

# Mar



Nº 492  
Abril 2010

**El 80% de los accidentes  
se debe a fallos humanos**

## Seguridad a bordo

Cinco ministerios implicados en  
prevenir la siniestralidad en la pesca

**Astilleros,  
cae la demanda**

## Diálogo social

Nueva propuesta de reforma laboral

Centro Nacional de Formación Marítima de

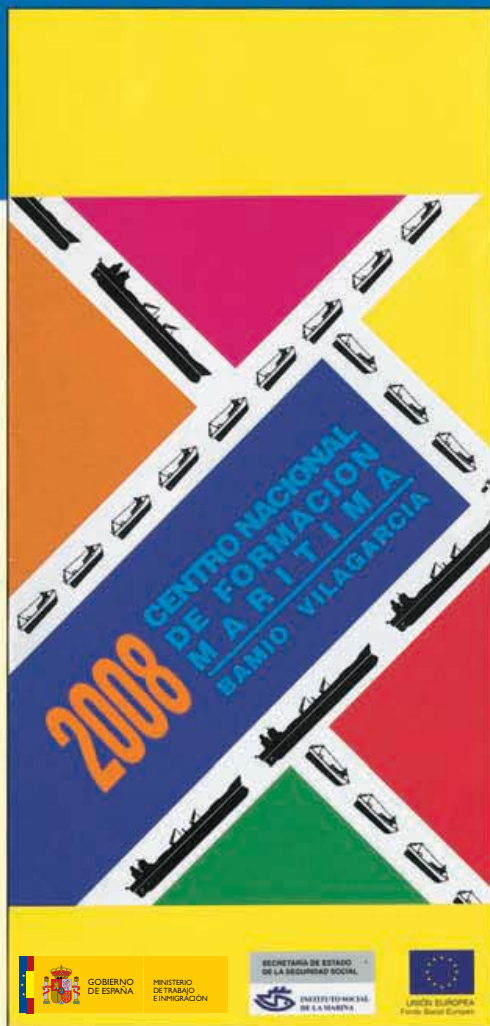
# BAMIO

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

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

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

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



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO  
E INMIGRACIÓN



SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO ESPAÑOL  
DE LA MARINA



UNIÓN EUROPEA  
Fondo Social Europeo

## LA GRAN ESCUELA DEL MAR



## Seguridad a bordo

**P**revenir la siniestralidad laboral en el conjunto de la actividad económica constituye uno de los objetivos de la Administración y una de las demandas más importantes de la sociedad. Hay muchas muertes o incapacidades consecuencia de un accidente que se podrían evitar con un mayor control y una mejora de las condiciones laborales en los centros, así como con una adecuada formación e información a los trabajadores para utilizar en cada momento los medios requeridos en cada actividad o tener el comportamiento más adecuado ante un problema.

Fruto de ese interés por la mejora de la siniestralidad laboral son las diferentes campañas para prevenir los accidentes en el trabajo, ayudas para la adquisición de equipos, como chalecos salvavidas o equipos de comunicación más sofisticados, medidas a las que en la actualidad se ha sumado una bonificación de las cotizaciones a la Seguridad Social para las empresas que estén recortando sus niveles de siniestralidad.

La pesca, por las especiales condiciones en que se desarrolla su trabajo, constituye una de las actividades con mayores índices de accidentes, tanto en tierra, como sobre todo a bordo de los barcos. Prevenir los mismos es el reto en que se hallan embarcados cinco departamentos ministeriales, Trabajo, Medio Ambiente, Fomento, Interior y Justicia a través del Plan Nacional de Inspección de Salud, Seguridad y condiciones de vida y trabajo a bordo de las embarcaciones pesqueras, Segumar. Se trata de un Plan con

el que, desde hace tres años, se viene trabajando a pie de mar en los puertos más importantes en una actividad con pescadores y los armadores a través de sus organizaciones, Cofradías y asociaciones, tanto vía inspección, como, sobre todo, de la información con el objetivo de prevenir los accidentes.

Los datos recogidos por este Plan, donde participan técnicos del Instituto Social de la Marina, junto a expertos de otros departamentos ministeriales, ponen en evidencia la existencia de importantes avances en las condiciones de seguridad de los trabajos a bordo. Pero igualmente, han puesto de manifiesto que se mantienen muchas deficiencias cuya mejora podría desembocar en una menor siniestralidad.

De acuerdo con las cifras que se manejan, tanto en España como en todo el mundo, en el sector de la pesca el 80% de los siniestros se producen por un error humano y, lo que es más grave, el 90% de los mismos se podrían haber evitado si hubieran funcionado correctamente las medidas de prevención. Hay un problema de formación en una parte muy importante de la marinería; en ocasiones no funcionan adecuadamente los elementos de a bordo para pedir socorro, como las señales, mal estado de los chalecos o balsas salvavidas y en otros casos los problemas se derivan por la contratación de personas de economía sumergida.

Acabar o reducir a mínimo la siniestralidad a bordo es un compromiso de las diferentes Administraciones y un reto posible con la colaboración de todas las partes implicadas en la pesca. ■



## GESTIÓN INTEGRADA DE ZONAS COSTERAS

**Autor:** Juan L. Doménech, Rafael Sardá, Adolfo Carballo, Carlos S. Villasante, Juan M. Barragán, Ángel Borja, M<sup>a</sup> José Rodríguez, Arturo Colina, José A. Juanes

**Edita:** Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR)

### Gestión integrada de zonas costeras

Juan L. Doménech • Rafael Sardá • Adolfo Carballo  
Carlos S. Villasante • Juan M. Barragán • Ángel Borja  
M.<sup>a</sup> José Rodríguez • Arturo Colina • José A. Juanes



**AENOR**ediciones

La preocupación por la progresiva degradación de los mares, los océanos y las zonas costeras es una prioridad de las políticas del mundo occidental. Como consecuencia, en los últimos años, las instituciones, tanto a nivel nacional como internacional, vienen desarrollando estrategias centradas en su protección.

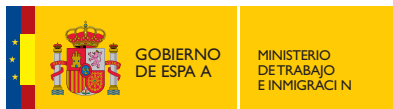
Es por ello, dado que en España ya están en marcha numerosas iniciativas en este sentido, el libro que presentamos llega en un momento inmejorable para analizar, proponer y sugerir las bases de una actuación armonizada y coordinada de los actores que intervienen en los sectores marítimo y costero.

En el primer capítulo de esta obra, el lector puede encontrar una aproximación a la política marítima europea y una breve descripción de la Estrategia española para la gestión integrada mientras que, en capítulos posteriores, se hace lo propio con las iniciativas adoptadas en Andalucía, Cataluña, el Principado de Asturias, el País Vasco y en el litoral de Cantabria.

A nivel sectorial, el papel de los puertos, la pesca, los espacios protegidos, las actividades turísticas náuticas, la calidad de las aguas o la investigación marina y su gestión sostenible en la Unión Europea se analizan también en profundidad en la obra editada por AENOR.

Por último, el libro incluye las conclusiones más relevantes de esta obra colectiva en la que han participado algunos de los más destacados especialistas españoles en materia de gestión integrada de las zonas costeras, entre ellos, reputados investigadores y profesores universitarios así como biólogos marinos.

Este libro, de 482 páginas, tiene un precio de 42 euros y se puede adquirir en las sedes de AENOR y en su página [www.aenor.es](http://www.aenor.es). ■



SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA

**Directora general:**

Pilar López-Rioboo Ansorena.

**Director:**

Vidal Maté.

**Redacción:**

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

**Fotos:**

Jesús Navarro y J.M. González Vallecillo.

**Secretaría:**

Concha Serrano.

**Alicante:** Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2.

Tel. 965 12 65 23.

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

Tel. 950 62 02 11.

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

Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

**Barcelona:** Casa del Mar. C/Albareda, 1.

Tel. 93 443 96 00.

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

Tel. 956 25 17 03.

**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza,

s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

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

Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

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

y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

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

Tel. 956 50 02 40.

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

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

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

Pasaia (Guipúzcoa). Tel. 943 40 40 00.

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

Tel. 959 25 74 11.

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

Tel. 981 28 70 00.

**Las Palmas:** Casa del Mar. C/León y Castillo, 322.

Tel. 928 49 46 45.

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

17. Tel. 982 22 50 10.

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

Tel. 91 591 99 00.

**Málaga:** Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4

(Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

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

Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

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

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

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

Tel. 95 428 60 28.

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

Tel. 977 24 03 87.

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

Tel. 96 331 99 00.

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

Tel. 986 21 61 00.

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

23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra).

Tel. 986 50 17 81.

**Vizcaya:** Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña,

32. Bilbao (Vizcaya). Tel. 94 412 61 00.

**Redacción y Administración:**

Churruga, 2. 28004 Madrid.

Teléfonos: 91 591 99 20 y 91 591 99 07.

Fax: 91 591 99 19.

revista.mar@ism.seg-social.es

**Diseño:**

www.editorialmic.com

**Imprime:** Rotedic S.A.

**Depósito Legal:** M.16516/1963

**NIPO:** 793-10-001-1

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



# 6

## SEGURIDAD A BORDO.

Representantes de las Cofradías de Pescadores y la Administración analizaron el problema de la siniestralidad en la mar



# 18

## CAYÓ LA DEMANDA EN LOS ASTILLEROS.

La crisis y al competencia de Asia también se ha traducido en un recorte en los pedidos en los astilleros españoles



# 24

## DIALOGO SOCIAL.

El gobierno presentó una nueva propuesta para la reforma laboral

*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 Jornadas sobre seguridad a bordo
- 13 Siniestros con historia
- 14 Nuevas ayudas para botiquines
- 16 Convenios de la OIT
- 18 Cae la demanda en los astilleros
- 24 Propuesta para el diálogo social
- 30 Medidas frente a la crisis
- 32 Ayudas para la mujer
- 34 Bonus a la falta de siniestralidad
- 36 La pesquería del atún
- 42 Jornadas de acuicultura
- 46 Fundación laboral de la acuicultura
- 48 La OIT en Sudamérica
- 52 Redes de acción local en la pesca
- 56 Viaje al mundo de la pesca
- 60 Cambios en la náutica deportiva
- 64 El litoral en Tarragona
- 68 De costa a costa
- 72 Página médica
- 74 Noticias breves

Jornada de seguridad en la mar

# COFRADÍAS Y ADMINISTRACIÓN ante el reto de la siniestralidad en la pesca

Los integrantes de los órganos gestores de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores asistieron a una jornada sobre seguridad en la mar enmarcada en el plan nacional de inspección de salud, seguridad y condiciones de vida y trabajo a bordo de embarcaciones pesqueras (SEGUMAR). Las tres exposiciones que componen la jornada —que desde septiembre de 2008 se realizan

en localidades de relevancia pesquera— inciden sobre deficiencias detectadas durante las inspecciones llevadas a cabo y pretenden concienciar a armadores y patrones de su responsabilidad en caso de siniestro. El acto fue inaugurado por la directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Rioboo, y la clausura corrió a cargo del secretario de estado de la Seguridad Social, Octavio Granado.

Jesús Navarro



De izquierda a derecha, Isabel Duránte, Pilar López-Rioboo, Ignacio Gandarias, José Manuel González, Octavio Granado y Genaro Amigo.

**A**brió la jornada el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP), Genaro Amigo, agradeciendo la presencia de los representantes de los cinco ministerios involucrados en la comisión de trabajo y señalando la buena acogida que las charlas de concienciación han tenido en el sector y la necesidad de mantener la colaboración de toda las partes implicadas para reducir la siniestralidad.

En la inauguró de la jornada, Pilar López-Rioboo reconoció la labor de los técnicos del ISM, que han coordinado estas jornadas, y la de los ponentes que desde septiembre de 2008 se están desplazado a las distintas localidades pesqueras para impartir sus ponencias resaltando la colaboración de las cofradías.

El coordinador de seguridad de la Capitanía Marítima de Vigo, José Bernardo Rodríguez habló sobre los niveles de seguridad en los buques pes-



queros. De forma didáctica expuso primero unos conceptos básicos sobre estabilidad en buques pesqueros para hablar después de su trascendencia durante la labor pesquera.

### **ESTABILIDAD DEL BARCO**

Según el experto, el concepto de estabilidad es el poder de recuperación de un buque que es escorado por fuerzas exteriores; es decir, cuando el barco es sacudido por un golpe de mar y puede recuperarse. Para explicar este concepto utilizó el símil de un niño a lomos de un caballito-balancín que se balancea más cuanto más fuerte sea empujado. Pero si la fuerza de empuje es excesiva puede llegarse a un punto de no retorno—cuando el centro de gravedad supera el centro de apoyo— en el que el niño cae. Esta circunstancia del punto de no retorno ocurre también en los barcos que pueden zozobrar en segundos. La seguridad del barco puede establecerse a través de círculos.

El primero es el estructural o seguridad pasiva—resistencia estructural, estanqueidad, compartimentación, etc.— y se inicia con el barco que tiene en mente el armador. Esta idea llega al ingeniero naval que lo diseña aplicando la normativa de seguridad, y termina por la supervi-

sión de la construcción del barco en el astillero. La finalidad de este círculo es disminuir la probabilidad de que se materialice el riesgo; pero en el caso de que ocurra, éste no se extienda a otros compartimentos. El técnico resaltó que las inspecciones no están para “cazar a nadie” sino para asegurar que la seguridad pasiva del barco (primer círculo de seguridad) no ha sido modificada. Patrones y armadores tienen que ser consecuentes con lo que se traen entre manos y ser conscientes de que no se puede alterar las condiciones iniciales del barco.

El segundo círculo es el operativo. Éste determina—de acuerdo con las características del buque— el número de tripulantes y los conocimientos requeridos. Por tanto, según, Rodríguez, el objetivo en este ámbito es el manejo adecuado del buque. Y el despacho del buque, por parte de Capitanía, no es otra cosa que constatar que los requisitos de seguridad de estos dos círculos se cumplen.

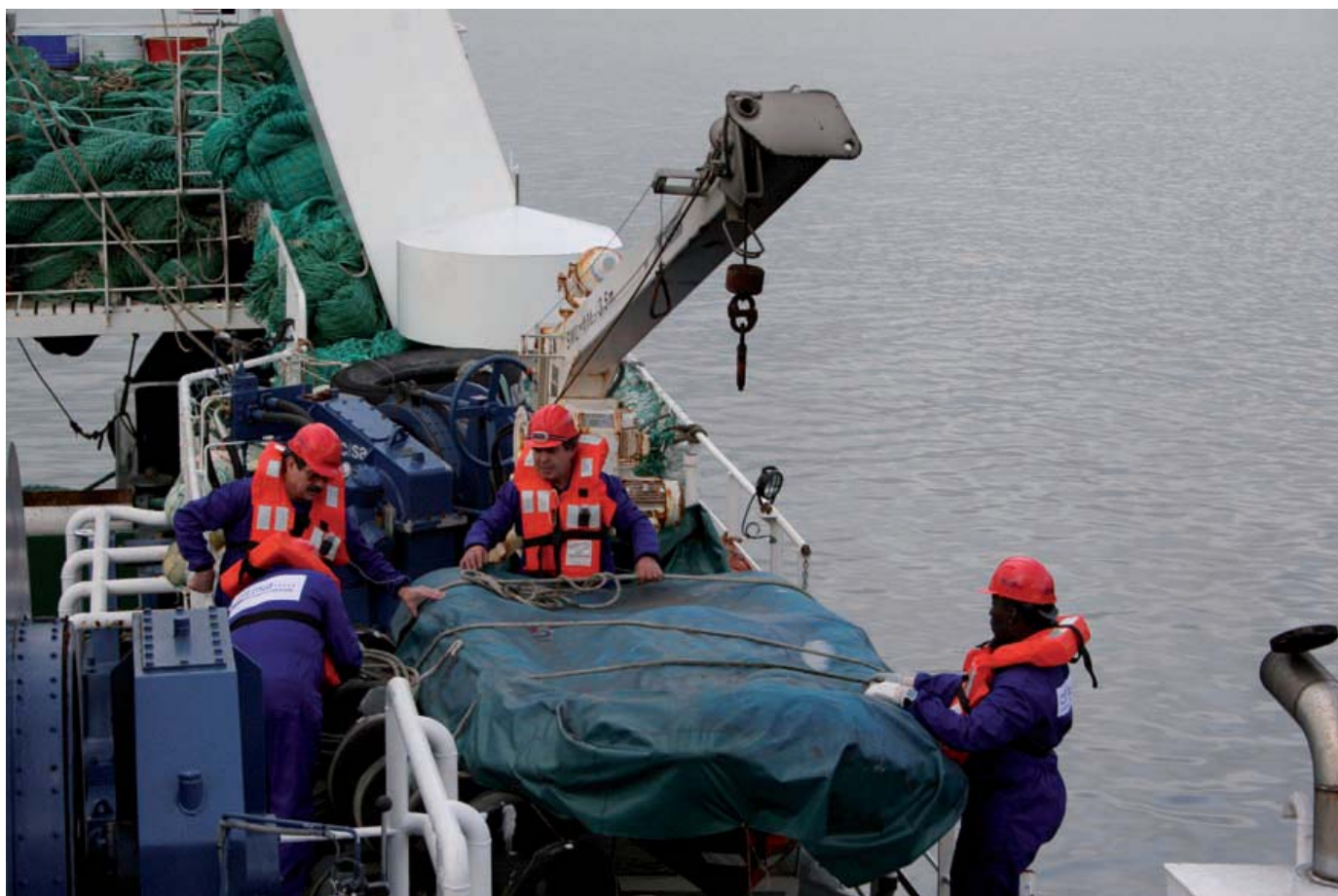
El tercer círculo de seguridad es de la ayuda externa, que tiene por finalidad evitar la pérdida de vidas humanas cuando el capitán del barco no puede resolver el problema en el buque. El apoyo logístico en nuestro país depende de SASEMAR. Cada vez que ocurre un siniestro la investigación recorre en espiral estos tres anillos de seguridad para dar respuesta a ¿qué pasó?, ¿cuándo?, ¿dónde?, ¿cómo? y ¿por qué? para mejorar el funcionamiento de los círculos de seguridad.

El técnico de la Capitanía Marítima de Vigo subrayó que el 80% de las causas de siniestralidad ocurren por fallos humanos; el 15% se originan por fallos estructurales; y el 5% restante es debido a fallos externos. Lógicamente, continuó, el objetivo de las ponencias no es otro que reducir los siniestros debidos a errores humanos ya que es en ese apartado donde hay más margen para reducir.

De acuerdo con los datos sobre emergencias, en el 50% de los casos los capitanes resuelven satisfactoriamente las emergencias a bordo de los buques pesqueros, pero la otra mitad de éstas terminan en hundimiento. En este caso, explicó Rodríguez, es mejor que sea por pérdida de flotabilidad que de estabilidad, ya que esta última se materializa en segundos y producen un elevado número de pérdidas de vidas humanas.

Ilustró la ponencia con videos e imágenes de barcos momentos antes de zozobrar para describir las principales causas de emergencias que se producen en situación de golpe de mar cuando se suman a esta causa climatológica otras circunstancias humanas tales como: la colocación del aparejo en una zona no pensada para

***El error humano causa el 80% de los siniestros tanto en España como a nivel mundial.***  
***(Bernardo Rodríguez)***



ello; la mala estiba de las cajas de pescado; sobre-  
calar el barco o cambiar el francobordo del buque;  
comunicar los tanques del barco; coger una copada  
excesiva que escora el barco; etc. Todas estas cir-  
cunstancias van restando estabilidad al barco.

Terminó su explicación resaltando que, por lo  
general, los siniestros, aunque sean de barcos  
nuevos—como ha ocurrido recientemente—, se  
producen por un cúmulo de circunstancias que res-  
tan estabilidad al barco. Por tanto, la estabilidad es  
variable, y esta variable puede ser mejorarla o em-  
peorarla por las decisiones del patrón. Además, la  
tripulación debe conocer las medidas de seguridad.  
Para ello hay que realizar ejercicios de salvamento  
cuando hay marinería nueva a bordo ya que el co-  
nocimiento de las herramientas de salvamento son  
esenciales en los momentos de pánico que se pro-  
ducen durante las emergencias.

En la segunda ponencia, el fiscal de Siniestrali-  
dad Laboral de A Coruña, Luis Anguita, explicó a  
los miembros de las cofradías la responsabilidad  
empresarial en caso de accidente. Al igual que el  
anterior ponente, insistió que desde la institución  
a la que pertenece se busca la prevención como  
herramienta para extremar las medidas de segu-  
ridad que eviten la muerte. Sin embargo, recal-  
có que, en el caso de no aplicarse a bordo las

***El 90% de los  
accidentes  
analizados no se  
habrían producido  
si hubiese habido  
medidas de  
prevención.  
(Luis Anguita)***

medidas de seguridad, la fiscalía cuenta con me-  
canismos para perseguir a aquellas personas que  
pongan en riesgo la salud de los trabajadores al  
reducir los costes en materia de seguridad para  
obtener una ganancia rápida.

El fiscal partió del concepto de que toda per-  
sona que va a trabajar tiene derecho a volver a  
casa sana y salva; por tanto, en la mar, manifestó  
Anguita, hay que extremar las medidas de segu-  
ridad para que ocurra lo mismo. Ya que es sabido  
que si se trabaja con seguridad es posible reducir  
el número de accidentes y de muertes en el mar.  
Esta afirmación está avalada por el hecho de que  
un porcentaje cercano al 90% de los accidentes  
analizados no se habrían producido si hubiese  
habido medidas de prevención. Por tanto, Anguita  
dejó claro, que siempre que haya una infracción  
que ponga en peligro la vida o la salud de los tra-  
bajadores se intervendrá haya o no accidente.

#### **INFORMACIÓN SOBRE ACCIDENTES**

Con la actual ley española, no hace falta que  
haya una denuncia para poner en marcha estas  
intervenciones. De esta manera, la norma espa-  
ñola solventa la tradicional falta de denuncias—  
por solidaridad o por miedo— tras los accidentes  
en el sector pesquero.



El ponente explicó a los asistentes las distintas vías de información sobre posibles infracciones con que cuentan los fiscales para llevar a cabo su labor. Una vía es a través de la copia del parte de lesiones que recibe la fiscalía en caso de accidente; mediante esta información es posible abrir diligencias. El segundo cauce por el cual la fiscalía obtiene información es a través de la inspección de trabajo. Si la información de la primera vía permite la actuación tras haberse producido el accidente; la información de la segunda vía posibilita a los fiscales la investigación de delitos de siniestralidad antes de producirse un accidente. A parte de éstas, hay una tercera vía que aporta información a la fiscalía para detectar delitos de siniestralidad que es a través de los equipos de policía o guardia civil judicial ya en funcionamiento en algunas comunidades. Estos equipos especializados en delitos de siniestralidad laboral recaban información que permite denunciar, intervenir, acusar y sentenciar los casos de incumplimiento de las normas de seguridad.

Detalló el fiscal las penas —incluso de cárcel— en que el empresario pesquero puede incurrir en caso de un siniestro con resultado de muerte o lesiones. Sin ánimo de amedrentar a los presen-

**La paralización de las embarcaciones es más efectiva que la penalización.**  
**(Juan Ramón Bres)**

tes, Anguita recalcó que el armador está obligado a formar a los trabajadores para que puedan utilizar las medidas de seguridad del buque y equipos de protección individual y colectiva. Y tiene que velar por que se cumplan las normas de seguridad a bordo. En caso contrario se pueden tomar medidas para que la empresa deje de realizar su actividad temporalmente o incluso cerrarlas.

Terminó su intervención haciendo hincapié en que la fiscalía no va en contra del sector pesquero, sino contra aquellos armadores que infringen las normas.

La última ponencia corrió a cargo del inspector de trabajo Juan Ramón Bres, quien incidió de nuevo en que la finalidad de las inspecciones es preventiva y que, aunque inicialmente estas actuaciones conjuntas han sido vista con recelo por armadores y patrones, son la herramienta idónea para reducir el número de siniestros y de muertos. Además, señaló que el proceso de sensibilización del sector se va produciendo. Esta evolución positiva se debe —según Bres— a la relación fluida que en estos años se ha trabado entre los patrones mayores de la zona y los equipos de inspección.

Fruto de esta relación, se ha optado por la paralización de las embarcaciones en vez de la pena-



Luis Anguita, José Bernardo Rodríguez y Juan Ramón Bres.



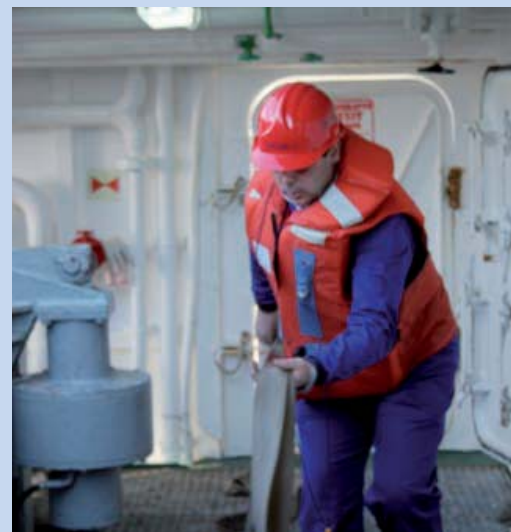
lización cuando aparecen irregularidades durante las inspecciones. De acuerdo con la experiencia del inspector de trabajo, la paralización de la embarcación fuerza al armador o patrón a subsanar el problema de inmediato si quiere salir a pescar; mientras que la penalización no impide seguir pescando con riesgo para la tripulación. De esta forma, se solventa y previene el riesgo laboral.

Entre las irregularidades detectadas frecuentemente, tanto en las inspecciones de las embarcaciones en puerto, en la bocana o faenando, destacan la falta de prácticas de ejercicios de salvamento o la falta de formación que supera el 50%. Es decir, la tripulación de uno de cada dos barcos inspeccionados entre 12 y 24 metros de eslora presentaba carencias formativas en materia de seguridad a bordo. Además, se ha detectado falta de señales —bengalas caducadas (28%), mangueras contra incendios picadas o rotas (47%)—; problemas con los aros salvavidas (38%); extintores caducados o no existentes (14%); balsas salvavidas mal estibadas o con problemas en las válvulas (9%); falta de protección en la sala de máquinas (9%). Otro problema evidente del sector es la economía sumergida: trabajadores no dados de alta en la Seguridad Social; pensionistas trabajando a bordo; o trabajadores en situación de baja laboral por incapacidad laboral transitoria. A pesar

## INSPECCIÓN LOS ERRORES

El elevado número de hundimientos en el mar de pequeños pesqueros con pérdida de un importante número de vidas humanas a finales de la década de los ochenta llevó al primer intento—por parte de organismos públicos— de buscar soluciones conjuntas, ya que la actuación por separado de los organismos implicados no daba resultados positivos. De esta forma, a principios de los noventa se produjo el primer intento para realizar inspecciones conjuntas que evaluaran la situación de los riesgos laborales en la pesca. Desde la Inspección de Trabajo se contactó con el Instituto Social de la Marina (ISM) y se realizó el primer plan piloto de inspecciones. Los técnicos elaboraron un test de inspección —centrado exclusivamente en riesgos laborales— para los equipos que iban por los puertos pesqueros. El plan duró dos años y sus resultados no permitieron ningún optimismo. Por tanto, se volvió a la anterior situación en la que cada organismo realizaba sus inspecciones por separado.

A principios de 2005, la preocupación por los hundimientos de barcos en la pesca de bajura y pérdidas de vidas humanas llevó a los ministerios de Fomento, Agricultura, Pesca y Alimentación y Trabajo y Asuntos Sociales (en aquel momento) a elaborar un acuerdo para mejorar las condiciones de trabajo a bordo de pesqueros. El acuerdo, al implicar a las distintas administraciones involucradas con la mejora de la seguridad de los buques pesqueros (BOE de 8 de junio de 2005), muestra la relevancia que tiene la actividad pesquera tanto en nuestro país (14.000 buques de flota) como en el marco de la Unión Europea. Hay que señalar que se han sumado posteriormente el Ministerio de Interior (Servicio Marítimo de



# PARA DISMINUIR A BORDO

la Guardia Civil) y el Ministerio de Justicia (Fiscalía de Siniestralidad Laboral).

Para implementar el acuerdo se formó una comisión que informara de la situación y planteara soluciones a la siniestralidad. Así, se crearon tres grupos de trabajo liderados cada uno de ellos por uno de los ministerios participantes. La jornada sobre seguridad —dirigida por el ISM— corresponde al grupo denominado “Campañas y Prevención” liderado por el actual Ministerio de Trabajo. La colaboración interministerial se ha centrado en tres ámbitos: salvamento y seguridad de los buques pesqueros y de los trabajadores del mar, prevención y lucha contra la contaminación marina y la protección de los caladeros, y ordenación y control de la actividad marítima pesquera.

Entre las medidas impulsadas en el primer ámbito hay que señalar la campaña de concienciación sobre prevención de riesgos laborales para el sector pesquero “Amárrate a la vida” en la que capitanes marítimos dieron charlas genéricas sobre estabilidad en las cofradías de pescadores sobre seguridad de los buques y los tripulantes. Además, se subvencionó la incorporación de radiobalizas con sistema de posicionamiento y navegación por satélite (GPS) así como la adquisición de equipos de seguridad (chalecos salvavidas de utilización permanente y trajes de supervivencia). Asimismo se han llevado a cabo estudios e investigación sobre la estabilidad y el comportamiento de barcos pesqueros en el mar en condiciones extremas. También se ha formado a patrones y tripulaciones sobre prácticas que mejoren las condiciones de seguridad a bordo; se han realizado inspecciones conjuntas; y se han realizado campañas de concienciación en colaboración con las cofradías de pescadores. Al mismo tiempo se puso en marcha un plan de inspecciones—45 distribuidas en tres zonas geográficas— para evaluar tanto la situación de los barcos como el funcionamiento los equipos de profesionales. Tras algunas modificaciones, los equipos quedan formados por un médico (Sanidad Marítima); un inspector laboral (Trabajo); inspector de buque y con el apoyo de la Guardia Civil evaluando las condiciones de navegabilidad (estabilidad, pesos del aparejo, especificaciones técnicas, lanchas salvavidas, etc.), de salud (reconocimientos médicos en regla, alta en el REM, etc.), de vida y trabajo a bordo (alojamientos, contratos de trabajo, alta en la Seguridad Social, etc.).

J.M.S.



Pilar López-Riobo, directora general del ISM.

## ORGANISMOS IMPLICADOS EN LA SEGURIDAD

### -Ministerio de Fomento

- Marina Mercante.
- Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).
- Seguridad Marítima y Contaminación.
- Calidad y Normalización de Buques.

### - Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

- Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- Instituto Social de la Marina. (Subdirección de Acción Social Marítima).
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

### - Ministerio de Medio Ambiente, Medio Social y Marino.

- Estructuras y Mercados Pesqueros.
- Flota Pesquera y Formación.
- Caladero Nacional.

### Inspección Pesquera.

### -Ministerio de Interior.

- Guardia Civil del Mar y Seprona.

### -Ministerio de Justicia

- Fiscales de Siniestralidad.

## INSPECCIONES

	Insp. mar	Bocana	Insp. puerto	Total	Eslora
<b>2007</b>	114		290	404	12-24m
<b>2008</b>	68	58	132	258	12-24m
<b>2009</b>		95	177	272	12-35m

Fuente: Instituto Social de la Marina



*Octavio Granado, Secretario de Estado de la Seguridad Social.*

de esta lista de irregularidades, Juan Ramón Bres quiso recalcar los avances realizados en el sector y, sin olvidarse de lo que queda por hacer, terminó su intervención señalando lo positivo que es para el sector disponer de una herramienta preventiva como SEGUMAR.

En la clausura de la jornada sobre seguridad Octavio Granado habló del convenio de colaboración entre los ministerios para unificar las actuaciones que prevengan los riesgos laborales

en la pesca y subrayó la noción de que la prevención es una responsabilidad compartida. De esta forma, el secretario de estado llamó la atención al sector pequero pues, a pesar de que desde la administración se han dado los pasos adecuados, la siniestralidad en la pesca, en comparación con otros sectores laborales, ha tenido en los últimos años una evolución menos favorable y, desde su punto de vista, hay que conseguir el mismo grado de evolución.

En esta línea, informó que a través de la Seguridad Social se va a cubrir una parte de los gastos financieros de las empresas que hagan prevención ya que en época de crisis los gastos en prevención de riesgos laborales tienden a reducirse y desde la Administración se tiene que evitar que lo conseguido hasta ahora desaparezca. Octavio Granado pidió al sector pesquero que se involucre aportando ideas para solucionar los problemas existentes y complicidad para que los descansos del personal se cumplan para reducir los riesgos laborales.

Finalizó volviendo a la idea que ya habían señalado todos los que le habían precedido: la administración no está para perseguir, sino para ayudar al sector a mejorar las condiciones en que trabaja. ■

**J.M.S**



Mientras se confirma la sentencia del Erika

# El Prestige, a la espera de juicio

**El tribunal de Apelación de París confirmó, el pasado 30 de marzo, la sentencia que en su día impuso el Tribunal Correccional (ver MAR número 468, febrero 2008). Mientras, la catástrofe del Prestige cumplirá el próximo mes de noviembre 8 años. Los más optimistas confían que, para entonces, se haya podido iniciar el juicio.**



El 13 de diciembre de 1999, un viejo petrolero de pabellón maltés, el Erika, se partía en dos frente a las costas bretonas derramando cerca de 30.000 toneladas de fuel. En enero de 2008 se producía la sentencia del Tribunal Correccional que resultó ser millonaria y ejemplar. Y es que se condenó al armador, a la sociedad italiana de inspección RINA, que homologó el barco a pesar de encontrarse en un estado ruinoso, y a la compañía petrolera Total, que lo fletó, a pagar más de 200 millones de euros en indemnizaciones. Un tribunal de Apelación de París acaba de confirmar la sentencia en su totalidad. Y es que, además de la millonaria indemnización, la sentencia contemplaba el delito ecológico que se deriva de los daños infligidos al medio ambiente, lo que extiende las indemnizaciones a las asociaciones ecologistas, así como a los municipios y otros grupos que plantearon la demanda.

En España, donde se pueden poner en cuestión la justicia de la Justicia pero no su lentitud, nos encontramos a las puertas de que se inicie el juicio por la catástrofe del Prestige, de la que se cumplirán ocho años el próximo mes de noviembre. El reguero de más de 64.000 toneladas de fuel que dejó el

petrolero abanderado en Bahamas en su errático deambular frente a las costas gallegas le puede salir muy caro al Estado, ya que el juez instructor ha decidido sentar en el banquillo de los acusados al entonces responsable de Marina Mercante, en tiempos del gobierno de José María Aznar, José Luis López Sors, que compartirá banquillo con el capitán del petrolero, Apostolos Mangouras.

Contando con los trámites aún pendientes, tras los cuales la causa se remitiría desde el juzgado de Corcubión a la Audiencia Provincial de A Coruña, se calcula una demora de no menos de cuatro meses. Así, los más optimistas, piensan que el juicio podría coincidir con el aniversario de la catástrofe.

El proceso en España podría coincidir con el que se lleva a cabo en los Estados Unidos de Norteamérica, donde la jueza del Tribunal Federal del Distrito Sur de Nueva York decidirá, próximamente, si la demanda de mil millones de dólares presentada por España contra la clasificadora del Prestige sigue su curso. Si así fuera, ambos procesos podrían discurrir en paralelo. ■

R.G.



# AYUDAS PARA BOTIQUINES

**En el BOE del 19 de abril salió publicada la convocatoria de ayudas que el Instituto Social de la Marina concede este año para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los barcos, por ley. Los interesados en pedir estas subvenciones tendrán de plazo hasta el 19 de mayo para hacerlo.**

Este año, el Instituto Social de la Marina destinará un millón de euros para ayudar al sector en la dotación de los botiquines obligatorios que los barcos deben llevar a bordo. Las ayudas reguladas en esta convocatoria se destinan tanto a subvencionar la dotación inicial de botiquines, entendiéndose por tal la primera adquisición de fármacos y el material sanitario que componen el botiquín reglamentario a bordo, como la reposición de medicamentos caducados y deteriorados, así como los que han sido consumidos.

Sin embargo, quedan excluidos los gastos derivados de la compra o adquisición de armarios o contenedores donde se almacena y pro-

**Las ayudas subvencionan la dotación de los botiquines de los barcos y la reposición de medicamentos y material sanitario**

tege el contenido de los botiquines a bordo.

Para acceder a las ayudas, los interesados deberán haber efectuado el gasto de medicamentos a lo largo del 2009. Las subvenciones serán incompatibles con las ayudas que ofrezcan otras entidades, tanto públicas como privadas, para los mismos fines.

## **TIPOS DE BOTIQUINES**

Los botiquines que llevan los barcos se clasifican en varios tipos: A, B y C en función del tipo de embarcación y la distancia a la que habitualmente faenan. Así, los buques que se dedican a la pesca en un área sin límite de zona deben llevar los botiquines más completos (tipo A); los que pescan entre las





12 y 150 millas náuticas de la costa tienen el botiquín intermedio (tipo B) y los que navegan en aguas interiores, en zonas situadas a menos de 12 millas náuticas o que no tienen puente de mando, llevan el botiquín tipo C, el más simple.

En la convocatoria de este año se subvenciona hasta el 65% del coste real de los fármacos y del material sanitario en el botiquín A. El 70% de los del botiquín tipo B y el 90% de los que integran el botiquín tipo C. Además, se subvenciona hasta el 90% del coste real del botiquín de la balsa de salvamento y el 65% de los botiquines de antídotos generales.

**Los interesados podrán solicitar ayudas hasta el 19 de mayo, un mes después de la publicación de la convocatoria en el BOE**

Quienes soliciten las ayudas deberán ser empresarios de embarcaciones debidamente registradas en España y justificar que el gasto sanitario lo han hecho a lo largo del 2009. Para acceder a ellas, deberán cumplimentar el impreso de solicitud que puede obtenerse en el BOE del 19 de abril y entregarlo en las direcciones provinciales y locales del ISM donde el buque, para cuyo botiquín se solicita la subvención, tenga asignado el código de cotización.



La legislación obliga a los barcos a llevar a bordo un botiquín de primeros auxilios. También obliga a llevar un Registro de la Administración de Fármacos, donde se detallan todas y cada una de las dosis suministradas a los tripulantes y la persona que las suministra; un Libro de Revisión del Botiquín, en el que los médicos de sanidad marítima anotan cualquier anomalía que detecten y un libro de Revisión de Antídotos en los barcos que transportan sustancias peligrosas, donde se apuntan cuáles son dichas sustancias y la dotación mínima de antídotos que deben suministrarse en caso de contacto accidental con las mismas.

En los próximos meses se aprobará una nueva revisión de los botiquines, similar a la llevada a cabo el año pasado, modificando su contenido y ajustándolo a las características del barco y a la distancia a la que faenan sus tripulantes. ■



TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ

# ESPAÑA RATIFICA EL CONVENIO sobre trabajo marítimo de la OIT

**España, que durante el primer semestre del año ostenta la presidencia de turno de la Unión Europea, ha sido el primer país comunitario en ratificar el Convenio Internacional sobre el Trabajo Marítimo de la OIT. Se trata de un paso**

**esencial para que esta “carta de derechos” de la gente del mar entre en vigor, cuando también lo aprueben una serie de países que en su totalidad representen el 33% del arqueo bruto de la flota mercante mundial.**

El Convenio sobre Trabajo Marítimo fue adoptado en la 94ª Conferencia marítima de la Organización Internacional del Trabajo, celebrada el año 2006 en Ginebra. El tratado establece los derechos de la gente del mar a disfrutar de unas condiciones de trabajo decentes, creando condiciones de competencia justa para los armadores. Aspira a ser un instrumento aplicable en todo el mundo, fácil de entender, actualizar y aplicar de manera uniforme.

El texto ha sido diseñado para convertirse en un instrumento jurídico de alcance mun-

**La iniciativa española es especialmente significativa para animar a que lo hagan otros países de la UE**

dial que, al entrar en vigor, sea el “cuarto pilar” del régimen normativo internacional: garante de un transporte marítimo de calidad y que complemente los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI) como son el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar (Convenio de Formación), y el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los buques (MARPOL73/78).

La iniciativa española es especialmente significativa porque es la primera ratificación que hace un país miembro de la UE en lo que va de 2010, Año Internacional de la Gente del Mar, en el que se espera que lo ratifiquen todos los Estados comunitarios.

Con esta acción, ya son nueve los países que han dado el visto bueno a la normativa. También lo han hecho Bahamas, Liberia, República de las Islas Marshall, Noruega, Panamá, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria y Croacia.

La ratificación de España refleja el compromiso que nuestro país tiene con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) desde hace tiempo, apoyando las normas internacionales laborales y sobre el trabajo decente. Tanto es así que, somos la nación que más Convenios ha firmado con la OIT (132, de los que 27 pertenecen al sector marítimo)

Según el director general de la OIT, Juan Somavia, esta ratificación “pone en evidencia el compromiso de España para garantizar condiciones de trabajo decente para la gente del mar en los buques de bandera española. Su ratificación significa además



Isidoro Mora





Ana Munguía

un paso importante para la entrada en vigor del Convenio, al servir de ejemplo al resto de Estados miembros de la UE”.

### **ENTRADA EN VIGOR**

El Convenio entrará en vigor un año después de que lo hayan ratificado al menos 30 países de la OIT que en su conjunto representen el 33% del arqueo bruto de la flota mercante mundial. Este requisito es mucho más elevado de lo que habitualmente se exige en los Convenios de la Organización Internacional del Trabajo y utiliza una nueva fórmula para asegurar que tenga mayor impacto.

La mayoría de las obligaciones establecidas en el nuevo texto se dirigen a armadores y a Estados de pabellón, por lo que es muy importante que lo firmen países con decidida vocación marítima y con jurisdicción con flotas de elevado arqueo bruto.

A medida que se ratifique el Convenio de 2006 sobre trabajo marítimo se irán retirando los existentes anteriormente. Sin embargo, habrá un período de transición en el que seguirán vigentes algunas normas. En el momento de su entrada en vigor, los países que lo hayan ratificado no tendrán que cumplir los tratados anteriores, pero quienes no lo hayan hecho deberán acatar lo establecido en los convenios que habían suscrito con anterioridad.

El Convenio 2006 protege a los aproximadamente 1,2 millones de trabajadores del mar que existen en el mundo. Por ello tiene en cuenta la realidad –siempre cambiante- y

***Tal como van las cosas, en los primeros meses del 2011 se alcanzará el número necesario de firmas para que el Convenio entre en vigor***

las necesidades de una industria que maneja el 90% del comercio internacional. Además, establece una “carta de derechos” para la gente del mar y está destinado a convertirse en el “cuarto pilar” del régimen regulatorio internacional del transporte marítimo, al complementar los principales Convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre protección del medio ambiente y seguridad de los buques. Entre otras medidas, establece las condiciones laborales mínimas que deben tener los trabajadores en buques y contiene disposiciones sobre horas de trabajo y descanso, alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación, protección de la salud, atención médica, bienestar o protección social.

Los barcos de los países firmantes, que proporcionen condiciones de trabajo decentes, gozarán de protección contra la competencia desleal de los buques que no se ajusten a las normas. Además, llevarán a bordo un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima que les traerá ventajas como reducir los retrasos ocasionados por las inspecciones en puertos extranjeros.

El progreso que están haciendo muchos países hace pensar que el número de firmas necesarias para que el Convenio entre en vigor se alcanzará en los primeros meses del 2011. ■

ANA DÍAZ



AP Vigo

# LOS ASTILLEROS BUSCAN CLIENTES

*La crisis económica, el excedente productivo y la férrea competencia de los astilleros asiáticos están dañando seriamente la salud de los astilleros europeos y, con ellos, la de los españoles. Después de años de casi pleno empleo y óptimas cifras de pedidos, el año pasado las factorías españolas lograron garantizarse una carga de trabajo por 61.880 CGT o 28.979 GT, frente a las 360.514 CGT de 2008. Aunque, actualmente, la mayoría de los astilleros sigue trabajando, su cartera de pedidos finaliza en 2011, fecha a partir de la cual se abre una etapa de incertidumbre para el sector de la construcción naval española.*



Tras años de bonanza, la industria de la construcción naval europea y, concretamente, los astilleros españoles atraviesan una difícil situación. Las contrataciones para la construcción de barcos en nuestro país pasaron de 75, en 2008, a 13 encargos, al cierre de 2009. Este retroceso su-

pone que las toneladas de registro bruto caen un 83%, según los últimos datos publicados por la Gerencia del Sector Naval.

De los 24 astilleros, 23 privados y uno público que controla este organismo dependiente del Ministerio de Industria, sólo 7 lograron garantizarse nueva carga de trabajo por un

total de 61.880 CGT o 28.979 GT, frente a las 360.514 CGT de 2008. De los 13 buques encargados en 2009, uno es quimiquero y los otros 12 están clasificados como "otro tipo de buques" (remolcadores, dragas, cableros, buques escuela, etc.) todos ellos, excepto uno, han sido encargos de armadores extranjeros.

La caída en el mercado de fletes ha tenido una influencia directa en la cartera de pedidos con que cuentan las instalaciones dedicadas a la construcción naval en España, que pasaron de 153 buques en 2008, a 115 en 2009, es decir, un 24% menos toneladas de registro bruto.

Este retroceso en la actividad de los astilleros españoles hace prever una disminución de un 50% los empleos directos e indirectos en el sector, al igual que sucederá con la industria a nivel europeo, según señala la patronal europea del sector de la construcción naval (CESA). De hecho, la brusca caída de la cartera de pedidos en 2009 ya ha supuesto una merma en las plantillas de alrededor del 25%.

Actualmente, el sector naval español emplea a 6.000 personas de forma directa y a 35.000 indirectamente (empresas subcontratistas), unos datos a los que hay que sumar las empresas suministradoras de bienes de equipo.

No obstante, desde la industria de la construcción naval se espera que con la cartera de pedidos existente -aunque como ya hemos visto está algo mermada- los astilleros españoles puedan mantener una cierta actividad, como es el caso de Barreras, que tiene carga de trabajo hasta 2012, frente a otros constructores como Juliana o los astilleros de Huelva y Sevilla, que atraviesan serias dificultades financieras.

En el sector de la construcción naval se da la circunstancia de que los efectos de la crisis se aprecian más tarde -debido al proceso de maduración que conllevan sus proyectos- que en el resto de los sectores. Así, los trabajos que ahora están en astilleros se han conseguido años atrás y, por tanto, en este momento se están construyendo buques encargados en los años 2005, 2006 e incluso 2007, cuando aún no había aparecido la crisis en los mercados.

### **CARGA DE TRABAJO HASTA 2011**

Sólo hace falta ver cómo en el último año la Sociedad de Pequeños y Medianos Astilleros, Sociedad de Reconversión (Pymar, S.A) -sociedad que agrupa a los astilleros privados-



***El sector naval español emplea a 6.000 personas de forma directa y a 35.000 indirectamente (empresas subcontratistas), a las que hay que sumar las empresas suministradoras de bienes de equipo***

redujo su producción un 9%, respecto a 2008, pasando de 317.000 a 289.000 toneladas. Lo mismo ha pasado con su cartera de pedidos, que retrocedió un 13% debido a la escasa contratación.

Estos descensos en los porcentajes no resultarían del todo preocupantes de no ser porque, en 2008, este grupo de empresas facturó 1.600 millones de euros, un 33% más que el año anterior.

De todas formas hay que dar un voto de confianza a la recuperación del sector dada la alta especialización de los astilleros, tanto españoles como europeos, en la construcción de buques de avanzada tecnología. Concretamente, la técnica española está atrayendo muchos pedidos de armadores extranjeros interesados principalmente en buques *off-shore* (para plataformas petrolíferas), *ro-ro*, *ferris* y *bulkarries*. Esta circunstancia supone, además, una doble ventaja para las factorías españolas y europeas frente a la actual situación económica. En los últimos años, los astilleros han centrado sus inversiones en tecnología, por lo que no han sobre-dimensionado sus instalaciones con el fin de poder construir en ellas grandes buques -como ha sucedido en el sudeste asiático-, que son los tipos de barcos de los que ahora mismo existe un exceso de oferta. Además, el alto componente tecnológico, de importantes capacidades en el ahorro energético y baja contaminación, permite también establecer precios de venta altos, que suponen una cierta capacidad de garantizar un nivel de facturación.

No obstante, algunos propietarios y gerentes de astilleros privados y empresas auxiliares vinculan la reactivación del sector a la recuperación del precio del barril de pe-

tróleo y su consolidación por encima de los 80 dólares. Se basan en el auge de pedidos de buques para colaborar con la ayuda a la industria petrolera (*offshore*) que se produjo hace año y medio, cuando el precio del combustible alcanzó los 150 dólares el barril. La construcción de este tipo de barcos resulta rentable a partir de que el precio del barril de crudo supera los 50 y 70.

### **SOLVENTAR DIFICULTADES DE CRÉDITO**

Una dificultad añadida a este sector, y no por ello exclusiva del mismo, es la dependencia del crédito y las trabas que se han puesto en los últimos tiempos para conseguir financiación. La industria de la construcción naval requiere de una elevada inversión y, por tanto, los encargos están estrechamente ligados a la marcha de las navieras y a cómo vaya el negocio de éstas, o sea, a las cifras del transporte marítimo. Si no hay dinero, no hay transporte y, sin éste, las navieras no están interesadas en adquirir nuevos buques.

En este sentido, Pymar ha advertido de la “espectacular” caída de las contrataciones a lo largo de 2009, consecuencia del desplome de los fletes y de las dificultades para conseguir financiación.

***La técnica española está atrayendo muchos pedidos de armadores extranjeros interesados principalmente en buques off-shore (para plataformas petrolíferas), ro-ro, ferris y bulkarries***

En el caso de la industria de la construcción naval española, la intervención del Fondo Patrimonial de Garantías (FPG), creado por la sociedad de astilleros privados, constituye en estos momentos una herramienta muy importante para los astilleros integrados en Pymar. El Fondo está suscrito para avalar a los depositantes en caso de insolvencia y ha permitido al sector mantener la actividad en un buen nivel. Hay que señalar que la dificultad para obtener crédito, como ya hemos indicado, es uno de los principales escollos con los que se ha estado encontrando este sector en los últimos tiempos.

El Fondo nació en 1990 a modo de avalista para los astilleros mientras que van recibiendo pagos del armador por los distintos hitos de construcción de un barco y se utiliza, ya desde hace algunos años, como sistema de garantía para obtener prefinanciación. El FPG aprobó 24 nuevas operaciones en 2008, al tiempo que otras 30 entraban en vigor por un importe total de 246,21 millones de euros. El valor de este Fondo crece, año tras año, desde su creación y, concretamente, en 2009 alcanzó los 271,98 millones de euros.

La práctica habitual de la contratación de un buque contempla la existencia de una serie de pagos durante la construcción, que alcanza aproximadamente el 50% de su valor, devengándose el importe restante a la entrega del mismo. Esta idiosincrasia del sector hace necesario que los astilleros negocien con sus bancos créditos de prefinanciación de las cantidades que recibirán de los armadores cuando el buque se entregue. Algo en lo que, dada la coyuntura actual, los promotores encuentran grandes dificultades.

Habitualmente, la industria naviera ha precisado un alto nivel de endeudamiento, dado el coste de los buques, lo que en estos momentos resulta especialmente complicado. Como término medio, la inversión en nuevas construcciones suele requerir una financiación mínima del 80%, un porcentaje que, en buques de segunda mano y dependiendo de las circunstancias, puede situarse en torno al 60%, según recoge la publicación “Economía del Sector Marítimo”.

Con todo esto queda patente la dependencia de esta industria de la financiación externa. Por ello, al igual que ha sucedido con otros sectores productivos, el año pasado se puso en marcha una nueva línea de financiación del Instituto de Crédito Oficial (ICO) dirigida a colaborar con los astilleros adscritos



a Pymar. Las ayudas suponen la puesta a disposición de los astilleros de 200 millones de euros en créditos y tendrá vigencia hasta diciembre de 2010. Con estos préstamos se facilitará, hasta 2011, la conclusión de la cartera de pedidos de las factorías navales, bien sea para una construcción o para varias de un mismo astillero, y servirá también para paliar las dificultades de crédito que atraviesan. La medida persigue igualmente garantizar los 8.000 empleos directos y 18.000 indirectos con los que cuenta la industria auxiliar. En 2009, según datos facilitados por la Sociedad Estatal de Pequeños y Medianos Astilleros (Pymar), sus asociados utilizaron el 40% de esta financiación, es decir, 80 millones de euros. La línea de créditos ICO con Pymar ya se ha renovado para 2010, y tiene en estudio varias operaciones para este año.

Como premisa para lograr la financiación, los astilleros deberán contar con la garantía de Pymar, que se suele realizar con cargo al Fondo Patrimonial de la Sociedad, ante la correspondiente entidad de crédito.

### UNA PROBLEMÁTICA GLOBAL

Otra consecuencia de la coyuntura económica y del proceder en la industria de la construcción naval en los últimos años es el espectacular aumento que se registró en la capacidad productiva del sector entre 2003 y 2008, cuando se contrataron grandes cantidades de buques, especialmente en el sudeste asiático y China.

Estos países han supuesto una férrea competencia para el sector en Europa, basada principalmente en sus bajos precios consecuencia de su gran capacidad y bajos costes de producción. Es por ello que, ya entre 2002 y 2005, la Unión Europea impulsó una serie de ayudas para la construcción de tipos concretos de barcos, que consistía en una ayuda directa del 6%.

Para detectar una posible competencia desleal, la Asociación Europea de Astilleros CESA (Community of European Shipyard's Associations) vigila atentamente los movimientos de sus competidores asiáticos y ha establecido una serie de medidas para intentar frenar esta circunstancia. En este sentido, últimamente la CESA viene detectando casos de "precios de oferta tan bajos que no son realistas" en el mercado de la construcción naval por lo que ya ha manifestado que investigará "los costes de producción reales" de estos astilleros.

ASTILLEROS	NUEVOS CONTRATOS			CARTERA DE PEDIDOS		
	Nº	GT	CGT	Nº	GT	CGT
A. Armón	6	2.833	12.404	20	10.751	44.950
A. Armón Vigo	0	0	0	2	4.622	11.183
A. Gondán	1	4.500	8.467	4	7.164	17.642
A. Huelva	0	0	0	3	22.640	34.146
A. J. Valiña	1	2.637	4.278	1	2.637	4.278
M. Cíes	0	0	0	4	4.546	13.738
A. Murueta	0	0	0	7	26.692	38.100
A. Zamacona Pasaia	0	0	0	11	11.488	36.130
Aux Naval	0	0	0	0	0	0
A. Ría de Avilés	0	0	0	2	1.016	4.306
F. Cardama	2	714	3.481	3	1.054	5.188
A. Zamacona	0	0	0	4	20.400	36.604
Balenciaga	0	0	0	10	9.586	31.873
C.N. Freire	1	600	2428	5	21.587	38.900
F. Vulcano	0	0	0	6	64.246	83.259
F.N. Marín	0	0	0	3	12.428	29.160
H.J. Barreras	0	0	0	6	121.184	131.889
Metalships & Docks	1	17.200	28.667	2	25.600	41.135
Naval Gijón	0	0	0	0	0	0
U.N. Valencia	1	495	2.155	13	9.130	33.914
Factorías Juliana	0	0	0	1	8.228	7.091
C.N.N. Sestao	0	0	0	3	113.250	94.649
A. Sevilla	0	0	0	3	23.848	34.887
<b>PRIVADOS</b>	<b>13</b>	<b>28.979</b>	<b>61.880</b>	<b>131</b>	<b>522.097</b>	<b>773.022</b>
Navantia-P. Real S. Fernando	0	0	0	2	59.486	42.112
<b>PÚBLICOS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>59.486</b>	<b>42.112</b>
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>13</b>	<b>28.979</b>	<b>61.880</b>	<b>115</b>	<b>581.583</b>	<b>815.134</b>

Si los resultados de la investigación indican que el precio mencionado en un contrato está considerablemente por debajo del coste estimado, CESA se pondrá en contacto tanto con el cliente como con el astillero. Si, en ese caso, la factoría está ubicada en Corea del Sur, la asociación europea presentará oficialmente una queja a la Comisión Europea refiriéndose al Artículo 3 de las Llamadas Minutas Acordadas ("Agreed Minutes").



El convenio "Agreed minutes", suscrito por la industria europea de la construcción naval y el Gobierno surcoreano, tiene carácter vinculante e implica que el precio de un buque debe reflejar todos los factores de coste, de acuerdo a la definición de un valor normal recogida en el Acuerdo Antidumping de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Por tanto, en caso de que Corea del Sur haya cometido deficiencias graves en la aplicación de dichos compromisos, es probable que su incumplimiento tenga repercusiones en el proceso actual de ratificación del Acuerdo de Libre Comercio entre Corea del Sur y la Unión Europea.

Junto a esta medida, CESA ha solicitado también a la UE su colaboración para el

acceso a la financiación para proyectos viables; medidas para restaurar y defender las mismas reglas de juego en todas las partes del mundo y nuevas fórmulas para colaborar en materia de innovación.

Una iniciativa de gran importancia dado que la fabricación de buques, frente a otros medios de transporte, tiene un gran componente nacional y, consecuentemente, está más influida que ningún otro por las características económicas, sociales y laborales del país en que se fabrica. Hay que tener en cuenta que en todos estos países, por ejemplo, los costes laborales son muy inferiores a los europeos y, por tanto, el precio final del buque también es menor.

En cambio, desde el momento en que se pone en el mar tiene que competir en el mismo mercado con buques fabricados en cualquier parte del mundo.

Actualmente, la patronal europea agrupa a 300 factorías y da trabajo a 100.000 personas de forma directa, con una facturación de alrededor de 40.000 millones de euros.

### **EL EXCESO DE OFERTA**

La superproducción de los últimos años ha llevado a comparar la crisis en la construcción naval a lo sucedido con la especulación en el mundo financiero: mientras en Europa se ha desarrollado una tecnología superior y dirigida a mercados concretos, en otros países *la construcción de buques en masa, motivada por argumentos especulativos desacertados, se ha impuesto en el transporte marítimo y en la construcción naval*. Los tres principales mercados de buques estándar tienen un excedente de tonelaje y un crecimiento aún mayor de la flota *frenará la recuperación del mercado en varios años*, según afirma la CESA.

Por ello, la patronal europea sugiere que *los astilleros europeos deben enfrentarse unidos a este problema para asegurar que compañías viables y competitivas no se conviertan en víctimas de prácticas desacertadas en todo el mundo*.

La patronal naviera europea ha presentado también a los nueve países con mayores intereses en construcción naval de la Unión Europea, una serie de iniciativas que pretenden dar respuesta a la crisis. Entre ellas, se encuentra la solicitud de que la institución europea estimule la demanda en los mercados en los que se necesitan nuevos buques. Una propuesta que, al igual que a la inversa, no ha gustado mucho a los astilleros japoneses y a

algunas organizaciones internacionales como la OMC.

Otra de las vías de lógicas para tratar de remontar el mercado de nuevas construcciones sería el desguace o reciclado de buques, que tampoco en estas circunstancias acaba de resultar efectivo. Mientras que los armadores se inclinan en mayor medida y con más facilidad a desechar sus barcos, el precio del acero obtenido del desguace de buques continúa bajo como consecuencia también de la crisis industrial. A este aumento en la demanda de desguace, que también hace bajar los precios, hay que unir el endurecimiento de las condiciones en las que se realizan, lo que está llevando a estas instalaciones a especializarse en otro tipo de reciclajes más rentables, o a cobrar más a sus clientes.

### **NAVANTIA PENDIENTE DE NUEVOS ENCARGOS**

Al igual que ocurre con el resto de los astilleros españoles, las factorías públicas también atraviesan una situación de incertidumbre. Después de su paso a manos públicas, en 2005, y registrar niveles de plena ocupación, los astilleros de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), Navantia, llevan cerca de dos años y medio sin recibir ningún encargo.

No obstante, la cartera de pedidos de estas factorías permite mantener a una plantilla directa de más de 2.300 empleados y a 3.200 operarios en la industria auxiliar. Actualmente los astilleros militares trabajan en varios contratos para la fabricación de cinco barcos, que se encuentran en diferentes fases de su fabricación. Entre ellos, dos para la Marina australiana, uno para la Marina de Noruega, y dos para la Armada española, cuyas fechas de entrega cumplen, para algunos de ellos, en 2011.

A partir de esta fecha, a no ser que cambien las actuales circunstancias, la empresa está obligada a conseguir nuevos contratos si quiere mantener su actividad. Por ello, la entidad está intensificando sus contactos comerciales, especialmente con India, interesada en ampliar su flota militar, como con otros países, como Venezuela, que ya ha contratado varios buques con Navantia en ocasiones anteriores. ■

ANA MUNGUÍA  
FOTOS: ANA DÍAZ

**La inversión en nuevas construcciones suele requerir una financiación mínima del 80% y, en el caso de buques de segunda mano, suele situarse en torno al 60%**



# Recta final para el consenso



Celestino Corbacho, acompañado por altos cargo de su Departamento, preside una de las reuniones de la Comisión de Seguimiento del Diálogo Social.

El Gobierno ha dado un nuevo “empujón” al diálogo social, al presentar un nuevo documento de trabajo sobre la reforma laboral. Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración ha rechazado que se trate de un abaratamiento del despido, sino que se trata de explorar nuevas vías que no supongan merma alguna de los derechos de los trabajadores, aunque es necesario buscar un modelo alternativo para que la crisis no se cebe en el empleo. “El gobierno –subrayó– estudia los modelos de países como Alemania y Austria en los que la crisis no ha tenido efectos sobre el empleo de la magnitud de los producidos en el marco laboral español”.

## **ACTUACIONES EN EL MERCADO DE TRABAJO.**

“Diálogo social. Actuaciones en el mercado de trabajo”. Este es el título del do-

## ***El Gobierno entrega un nuevo documento a sindicatos y empresarios***

cumento de 14 páginas entregado a sindicatos y empresarios en la Comisión de Seguimiento para el Diálogo Social, en el que se recogen los progresos logrados hasta la fecha en el marco del diálogo con los interlocutores sociales en relación a la propuesta que se formuló el pasado día 5 de febrero. Las nuevas propuestas sobre la reforma del mercado laboral suponen un paso más para avanzar en el proceso con una clara disposición a incluir las modificaciones y aportaciones fruto del acuerdo con los interlocutores sociales.

El Gobierno entiende que la negociación debería articularse alrededor de cinco ejes: dualidad y temporalidad de nuestro mercado laboral; revisión de la política de bonificaciones a la contratación; programa de empleo de jóvenes; intermediación laboral y fomento de la reducción de jornada como instrumento de ajuste temporal de empleo.



De las ocho líneas propuestas inicialmente, hay tres que por diferentes razones serán abordadas a través de otros instrumentos o instancias tales como la negociación colectiva y la flexibilidad interna, de forma bilateral, la igualdad y no discriminación en el trabajo entre mujeres y hombres y el control de los procesos de incapacidad temporal en el marco del diálogo social derivado del Pacto de Toledo. En este sentido el Gobierno plantea un acuerdo que permita avanzar hacia un mercado de trabajo más moderno, funcional y coherente con el desarrollo de la economía sostenible, que apoye la creación de empleo y que aumente las oportunidades de empleo a las personas que no tienen trabajo.

### **REDUCIR LA TEMPORALIDAD**

La dualidad entre trabajadores fijos y temporales constituye el problema más grave de nuestro mercado laboral. Por ello es necesario adoptar medidas que promuevan la contratación estable así como otras que ponderen y racionalicen el uso de la temporalidad y desincentiven su uso injustificado.

***“Se trata de explorar nuevas vías que no supongan merma alguna de los derechos de los trabajadores”.***  
***(Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)***

En este sentido en lo que se refiere al contrato por obra o servicio el documento propone varias alternativas de las que cabe destacar el establecimiento de plazos máximos de duración del contrato para evitar que este tipo de contratos se prolonguen de manera indefinida.

En lo que se refiere al contrato eventual parecería más coherente que las actividades estacionales no justificaran la realización de esta modalidad reorientando este tipo de actividades hacia el contrato fijo discontinuo. También sería necesario una nueva regulación para evitar el encadenamiento de contratos temporales.

En torno a la contratación indefinida es necesario establecer una serie de mecanismos que la hagan más atractiva para los empresarios, por ejemplo, igualar el coste de indemnización que establece el contrato de fomento de la contratación indefinida ya existente que fija 33 días por año.

El Gobierno se muestra partidario de favorecer firmemente la creación de empleo indefinido y para ello se ha fijado en los sistemas de indemnización por despido que en los últimos años se han adoptado en algunos



*Alfonso Morón, director del gabinete para el Diálogo Social.*



Ramón Gorriz, director de Acción Sindical de CC.OO.

países europeos, entre ellos el sistema laboral austriaco, que permite incrementar la estabilidad en el empleo y fomentar una movilidad laboral más sana, así como la formación para el empleo a lo largo de toda la vida laboral. También conllevaría una serie de medidas que podrán inspirarse en la exención de una parte de los costes por despido colectivos y objetivos para situaciones económicas adversas. Además sería necesaria una reflexión en lo que se refiere a las causas del despido, recuperando en la práctica dicha causalidad y el derecho a la tutela judicial efectiva, ofreciendo al mismo tiempo certidumbre y seguridad jurídica tanto para empresarios como para trabajadores a la hora de abordar las extinciones de los contratos de trabajo.

El documento entregado a los agentes sociales también aborda las peculiaridades de la contratación a tiempo parcial, para el que sería necesario dos formas de fijar la jornada y el horario de trabajo. Una con horario cierto y fijo de trabajo, sin posibilidad de alterar dicho horario ni realizar horas extraordinarias y otra en la que el empresario podría modificar el horario de trabajo con un preaviso mínimo a determinar. Las bonificaciones para este tipo de contratos quedarían

### ***El Ejecutivo facilitaría reducciones de jornada para evitar despidos, basándose en el modelo alemán***

limitadas a los de horario cierto y fijos celebrados con carácter indefinido.

### **EMPLEO PARA JÓVENES**

Los jóvenes de 16 a 30 años son los que sufren un porcentaje altísimo de paro. Y una manera para salir de esa situación sería incrementar sustancialmente las bonificaciones actuales por la contratación indefinida inicial. Además se tendría en cuenta elevar las exenciones por la conversión de contratos para la formación y en prácticas, en indefinidos.

El contrato para la formación debería contemplar la ampliación de la edad máxima de 21 a 24 años de los trabajadores que puedan realizar este tipo de contratos con una exención total de cotizaciones social de empresarios y trabajadores durante toda su vigencia. El Gobierno considera necesario llevar a cabo un programa específico para el empleo de los jóvenes de entre 16 y 24 años, con acciones para fomentar el uso de orientadores para la atención personalizada, procesos formativos, periodo de prácticas no laborales en empresas durante el cual los jóvenes recibirán una beca mensual y las empresas una compensación mensual por su colaboración.

## **REFORZAR LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE EMPLEO.**

El Gobierno expresa su voluntad de mantener, al menos, en los dos próximos años la contratación existente de orientadores, derivados del Plan aprobado en abril de 2008 dedicados a la orientación e inserción de desempleados de manera personalizada.

Complementando las actuaciones de los servicios públicos, las empresas de Trabajo Temporal juegan un papel importante en el ámbito laboral. Aplicando la Directiva comunitaria sobre esta materia así como el mandato que contiene una reciente norma establecida en nuestro país, debería valorarse la supresión de las restricciones, actualmente existentes, para la actuación de las ETTs en diversos ámbitos. En este sentido se fijaría un calendario para la supresión de las restricciones, abrir la posibilidad de la negociación colectiva para que pueda identificar determinadas ocupaciones de riesgo que no puedan ser cubiertas con trabajadores cedidos por las ETTs.

## ***Se crea un fondo para el despido, siguiendo el modelo austriaco***

## **REDUCCIÓN DE JORNADA**

El modelo alemán para fomentar el uso de la reducción de jornada para evitar pérdidas de empleo también es objeto de estudio. Se trataría de favorecer que determinados expedientes de extinción de contratos de trabajo se recondujeran a expedientes de regulación temporal de empleo, permitiendo el mantenimiento de más puestos de trabajo. Se aconseja modificar la legislación laboral para posibilitar realizar expedientes de regulación temporal de empleo basados en la reducción de jornada.

Dentro de la legislación en materia de protección por desempleo, y como ya sucede en la legislación vigente, se considera desempleo total la prestación recibida por un día completo no trabajado y, desempleo parcial, cuando se percibe prestación por el porcentaje de un día natural no trabajado. La propuesta establecería un límite mínimo, inferior al actual, y un límite máximo para la reducción de jornada que da lugar a desempleo parcial. Junto a ello



Toni Ferrer director de Acción Sindical de UGT.

se estudiaría la posibilidad de que el cómputo del periodo de prestación consumido en caso de desempleo parcial sea equivalente al porcentaje de jornada efectivamente compensado por la prestación y no un día completo como se hace en la actualidad. En ese caso, a efectos de la generación de nuevo periodo de prestación de desempleo se computaría tan sólo el porcentaje de jornada efectivamente cotizado por la empresa.

Para favorecer un mayor uso de los expedientes de suspensión de contratos y de

### ***Se incrementan las bonificaciones para la contratación indefinida de jóvenes***

reducción de jornada se reforzarían coyunturalmente medidas contempladas en la normativa vigente de manera que, por un lado, se ampliaría la reposición de la prestación por desempleo, actualmente fijada en 120 días, para los supuestos de reducción de jornada o suspensión temporal que sean seguidos de una extinción de los contratos de trabajo. Por otro, se ampliaría la bonificación de la cotización empresarial por el mantenimiento de los trabajadores afectados por el expediente de regulación temporal de empleo,



actualmente fijada en un 50 por ciento, vinculando la ampliación a la inclusión en el plan social de medidas formativas para los trabajadores afectados durante este periodo y condicionada a la efectiva realización de dichas medidas.

El documento entregado a los agentes sociales, señala que con la intención de que se haga un mayor y más adecuado uso de estas medidas, particularmente en las pequeñas empresas, se podría analizar la posibilidad de que la negociación colectiva de carácter sectorial y eficacia general, pudiera establecer reglas específicas para la tramitación del procedimiento y el seguimiento de las medidas acordadas, especialmente en el caso de empresas que no cuenten con representación legal de los trabajadores.

Por último cabe destacar que todos los actores, Gobierno, sindicatos y empresarios, continúan trabajando intensamente para la consecución de acuerdos, un pacto muy necesario para combatir la situación económica actual. Este último documento presentado por el Gobierno constituye una herramienta idónea de trabajo para avanzar en la negociación. La Comisión Nacional de Seguimiento para el Diálogo Social, celebra reuniones de manera sistemática con el firme propósito de alcanzar, en la medida de lo posible, un gran acuerdo. El Ejecutivo, creó un nuevo cargo, dependiente del ministerio de Trabajo e Inmigración, el de Director del Gabinete para el Diálogo Social, prueba fehaciente para impulsar y engrasar la máquina de la negociación para que esta llegue a buen puerto. Desde luego, nadie podrá dudar del esfuerzo que se lleva a cabo a tres bandas. En algunas materias, ya existen coincidencias. El trabajo y la dedicación seguro que producirán nuevos encuentros. ■



***Una vez más el Gobierno desea alcanzar un acuerdo tripartido con empresarios y sindicatos.***

Aprobadas en el Congreso por abrumadora mayoría

# MEDIDAS ECONÓMICAS ANTICRISIS

El Congreso de los Diputados ha aprobado, por abrumadora mayoría, y sin ningún voto en contra, dos decretos de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo, que contiene 26 de las 54 iniciativas contra la crisis, negociadas entre el Gobierno y los partidos políticos. Las reuniones se celebraron en el madrileño palacio de Zurbano, lo que ha dado pie para que este conjunto de medidas se denomine “proceso de Zurbano”.

*Con la  
rehabilitación  
de viviendas se  
podrán crear  
350.000 empleos  
en dos años.*

La creación de empleo y la financiación del Instituto de Crédito Oficial (ICO) a las pequeñas y medianas empresas son los pilares básicos contenidos en esta norma legal.

## **REHABILITACIÓN DE VIVIENDAS**

El Real Decreto Ley, que se desarrolla en 27 artículos y disposiciones, contiene, entre otras, propuestas relativas a potenciar la rehabilitación de viviendas para generar actividad y empleo en este sector, que contarán con una desgravación en el IRPF del importe de las obras realizadas en la vivienda habitual hasta el 31 de diciembre de 2012, una medida que conlleva un coste recaudatorio de 1.400 millones de euros. Para acogerse a esta desgravación, la renta máxima al año no puede superar los 53.007,20 euros, aunque la deducción decrece cuanto mayor es la renta. A este programa se suma la aplicación de un IVA reducido del 7 por ciento para este tipo de obras, que a partir del próximo mes de julio subirá al 8 por ciento. Con esta medida podrán crearse 350.000 empleos en dos años.

## **PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS**

También hay actuaciones de apoyo a las pequeñas y medianas empresas, como la que permitirá a las empresas recuperar de forma inmediata el IVA de las facturas impagadas desde hace más de seis meses. Sin duda alguna esta medida salvará la desaparición de muchas empresas que, además de agobiadas por la falta de financiación, deben soportar el pago del IVA sin haber cobrado sus facturas. Además, el Gobierno concederá, a través del Instituto de crédito oficial (ICO) créditos directos con fecha efectiva anterior al 15 de junio, a autónomos y PYMES en operaciones de financiación, tanto de inversión como de liquidez, con un importe máximo del 200.000 euros. También el acuerdo eleva el umbral de inembargabilidad establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil en los casos en





que el precio obtenido por la venta de la vivienda habitual hipotecada sea insuficiente para cubrir el crédito garantizado.

### **ÁMBITO FINANCIERO**

En el ámbito financiero, el real decreto ley incorpora la clarificación de los sistemas de Protección Individual, conocidos como “fusión fría”, que requerirán un compromiso mínimo de permanencia de diez años a las entidades que compartan riesgos mediante esta figura, a la que el Gobierno garantizará neutralidad fiscal.

También acorta de un mes a diez días el plazo que da el Banco de España a una entidad con dificultades para que presente un plan de viabilidad y establece que si es la propia institución financiera la que detecta sus riesgos y pide ayuda al supervisor que tendrá que hacerlo también presentando un plan.

El Congreso de los Diputados también aprobó otro real decreto ley por el que se amplía la vigencia de determinadas medidas económicas de carácter temporal. Entre ellas cabe destacar la prórroga hasta el 31 de diciembre del año en curso del plazo relativo a la finalización convencional de las reclamaciones por obras adicionales ya ejecutadas, al tiempo de su entrada en vigor por las concesionarias de autopistas de peaje competencia de la Administración General del Estado. Además se prorroga la acreditación de inversiones y finalización de obras del Fondo Estatal de Inversión Local 2009, acción que ha creado muchos puestos de trabajo en el sector de la construcción.

**La creación de empleo y la financiación de Pymes son los pilares básicos de estas medidas.**

Tras aprobarse esta batería de acciones el presidente del Gobierno, José Luís Rodríguez Zapatero, manifestó que estas medidas son muy positivas y servirán de palanca para obtener confianza, subrayando que van a dar mucho juego. Añadió que el consenso obtenido es mayor de lo que parece y que la renovación de nuestro sistema productivo creará empleo. “La política industrial y energética serán un motor fundamental en la reactivación económica.

Por su parte la vicepresidenta segunda y ministra de Economía, Elena Salgado, anunció la constitución de la comisión interministerial de política industrial para dialogar con las comunidades autónomas y con los grupos políticos con el objetivo de conseguir el más amplio consenso en este ámbito.

Por otra parte insistió en que el desempleo y el déficit son las principales preocupaciones del gobierno y señaló que la mejor forma de combatirlos es reactivando la actividad económica que “desde el último trimestre da claros indicios de recuperación”. Sobre las reformas que hay que llevar a cabo citó la de las pensiones y la laboral “ya en marcha” así como otro proceso de diálogo para alcanzar un pacto en educación que ayude a reformar la base de un futuro basado en el conocimiento y la productividad. La vicepresidenta terminó diciendo que “las medidas negociadas contra la crisis refuerzan con carácter inmediato las bases para la reactivación económica, con un amplio consenso en sectores estratégicos, la protección de los ciudadanos más vulnerables y el apoyo a la sostenibilidad ambiental y a las PYMES y autónomos”. ■

# LAS MUJERES, menos afectadas por la crisis que los hombres

*“Las mujeres se han visto afectadas en menor medida que los hombres por la crisis económica y de empleo, debido, sin duda, a los sectores y ocupaciones en que mayoritariamente están trabajando”. Esta es una de las conclusiones del informe “Mujer y Mercado de Trabajo 2009”, elaborado por la Secretaría General de Empleo, del ministerio de Trabajo e Inmigración.*



El informe pone de manifiesto que la situación de las mujeres en el mercado laboral debe ir acompañada de un proceso para lograr una igualdad más efectiva que los hombres. En este sentido, la Secretaria General de Empleo, Maravillas Rojo, ha declarado que “dentro del negativo panorama del mercado de trabajo español en los años de crisis, se puede apreciar que el avance de las mujeres hacia situaciones de igualdad ha seguido produciéndose e incluso reforzándose. Sin embargo, estos sustanciales avances se dan junto a situaciones que manifiestan la persistencia de fuertes desigualdades, como sigue siendo el caso de los salarios, y de la presencia femenina en los puestos directivos de las empresas, a pesar de la clara mayoría que las mujeres han alcanzado entre los trabajadores con niveles de cualificación más elevados”.

## **IGUALDAD**

El informe apunta que para avanzar en el nuevo mercado productivo, con una economía sostenible, será preciso seguir construyendo la igualdad efectiva entre hombres y

**En 2009  
la población  
activa femenina  
creció en  
282.500 mujeres**

mujeres y observa que esta es una tarea de toda la sociedad, porque no es posible concebir la salida de la crisis sin incorporar plenamente la capacidad de las mujeres.

Sobre su situación laboral respecto a los hombres, señala que en el año 2009 la población activa femenina creció en 282.500 mujeres, un 2,9 por ciento de media anual.

En el cuatro trimestre del año 2009 hay algo más de 10 millones de mujeres en el mercado de trabajo, de las que ocho millones doscientas mil están ocupadas y casi dos millones en paro. También en ese mismo año las mujeres suponen en torno al 44 por ciento del total de trabajadores, situación que es muy diferente a la registrada en años anteriores. La mayoría de trabajadoras se concentra en las edades comprendidas entre 25 y 54 años, quienes cuentan también las tasas de actividad más elevadas.

## **ESTUDIOS Y SECTORES**

A pesar del contexto de la crisis, el avance de las tasas femeninas de actividad ha continuado en 2009, situándose en el 65,7 por ciento para la población femenina de 16 a 64



años, lo que significa un aumento de 1,6 puntos porcentuales sobre la registrada en el año anterior. Este avance se ha frenado para las menores de 25 años.

Por niveles de estudios, la población femenina está representada en los niveles educativos más altos, ya que el 50,3 por ciento del total de trabajadores con educación superior son mujeres, superando el porcentaje del 49,6 por ciento registrado en el cuarto trimestre del 2008. Además, las activas con este nivel de estudios han aumentado un 7,6 por ciento en relación a dos años antes.

Por sectores, la población activa se concentra especialmente en el sector servicios donde más de la mitad de su componente en 2009 es femenino, concretamente un 54,1 por ciento.

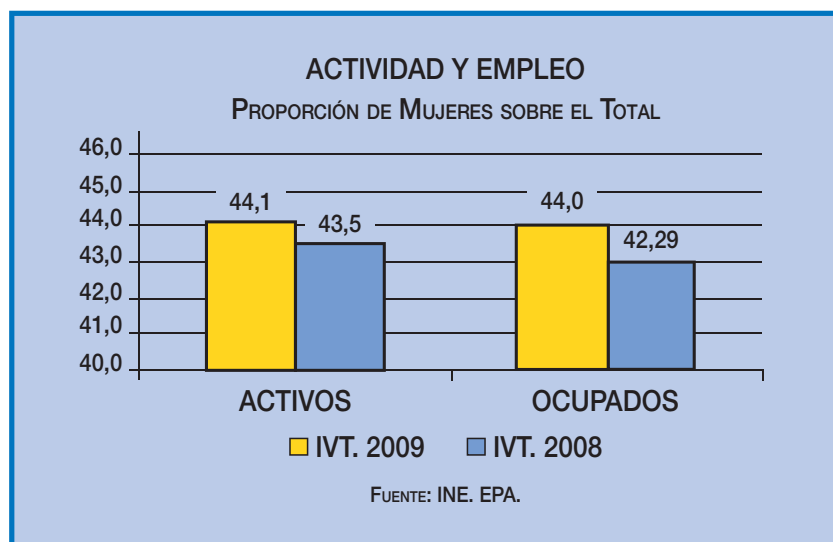
### **EMPLEO**

El empleo de las mujeres de más edad es el que aumenta y, además de manera muy significativa, un 6 por ciento respecto a 2007 en la franja entre 30 y 54 años, y un incremento del 12 por ciento entre las de 55 años o más. A pesar de ello las 8.205.300 mujeres ocupadas en el cuarto trimestre de 2009 suponen un retroceso del -3,2 por ciento en relación al mismo periodo de 2007.

Por otra parte, al igual que sucedía con la actividad, a medida que se eleva el nivel de estudios de la mujer se eleva su nivel de ocupación y su presencia en el empleo. En el cuarto trimestre de 2009, en los empleos que requerían el nivel de estudios equivalente a Educación Superior, la mitad de los puestos de trabajo eran desempeñados por mujeres, mientras que ese porcentaje descendía al 45,8 por ciento en los puestos de trabajo con titulación en Educación Secundaria de segunda etapa y así de manera sucesiva.

### **SALARIOS**

Según la encuesta de Estructura Salarial publicada en 2009, última disponible, las diferencias de salarios entre hombres y mujeres se han aminorado en 2007 respecto a 2006, al ser inferior el salario de las mujeres un 25,4 por ciento frente al 27,5 por ciento en 2006. Las mayores diferencias salariales entre ambos sexos se producen en los contratos indefinidos, 28,4 por ciento, y para los contratos que se celebran con mujeres en el sector servicios, 28,3 por ciento, en tanto que las menores diferencias se registran en



## ***La mayoría de las trabajadoras tienen entre 25 y 54 años***

el sector de la construcción, 12,4 por ciento, y en los contratos a tiempo parcial, 12,8 por ciento. En 2007, las diferencias salariales se han reducido en todos los sectores de actividad, con mayor intensidad en la industria, y en los diferentes tipos de contratos, sobre todo en aquellos cuya duración de jornada es a tiempo parcial.

### **IGUAL TRABAJO, IGUAL SALARIO**

El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho en una jornada sobre "Igual Trabajo, Igual Salario" subrayó que "un breve análisis del mercado laboral español revela irregularidades insostenibles en lo que respecta a la igualdad". También anunció un incremento de las inspecciones, fijando la cifra en 5.000 inspecciones frente a las 4.000 previstas para 2010. Por otra parte afirmó que el principal y más grave reflejo del desequilibrio entre hombres y mujeres se traduce en una importante brecha salarial, haciendo hincapié en que "las mujeres perciben una retribución menor por un trabajo de idéntico valor". Además dio a conocer que la tasa de temporalidad es mayor en el caso de la mujer, un 27 por ciento frente al 25 por ciento de los hombres.

Corbacho enunció las materias que van a ser objeto de especial atención inspectora, entre las que cabe destacar la eliminación de irregularidades de contratación en los sectores de mayor ocupación femenina, y combatir la discriminación salarial, que habitualmente, se enmascara en forma de complementos salariales voluntarios que solo perciben los hombres. ■

# “PREMIO” A LAS EMPRESAS con menos accidentes

El Gobierno ha aprobado una norma en la que se establece un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales, es decir, por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral.

El Real Decreto, aprobado por el Consejo de Ministros, a propuesta del titular de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, establece que las empresas deberán haber cotizado a la Seguridad Social un volumen total de cuotas por contingencias profesionales superior a 5.000 euros en un periodo de observación de cuatro ejercicios como máximo, que deberán ser consecutivos e inmediatamente anteriores al de la solicitud. Además podrán beneficiarse las pequeñas empresas, cuando hayan cotizado en el periodo de observación, un mínimo de 250 euros por tales contingencias.

## **CUANTÍA DE LOS INCENTIVOS**

La cuantía de los incentivos podrá alcanzar hasta el 5 por ciento del importe de las cuotas

*Todas las empresas que disminuyan los accidentes de trabajo pagarán menos cotizaciones*

por contingencias profesionales satisfechas en el periodo de observación o bien del 10 por ciento si ya ha percibido el incentivo en el inmediatamente anterior y sean de periodos consecutivos.

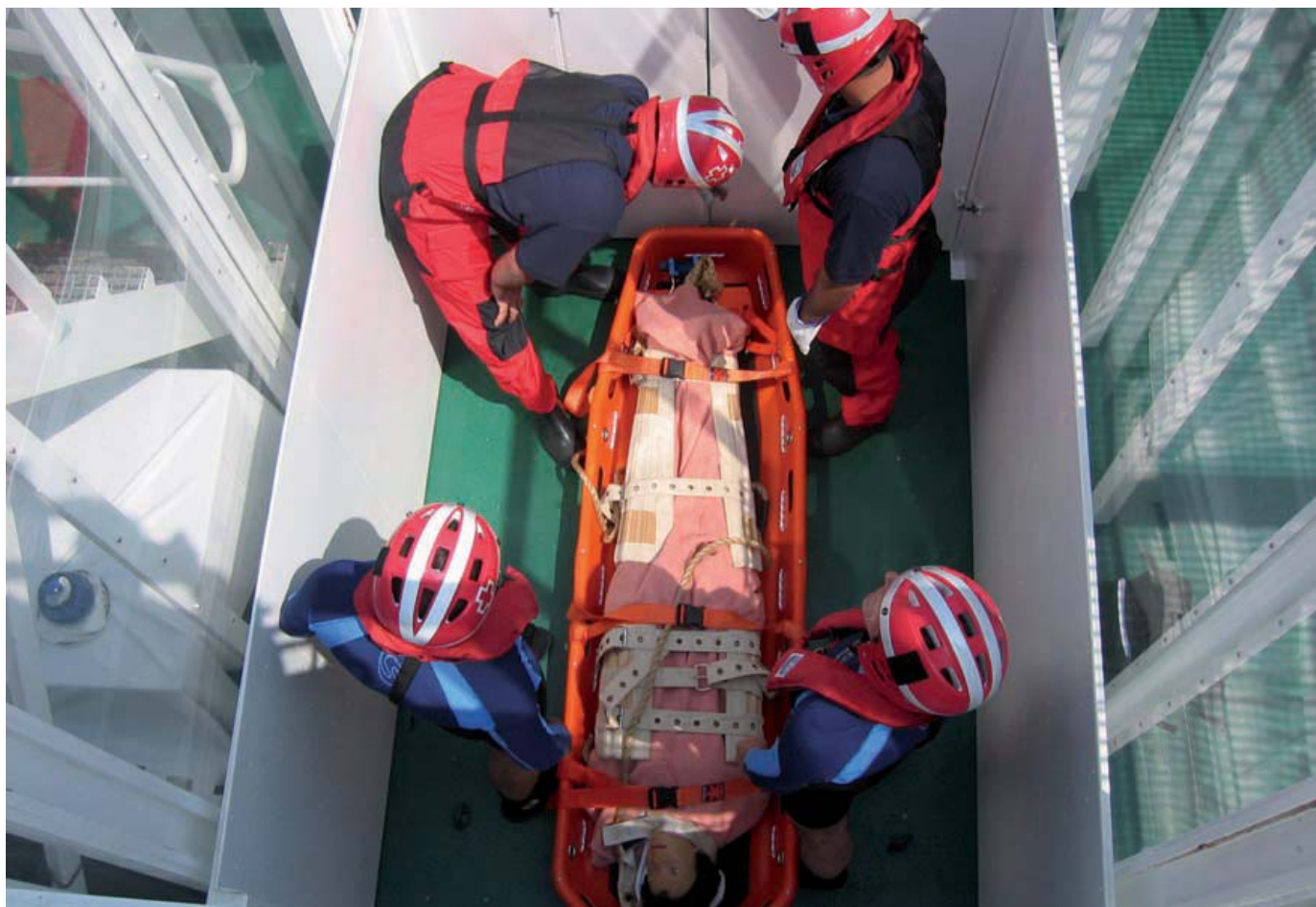
En el caso de las pequeñas empresas, el límite se establece en un máximo de 250 euros en el primer periodo de observación, que se elevará a 500 euros en el segundo periodo y siguientes, siempre que el inmediatamente anterior se haya percibido.

La financiación de este sistema de incentivos será con cargo al Fondo de Prevención y Rehabilitación constituido con el 80 por ciento del exceso de excedentes de la gestión de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social.

La normativa aprobada se enmarca en la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012 que se aprobó en el mes de junio del año 2007 y que establecía la posibilidad de que el Gobierno implantara sistemas de reducción de cotizaciones a la Seguridad Social por contin-



Buque sanitario “Juan de la Cosa” del ISM.



*Simulacro de atención a un trabajador accidentado.*

gencias profesionales en el caso de que las empresas acreditaran una reducción de la siniestralidad y que se distinguan por emplear medios eficaces de prevención de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Las empresas que quieran optar a los incentivos deberán presentar la solicitud entre el 1 de abril y el 15 de mayo de cada año en la mutua o entidad gestora que asuma la protección de sus contingencias profesionales.

Según establece el Real Decreto, en 2010 se reconocerán y abonarán los incentivos correspondientes al ejercicio 2009, en los plazos y condiciones establecidos en la norma. La fecha inicial del periodo de observación será el día 1 de enero de 2009.

### **DISMINUYEN LOS ACCIDENTES.**

Según el Boletín de Estadísticas Laborales, del ministerio de Trabajo e Inmigración, en el mes de enero de este año, respecto al mismo mes del año pasado, se observa una disminución de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales del 9,3 por ciento, lo que supone en cifras absolutas 9.656.

En los accidentes que han causado baja, en el periodo de referencia, los accidentes disminuyen un 10 por ciento al producirse 54.906

en el año 2008 frente a 49.459 en el mes de enero de 2009.

Los registrados en la jornada de trabajo los leves descienden un 10,7 por ciento, los graves un 13,8 por ciento y sin embargo los mortales aumentan un 8,2 por ciento.

Por sectores de actividad el total de accidentes registran un descenso generalizado. En el agrario, -8,4 por ciento, industria, -12,8 por ciento, construcción, -14,6 por ciento y servicios, -9,2 por ciento.

Si recogemos estadísticas de accidentes de trabajo durante todo el año 2008, el número total de accidentes con baja en jornada de trabajo se elevan a 804.959 de los que 130.502 los sufrieron trabajadores con una edad comprendida entre 30 y 34 años. A continuación se sitúan los trabajadores de 25 a 29 años con un total de 124.342.

Del total de accidentes registrados durante el año 2008, 610.796 son varones y, el resto, 194.163 son mujeres.

En el sector “**pesca y acuicultura**” se produjeron 3.254 accidentes de los que 564 sufrieron trabajadores de entre 45 a 49 años, seguidos de empleados de entre 40 a 44 años.

En este mismo sector, y durante 2008 del total de accidentes (3.254), 2.994 los sufrieron varones y 260 mujeres. ■

***Los incentivos podrán oscilar entre el 5 y el 10 por ciento de las cuotas por accidentes de trabajo y enfermedad profesional***

CITES rechaza las propuestas de Mónaco y la UE

# SE MANTIENE EL COMERCIO internacional de atún rojo

*Finalmente, ni la propuesta de Mónaco, que solicitaba la inclusión del atún rojo en el Apéndice I, ni la de la Unión Europea, que apoyaba la prohibición pero aplazándola hasta disponer de nuevos informes científicos de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), salieron adelante. Como todos presagiaban días antes de su discusión, el saber hacer de la delegación japonesa, experta en moverse entre bastidores, se llevó*

*el gato al agua. Y es que Japón hubiera sido el gran afectado por la prohibición, ya que importa el 80% de las capturas del Mediterráneo. En la XV Conferencia de las Partes de CITES, celebrada entre el 13 y el 25 de marzo en Doha, Qatar, primó la defensa de los intereses económicos sobre la protección de las especies, ya que tampoco resultaron protegidas ni las ocho especies de tiburones propuestas ni las 31 de corales rojos y rosas, esenciales para los océanos y para las economías y medios de vida locales.*



*Recuperando las redes con un ejemplar de atún juvenil. Oceana/Carlos Suárez.*

Ninguna sorpresa. Al final, y a pesar de los informes científicos disponibles sobre la situación del stock de atún rojo (ha descendido un 80% en los últimos cuarenta años), a pesar de las peticiones de la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento Europeo, de la Comisión Europea, de las recomendaciones del Comité Científico Técnico de la ICCAT, del grupo de expertos de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y de la propia Secretaría de la Convención sobre el Comercio de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES), la votación supuso el rechazo de la prohibición del comercio internacional de atún rojo.

Y es que, como había señalado días antes Patrick Van Klaveren, embajador de Mónaco en la CITES, “la técnica del *lobbying* de Japón es temible”. Todo hacía prever que, una vez puesta en marcha su maquinaria de presión (“parece que el dinero puede comprarlo todo, y si no que se lo pregunten a Japón”, afirmó David Allison, de Oceana), el resultado se iba a decantar en contra de la prohibición, como así ha sido. El domingo, la delegación japonesa organizó un encuentro con países africanos. “Estamos acostumbrados”, señaló un delegado africano, “hacen lo mismo antes de cada reunión de la Comisión Ballenera Internacional”. Sin embargo, Van Klaveren señaló que, a pesar de la posición nipona, “hemos recibido señales de que la industria japonesa está muy preocupada por el riesgo de hundimiento de las reservas”. Y es que, como comentó el embajador de Mónaco, una firma como Mitsubishi posee aproximadamente el 60% de las 55.000 toneladas de atún congelado.

Túnez hizo una labor similar con los 22 países de la Liga Árabe, como denunciaron varias ONG. Jaled Zahlá, responsable de la delegación tunecina, se defendió diciendo que ellos sólo expresaban su posición “sin hacer nada para que otros la compartan”.

La posición de la Comisión Europea de apoyar la prohibición solicitada por Mónaco quedó matizada posteriormente. Las presiones de Francia, Italia y España llevaron a una petición intermedia. Aún reconociendo la grave situación del stock de atún rojo en el Mediterráneo, y teniendo en cuenta las repercusiones socioeconómicas que una medida tan drástica como la prohibición de comerciar con ella supondría, plantearon la prohibición



Adolfo Ortigueira

***El Comité Permanente de Investigación y Estadísticas de la ICCAT ha estimado que la biomasa de la reproducción del atún rojo atlántico se ha diezmado hasta menos de un 15% de su biomasa original. A pesar de ello, en CITES se rechazó su protección***

a partir de marzo de 2011, en caso de que el informe del Comité Científico que se debata en la próxima reunión de la ICCAT así lo aconsejara. Asimismo, la UE aprobó que se excluyera del veto a la pesca artesanal, lo que permitiría salvar la actividad de las almadras.

#### **PROPUESTAS RECHAZADAS**

A la hora de las votaciones, sin apenas discusión previa (Libia forzó la votación antes de lo previsto), en el caso del atún rojo, la propuesta de Mónaco fue rechazada con 68 votos en contra, sólo 20 a favor (entre los que figuraban los de EE.UU., Noruega, Suiza, Colombia, Costa Rica y Serbia, entre otros), y 80 abstenciones. Igual suerte corrió la propuesta de la UE, votada a continuación, que también pedía la inclusión en el Apéndice I, pero aplazando la misma hasta que se conozcan los últimos informes científicos y que se debatan dentro de la ICCAT, el próximo mes de noviembre. El resultado fue de 72 votos en contra, 43 a favor y 14 abstenciones.

Un resultado contundente, a pesar de los informes de los que se dispone en la actualidad. En este sentido, el propio Comité Permanente de Investigación y Estadísticas de la ICCAT ha estimado que la biomasa de la reproducción



Trasvase de atún rojo de la red de cerco a la jaula del remolcador. Adolfo Ortigueira.

del atún rojo atlántico se ha diezmado hasta menos de un 15% de su biomasa original, un declive que se ha acentuado en la última década, como recalca la organización Oceana, y cuya “disminución cumple el requisito para su inclusión en el Apéndice I de CITES”.

Con este resultado, los grandes triunfadores fueron Japón y Túnez, máximos implicados en que el atún no se incluyera entre las especies protegidas, así como la flota industrial.

Reacciones, ante estos resultados, para todos los gustos, como cabía esperar. WWF/Adena destacó, tras conocerse el resultado de las votaciones, que “ pese al gran apoyo político logrado en los últimos meses, ha sido

**La Comisión Europea, a través de un comunicado, quiso destacar su decepción tras el resultado de la votación, ya que ve un serio peligro de que la especie desaparezca si no se toman medidas”**

escandaloso que las Partes Contratantes no hayan tenido la más mínima oportunidad para debatir sobre la propuesta. Una propuesta que contaba con el apoyo de los países con cuota pesquera para esta especie a ambos lados del Atlántico”, en palabras de su responsable de Pesquerías en el Programa Mediterráneo, Sergi Tudela.

Greenpeace, por su parte, destacó que, como siempre, “prevalció la defensa de los intereses económicos sobre el respeto al medio ambiente, lo que favorece a unos pocos a corto plazo”. Celia Ojeda, responsable de la campaña de Océanos de esta organización indicó que “los gobiernos acaban de enseñar el camino para la extinción del atún rojo”, y acusó a algunos países -entre ellos, a España- de permitir que desaparezca un sistema tradicional de capturas, “una decisión que hipoteca el futuro a largo plazo del sector pesquero. Clave en la economía española”. Y terminó señalando que el futuro está en manos de la ICCAT, cuya gestión ha sido calificada de “desastre internacional”.

En la misma línea, María José Cormax, científica marina de la organización Oceana, señaló que “se trata de una clara victoria de los intereses económicos a corto plazo frente a la con-



Isla de Cabrera. José Manuel Martín Hernández

servación a largo plazo de los océanos...". En sus declaraciones, destacó que la industria del atún rojo se ha caracterizado por la adulteración de las cifras de capturas y por la pesca ilegal, "lo que ha conducido a altos niveles de sobre-explotación". Sitúa la aparición de las granjas de engorde en la costa mediterránea como uno de los momentos clave en el que la industria pasó a controlar tanto la pesquería como el mercado. Destacó, igualmente, la desastrosa gestión de la ICCAT, que ha hecho caso omiso a las recomendaciones de los expertos, incluidas las de su propio Comité Científico.

La Comisión Europea subrayó su decepción, ya que ve un serio peligro de que la especie desaparezca "si no se toman medidas", en palabras de la comisaria de Pesca, María Damanaki, y del de Medio Ambiente, Janez Potoznik, en un comunicado en nombre del Ejecutivo de la UE. En el próximo Consejo de Ministros de Agricultura y Pesca, que se celebrará en Bruselas, el 29 y 30 de marzo, se analizará el rechazo en CITES de la prohibición del comercio internacional de atún rojo.

La Confederación Española de Pesca, Cepesca, lógicamente, acogió con gran satisfacción el resultado de la votación. "Habría sido una locura prohibir la comercialización del atún rojo sin contar con una base científica y porque tendría un nefasto e irreversible impacto socioeconómico. La Junta de Andalucía también se mostró satisfecha. Clara Aguilera, consejera de Agricultura y Pesca, destaca la importancia de que sea a partir de los informes científicos y con datos objetivos con los que se tomen las decisiones, al tiempo que manifestó que "es imprescindible que todas las partes que intervienen en la pesca y comercialización internacional del atún rojo entiendan la diferencia entre los diferentes sistemas de pesca". En el caso andaluz, añade la consejera, "la Junta lleva meses difundiendo el respeto al recurso natural y la sostenibilidad que ofrecen sistemas de pesca tan nuestros como la almadraba, en contraposición con las flotas industriales, y esa diferenciación debe de tenerse en cuenta a la hora de tomar decisiones".

Desde la Organización de Productores Pesqueros de Almadrabas, su gerente, Marta Crespo, espera que "el asunto quede zanjado y que sea la ICCAT la que demuestre que puede gestionar este recurso y permita a las empresas almadraberías hacer previsiones sin sobresaltos".

## ¿QUIÉN PAGA LA MALA GESTIÓN?

El problema es el de siempre, que la mala gestión pesquera y el saqueo al que está siendo sometida la especie, unido a la falta de controles y la pesca ilegal están llevando a la especie a un claro peligro de extinción. Y esto lo señala el propio Comité Científico de la ICCAT, cuyas opiniones no han sido tenidas en cuenta a la hora de adoptar decisiones. Pero

## LOS APÉNDICES DE CITES

Más de cuarenta propuestas se debatieron en la pasada reunión de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES), con escaso éxito, ciertamente. Esta Convención parte de un acuerdo internacional que entró en vigor en 1975 para evitar la extinción de especies como consecuencia del comercio internacional. Hay más de 5.000 especies de animales y 28.000 de plantas incluidas en alguno de los tres apéndices en que se distribuyen según el grado de protección que se le desee otorgar. La utilidad de estas medidas, en las que queda reflejada la preocupación internacional por la destrucción de los ecosistemas marinos y forestales, resulta evidente, a la vista de que en esta misma reunión se efectúan varias propuestas para levantar regulaciones de CITES, al haber superado la fase crítica.

En esta ocasión se propusieron la protección del atún rojo, varias especies de tiburones y corales rojos y rosas, procediendo a su inclusión en alguno de los Apéndices. Según el grado de protección requerida, la especie se incluye en uno de los tres Apéndices previstos por este organismo. El Apéndice I constituye la lista de las especies más amenazadas. En ella hay unas 530 especies de animales y poco más de 300 plantas. Es en este apartado donde se pretendía incluir al atún rojo, lo que hubiera significado la prohibición del comercio internacional, al considerarse amenazado de extinción.

El Apéndice II concierne a las especies que pueden resultar amenazadas de extinción caso de que su comercio no se regule con rigor. En él están incluidos más de 4.460 especies de animales y 28.000 de plantas. Las especies que forman parte de este Apéndice requieren de un permiso especial de exportación.

La inclusión en los Apéndices I y II se toma en consideración cuando los 175 miembros que forman la CITES así lo deciden en la Conferencia de las Partes que tiene lugar cada dos o tres años, como es el caso de la celebrada en Doha, Qatar.

El Apéndice III incluye las especies que solicita una de las Partes y se refiere a la protección dentro de sus fronteras. Ese país solicita a los demás que le ayuden en la regulación de dicho comercio, haciendo necesaria la emisión de un certificado para que puedan ser comercializadas.

Como destaca la organización ecologista Oceana, una buena muestra de la importancia y efectividad de CITES es que, en los últimos 30 años, ninguna de las especies que se encuentra incluida en sus listas se ha extinguido.

R.G.

una vez que se llega a esta grave situación, unos proponen tirar para adelante y otros hacen llamadas a la medida.

En definitiva, todos sufrirán esta situación, ya se realice una pesca responsable o no: las cuatro almadrabas andaluzas, que proporcionan 1.100 empleos directos y otros 1.800 indirectos, según datos de la Junta de Andalucía; también están en peligro los puestos de trabajo que proporciona la flota artesanal que faena en el Estrecho, con 34 buques pesqueros de caña y línea a mano, que se concentran en los puertos de Tarifa y Algeciras; y los de la flota de palangre de superficie, integrada por 52 embarcaciones, 43 de las cuales tienen su base en Carboneras y Garrucha. A pesar de que practiquen una pesquería respetuosa, sufrirán las consecuencias de la mala gestión y la sobrepesca. Idea en la que ha incidido Eugenio Elduayen, presidente de la Confederación de Cofradías de Guipúzcoa, que denunciaba que “la mala gestión del Mediterráneo no la pueden pagar los pescadores del Atlántico...”.

***Ocho especies de tiburones y 31 de corales rojos y rosas corrieron la misma suerte que el atún rojo. Los ecologistas denunciaron la falta de voluntad en proteger a las especies económicamente rentables***

La actuación de CITES respecto a otras especies tampoco resultó muy brillante, ya que también primó el interés comercial sobre el de la situación de la especie. Es el caso de las especies de tiburones propuestas para su inclusión en el Apéndice II. Según la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), más de la mitad de las especies altamente migratoria están sobre-explotadas o agotadas.

Con esta situación, sólo una de las ocho resultó protegida, en principio: el cailón, un tiburón que se encuentra amenazado por la demanda internacional de su carne, principalmente importada por Europa. Su inclusión en el Apéndice II fue reconsiderada y derrotada posteriormente en el plenario, celebrado el día 25. Así, pues, ninguna resultó protegida. Y ello, a pesar de que muchas poblaciones de tiburones han experimentado un declive de hasta el 99% en las últimas décadas, como señala Oceana que, por boca de la científica marina Rebecca Greenberg, denuncia que la ciencia parece que no tiene importancia,







*Adolfo Ortigueira*

“CITES no está cumpliendo con su obligación de proteger a las especies amenazadas por el comercio internacional”.

Según un documento de esta organización, alrededor de 87 países exportan cada año a Hong Kong hasta 10.000 toneladas de aletas de tiburón. La población de jaquetones del Atlántico Norte ha sufrido un declive del 70% en los años 90; y la cornuda común, un 83% en el Atlántico Noroeste desde los 80.

Greenpeace “felicitó” a CITES por dejar a los tiburones sin protección. Según esta organización, unos 73 millones de tiburones mueren a causa de la sobrepesca, y critica que especies como el pez martillo, la cornuda gigante y la cornuda común (estas dos últimas, junto con los jaquetones, son las especies más utilizadas para cortarles las aletas para elaborar la sopa de tiburón), no se protejan a pesar de que existe una seria amenaza de extinción.

Los corales rojos y rosas corrieron igual suerte, y su comercio seguirá sin estar protegido. Y todo ello en el “año internacional de la Biodiversidad”. Critica Greenpeace que, en el pasado, desde CITES se procedió a la protección de especies exóticas, y ahora no son capaces de proteger a las que se encuentran al borde del colapso pero que generan un elevado beneficio económico. ■



*Palangrero de superficie en busca de atún rojo. José Manuel Martín Hernández*

**RAÚL GUTIÉRREZ**

II Jornada de Cooperación Internacional en Acuicultura

# EMPUJÓN AL DESARROLLO

**El pasado 7 de abril la Fundación Observatorio Español de Acuicultura celebró en la ETSI de Agrónomos de Madrid una jornada de “Cooperación Internacional en Acuicultura”. En ella participaron los principales agentes españoles en materia de cooperación, así como representantes de la Organización para la Agricultura y la Alimentación de Naciones Unidas (FAO) y de ONG’s que han llevado a cabo proyectos de acuicultura en países en vías de desarrollo. Los participantes destacaron la importancia de la acuicultura como motor de desarrollo de las economías más desfavorecidas.**



La acuicultura debe ir ganando terreno en los planes de cooperación de los países desarrollados como consecuencia de la creciente importancia que tiene en términos socio-económicos y del papel que puede jugar en la lucha contra la pobreza, la desnutrición y la seguridad alimentaria.

Esta fue una de las conclusiones a las que llegaron los expertos reunidos en la II Jornada de Cooperación Internacional en Acuicultura, organizada por la Fundación OESA.

Nuestro país, bien a través de las Administraciones Públicas o bien a través de ONG’s,

**La acuicultura sirve para paliar la pobreza y el hambre en el mundo**

apoya el desarrollo en países desfavorecidos en materia de pesca y acuicultura. La Agencia Española de Cooperación Internacional y el Desarrollo (AECID) da luz verde a muchos de esos proyectos. Sin embargo, los agentes involucrados en los mismos consideran que es primordial crear un panel de expertos que se encargue de valorarlos. De este modo, se establecería una coordinación entre los distintos agentes y se evitarían algunos de los problemas que se dan en la actualidad: la duplicidad de proyectos y su posible ineficacia.

Según los asistentes, es importante que los proyectos estén basados en objetivos medibles que faciliten su seguimiento y evaluación, una vez finalizados. Para ello, se muestran partidarios de dar continuidad a este tipo de jornadas, con un encuentro anual, que favorezcan el debate sobre aspectos concretos de la cooperación acuícola.

Los expertos consideran que es necesario disponer de bases de datos actualizadas, donde se guarde información sobre los agentes involucrados en cooperación y los



*Momento de la inauguración de las jornadas que tuvieron lugar en la ETSI de Agrónomos de Madrid. Ana Díaz.*

proyectos existentes, y creen que sería útil la publicación de guías y manuales de buenas prácticas que contribuyan a la realización de un trabajo responsable.

El Observatorio Español de Acuicultura puede desempeñar, en este sentido, un papel importante. Javier Remiro, su director, aprovechó la ocasión para presentar la nueva herramienta que ha diseñado la Fundación OESA para recopilar datos de los proyectos de cooperación en acuicultura financiados por España y que desarrollan las distintas entidades y agentes. A ella se accede a través de su página web. ([www.fundacionoesa.es](http://www.fundacionoesa.es)).

Esta base de datos se ha realizado en colaboración con los agentes y tiene por delante un largo recorrido tanto por la información que pueda contener como por el papel que puede desarrollar en lo referente a la coordinación de proyectos. “Se trata por ahora de algo muy básico pero esperamos mejorarla en un futuro para que las personas interesadas puedan acceder fácilmente a información sobre los proyectos y quienes los desarrollan”, explicó Remiro.

### **JORNADA INTENSA**

El encuentro se estructuró en tres bloques de ponencias tras los que siguió un interesante debate entre los participantes.

El primero de los bloques estuvo centrado en los agentes de cooperación. El segundo, en las aportaciones de la acuicultura a la lucha contra el hambre, el desarrollo productivo



*Cultivo de carpa en Hoa Binh, Vietnam. Lin López.*

**Las Administraciones Públicas apoyan proyectos de cooperación. Es necesario coordinarlos para evitar que se dupliquen**

y económico y el papel de la I+D+i en acuicultura en el marco de la cooperación. Finalmente, en el último bloque de ponencias se presentaron varios proyectos de cooperación en acuicultura. En concreto, los desarrollados en Mozambique, por la Fundación CETMAR; en Vietnam, por la ONG AIDA y en Argelia por el Instituto Canario de Ciencias Marinas. Las presentaciones corrieron a cargo de Yolanda Morales, Avelina López y Daniel Montero, respectivamente, y sirvieron para dar a conocer las múltiples facetas en las que la acuicultura puede aportar algo en materia de cooperación, como el fomento del asociacionismo, la lucha contra la pobreza, la promoción de la formación y la contribución a la seguridad alimenticia.

Entre los participantes destacó la participación de Doris Soto, de la Organización para la Agricultura y la Alimentación de Naciones Unidas (FAO), quien explicó el creciente interés de la institución por la acuicultura y el intenso papel que está llevando a cabo la organización en acuicultura, diferenciando entre trabajo normativo, trabajo de campo y asistencia técnica a los países miembros; así como a la creación de foros para la toma de decisiones.

Esto se debe a que la acuicultura “es el sector alimenticio que más ha crecido en los últimos 20 años y a que no se vislumbran perspectivas de crecimiento en la pesca extractiva. Además, la acuicultura es una fuente de alimento nutritivo y ayuda a combatir la desnutrición y el hambre”, explicó Doris Soto.

La representante de la FAO detalló las funciones del Departamento de Pesquerías y Acuicultura del organismo y cómo la organi-



*Carmen Lahoz del Instituto de Estudios del Hambre. Tras ella Javier Remiro, director de la Fundación OESA. Ana Díaz.*



*Cultivo de langostino en Rekawa, Sri Lanka. Lin López.*



*Doris Soto explicó el interés creciente de la FAO por la acuicultura  
Ana Díaz.*

zación mundial contribuye al desarrollo sostenible de la pesca y la acuicultura, garantizando seguridad alimentaria y promoviendo oportunidades de trabajo y desarrollo.

Explicó que Naciones Unidas ha favorecido la creación de agencias y redes internacionales de acuicultura como NACA (Red de Centros Acuícolas de los países de Asia-Pacífico), NACEE (Red de Centros Acuícolas de los países de Europa del Este y Central), ANAF o la más reciente de todas ellas, la RAA (Red de Acuicultura de América) que pueden ser verdaderos agentes de cooperación en las regiones.

José Antonio Alonso, del Instituto Complutense de Estudios Internacionales, y Carmen Lahoz, del Instituto de Estudios del Hambre, coincidieron en destacar la importancia de la acuicultura como motor de desarrollo y seguridad alimentaria en los entornos rurales, creando empleos y, por consiguientemente, riqueza; proporcionando alimentos de alto valor nutricional, que redundan en el bienestar y la salud de los individuos y generen ingresos.

No olvidaron el importante papel que la mujer desempeña en todos los procesos relacionados con la seguridad alimentaria, incidiendo en la necesidad de hacer más visible su labor.

“El problema real del hambre –explicó Carmen Lahoz- no es que no haya alimentos o que éstos no se produzcan sino que una gran parte de la población mundial no tiene acceso a ellos”. Para que se entienda mejor, aportó cifras como que 1000 millones de personas en el mundo (1 de cada 6) padecen hambre y 2000 millones de personas (1 de cada 3) graves deficiencias nutricionales que pueden afectar seriamente a su salud.

En definitiva, la acuicultura contribuye a aumentar la disponibilidad de alimentos directamente (a través de la provisión de pescado a nivel familiar y en el mercado local) e indirectamente (por las divisas que genera la exportación de los productos que produce y que pueden utilizarse para comprar y adquirir otros alimentos), razones más que suficientes para que los países desarrollados la incluyan en los proyectos de cooperación internacional en los que participan.

ANA DÍAZ

**Es importante seguir los proyectos cuando han finalizado para ver si han sido realmente útiles**



*Yolanda Morales explicó los proyectos que la Fundación CETMAR ha desarrollado en Mozambique Ana Díaz.*



*World Fish Center en Abassa, Egipto. Gabriel de Labra.*

# NACE LA FUNDACIÓN

## laboral Acuicultura

*El II Convenio Colectivo Nacional de Acuicultura Marina, firmado por empresarios y sindicatos el pasado mes de noviembre para los próximos tres años, ha servido de base para la creación de la Fundación Laboral Acuicultura que acaba de nacer. El pasado 18 de marzo quedó constituida en Madrid esta Fundación que estará encargada de desarrollar labores sociales en el ámbito de la acuicultura marina, siendo sus patronos APROMAR y los sindicatos UGT y CCOO.*



*Representantes de APROMAR, UGT y CCOO tras firmar la creación de la nueva Fundación*

La unión hace la fuerza. Este parece ser el “leit-motiv” que siguen en sus actuaciones la patronal APROMAR y los sindicatos UGT y CCOO. A la firma del II Convenio Colectivo Nacional de Acuicultura Marina le sigue ahora la de la constitución de la Fundación Laboral Acuicultura. Se trata de dos actos importantes que sirven no sólo para dar estabilidad al sector en un momento de crisis generalizada

sino también para implantar en las empresas acuícolas una cultura de seguridad y salud laboral, abierta a empresarios y trabajadores, con la formación, la información y la participación como pilares esenciales. De hecho, el II Convenio Colectivo fijaba la creación de una Comisión de Salud Laboral encargada de integrar la prevención de riesgos laborales en los procesos técnicos y en la organización del trabajo

Con la rúbrica de los Estatutos de la Fundación, el pasado 18 de marzo en Madrid, se da un nuevo gran paso para mejorar las condiciones laborales y sociales de los trabajadores del sector acuícola.

La Fundación se ha creado como un organismo privado, de carácter paritario, que apoyará desde un punto de vista social los sucesivos Convenios Colectivos que se adopten para el sector de la acuicultura marina en nuestro país y beneficiará a las empresas y trabajadores vinculados a ellos, sin discriminación alguna por razón de edad, sexo, cargo o trabajo realizado.

En este sentido, prestará servicios sociales y asistenciales; mejorará las condiciones de seguridad y salud en el trabajo y vigilará el cumplimiento del II Convenio.

Entre sus fines prioritarios destaca la prestación de ayudas familiares a los beneficiarios (becas de estudio para hijos de trabajadores, bolsas de viajes o ayudas para la compra de artículos relacionados con la salud, como gafas). Además, se dedicará a mejorar las condiciones de seguridad y salud en cada uno de los puestos de trabajo de las empresas de acuicultura, así como en la prevención de riesgos laborales. Para ello fomentará acciones formativas, estudios e investigaciones.

La Fundación Laboral Acuicultura está dirigida por un patronato formado por la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos de España (APROMAR), el Sector del Mar de la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO y el Sector Federal del Mar de la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT. Nace con una aportación inicial hecha por los patronos y sus acciones se financiarán con cuotas realizadas por parte de las empresas, subvenciones e incluso donaciones.

Una vez empiece a funcionar, cumplimentados los trámites administrativos y de registro con el Ministerio de Trabajo e Inmigración, los patronos darán a conocer la Fundación a la Secretaría General del Mar y al Instituto Social de la Marina.

Tanto APROMAR como UGT y CCOO valoran la creación de esta nueva organización como “una fuerte apuesta por la sostenibilidad de la acuicultura, en esta ocasión en su vertiente social”.

El concepto de sostenibilidad hace referencia en la mayoría de las muchas ocasiones a cuestiones medioambientales. Pero tanto o

## **La creación de esta Fundación es una fuerte apuesta por la sostenibilidad social de la acuicultura**

más importante es la sostenibilidad económica; es decir, la competitividad y rentabilidad de las empresas y la sostenibilidad social.

De acuerdo con los patronos, “el éxito de la acuicultura en nuestro país depende de la capacidad de atraer a los mejores profesionales para cada uno de sus puestos de trabajo. Sin la aceptación social de la acuicultura y sin personas dispuestas a trabajar en el sector su viabilidad futura estará comprometida. La creación de la Fundación es una apuesta en esta dirección” ■

FOTOS Y TEXTO ANA DÍAZ

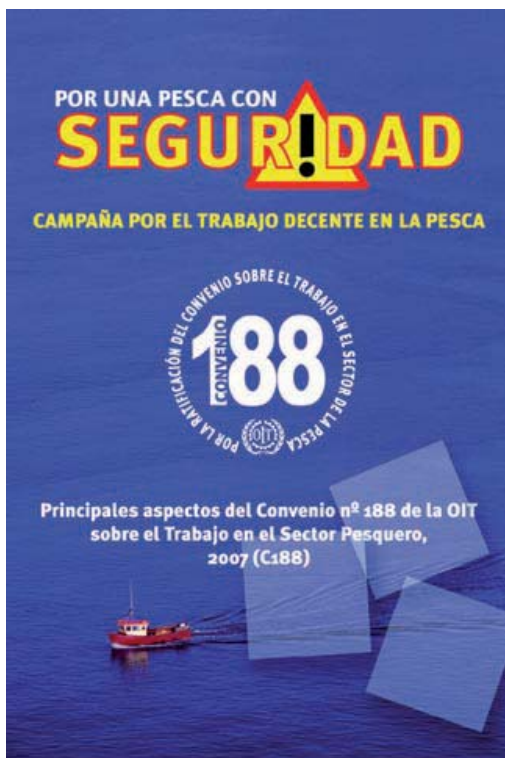


Uno de los objetivos de la Fundación es formar a los trabajadores de la acuicultura marina

# Se presenta en Ecuador la campaña por el Trabajo Decente en la Pesca

*El pasado 1 de marzo se presentó en Manta (Ecuador) la campaña por el Trabajo Decente en la Pesca, cuyo objetivo es sensibilizar a trabajadores, empresarios y miembros de la administración ecuatoriana relacionados con la pesca, sobre los riesgos de accidentes laborales en este sector, y concienciarlos sobre la necesidad de la protección de la*

*seguridad y salud en el trabajo. Esta campaña forma parte del Proyecto de la OIT para el Desarrollo Racional y Sostenible del Sector Pesquero (INT/07/16M/SPA) que se desarrolla en el marco del convenio con la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino de España del año 2007.*



*Manual sobre el Convenio 188 producido para la Campaña por el Trabajo Decente en la Pesca*

Este acto, al que asistieron altos cargos del Gobierno ecuatoriano, funcionarios, empresarios pesqueros y trabajadores del mar, pretendía generar un espacio de debate y reflexión en torno a los contenidos del convenio 188 de la OIT, impulsando el proceso de ratificación por parte de Ecuador.

Para la OIT, el concepto de Trabajo Decente acuñado por Juan Somavía en su primer informe como Director General en 1999, busca expresar lo que debería ser, en el mundo glo-

balizado, un buen trabajo o un empleo digno. La OIT define el Trabajo Decente como aquel que se realiza en condiciones de libertad, igualdad, seguridad y dignidad humana.

El término fue introducido como respuesta al deterioro de los derechos de los trabajadores que se registró mundialmente durante la década de los años 90, como consecuencia del proceso de globalización y la necesidad de atender la dimensión social de este proceso dominado por la economía.

## **EL CONVENIO 188 DE LA OIT (2007)**

El Convenio 188 de la OIT (2007) establece las condiciones mínimas de trabajo para la gente de mar en buques, y contiene dis-



*Asistentes al acto de presentación de la campaña por el trabajo decente en la pesca, Manta. Ecuador.*





*Reunión, posterior a la presentación, con el Viceministro de Trabajo del Ecuador, Sr. Francisco Vacas y su equipo. Exposición de los contenidos de la asistencia técnica española sobre mejora de los sistemas de reporte de los accidentes laborales en la pesca.*

posiciones sobre las condiciones de empleo, edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero, certificación médica, horas de trabajo y descanso, alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación, protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.

En esta Campaña por el Trabajo Decente en la Pesca, se hace especial hincapié en los conceptos referentes a la seguridad e higiene en el trabajo, contenidos en la Parte VI del Convenio 188, donde se reconoce que la pesca es un trabajo peligroso, que se realiza aislado y sin posibilidad de un cuidado médico profesional. Además, hay que tener en cuenta que en determinados tipos de pesca, como la que se realiza en Ecuador, interviene maquinaria pesada y se trabaja en altura. A esto se añade también que en la mayoría de los países, los trabajadores del sector no conocen cuál es la agencia gubernamental responsable de la seguridad, así como tampoco existe una cultura en los temas de seguridad, lo que se traduce en un mayor número de accidentes.

El artículo 31 del Convenio 188, establece que debe haber una legislación nacional que obligue a las empresas a prevenir accidentes laborales y enfermedades profesionales, y a controlar los riesgos, para lo que es imprescindible su correcta evaluación, así como facilitar una formación en manipulación segura de artes de pesca. De igual forma, el marco regulatorio debe obligar a que se notifiquen los accidentes ocurridos y a la constitución de comités paritarios.

El artículo 32 del Convenio, establece los requisitos para los buques de eslora mayor o igual a 24 metros, que permanezcan 3 días o más en el mar. Para este caso dispone que es la autoridad la que debe exigir, previas consultas a los propietarios de buques, procedimientos de trabajo que tengan en cuenta la prevención de los accidentes, así como formación a los propietarios y capitanes sobre evaluación de riesgos. Es importante tener en cuenta que en este mismo artículo, se obliga a los propietarios a proporcionar ropas y equipos a los pescadores, formación básica sobre seguridad, y utilización de los equipos.

Por último, cabe destacar el artículo 33 del Convenio 188, donde se establece que la evaluación de riesgos debe hacerse con la participación de los pescadores.

El día de la presentación de la Campaña en Ecuador, se plantearon numerosas preguntas, la mayoría en torno a la posibilidad concreta de aplicar el Convenio 188. Ante esta duda el representante de la OIT, afirmó que su aplicabilidad es universal y subrayó sus características de implementación progresiva, flexibilidad para los pequeños barcos, y el énfasis, que en él se establece, sobre el proceso de consulta.

## LOS ACCIDENTES DE TRABAJO EN LA PESCA

Según la OIT se registran 24.000 muertes por año en todo el mundo, las causas ob-

decen a varios factores: por un lado, debido a que las embarcaciones y el equipamiento de ellas son inadecuados, las operaciones de pesca resultan inseguras. Por otro lado, el sistema de aseguramiento de la salud es deficiente, así como el de prevención de riesgos.

En Ecuador los accidentes de trabajo en la pesca se registran conjuntamente con los de agricultura, silvicultura y caza, habiéndose contabilizado 417 en el año 2006 y 486 en el 2007. No obstante, estos datos registrados suelen ser considerados como muy alejados, por debajo de los datos reales.

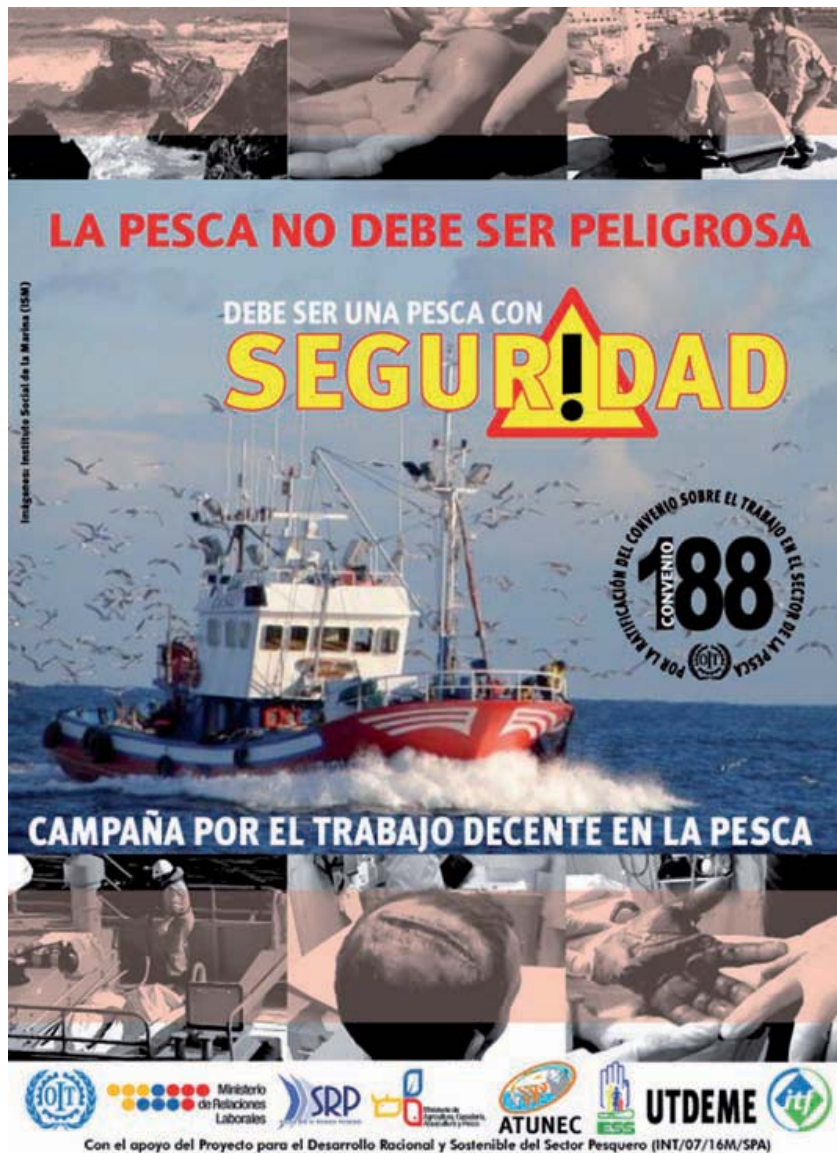
Ante esta falta de información estadística fiable, una opción es calcular el número de accidentes que “deberían” reportarse, tomando como base el número de accidentes laborales que ocurrirían, aplicando la tasa de siniestralidad de un país de similares condiciones, pero con un mejor registro de la incidencia de estos sucesos.

Considerando lo anterior, al hacerse una simulación con la tasa chilena se estimó que un 98% de los incidentes no se estarían registrando, lo que sin entrar en análisis más profundos, es solo una muestra de la problemática del sector ante la carencia de información.

Ecuador no cuenta con estadísticas confiables respecto a los índices de enfermedades y accidentes laborales. Hay tres situaciones que agravan el problema:

- Incumplimiento de las empresas (empleadores) respecto de sus obligaciones patronales, ante lo cual evitan reportar incidentes para no hacerse acreedores a sanciones.
- Desconocimiento del trabajador respecto de sus derechos, lo cual se evidencia con el bajísimo número de accidentes reportados por trabajadores no asegurados.
- Al recurrirse a la atención médica pública no especializada, puede darse una falta de capacitación para tratar los casos desde el punto de vista de la salud ocupacional.

Para la OIT, la solución a este tema pasa por comenzar reconociendo que la seguridad en el mar es un problema complejo, que requiere de soluciones integrales: sociales, económicas y técnicas. La normativa nacional debe generar prácticas que mejoren la seguridad, por ello es importante la ratificación del Convenio 188 de la OIT sobre Trabajo en el Sector Pesquero 2007, y la puesta en práctica de programas de entrenamiento uniformes a nivel mundial, de acuerdo al Convenio Internacional OMI de Normas de Formación,



Póster de la Campaña que ha sido producido gracias a la cesión de los derechos de las fotografías por el ISM



*Acto de presentación de la campaña tripartita por el Trabajo Decente en la Pesca en Manta el pasado 1 de marzo. Luigi Benincasa (ATUNEC), Ana Arteaga (Ministerio de Relaciones Laborales del Ecuador), Pablo Xandri (OIT), Ramón Montaña (Subsecretaría de Recursos Pesqueros del Ecuador), Samuel Barzola (UTDEME), Fernando Carpio (IESS)*

Certificación y Guardia para Pescadores, 1995 (STCW-F).

## **LA CAMPAÑA POR EL TRABAJO DECENTE EN LA PESCA**

Esta campaña informativa y de sensibilización, que se desarrollará durante todo el año 2010, es una acción tripartita realizada en Ecuador por el Ministerio de Relaciones laborales, la Asociación de Atuneros del Ecuador ATUNEC, la Unión de Trabajadores del Mar del Ecuador (UTDEME), el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), la Subsecretaría de Recursos Pesqueros del Ecuador, la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF-Américas) y por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) contando con el apoyo del Proyecto para el Desarrollo Racional y Sostenible del Sector Pesquero que realiza el Departamento de Actividades Sectoriales de la OIT (SECTOR).

La presentación del acto estuvo a cargo del representante de la OIT y Director del Proyecto para el Desarrollo Racional y Sostenible del Sector Pesquero, Pablo Xandri, y contó con la participación del Sr. Ramón Montaña en representación de la Subsecretaría de Recursos Pesqueros del Ecuador; el Sr. Fernando Carpio en representación del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) y la Sra. Ana Arteaga, Representante del Ministerio de Relaciones Laborales del Ecuador; Por parte de los empleadores acudió el Sr. Luigi Benincasa, Director Coordinador de la Asociación de Atuneros de

Ecuador (ATUNEC); y por los trabajadores el Sr. Samuel Barzola, Presidente de la Unión de Trabajadores del Mar del Ecuador (UTDEME) y el Sr. Rafael Grigera, Representante Regional de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) con la que se coordina internacionalmente la campaña.

En Ecuador, los actores han reconocido que ésta es una acción ajustada a la problemática de su país y se han comprometido a trabajar en ella durante todo el año 2010 en la costa del Ecuador continental. De igual forma, agradecieron a la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino de España el apoyo que presta a través del Proyecto para el Desarrollo Racional y Sostenible del Sector Pesquero, en todo lo que es difusión y sensibilización sobre los temas del Convenio 188 de la OIT sobre Trabajo en el Sector Pesquero.

Para la OIT, esta campaña también es una acción piloto que puede extenderse a otros países para establecer un dialogo social en la pesca y para la ratificación del Convenio 188.

En el marco del Proyecto se va a celebrar otro seminario semejante a éste, en Senegal, que será motivo de otro artículo en un próximo número de la revista Mar. ■

**PABLO XANDRI,**  
Coordinador Técnico Principal del Proyecto  
INT/07/16M/SPA  
**MARCELA CÁRDENAS,**  
Oficina de la OIT en España.

Los programas se desarrollan en el marco del Fondo Europeo de la Pesca

# DESARROLLO SOSTENIBLE de las zonas pesqueras



El pasado mes de marzo se constituyó en Gijón la Red Española de Grupos de Pesca con el objetivo de desarrollar una política de coordinación entre todos los grupos de acción local que ya se han constituido o se formarán en el futuro. A través de la Red se pretende igualmente fomentar el intercambio de información y experiencias entre los mismos, así como ser el punto de contacto para la conexión con la Red Europea de zonas de pesca.

La constitución de los Grupos de Acción Local de Pesca se enmarca en la política del Fondo Europeo de la Pesca (FEP) para el desarrollo sostenible en las zonas costeras donde esa actividad tenga un papel relevante

***Nace la Red española de grupos de pesca con un total de 15 miembros***

en el mantenimiento del tejido social y económico. Esas actividades se contemplan en el Eje cuatro del FEP donde se considera la posibilidad de conceder ayudas para ese tipo de actuaciones. Igualmente se contempla esa posibilidad en el Eje cinco de ese mismo programa para la asistencia técnica y la puesta en marcha de redes comunitarias y transnacionales donde se puedan agrupar los protagonistas para el desarrollo sostenible de las zonas costeras dedicadas a la pesca. Finalmente, el desarrollo de este tipo de actividades es algo contemplado en el propio Programa Operativo español.

Entre los objetivos de este tipo de grupos destaca el mantenimiento de la prosperidad



social y económica en las zonas de la pesca, así como lograr un mayor valor añadido para los productos de la pesca y de la acuicultura. Desde estos grupos se pretende también el mantenimiento y la promoción de empleo en las zonas de la pesca con el apoyo a políticas de diversificación y reestructuración económica ante la evolución del sector en los últimos años con recorte de barcos así como de posibilidades de pesca. En conjunto, el objetivo es lograr que, en zonas donde la pesca ha sido históricamente casi el único motor para el mantenimiento de todo el entramado socioeconómico ante el ajuste sufrido por esa actividad, se vayan implantando otras políticas, tanto con la pesca como base, como en otras actividades.

Según los datos manejados por la Administración, los planes presentados hasta la fecha por los grupos locales de acción de la pesca, responden en su conjunto a este tipo de planteamientos. Una salida muy recurrente se concreta es utilizar la actividad de la pesca para impulsar el turismo en una doble dirección. Por un lado, para salir al mar con barcos preparados para el turismo. En tierra con el desarrollo de otras actividades donde también se contempla la gastronomía. Además de las actividades turísticas, destacan los planes orientados a lograr un mayor valor añadido a los productos de la pesca, incorporando procesos de manipulación o mejora en la presentación de los mismos.

En líneas generales, son las personas jóvenes las que se apuntan al desarrollo de esta política. En el seno de una misma familia, una parte de los activos mantendrían su trabajo

***Las ayudas totales se elevan a 87,8 millones de euros***

***El objetivo es diversificar la actividad económica en las zonas costeras***

en el mar y otra parte apostaría por hacerlo en tierra, casi siempre en el marco del mismo sector. Igualmente se han presentado planes donde las protagonistas son las mujeres.

Por parte de la Secretaría General del Mar se ha puesto también en marcha la Red Española de Mujeres del sector de la pesca con el objetivo de fomentar la igualdad de oportunidades en el sector productor, así como para que se haga más visible un trabajo que las mujeres están desarrollando tradicionalmente en el mismo, fundamentalmente en tierra, desde las lonjas a las industrias de transformación y conserva. A través de esa Red, otro de los objetivos es lograr una comunicación e intercambio de experiencias entre este colectivo para reforzar el papel de la mujer, celebrar seminarios o desarrollar programas de formación.

Para los planes de desarrollo sostenible en esas zonas, la aportación del FEP es de 43,9 millones de euros, lo que supone el 4,36% del total del mismo. A esa cifra se suma la aportación nacional y de las comunidades autónomas hasta una cifra total de 87,8 millones de euros.

En este momento hay funcionando en España un total de 15 grupos de pesca, de los que siete corresponden a Andalucía, otros siete a Galicia y otro a Cataluña. El gobierno regional de Canarias ha señalado su interés por hacer una nueva programación de sus planes financieros para poder acometer esta medida. El País Vasco ha señalado igualmente decisión





de poner en marcha en funcionamiento de un grupo local de pesca para mejorar la calidad de vida de las zonas costeras, aunque en un primer momento, la financiación del mismo estaría fuera del ámbito del FEP.

En Andalucía, de acuerdo con la convocatoria de hace un año, en la actualidad se han constituido los siguientes grupos de pesca:

Asociación para el desarrollo pesquero de la costa occidental de Huelva-Costa Luz

Grupo de desarrollo pesquero comarca noroeste de Cádiz

Grupo desarrollo pesquero Cádiz-Estrecho

Grupo Desarrollo pesquero provincia de Málaga

Asociación para la promoción económica del Valle de Lecrín, Temple y Costa Aprovevalle-Temple-Costa

Asociación para la promoción económica y del desarrollo rural de la Alpujarra-Sierra Nevada Almeriense

Grupo de desarrollo de la comarca de Levante Almeriense

En Galicia, en virtud de la convocatoria hecha en 2008, los grupos constituidos son los siguientes:

Grupo acción local costera La Marina-Ortegal

Grupo acción local costera Golfo Artabro

## **Turismo pesquero, mejoras en los procesos de producción y comercialización, los proyectos más solicitados**

Grupo acción local costera Costa da Morte  
Grupo acción social costera Seno Finisterre-Muros Noia

Grupo acción social costera Ría Arousa  
Grupo acción social costera Ría de Pontevedra y Grupo acción social costera Ría Vigo-A Guardia

En Cataluña, el único grupo de acción local constituido es el de Litoral Costa de L'Ebre

En Asturias está prevista la constitución de siete grupos a corto plazo y en Cantabria se





## **El MARM pone en marcha la Red española de mujeres del sector pesquero**

miento de la misma así como el reglamento interno para su funcionamiento. Este comité estará presidido por el director general de Ordenación Pesquera del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, con una vicepresidencia rotatoria anual entre las comunidades autónomas de Asturias, Galicia, Cataluña, Andalucía y Cantabria y con un secretario técnico en la persona del subdirector general de Gestión de Política Estructural del MARM. Igualmente forman parte del mismo un representante de cada una de las comunidades autónomas que gestionen ayudas el Eje cuatro y un representante de cada red local constituida.

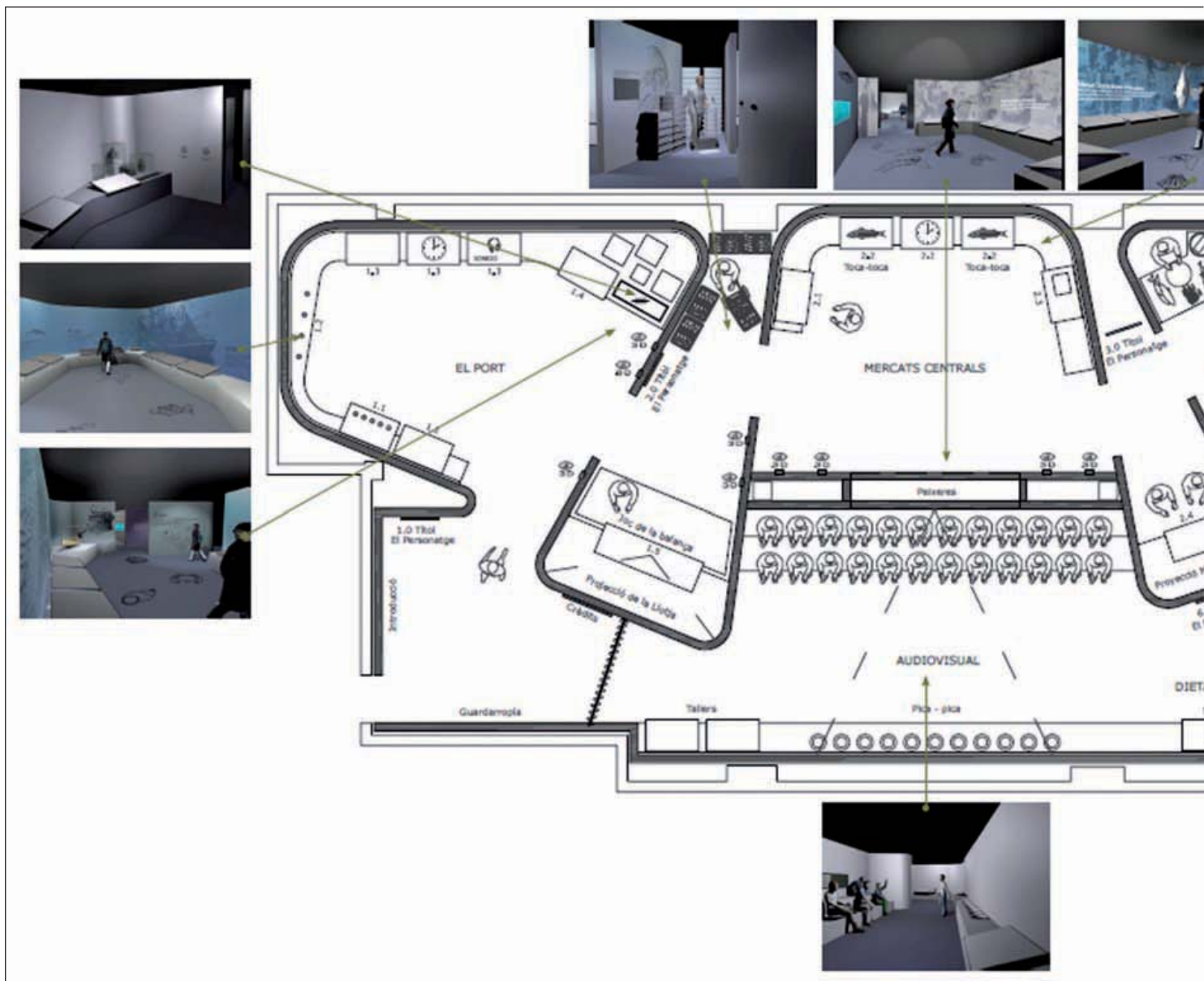
Las comunidades autónomas serán las responsables de la gestión de la medida de desarrollo sostenible en las zonas costeras dentro de las competencias de su territorio y deberán trasladar todas sus actuaciones al secretario técnico de la Red. Obligación de todas las redes locales y grupos es comunicar con todos los trabajos que se lleven a cabo en el conjunto de la red, así como el intercambio de buenas prácticas. ■

han desarrollado los primeros contactos entre Cofradías y Ayuntamientos para la constitución de varios grupos.

En el marco de la primera sesión plenaria de la Red Española de Grupos de la Pesca recibió luz verde el primer comité de segui-

V.M.



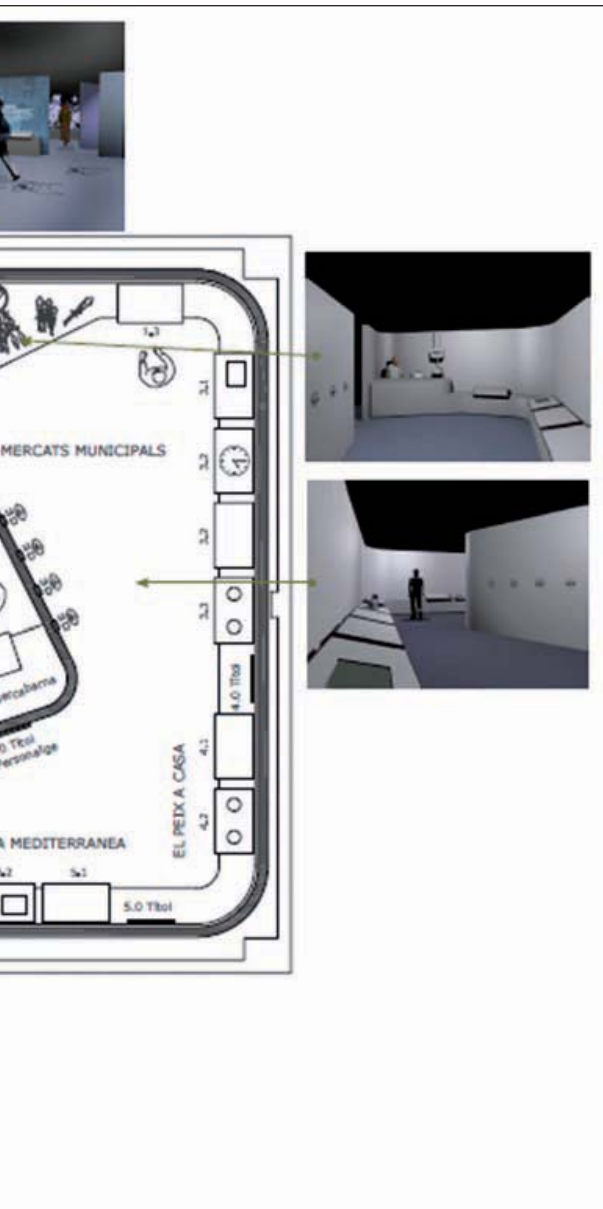


Los mayoristas de pescado de Mercabarna crean el primer centro Interactivo de Pescado

# VIAJE AL MUNDO DE LA PESCA

*El próximo mes de junio iniciará sus actividades el Centro Interactivo del Pescado en el marco de las instalaciones de Mercabarna. Se trata del primer centro de este tipo que se pone en marcha en España siguiendo las iniciativas en esta dirección que funcionan en otros países y el mismo ha sido impulsado por el Gremio de Mayoristas de Pescado de Barcelona y provincia, con el apoyo de la Obra Social de La Caixa. Tras esta iniciativa en Barcelona, se contempla su puesta en marcha en otros mercados, como Madrid y Zaragoza*





***El objetivo del mismo es divulgar y educar sobre las bondades de los productos pesqueros.***

***Está prevista la visita al centro de 5.500 niños el próximo curso***

un centenar de centros educativos. Tras las visitas al Centro, se desarrollará igualmente un programa de seguimiento. Ello contempla una encuesta llevada a cabo en el seno de las familias de los niños antes de la visita y otra posterior a la misma sobre su visión y demanda de los productos de la pesca. El Centro pretende ser el punto de referencia sobre los productos de la pesca en Cataluña y el mismo se pretende esté abierto igualmente a otros segmentos de la población como personas de la tercera edad, estudiantes de bachillerato, universidades o turistas.

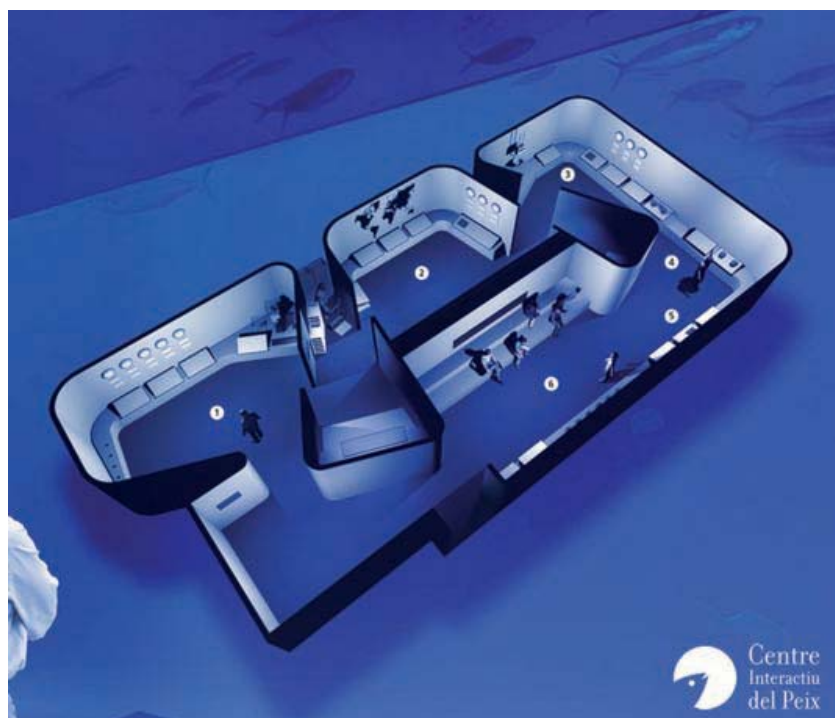
Se trata de un museo donde se busca que el visitante, a través de varios escenarios interactivos, se meta en el ámbito de los diferentes espacios del mundo de la pesca recorriendo todos los eslabones de la cadena. El objetivo es acercar a la sociedad el mundo de los productos de la pesca a través, sobre todo de los escolares y favorecer la mayor presencia de los mismos en los hábitos alimentarios.

Según Leandro Serra, responsable de los mayoristas de Pescado de Barcelona, el proyecto nace con una vocación fundamentalmente educativa y divulgativa, tanto para acercar a ese segmento de la población la realidad del sector de la pesca como para dar a conocer sus bondades en la dieta alimentaria.

El Centro ofrece a los visitantes un recorrido por todos los escenarios previstos antes de

La constitución de este centro responde a una vieja idea de los mayoristas de pescado, siguiendo los pasos desarrollados con otros productos como las frutas y su campaña de "Cinco al día", para promocionar ante una parte muy importante de la sociedad, como son los niños, el consumo de esas producciones. La inversión inicial ha sido de unos 500.000 euros.

El Centro Interactivo de Pescado se ubicará inicialmente sobre una superficie de más de 200 metros cuadrados, propiedad de Mercabarna, que contará con un programa educativo e informativo sobre el conjunto del sector de la pesca. Está previsto que sus instalaciones sean visitadas cada año por unos 5.500 niños de entre ocho y quince años de más de



que un pescado llegue a manos del consumidor. En este contexto, un primer paso es informar a los visitantes sobre el proceso extractivo de la pesca, tanto en aguas marinas como en la acuicultura continental.

Un segundo paso se centra en ofrecer una información completa sobre el papel que cumplen los mercados en el proceso de llevar el pescado a los consumidores. Se contempla información sobre los artes de pesca, sobre los tipos de pescado, el etiquetado de los mismos, los controles, la política de pesca la sostenibilidad de los mares

Igualmente se ofrece información sobre la actividad finalista de los mercados municipales y también de la comercialización de los productos de la pesca en los nuevos canales de distribución frente a la tienda tradicional.

Finalmente, una parte muy importante del centro está relacionada con la información sobre el pescado y la cocina, datos sobre la aportación alimenticia de cada especie, y, en conjunto, información sobre el pescado y la dieta mediterránea.

Como complemento de todo ello, funcionará igualmente un "taller" para desarrollar el conjunto de información presentada y la po-

sibilidad de degustar productos de la pesca.

Tras la puesta en marcha de este proyecto en Marcabarna, según la hoja de ruta diseñada por los mayoristas, los siguientes pasos y, con el mismo objetivo de informar y divulgar las bondades de los productos de la pesca y el papel de los mercados centrales, se van a desarrollar en primer lugar otros proyectos en Mercamadrid y posteriormente en Zaragoza. No se descarta la posibilidad de que a estos dos sigan otros.

## **Madrid y Zaragoza también dispondrán a medio plazo de unos centros similares**

### **EL PESO DE LOS MERCAS**

Sobre una demanda total de pescados en España de unos 1,6 millones de toneladas, los mercados han constituido y se mantienen como el principal instrumento para la comercialización del pescado, fundamentalmente en fresco, pero también congelado. No obstante mantener ese protagonismo, en los últimos años los mercados han sufrido un sensible recorte en el volumen de los pescados comercializados al pasar de cerca de 500.000 toneladas en el año 2000, a unas 480.000 toneladas en 2002, para bajar a unas 440.000 toneladas en 2008. De esas cifras, más del 75% corresponde a pescados



y mariscos frescos, y algo menos del 25% a productos congelados. La demanda de los productos de la pesca por persona y año se sitúa en unos 37 kilos, lo que supone un recorte sobre los años precedentes cuando se llegaron a superar los 40 kilos. Este descenso se ha debido, sobre todo, a la subida de los precios.

Del conjunto de los mercados, la actividad más importante corresponde a Mercamadrid, con unas 120.000 toneladas, aunque en el pasado llegó a superar las 150.000 toneladas. En segundo lugar se halla Mercabarna con unas 85.000 toneladas en la actualidad, frente a las 100.000 que llegó a tener en el pasado. En tercer lugar se halla Mercavalencia que se mantiene entre las 70.000 y las 80.000 toneladas.

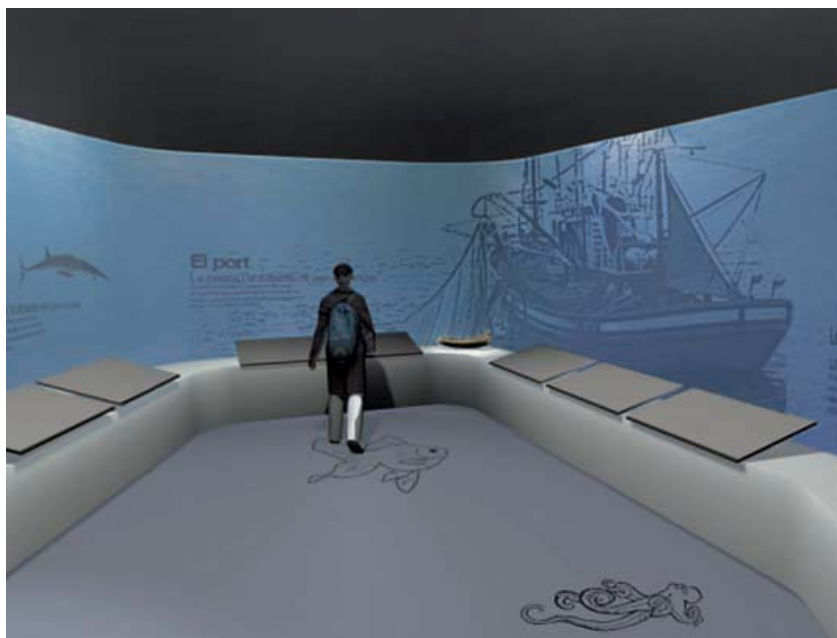
### **PLATAFORMAS ALTERNATIVAS**

Frente a la actividad de los mercados, en los últimos años se han producido importantes cambios en la política para el aprovisionamiento de pescado.

Por un lado, se halla la actividad de los grandes grupos de distribución cuya cuota en el mercado de consumo en el sector de los pescados sigue una importante línea al alza. La tienda tradicional se mantiene, con descensos, en el primer lugar, con una cuota en el entorno del 40%, mientras los supermercados ya se sitúan casi el mismo nivel y los hipermercados crecen hasta el 15%. En unos casos, la compra de ese pescado se hace vía los mercados. Pero, en la mayor parte de los casos, esos grupos han puesto en marcha sus propias estructuras para el aprovisionamiento, tanto en el mercado interior como, sobre todo, para las compras en el exterior. Algunas empresas llevan a cabo directamente la importación y en otros casos lo hacen a través de empresas asociadas.

Una parte de esas descargas llegan por mar. Pero, en otras ocasiones esas entradas se producen vía aérea ante la posibilidad de competitividad que supone la existencia de precios muy bajos en los países de origen, fundamentalmente desde África y de Sudamérica. En este contexto, los aeropuertos de Barajas así como el de Vitoria, son dos de las puertas de entrada más importantes en las importaciones de pescado.

Esta situación ha sido consecuencia de la puesta en marcha de plataformas liberalizadoras y las mayores facilidades que hay en la



actualidad para operar como mayoristas simplemente con la disposición de una licencia fiscal en el ramo.

Desde la Asociación Nacional de Mayoristas de Pescado, Anmape, se indica que en la última década se ha producido un recorte en el número de mayoristas de pescado existentes en España al pasar los mismos de los casi 500 que había en el pasado, a solamente los 380 que hay en la actualidad. Ese ajuste ha sido consecuencia, en primer lugar, por los procesos de concentración que, por diferentes causas, se producen en todas las actividades. Pero, ha sido consecuencia, sobre todo, de la mayor competencia que está suponiendo el desarrollo de estas otras vías en la comercialización mayorista de los productos de la pesca.

Manuel Pablos, responsable de Anmape defiende el peso y el papel de los mayoristas de pescado a la hora de dar una mayor transparencia a los mercados, así como para garantizar la seguridad alimentaria.

Desde la perspectiva de los mercados, defiende que la actividad de los mercados supone una mayor transparencia en la oferta y la demanda donde al final se imponen los precios en función de esas dos variables. Lamenta que en muchos casos no haya la información suficiente sobre la situación de los otros mercados paralelos o datos de aprovisionamiento que se han desarrollado en los últimos años y que, a la postre, afectan igualmente al mercado interior. Desde la perspectiva de la seguridad alimentaria, para Manuel Pablos, el papel de los mercados es el que aporta las mayores garantías al tener todos los controles de la Administración.V.M. ■

Náutica deportiva

# UN SECTOR DEL SIGLO XXI

**Un sabor agrisulce se extendía entre los miembros de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen) durante la celebración de su V Asamblea, el pasado 15 de abril. Las declaraciones realizadas por la directora general de la Marina Mercante, M<sup>a</sup> Isabel Duránte, aportaron un toque de optimismo a un sector que, como ya adelantamos en el número anterior de MAR, está padeciendo de forma muy acusada los efectos de la crisis. Y es que la directora general no defraudó, al mantener su compromiso en lograr una legislación acorde a la importancia del sector.**



*M<sup>a</sup> Isabel Duránte con miembros del comité ejecutivo de Anen*

**E**n el acto previo a la Asamblea, la directora general quiso mostrar a los miembros de Anen la clara apuesta de su departamento por relanzar la náutica de recreo en España. La presencia en el acto de la máxima representante de Marina Mercante, por primera vez en la historia de esta Asociación, y la relación de iniciativas que se propone abordar, arrancó entre los presentes el aplauso sincero.

En los próximos meses está previsto que se aprueben importantes reformas legislativas

dirigidas a facilitar la actividad de este sector más allá de la mera trasposición de directivas y con la intención de lograr la simplificación de los trámites administrativos; la unificación normativa; la armonización con los países de nuestro entorno y la potenciación del sector y la popularización del ámbito, sin olvidar, en todo ello, la obligada perspectiva de seguridad, afirmó la Directora. No podemos perder de vista que la náutica de recreo ha supuesto más del 50% de las emergencias atendidas por Salvamento Marítimo en los últimos años.

Durántez, que como es sabido procede del ámbito judicial, comenzó su intervención destacando que cuando conoció los datos del informe sobre el Impacto Económico de la Náutica de Recreo en la Economía Española, que elabora anualmente ANEN, *comprendió que la dirección general de la Marina Mercante tenía que volver la mirada hacia la náutica de recreo*, un sector industrial que aporta 5.536 millones de euros y genera cerca de 114.000 puestos de trabajo indirectos. Según los datos que aportó M<sup>a</sup> Isabel Durántez, en los tres subsectores que integran el ámbito marítimo: la construcción, el industrial y el de servicios, la náutica deportiva o de recreo representa el 4% de participación y el 3,3% de los puestos de trabajo. Con ello, según Durántez *resultaba indiscutible la relevancia de la actividad náutica y, sin embargo, fui consciente de que tal situación no siempre había ido acompañada de una preocupación por solucionar los problemas jurídicos que conllevaba. La normativa de recreo carece de un tratamiento específico y uniforme. Todo ello caracterizado por un excesivo intervencionismo de la Administración, quizás provocado por el hábito de regular la náutica de recreo con normas equiparables a las que se aplican a los grandes buques mercantes. Algo que, para la responsable de Marina Mercante, crea también la base para*

**El proyecto contempla acortar el plazo de prueba de funcionamiento de las radiobalizas, de 1 a 4 años, coincidiendo con el preceptivo cambio de baterías**

*la existencia de tremendas disparidades en la aplicación de la normativa vigente por las distintas Capitanías.*

## **ABANDERAMIENTO Y MATRICULACIÓN**

En su intervención, la directora general aprovechó para contar a los miembros de Anen el contenido de las reformas que ha preparado su departamento con las que, tal y como avanzamos en el anterior número de MAR, se pretende unificar y simplificar las normas legales que afectan a este sector, así como acercarlas más a las prácticas que se desarrollan en países vecinos. Una de las más inminentes y de mayor relevancia para la náutica española es el Real Decreto que regulará el Abanderamiento y Matriculación de las embarcaciones de recreo.

Según M<sup>a</sup> Isabel Durántez, esta regulación, ahora mismo en trámite de audiencia (aún no definitiva), es *un proyecto ambicioso* ya que supondrá la derogación de la normativa actual y trata de simplificar los trámites, no sólo para las embarcaciones de la lista 7<sup>a</sup>, sino también para las embarcaciones de la lista 6<sup>a</sup>.

Entre las características más relevantes de la norma, la Directora destacó la potenciación de la garantía de calidad que da el distintivo CE; ya que las embarcaciones de eslora igual o inferior a 8 metros estarán exentas de la obligación de registro y de despacho, siempre que la embarcación ostente este distintivo. Así, el único trámite que tendrán que cumplimentar los propietarios de estos barcos será el de solicitar un "certificado de inscripción" que expedirá el Distrito Marítimo correspondiente en un plazo de 15 días.

Igualmente, el distintivo CE también permitirá a los importadores concesionarios o a los astilleros pre inscribir las embarcaciones de más de 8 metros de eslora. Gracias a esta medida, el futuro comprador podrá navegar con el "certificado de pre inscripción" a modo de permiso provisional de navegación durante 6 meses por mar territorial español.

Con estas medidas, se potencia la separación de los procedimientos de certificación y de registro mediante la obtención del certificado de navegabilidad antes de la venta de las embarcaciones, siempre que se trate de embarcaciones con marcado CE, con lo que los usuarios tendrán la garantía de comprar una embarcación que ya tiene certificado de navegabilidad.



Fotografía de Ana Munguía

Se ha tratado de allanar, en palabras de la directora general, *algunas omisiones de la actual legislación por lo que se ha redactado un extenso artículo de definiciones que, junto con el ámbito de aplicación, dejan claro a qué embarcaciones se aplica*. Por tanto, en esta disposición se excluyen las embarcaciones de más de 12 pasajeros, frontera en la cual se establece internacionalmente la diferencia entre los buques de pasaje y los que no lo son.

El futuro Real Decreto retoca también el procedimiento de matriculación con la tendencia de simplificar en sintonía, como ya hemos dicho anteriormente, con lo realizado por otras administraciones europeas. Así, se prevé la supresión de la exigencia de documentos que son propios de ficheros técnicos que han de tener todas las embarcaciones y que no se refieren sólo a los tramites iniciales, sino a todos los que puede tener una embarcación en toda su vida útil (ventas, transmisiones, etc...)

Si la norma no sufre serias modificaciones durante el trámite de audiencia, se suprimirá la obligatoriedad de inscripción en el Registro de Bienes Muebles, que supone un gasto y una complicación más para los usuarios y que ha sido objeto de diferentes interpretaciones a lo largo de la costa por parte de los registradores.

**Las embarcaciones de eslora igual o inferior a 8 metros estarán exentas de la obligación de registro siempre que la embarcación ostente el distintivo CE.**

## **REGLAMENTO DE RADIOCOMUNICACIONES**

Otro paquete de medidas de gran importancia que contiene el texto de Marina Mercante se refiere a lo relativo al reglamento de radiocomunicaciones. Para las embarcaciones 8 metros, en la futura norma se sustituye la obligación de solicitar autorización expresa de la Administración marítima para la instalación de equipos radioeléctricos, por una mera notificación, con la intención de dar mayor celeridad a la tramitación de expedientes.

Continuando con la filosofía de simplificación de los trámites, se acorta el plazo de prueba de funcionamiento de las radiobalizas que pasaría de 1 a 4 años, coincidiendo con el preceptivo cambio de baterías.

La norma eximirá también a las embarcaciones que se despachen para las zonas 4,5, 6 y 7 de la obligatoriedad de ir provistas de una fuente de energía de reserva, y será sólo preceptivo en las embarcaciones autorizadas para navegar en las zonas 1, 2 y 3.

También a partir de la entrada en vigor de la norma, los barcos acreditados para navegar por la zona 5 (5 millas) no estarán obligados a contar con una instalación radiotelefónica VHF SOLAS, con independencia de que ésta sea fija o portátil. Igualmente, las embarcaciones



Jesús Astondo, M<sup>a</sup> Isabel Duránte, José M<sup>a</sup> Lacasa y Alejandro Landaluce en un momento de su intervención durante la V Asamblea de Anen (Foto: Ana Munguía)

que sólo pueden navegar hasta las 12 millas no precisarán llevar receptores VHF siempre que dispongan de llamada selectiva digital, en sintonía con la normativa que se aplica en otros países.

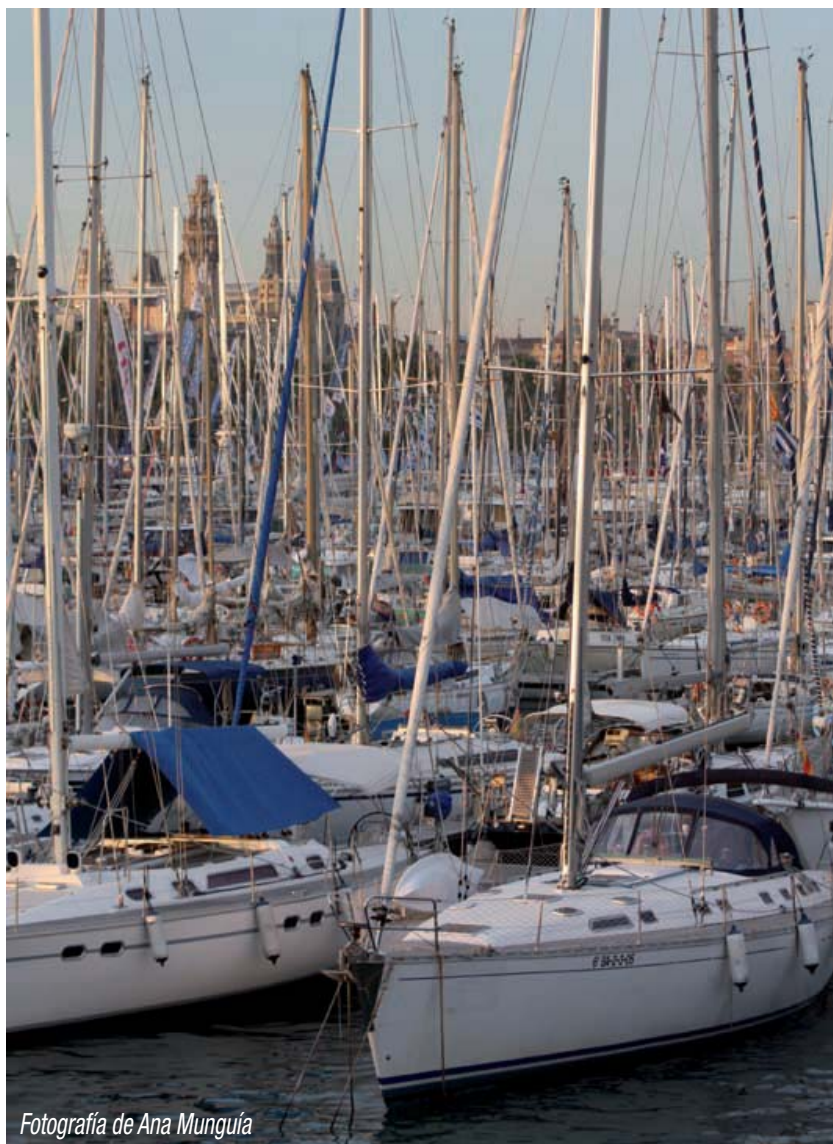
Otra de las grandes dificultades que encuentran en el día a día los aficionados a la náutica deportiva tiene que ver con la cantidad de papeleo que deben cumplimentar a lo largo de la vida de sus embarcaciones, otra de las trabas que se pretende eliminar. De esta forma, la propuesta de Marina Mercante se centra en la racionalización de los datos de los documentos que se exigen a estos barcos. Optimizar los trámites administrativos para que no sea necesario reiterar la remisión de datos que constan en todos los documentos cuando se produzcan cambios habituales. Ahora mismo, esta práctica supone, según la directora general, la mayor carga administrativa para el trabajo de las Capitanías Marítimas e implica también desajustes en la tramitación de expedientes con la consecuente molestia que eso supone para los usuarios.

También aborda la norma un retoque de la inspección para adaptarla a las exigencias actuales, aunque, como indicó M<sup>a</sup> Isabel Durántez, el departamento se plantea abordar este capítulo con más profundidad en otras normas.

## **MÁS REFORMAS A LA VISTA**

El permiso temporal de embarcaciones de recreo o "matrícula verde", como ya hemos comentado en MAR (nº491) verá la luz en los próximos días. A través de este Real Decreto se habilita a las empresas constructoras, importadoras, concesionarias o distribuidoras para utilizar sus embarcaciones (para traslados y exhibiciones) sin necesidad de matricular las mismas por un período máximo de seis meses, aunque para asegurar unos requisitos de seguridad, se exigirá un seguro de responsabilidad civil. La titulación que se exigirá para su gobierno será la náutica deportiva según eslora y distancia a costa o la titulación profesional náutica.

Paralelamente, la Dirección General de la Marina Mercante tiene previsto reformar otras disposiciones, que según M<sup>a</sup> Isabel Durántez, se centraran, por orden de prioridad, en modificar algunos aspectos de la Orden de 2007 sobre titulaciones, por ejemplo en lo referido al "título" para que *no sea tan título como ahora*.



Fotografía de Ana Munguía

M<sup>a</sup> Isabel Durántez también aludió a los requisitos constructivos de seguridad de embarcaciones de recreo y motos náuticas (RD 21/27 de 2004 y la Orden 11/44 de 2003). Una demanda insistente del sector que, por tratarse de requisitos de seguridad, no deberá perder de vista lo estipulado por las directivas comunitarias.

Igualmente, otros ámbitos desprovistos de regulación, como son los charter, los mega yates o las embarcaciones tradicionales o de regatas también podrían ser objeto de regulación en un futuro, si el tiempo lo permite. Pero, lo que sí dejó claro la directora general es que en su intención está ir abordando *todos los ámbitos que sea preciso para que, una vez que superemos esta situación de crisis, el sector tenga una normativa con la que poder revitalizar su actividad.* ■

A. MUNGUÍA

# POR LA PROTECCIÓN DE LOS fondos marinos del litoral

*Coincidiendo con el 50 aniversario de la Sociedad de Exploraciones Submarinas (SES) de Tarragona, en 2005, su actual presidente, Juan Bofill, impulsó la creación del Centro de Estudios del Mar de Tarragona (CEMAT). El objetivo no es otro que el de establecer el estado del ecosistema en que se encuentran los fondos marinos situados frente a este municipio y acercar estos*

*datos a la población. En el presente trabajo se ofrece una muestra de los estudios que están realizando de este litoral para lograr una mayor protección del mismo, como el proyecto Onades, cuyo principal objetivo es lograr una Reserva Marina en el Litoral de Tarragona, para lo que cuentan con el apoyo de la Cofradía de Pescadores de esta localidad.*

Desde la Sociedad de Exploraciones Submarinas (SES) de Tarragona se estudia la calidad de nuestras aguas litorales y su ecosistema para conocer, en la medida de lo posible, su estado, protegerlo y conseguir regenerar la vida en las zonas que se encuentren más dañadas. La idea de impulsar la creación de un Centro de Estudios del Mar en Tarragona parte, precisamente, de la preocupación por el deterioro y la disminución de especies que vienen constatando los miembros de la SES en cada inmersión, así como la preocupación por el desconocimiento que tenían todos los sectores de la población de esta situación.

**La idea de impulsar la creación de un Centro de Estudios del Mar en Tarragona parte de la preocupación por el deterioro y la disminución de especies que vienen constatando los miembros de la SES en cada inmersión.**



Juan Bofill



Carmen Gonzalez

Así pues, esta iniciativa nace de la necesidad de protección del medio marino de una forma ordenada y a través de un sistema de gestión integrado del litoral. No sólo es necesario crear zonas de protección sino que también es necesario acercar estas protecciones a la población. Es necesario informar, difundir y concienciar de la necesidad y buen uso de las mismas, establecer criterios tanto ambientales como socioeconómicos y fomentar la colaboración y entendimiento de los sectores afectados.

La Sociedad de Exploraciones Submarinas de Tarragona fomenta la divulgación de las especies de fauna y flora que habitan bajo las aguas y que tienen una importante función reguladora del clima, los sedimentos y



la morfología de las playas que todos disfrutamos, de forma que los diferentes sectores de la población, turistas, pescadores, estudiantes... tengan acceso a este mundo y puedan conocerlo, para fomentar el conocimiento y el respeto y, de esta forma, su recuperación y conservación. Y es que lo que no se conoce, no se respeta, y lo que no se respeta no se conserva y es destruido.

En el año 2006, desde la SES se inicia el estudio de los fondos del litoral de Tarragona por parte de sus voluntarios. Unos trabajos circunscritos al ámbito litoral del municipio de Tarragona y hasta una profundidad de veinte metros que finalizaron en 2008, y entre cuyos principales objetivos figuraban la documentación, mediante registro video gráfico automatizado, la zona de estudio, de acuerdo con los datos batimétricos; la elaboración de la cartografía actual de la zona (señalización de roquedos, pecios, emisarios, cambios en sedimentos y existencia de praderas de fanerógamas marinas); la identificación de especies indicadoras del estado del ecosistema y de la calidad del agua; muestreos y recuentos de especies y organismos presentes en la zona...

### ZONA DE DESOVE Y CRÍA

Los fondos del litoral de Tarragona esconden, de forma insospechada, un verdadero tesoro. Desde la desembocadura del río Gaia hasta la Playa de la Comandancia, la *Cymodocea nodosa* está presente de manera continua formando una pradera de alrededor de 700 hectáreas, de las que 540 hectáreas se



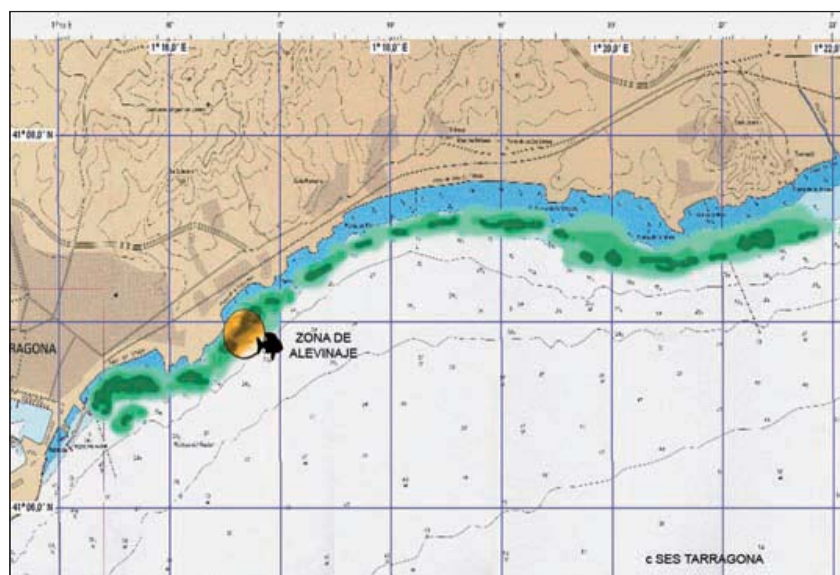
Juan Manuel Muñoz

encuentran en buen estado de conservación, constituyendo una de las praderas de esta especie con unos índices de biodiversidad y una zona de freza y nursery más importante de toda Cataluña. Más de un 53 % de las especies desovadas en la lonja de Tarragona utilizan esta área para su reproducción y puesta.

De hasta 30 centímetros de largo y sólo 2 ó 3 de ancho en su época de esplendor, de la que salen solamente tres hojas de cada tallo, la *Cymodocea nodosa* es una especie de fanerógama marina indicadora de la buena calidad de la aguas y de la que, a pesar de su aparente fragilidad, depende gran parte de la vida de nuestro litoral.

Se puede comprobar el importante mundo que allí habita, y lo necesario que es para el desarrollo de la vida. La protección de cada una de las fases de esta planta tan especial y de los animales que la utilizan como medio de vida, cómo comen, crecen y se reproducen; cómo se suceden las migraciones de los pelágicos año tras año sobre estas praderas. En definitiva, cómo influye todo esto en la vida cotidiana: el asentamiento de bancos de arena enfrente de las playas, la claridad de los aguas y una capacidad de carga poblacional que permite medios de vida como la pesquería tradicional.

Además de estabilizar el sustrato con su sistema de rizomas, esta fanerógama sirve como soporte para una gran cantidad de algas filamentosas e invertebrados que se instalan



Zona de Alevines



Juan Bonfill

sobre sus hojas, y como lugar de desarrollo de una gran cantidad de alevines y juveniles de peces propios de los fondos rocosos que encuentran aquí un ambiente propicio, con abundancia de alimento y sin los depredadores de las zonas rocosas. Capta CO<sub>2</sub> en una cantidad aproximada de 11 gramos al día por metro cuadrado y libera hasta 4 litros de O<sub>2</sub> al día por metro cuadrado, lo que le hace ser un verdadero pulmón de las zonas costeras. La pérdida de un metro de pradera de *Cymodocea nodosa* podría suponer la pérdida de hasta 17 metros de litoral y toda la vida que en ellos se desarrolla.

Por estos motivos, la SES realiza un especial seguimiento, en salidas colectivas en "golondrina", sobre este tipo de fondos y su fondo arenoso adyacente, con el fin de acercar estos diferentes biotopos a la comunidad de submarinistas y navegantes de nuestro club y, en general, a toda la población, para que puedan comprobar el importante mundo que allí habita.

Gracias al trabajo de los voluntarios de la SES, ya que sin ellos no se hubiese podido llevar a cabo este importante proyecto, en estas salidas se puede medir la densidad y cobertura de la pradera en cada zona de estudio, realizar muestreos y recuentos de las especies presentes para poder hallar índices de biodiversidad, estudiar el estado del ecosistema y poder realizar propuestas a las administraciones sobre posible conservación de las zonas óptimamente conservadas y una posible regeneración de las zonas más afectadas.

Después de tres años de trabajos se ha podido realizar la cartografía de esta pradera y su área de alevinaje y establecer una biodiversidad media con los siguientes paráme-

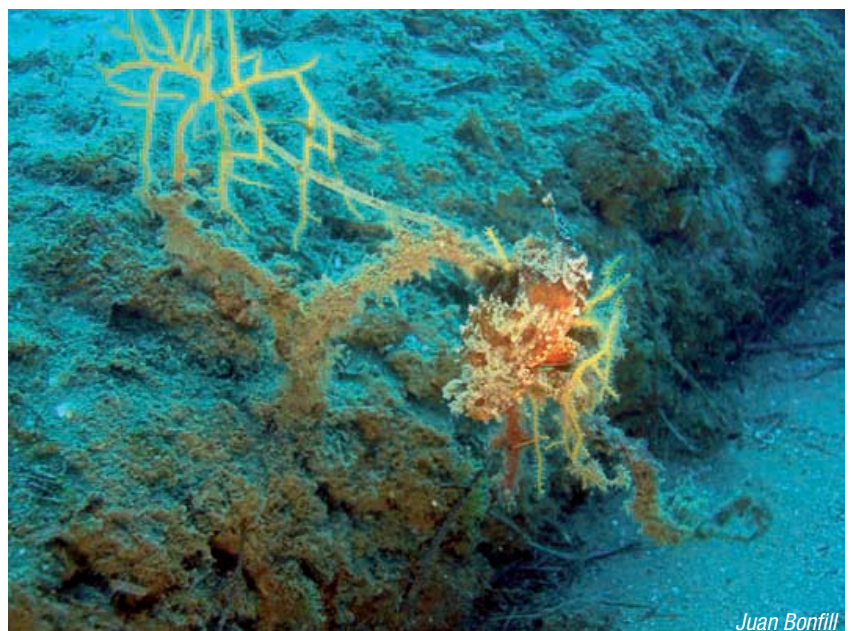
tros: Shannon (H) = 4.01165; Equitatividad E= 0.90; Bentix = 3.532, lo que nos indica que son zonas de transición a un ecosistema referencia y poco contaminadas, y una calidad ecológica buena.

### PROYECTO ONADES

Una vez estudiados los fondos del litoral de Tarragona, y establecer y analizar el estado ecológico actual de los mismos, se han podido definir las mejores áreas para empezar un nuevo proyecto llamado "Proyecto ONADES", cuyo objetivo final es la creación de la Reserva Marina del Litoral de Tarragona. Ello requiere, como elemento de partida, el seguimiento, control e implantación de una serie de medidas que permitan la regeneración sedimentaria natural de la Playa del Milagro y la creación de un espacio de usos restringidos en la misma.

Este proyecto ha sido presentado a la Cofradía de Pescadores de Tarragona, haciendo partícipes a las artes menores de esta Cofradía de una gestión responsable de este área y contando con todo su apoyo y colaboración, así como al Ayuntamiento de Tarragona, a la Generalitat de Cataluña (DAR y Costas de la Generalitat), al Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (Dirección General de Costas) y, para la tramitación de los puntos de hundimiento para establecer los biotopos, a la Dirección General de la Marina Mercante, contando con el interés y el apoyo de todos ellos.

Este proyecto permitirá, además, determinar la necesidad de implementar medidas de recuperación de comunidades sensibles a la



Juan Bonfill

actividad humana, como son las praderas de fanerógamas marinas, y regular adecuadamente los usos y actividades en este espacio beneficiando al ecosistema y a los sectores de población influenciados por esta área. Área que ha sido definida después de realizar la investigación de los fondos del litoral de Tarragona teniendo en cuenta estudios sedimentarios, de corrientes, de comunidades presentes, de diversidad...

La propuesta de protección y regeneración de este área proporciona un elemento de regeneración y protección ambiental en todo el entorno.

Los pasos a seguir han sido definidos de la siguiente forma:

Creación, implantación y desarrollo de un biotopo submarino en el espacio de la Punta del Milagro, respetando las características del medio e integrando este elemento en el mismo con el fin de favorecer el desarrollo del ecosistema, creando un área de actuales zonas de fangos, respetando y regenerando las zonas de arenas (LICs) y elevando los niveles de biodiversidad e interés biológico.

Creación de una zona de usos restringidos, favoreciendo el desarrollo biológico de la zona y la actividad de las embarcaciones de artes menores de la Cofradía de Pescadores de Tarragona.

Las reservas pesqueras permiten proteger hábitat importantes para la reproducción de especies de interés pesquero, favorecen la recuperación de la zona reservada y de los caladeros exteriores.

La iniciativa estará acompañada de actividades de voluntariado y de una campaña de divulgación y sensibilización sobre la importancia de desarrollar una actividad extractiva responsable y de aplicar buenas prácticas pesqueras.

Protección de los fondos, ya que sabemos que la mayoría de los problemas podemos corregirlos con el tratamiento protector de éstos.

Con estos pasos se conseguirán los objetivos planteados:

Si concebimos el tratamiento apropiado en el lecho marino, obtenemos una respuesta inmediata:

Al regenerarse la pradera de fanerógamas obtenemos mayor producción de oxígeno con su correspondiente exportación a la atmósfera, mayor captación del anhídrido carbónico y fijación de los sustratos marinos.

Con la mayor oxigenación de las aguas ga-



Juan Manuel Muñoz

**Una vez estudiados los fondos del litoral, se han podido definir las mejores áreas para empezar un nuevo proyecto llamado "Proyecto ONADES", cuyo objetivo final es la creación de la Reserva Marina del Litoral de Tarragona**

namos calidad en la penetración lumínica que facilita la fotosíntesis y su ritmo reproductor.

Mayor protección y superficie derivará en la cantidad superior de fijación de huevos y desarrollo de la fase larvaria a estadio alevín con la consiguiente exportación de estos a otras áreas.

Favorecer el ciclo hidrodinámico natural por lo que se producirá menor degradación de los fondos ganando incluso metros de playa.

La propuesta de la SES para el litoral de Tarragona trata de proteger este área y establecer una serie de biotopos artificiales o dispositivos para la agregación de peces, que serán seleccionados respetando debidamente su interacción con el medio y los recursos vivos del mismo, así como la seguridad en la navegación, de forma que los individuos juveniles puedan seguir desarrollando su ciclo de vida en la zona, se realice el engorde, se alcance la edad reproductiva y se produzca la exportación de biomasa a las zonas adyacentes garantizando los objetivos de proteger, regenerar y desarrollar los recursos de interés pesquero permitiendo el sostenimiento de las pesquerías tradicionales de la zona.

Asimismo se contribuye a la conservación de la biodiversidad y a la recuperación del ecosistema marino, posibilitando la generación de nuevas oportunidades socioeconómicas que redunden tanto en la Cofradía de Pescadores como en la ciudad de Tarragona y en sus habitantes. ■

CARMEN GONZÁLEZ PEDREIRA  
Fotografía: SES TARRAGONA

## Reformas no autorizadas causaron el hundimiento del “Hermanos Landrove”

**La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marinos, del Ministerio de Fomento, ha señalado en su informe que la causa principal del naufragio del cerquero Hermanos Landrove fue el sellado no autorizado de parte de las puertas de desagüe de popa. De esta forma, los expertos dejan sin validez los argumentos de algunos profesionales del mar que tras éste y otros siniestros de barcos de acero modernos apuntaron al diseño como causa principal de los accidentes. El informe señala, además, que la sobrecarga de aparejos estibada en popa y la desigual cantidad de gasoil en los tanques aceleraron el vuelco del barco.**



El vuelco y posterior hundimiento del cerquero el ocho de septiembre del pasado año al noroeste de Cedeira cuando se dirigía al caladero dio lugar a todo tipo de comentarios entre los profesionales del sector. Al no poder atribuir el naufragio, que produjo el ahogamiento del patrón y armador Andrés Landrove Yáñez, ni a factores climatológicos ni a la carga—ya que el mar estaba en calma y el cerquero se dirigía al caladero—las conjeturas se centraron en el diseño del cerquero, debido al hecho de que el barco no se hundiera del todo hizo recordar otros casos similares como el del “Nuevo Pilín” o el “Siempre Cansina”.

Ahora, la comisión señala como causas del vuelco a unas reformas ilegales realizadas en el barco que redujeron el nivel de seguridad estructural del barco. El sellado de parte de las puertas de desagüe de popa redujo la seguridad pasiva del cerquero al facilitar el anegamiento e impidiendo que el agua de mar pudiese salir. A este factor se añade la sobrecarga en popa por el embarcamiento del doble de aparejos de redes de volanta de los permitidos. Otro factor que influyó negativamente, según los expertos, fue que dos de las ocho puertas de desagüe de cubierta no cegadas estaban en el mismo costado lo que provocó que las olas inundaran sólo un lado

del barco escorándolo hasta volcarlo. A este factor se suma la circunstancia de que el consumo de gasoil se hizo de uno de los tanques de combustible -no alternando para que se vacíen equilibradamente-, lo que aceleró el escoramiento.

Finalmente el informe señala el desconocimiento de la tripulación de las medidas de seguridad debido a no haber realizado las prácticas para actuar en caso de emergencia. El informe es rotundo; fueron los errores humanos: modificaciones en el barco, sobrecarga, pánico ante la emergencia por no realizar ejercicios de salvamento y no los fallos estructurales los que causaron el accidente. ■

## El IEO investiga los fondos del Banco de la Concepción

**El buque de investigación oceanográfica del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, "Vizconde de Eza", finalizó los trabajos que llevaba a cabo en el Banco de la Concepción, al Noreste de Lanzarote. Los trabajos tienen como finalidad su inclusión en el Red Natura 2000.**

Bajo la dirección del Instituto Español de Oceanografía, se han dado por concluidos los trabajos que, durante dieciséis días, se llevaron a cabo en el Banco de la Concepción, a 71 kilómetros al Noreste de Lanzarote. Estos trabajos forman parte de los estudios marinos comprendidos en el Proyecto Life-Indemares, que tienen como objetivo la inclusión de diez áreas marinas (que abarcarán una extensión de 2,5 millones de hectáreas), que se encuentran en la región Atlántica y Mediterránea, en la Red Natura 2000.

En el Banco de la Concepción se alcanzan profundidades que van desde los 200 metros hasta más de los 2,5 kilómetros. Es una de las áreas menos conocidas desde el punto de vista geológico y de la morfología de sus fondos marinos.

El anterior trabajo del Proyecto Life-Indemares se realizó en el Canal de Menorca, con el buque "Emma Bar-

dán". En el momento de redactar esta información, los equipos de investigación inician los trabajos de este proyecto en el Cañón de Avilés.

Otro ejemplo del esfuerzo de investigación española de sus fondos marinos es la reciente reclamación de soberanía de una superficie submarina de 79.000 kilómetros cuadrados, frente a las costas gallegas, más allá de las 200 millas ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de Naciones Unidas. El Derecho del Mar establece algunas causas científicas por las que se puede solicitar la ampliación de la soberanía. La solicitud requiere una investigación científica que avale la petición. España ya recibió la aprobación de la petición que realizó en el Cantábrico, y que le ha supuesto incrementar en 78.000 kilómetros su soberanía nacional. Ahora, de nuevo bajo la dirección del geólogo Luis Somoza, del Instituto Geológico Minero de España, el equipo de investigación se dirigirá a los fondos canarios. ■



## BREVES

### • Exportación de biomasa desde una reserva marina

Más de dos toneladas de langosta (el 7% de la población) de la zona protegida de la reserva marina de las Islas Columbretes quedan expuestas en los caladeros adyacentes cada año. El resultado de este estudio, realizado por investigadores del Instituto Español de Oceanografía en Baleares (Raquel Goñi, Sandra Mallol y David Díaz), en colaboración con científicos de las universidades de Washington y Michigan, ha permitido por vez primera cuantificar la exportación de biomasa desde una reserva marina.

El resultado se ha logrado tras diez años de trabajo, y en él se pone de manifiesto que la exportación de biomasa compensa la pérdida del área explotada debido a la protección, con unos beneficios netos en los caladeros adyacentes del 10% de la captura total en peso, y que repercuten en la flota artesanal que faena en estos caladeros.

### • Contra la pesca ilegal de atún rojo

La Comisión de Pesca del Parlamento Europeo aprobó un informe, a propuesta del diputado español de Los Verdes Raúl Romeva, para que se introduzcan medidas más estrictas para mejorar la documentación de las capturas de atún rojo y prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal. El informe fue aprobado por 19 votos a favor, ninguno en contra y una abstención, y se presentó ante la falta de medidas de la pasada reunión de CITES. Si la propuesta recibe la aprobación del Parlamento Europeo el próximo mes de junio, los estados miembros estarán obligados a aplicar el programa de documentación de la ICCAT, adoptado en 2008, y que exige completar un formulario en cada etapa del proceso desde la captura hasta la comercialización.

### • Buceadora atrapada en redes ilegales

Un aparejo de pesca calado de forma ilegal en torno al islote Xidoiro Pedregoso de A Illa de Arousa causó la muerte de Beatriz García Fernández de 37 años de edad mientras realizaba la última inmersión antes de obtener la certificación para

## BREVES

...

bucear. A la espera del resultado de las investigaciones que Capitanía Marítima de Vilagarcía haga sobre el trágico suceso, la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas (Fegas) ha señalado que la práctica de pesca ilegal (calado de redes sin señalizar) entraña grandes riesgos como lo muestra esta muerte y la ocurrida en parecidas circunstancias en 2003 en la ensenada de Aldán y, por tanto, este problema tiene que ser resuelto de una vez por todas. Desde la federación aseguran que la posición de los buceadores estaba correctamente señalizada y se preguntan qué hacía allí un aparejo sin baliza y dónde está la vigilancia.

### • Oceana denuncia ayudas a “piratas pesqueros”

La organización ecologista Oceana denunció, en diciembre de 2009, la concesión de 4,02 millones de euros en subvenciones pesqueras a una nueva planta de procesamiento de pescado propiedad de Vidal Suárez, conocido por su implicación en pesca ilegal y con un importante historial de condenas internacionales. Oceana solicita a la Unión Europea medidas inmediatas contra la Xunta de Galicia, que insiste en subvencionar a la empresa de procesamiento de pescado Biomega Nutrición, vinculada con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. La Xunta insiste en que no ve razones legales para no financiar a esta empresa de Vidal Suárez y la Comisión Europea, por su parte, niega cualquier responsabilidad directa sobre la concesión de subvenciones del Fondo Europeo de Pesca.

### • Floja campaña de berberecho

La producción de este bivalvo ha caído casi un 30 por ciento respecto de la campaña anterior pasando de 2.200 toneladas a las poco más de 1.600 según las cifras de la cofradía de pescadores de Noia. El descenso, que se achaca en parte a los temporales de lluvia del pasado otoño e invierno y a la cantidad de vertidos que sufre la ría, no sólo se ha producido en esta localidad cuya economía depende en buena parte del berberecho ya que emplea a mil doscientas personas, también ha afec-

CATALUÑA

## Exposición de medusas en el Acuario de Barcelona

*“Las mariposas del mar” es el nombre con el que el acuario de Barcelona ha designado la exposición permanente de medusas que, en colaboración con el Instituto de Ciencias del Mar del CSIC, inauguró el pasado 1 de abril. La muestra se abre con tres especies de medusas a las que se les irán incorporando otras nuevas en cuanto estén disponibles.*

Barcelona cuenta, desde el pasado 1 de abril, con una exposición permanente de medusas que se ubicará en los acuarios de Planeta Agua, un espacio del acuario de esta ciudad dedicado a reproducir en sus instalaciones diferentes ecosistemas, desde las profundidades marinas hasta la vida en las frías aguas australes. Esta muestra surge de la colaboración entre el Instituto de Ciencias del Mar del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y L’Aqüarium de Barcelona para mantener el cultivo de las especies de medusas más importantes del Mediterráneo. Una tarea nada fácil, ya que resulta muy complicado mantener y reproducir medusas fuera de su entorno natural.

La muestra se inaugura con tres especies de medusas: La Medusa Luna (*Aurelia aurita*) y la Acalefo Azul (*Rhizostoma pulmo*), típicamente mediterráneas, y la especie tropical Medusa invertida o Medusa “boca-abajo” (*Cassiopea Andrómeda*). A esta exposición, que toma el nombre de Mariposas del Mar por la metamorfosis que sufre la medusa cuando abandona su anterior etapa de pólipo, se irán incorporando nuevas especies en cuanto vayan estando disponibles.

Esta exposición tiene, además, el objetivo de divulgar los conocimientos científicos relacionados con esta especie, así como la interacción directa de estos animales con las personas y su importancia en el equilibrio de los ecosistemas marinos. ■



## Puerto de Tarragona recibe 54 millones de euros para el pago de tarifas anuladas

**Las autoridades portuarias de Tarragona, Valencia, Barcelona, Málaga y Marín recibirán ayudas por valor de 90,5 millones de euros para hacer frente a los pagos de tarifas anuladas por una sentencia del Tribunal Constitucional de 2009 declarando inconstitucional algunos artículos de las Leyes de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social de 1999 y 2000. De esta forma, las cantidades cobradas por los puertos como tarifas o precios privados no pueden refacturarse como tasas o precios públicos a las empresas aunque los servicios se hayan prestado.**

El Tribunal Superior de Justicia y la Audiencia Nacional han estimado los recursos interpuestos desde 1996 contra las liquidaciones realizadas por las autoridades portuarias en concepto de tarifas portuarias por falta de cobertura legal, así como las liquidaciones emitidas en sustitución de las primeras al amparo de las Leyes de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

La anulación de las liquidaciones por tarifas portuarias afecta principalmente a la Autoridad Portuaria de Tarragona que recibirá por este concepto una ayuda de 53,8 millones de euros. La Autoridad Portuaria de Valencia recibirá un total de 22,5 millones y la de Barcelona casi 8 millones de euros. La concesión del crédito extraordinario para Puertos del Estado aprobada en el Consejo de Ministros el pasado 16 de abril permitirá a estos cinco puertos hacer frente a los pagos derivados por la sentencia judicial que anula las liquidaciones por tarifas portuarias aplicadas por estas autoridades portuarias.

Según la sentencia estas tarifas tienen que considerarse como prestaciones patrimoniales de carácter público. Es decir, que el cobro como tarifas (precios privados) de determi-

nados servicios portuarios amparado en una orden ministerial no era suficiente. Además, la Abogacía General del Estado ha manifestado que resulta contraria a la doctrina del Tribunal Constitucional la práctica de la refacturación. Por consiguiente, el cambio de tarifas a tasas en la facturación de las autoridades portuarias a las empresas no es posible.

Ahora, con este crédito extraordinario, las autoridades portuarias devolverán los importes reclamados por las compañías portuarias. ■



## BREVES

tado a otras cofradías como las de Cabo de Cruz, Rianxo o Boiro. Sin embargo, la escasez de producto se ha visto compensada parcialmente por el incremento del precio pagado por el bivalvo en primera venta que ha pasado de los cinco euros de media pagados en 2009 a los algo más de siete de la presente campaña que se inició en octubre y se cerró en abril.

### • Comportamiento y migración del pez espada

Científicos del IEO de Canarias y A Coruña han publicado un estudio sobre las migraciones y el comportamiento del pez espada en el océano Pacífico, según datos basados en técnicas de marcado electrónico colocados en 21 ejemplares. Los resultados obtenidos en estos trabajos ponen en cuestión los límites de distribución de esta especie en el Pacífico oriental, mayores de los que se pensaba, al tiempo que desvelan algunos comportamientos curiosos, como que varía la profundidad a la que nadan según la fase de la luna. Se registraron desplazamientos cercanos a los cien kilómetros por día en la realización de este estudio, que es el primero publicado sobre marcado electrónico de esta especie en el Pacífico y uno de los primeros a nivel mundial.

### • Museo del calamar gigante en Luarca.

Desde el pasado mes de abril esta villa costera del principado cuenta con un moderno edificio en el muelle que alberga los ejemplares más singulares de la colección de la Coordinadora para el Estudio y la Protección de las Especies Marinas (Cepesma). Esta exposición, la más importante del mundo de este tipo de cefalópodos, ocupa las dos plantas superiores del edificio que cuenta con más de 900 metros cuadrados y en el que se han invertido 1,3 millones de euros. El Aula del Calamar Gigante, que ya era un centro de divulgación —especialmente para escolares— pasa ahora a convertirse en un centro de investigación de los fondos marinos que se espera que sea un atractivo turístico para la localidad conjugando, de esta forma, turismo y pesca.

## SANIDAD MARÍTIMA

# ERGONOMIA: ADECUACIÓN ENTRE EL SER HUMANO Y SU ENTORNO

La IV Encuesta sobre Condiciones de Trabajo en España, realizada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, señalaba que una de cada cuatro personas que habían sufrido un accidente laboral en los últimos dos años había realizado un esfuerzo exagerado o adoptado una postura inadecuada para desempeñar su labor. Las posturas incorrectas pueden ocasionar múltiples trastornos como dolores de espalda, el “codo de tenista”, contracturas, tendinitis, síndrome de túnel del carpo o la vibración de la mano y el brazo. Estos trastornos o lesiones, provocados por esfuerzos excesivos o por la adopción de posturas inadecuadas pueden evitarse siguiendo las normas de la ergonomía.

Se entiende por ergonomía la ciencia del bienestar y el confort porque, no sólo tiende a mejorar las condiciones de trabajo para evitar efectos negativos sobre la salud, en cada uno de sus aspectos (físico, psíquico y social) sino que parte de un concepto de salud más amplio y propone la mejora de aquellos aspectos que pueden incidir en el equilibrio de la persona, considerada en su totalidad, con el entorno que le rodea.

La ergonomía es multidisciplinar; es decir, necesita la aplicación de distintas ciencias como la anatomía, la fisiología, la psicología, la pedagogía, la ingeniería o la arquitectura entre otras, para conseguir su finalidad.

### OBJETIVOS DE LA ERGONOMÍA

Son básicamente los siguientes:

- **SELECCIONAR**, la tecnología más adecuada al personal disponible
- **CONTROLAR** el entorno del puesto de trabajo
- **DETECTAR** los riesgos de fatiga física y mental
- **OPTIMIZAR** la interrelación de las personas disponibles y la tecnología utilizada
- **FAVORECER** el interés de los trabajadores por la tarea y por el ambiente de trabajo

La ergonomía desempeña también un papel creciente en la solución del problema de rehabilitación de personas que en una u otra medida han perdido la capacidad de trabajo; también estudia las aptitudes y peculiaridades psíquicas y físicas de las personas de edad avanzada

### ANÁLISIS DE TAREAS Y PUESTOS DE TRABAJO

El primer paso a la hora de plantearse el diseño de un puesto de trabajo es definir la población usuaria: conocer lo más detalladamente posible sus características principales (antropometría, capacidades etc.)

Cubrir con el diseño a toda la población es una tarea imposible; por lo que el objetivo debe ser conseguir una óptima adaptación entre las capacidades humanas y las exigencias del puesto para el mayor porcentaje posible de usuarios. Para que un diseño sea “ergonómico” debe adaptarse, como regla general, al 90% de los usuarios (90% de la población adulta laboral: mujeres y hombres entre 18-65 años)

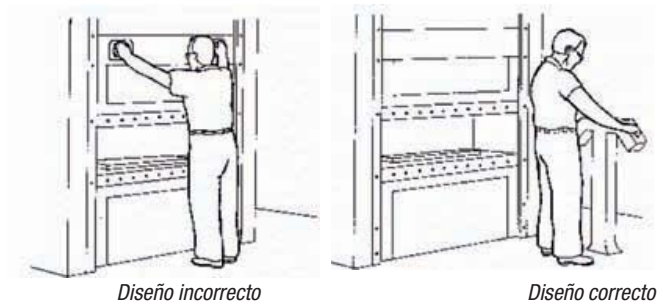


*Ergonomía. Giro de espalda*

Los principales factores a tener en cuenta son:

- **CARACTERÍSTICAS DEL USUARIO:** antropometría, edad, sexo, entrenamiento, motivación.
- **REQUERIMIENTOS DEL PUESTO:** postura, movimientos, esfuerzos, repetitividad, trabajo estático o dinámico, manejo de pesos.
- **MEDIOS DE PRODUCCIÓN UTILIZADOS:** tecnología, herramientas, máquinas.
- **PROCESO DE TRABAJO:** sistemas de producción y organización del trabajo, método operativo, tiempos establecidos, pausas, turnos, etc.
- **CARACTERÍSTICAS DE LOS MATERIALES:** productos, partes, piezas.
- **FACTORES AMBIENTALES Y CONDICIONES DE SEGURIDAD**





## DISEÑO ESPACIAL DEL PUESTO DE TRABAJO

Hay que considerar dos variantes como son la postura y el tipo de trabajo.

### POSTURA HABITUAL DE TRABAJO

Puede ser:

- De pie
- Sentado
- Semisentado

No existe una postura ideal. La idoneidad estará relacionada con el tipo de trabajo que se desarrolle. Lo que sí es fatal es la postura estática tanto de pie como sentado.

Siempre se ha de potenciar una postura flexible alternar de pie/sentado ya que esto evita la fatiga. Siempre es mejor sentado que de pie .

### TIPO DE TRABAJO

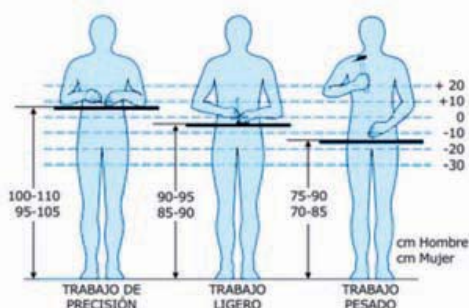
Queremos establecer si las tareas que se realizan son de fuerza, de trabajo manual, de precisión etc.

En función del tipo de trabajo habrá que definir la altura a la que debe situarse el plano de trabajo de las manos

## MÉTODOS DE DISEÑO DE PUESTOS DE TRABAJO

### USO DE TABLAS ANTROPOMÉTRICAS

Para diseñar un puesto de trabajo es fundamental conocer a la población usuaria y, por tanto, deberíamos disponer de las tablas antropométricas de dicha población. Los sistemas antropométricos se relacionan principalmente con la estructura, composición y constitución corporal y con las dimensiones del cuerpo humano en relación con las dimensiones del lugar de trabajo, las máquinas, el ento-

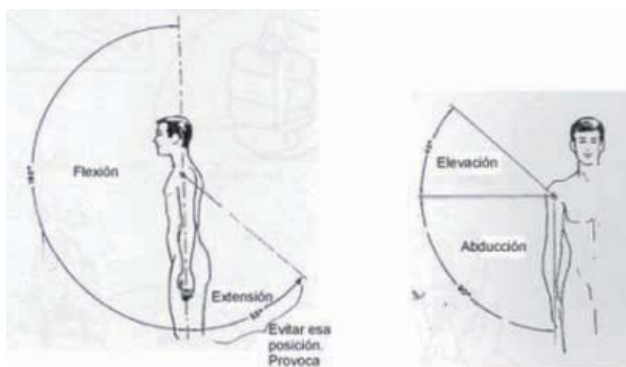
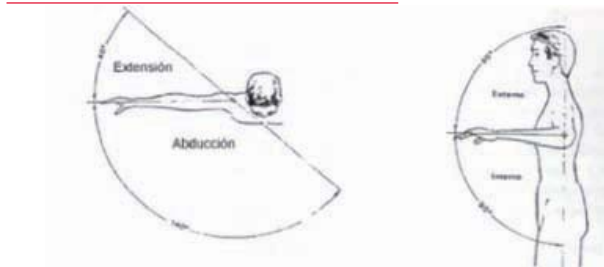


no industrial y la ropa. Uno de los métodos más utilizados para el diseño de dichas tablas es el método Siemens.

### USO DE PLANTILLAS SOMATOGRÁFICAS

Estas plantillas reproducen un cuerpo humano a escala. Se superpone la plantilla a un dibujo del puesto de trabajo hecho a la misma escala que la plantilla. El fallo es que no es tridimensional. Para paliar este defecto se representa al ser humano en tres planos: frontal, lateral y en planta.

### USO DE DISEÑO POR ORDENADOR



Se trata de programas que trabajan en entorno CAD y que permiten no sólo el diseño espacial, sino también incorporar en muchos casos otro tipo de variables, como fuerza, carga de trabajo. Las ventajas son las múltiples posibilidades que ofrecen al analista. Por el contrario, requieren una mayor inversión y experiencia en el manejo de este tipo de software.

### SIMULACIÓN DE PUESTOS DE TRABAJO

Requieren una gran inversión y queda limitado a laboratorios o Institutos de Ergonomía. Consiste en reproducir en el laboratorio las condiciones dimensionales del puesto de trabajo, y con un voluntario reproducir la tarea, registrando mediante electro miógrafos de superficie y videocámaras diferentes variables que permiten un análisis preciso de posturas, movimientos, ángulos articulares y actividades de grupos musculares.

HELENA ESTOPA PUJOL,

Médico de Sanidad Marítima de Barcelona

JORGE ORDUÑA CASADO, SEM Cataluña

M<sup>a</sup> JOSÉ HERRERA CARRO, Sanidad Marítima Barcelona

## VISITA REAL AL "TALLER DE LOS SENTIDOS"



La princesa de Asturias, Doña Letizia, visitó junto a la ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, y el secretario General del Mar, Juan Carlos Martín Fragueiro, el stand que el FROM instaló en el Salón Internacional del Gourmet.

No es ésta la primera vez que el FROM acude a esta feria gastronómica con la intención de promocionar el consumo de pescado entre la población infantil en lo que denomina "Taller de los Sentidos".

Durante cuatro días, del 12 al 14 de abril, cientos de escolares de Primaria se acercaron a los Pabellones de la Casa de Campo de Madrid para participar en las actividades programadas en este Taller como conocer cómo es la vida en un barco de pesca, reconocer los productos que adquirimos en las pescaderías y degustar algunos platos cuyo ingrediente principal es el pescado.

## LA ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE RIBEIRA SE UNE A CEPESCA

La Asociación de Armadores de Arrastre de Ribeira acaba de incorporarse a la Confederación Española de Pesca (CEPESCA) con lo que ya son 48 las asociaciones que componen la organización empresarial del sector pesquero más representativa de la Unión Europea.

Para el Secretario General de CEPESCA, Javier Garat, esta adhesión legítima aún más a la Confederación para defender los intereses del sector ante la regulación de las pesquerías y la legislación que afecta al mismo, tanto a nivel nacional como comunitario e internacional.

La Asociación de Armadores de Ribeira está compuesta por doce buques pesqueros arrastreros que representan el 12 por ciento de la flota de arrastre de litoral del caladero Cantábrico-Noroeste, con 2566 GT.

Dedican su actividad a la captura de bacaladilla, jurel, caballa, y merluza con un volumen de descargas en torno a los 8 millones de kilos anuales. Emplea un total de 153 trabajadores y son pioneros en la implantación de un completo sistema de trazabilidad de pescado a través de la marca Pescaldía

## OFICINA DE PESCAPLUS EN CÁDIZ

La Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas Innovamar y la Universidad de Cádiz han puesto en marcha la oficina Pescaplus de Andalucía. La oficina se ubica en el campus de Puerto Real y tiene como objetivo fomentar la cultura de innovación a través de un conjunto de servicios gratuitos de información, apoyo y asesoramiento a todas las entidades pertenecientes al sector pesquero y acuícola.

Con la apertura de esta sede, ya son cinco oficinas las que componen la Red Pescaplus, coordinada por Innovamar, y que cuenta con agentes colaboradores locales distribuidos por los distintos puntos del territorio nacional con actividad pesquera y acuícola significativa.

## BECAS DE LA FUNDACIÓN ALFONSO MARTÍN ESCUDERO

La Fundación Alfonso Martín Escudero, entidad sin ánimo de lucro, de carácter particular y privado, concede 40 becas para la realización de trabajos de investigación en temas relacionados con Agricultura y Ganadería; Ciencias del Mar; Ciencias de la Salud; Conservación de la Naturaleza y Tecnología de los Alimentos.

Para acceder a las mismas se necesita el título de doctor o tener una especialidad en Medicina, Biología, Farmacia, Psicología, Química o Radiofísica Hospitalaria; haber sido admitido en una Universidad o un centro de investigación en el extranjero para el período solicitado y poseer un buen nivel del idioma del país receptor. La selección de candidatos se hará por expediente académico.

Las solicitudes se entregarán en el Departamento de Fines Fundacionales de la Fundación Alfonso Martín Escudero. Avenida del Brasil, 30, 28020 Madrid hasta las 14:00 horas del 14 de mayo de 2010 o por correo electrónico a la dirección [becas@fundame.org](mailto:becas@fundame.org). Más información en la página web de la Fundación [www.fundame.org](http://www.fundame.org)

## SANTANDER ACOGERÁ EL EJERCICIO DE SALVAMENTO MARÍTIMO HISPANO-FRANCÉS



Al igual que en años anteriores, las Administraciones española y francesa desarrollarán conjuntamente un ejercicio marítimo de salvamento y lucha contra la contaminación en cumplimiento del Plan Golfo de Vizcaya.

A través de esta simulación, en la que participaran todas las entidades -tanto públicas como privadas- involucradas en el salvamento y la lucha contra la contaminación, se pretende mejorar la coordinación de los medios, tanto en la mar como en la costa, que actúan cuando se origina un vertido como consecuencia de un accidente marítimo.

El ejercicio, que tendrá lugar entre el 25 y el 27 de mayo frente a las playas del Sardinero, se basará en una supuesta colisión entre un petrolero y un buque ro-ro con pasajeros con el resultado de varios heridos a los que habrá que evacuar, y un simulado derrame de fuel.

# 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



Siempre  
hay alguien  
escuchándote  
al otro lado...



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

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español