre, que posteriormente se envía al hematólogo del hospital de referencia para su análisis. Este especialista ajusta la dosis y vuelve a enviar los resultados al médico de atención de primaria. A pesar del proceso, se cree que la mitad de los pacientes están mal controlados.

En contraposición a los anticoagulantes clásicos, los nuevos *dabigatrán* y *rivaroxabán* y *apixabán*, no requieren un ajuste periódico de las dosis. Pese a ello, algunos expertos advierten que, a la larga, este beneficio puede producir efectos contrarios, ya que los pacientes pueden perder la sensación del peligro que entraña su enfermedad, relajarse con el trata-







miento y olvidar alguna dosis, lo que elevaría de forma notable el riesgo de embolia.

Son una buena solución para ciertos subgrupos de pacientes, pero no para todos. Desde el punto de vista clínico, no se pueden administrar a mayores de 65 años; a pacientes con factores de riesgo añadido; a quienes estén fuera del rango terapéutico durante mucho tiempo; a las personas con la función renal dañada, ni a los portadores de prótesis cardíacas valvulares.

### **AUTOCONTROL: UN RETO PENDIENTE**

Otra alternativa es el autocontrol del propio paciente con anticoagulantes clásicos mediante los coagulómetros. De igual manera que se controlan los niveles de azúcar en sangre, se practica una punción en el dedo y la gota de sangre se coloca en una tira reactiva que, insertada en el aparato, mide el nivel de coagulación. Posteriormente, los pacientes ajustan la dosis.

Este autocontrol es seguro para los pacientes de cualquier edad. Mejor que el control de los especialistas, según un reciente metanálisis e incluso más barato que el uso de los nuevos anticoagulantes

Se calcula que más del 60% de los pacientes anticoagulados reúnen los requisitos para el autocontrol. Sin embargo, apenas lo usa el 5% de los enfermos porque la sanidad pública no lo financia. ■

**AUTORA: PURIFICACIÓN VEGA GUERRA**  
**MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID**

## **CONSEJOS PARA PACIENTES ANTICOAGULADOS**

1. Siga las pautas del médico. No olvide nunca ni el tratamiento anticoagulante, ni los controles, y permanezca en contacto con un hematólogo que lo supervise. No cambie por su cuenta, bajo ningún concepto, la dosis prescrita.
2. Tome el anticoagulante en la misma situación. Intente crear un hábito.
3. Si se le olvida la dosis alguna vez, continúe al día siguiente como si nada.
4. Dígame al médico qué fármacos toma, sin obviar ninguno, para prevenir interacciones. No tome ningún medicamento por su cuenta, consulte con su médico. No tome aspirina, ni se ponga inyecciones intramusculares.
5. Evite cortes, golpes y deportes de contacto que favorezcan las contusiones y el sangrado.
6. Evite fumar y beber. Estos hábitos tienen riesgo de hemorragia.
7. Ante dudas y síntomas como sangre al orinar, en la boca o las encías, aparición de hematomas o de pequeñas hemorragias en la parte blanca del ojo debe acudir rápido al hospital. Puede haber una hemorragia interna.
8. Coma de todo con moderación. Evite alimentos ricos en vitamina K como el brócoli, la col, las coles de Bruselas o las espinacas si toma tratamiento anticoagulante con medicamentos antivitaminas K (Sintrom® y Aldocumar®).
9. Cuando acuda al dentista, al hospital o a cualquier especialista lleve su informe de anticoagulación.
10. No haga deportes violentos ni de riesgo.
11. Viaje siempre con su hoja de anticoagulación. En caso de accidente le será necesario. Lleve la dosis suficiente del tratamiento para la duración del viaje.
12. Infórmese y plantéese el autocontrol porque puede mejorar su calidad de vida.

## PREMIO AL GREMIO DE MAYORISTAS DE PESCADO DE MERCABARNA

El Gremio de Mayoristas de Pescado de Mercabarna (GPM) ha sido galardonado con el Premio a la Mejor Iniciativa Comercial, en la categoría de “Mejor Iniciativa Colectiva Sectorial”, por la puesta en marcha del programa educativo “Crece con el pescado”, en el que participan unos 7.000 escolares.

Se trata de un programa, diseñado por un equipo de licenciados en Biología, Ciencias Ambientales y Pedagogía, dirigido a alumnos de Primaria, con el que se pretende dar a conocer los beneficios que tiene para la salud comer pescado de manera habitual.

La Dirección General de Comercio de la Generalitat de Catalunya concede estos premios a las iniciativas comerciales y de servicios que mejoran el valor añadido de la compra de forma novedosa.

## MEDALLA DE ORO AL TRABAJO A LAS OSTRERAS DA PEDRA

El Consejo de Ministros, a propuesta de la titular de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, ha concedido la medalla de oro al Mérito en el Trabajo a las vendedoras de ostras da pedra de Vigo.

Hace seis años un vecino del Casco Vello solicitó esta distinción al Ministerio como reconocimiento a este grupo de mujeres que, desde hace más de 50 años, acuden diariamente a Vigo para vender productos del mar, convirtiéndose en un referente de calidad de dichos productos.

También fue concedida esta misma distinción a Ramiro Carregal Rey, nacido en Vilagarcía de Arousa ( Pontevedra), en mayo de 1927. En el año 1961 fundó PRINSA, que se convertiría con el tiempo en una sociedad puntera en los sectores de frío industrial y congelación de pescados de bajura, así como la comercialización de túnidos congelados.

## MUJERES EN LA MARINA MERCANTE

El pasado 23 de mayo la Facultad de Náutica de Barcelona acogió la conferencia internacional “Proudly empowering in the maritime” en la que representantes del sector intercambiaron puntos de vista con el fin de ir eliminando las barreras que encuentran las mujeres para acceder a la Marina Mercante y fomentar su presencia en el mismo.

Representantes de la OMI y de ITF, académicos e investigadores internacionales, así como de diferentes organismos públicos nacionales coincidieron en la necesidad de actuar para que la presencia de las mujeres en las actividades relacionadas con el mar deje de ser minoritaria, y acordaron aunar esfuerzos para conseguir este objetivo.

En este marco se presentó también la Asociación de Mujeres Profesionales del Comercio y el Transporte Marítimo Wista-Spain que, con 1.800 socias en todo el mundo, busca respaldar en su gestión a las mujeres profesionales de la industria marítima.

## EL ISM PARTICIPA EN LA UNIVERSIDAD DE CÁDIZ



Personal del ISM adscrito a la Dirección Provincial de Cádiz, participó el pasado 7 de mayo en la presentación sobre el modelo de protección social a los trabajadores del mar y las competencias que presta el Instituto Social de la Marina que tuvo lugar en la Escuela de Ingeniería Marina, Náutica y Radio-Eléctrica de la UCA. Más de 50 estudiantes asistieron al encuentro y posterior debate, formulando preguntas sobre temas importantes para su futuro profesional, como son los Convenios especiales de la Seguridad Social.

La jornada, realizada bajo el marco del Convenio de Colaboración firmado entre la Universidad de Cádiz y el Instituto Social de la Marina contó con la presencia del Decano de la Facultad de Ciencias Náuticas, Juan Moreno Gutiérrez y del Director provincial del ISM en Cádiz, Francisco Corral Combarro. La subdirectora provincial, Herminia Rodríguez Tejera, habló del Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y de la Formación Profesional Marítima y Sanitaria, objeto del Convenio Marco de Colaboración entre ambas instituciones, mientras que el médico de Sanidad Marítima de Cádiz, Álvaro Lazuén Alcón, informó de las competencias del ISM en Sanidad Marítima y en el Convenio de la OIT sobre Trabajo Marítimo.

## EXPOSICIÓN SOBRE LOS TESOROS ATLÁNTICOS



El Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquero de Las Palmas de Gran Canaria, perteneciente al ISM, ha presentado, del 13 al 30 de mayo, la exposición “Tesoros Profundos del Atlántico”. El propósito de la exhibición era divulgar los re-

sultados de los proyectos de investigación PESCROF y MARPROF, tras siete años de exploración, estudio y evaluación de recursos pesqueros y marisqueros de los fondos canarios, intentando dar a conocer a los visitantes la existencia de estos hallazgos en las profundidades oceánicas. La muestra, que ha recorrido varios municipios canarios, llama la atención del espectador, despertando su sensibilidad, implicándole en la ruta del descubrimiento y haciéndole interactuar con el entorno.

# Centro Nacional de Formación Marítima

# Isla Cristina

Dirección:  
Avda. Federico Silva Muñoz s/n  
21412 Isla Cristina (Huelva)  
Tel. 959 331 345

## Dirección Provincial de Huelva



*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*



# ESTRATEGIA DE EMPRESARIADO 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 DE LAS EMPRESAS



UNIÓN EUROPEA

Fondo Social Europeo  
*El FSE invierte en tu futuro*

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