

Mar



Nº 507

Septiembre 2011

NIPO: 793-11-004-2

**Administración y sector en
contra de su contenido**

**Recta final para
reformar la PPC**

Marina mercante

**Se mantienen los
estándares de calidad**

ISM

Aumenta la demanda de cursos

Reforma y equilibrio

La Comisión de la Unión Europea ha iniciado la cuenta atrás para la reforma de la Política Pesquera Común con la presentación de sus propuestas de reglamentos para el desarrollo de la actividad en aguas comunitarias, en aguas exteriores, así como sobre mecanismos para el funcionamiento de los mercados.

Se trata de una propuesta dura en materia de gestión de las pesquerías para lograr una mayor sostenibilidad de los recursos, así como ajustada a la hora de la asignación de fondos para que el sector pueda seguir con los procesos de reestructuración. Contra el contenido de esta propuesta de reforma, por diferentes motivos, se han opuesto, tanto la Administración central como los gobiernos de las comunidades autónomas más dependientes de la pesca, organizaciones empresariales, Cofradías de Pescadores y diferentes asociaciones, por considerar va más lejos de lo admisible por el sector, mientras a las organizaciones ecologistas les parece una reforma corta.

Con una buena parte de los caladeros comunitarios en todo el mundo y en la propia Unión Europea en riesgo de colapso por la utilización abusiva de los mismos, un sector que sufre igualmente este problema con la baja rentabilidad de su actividad al no poder llevar a cabo las capturas suficientes para cubrir unos costes de produc-

ción en aumento, parece indispensable un giro en el desarrollo de la política de pesca, a la vista también de los resultados obtenidos en la última década con la reglamentación actual. Muchas de las medidas adoptadas en los últimos años, como los planes de ajuste a largo plazo, se ha demostrado que han ofrecido resultados muy positivos para la recuperación de los caladeros. Pero, existen otros muchos puntos donde esa misma experiencia ha demostrado que hay aspectos a mejorar como los sistemas de gestión sólo por cuotas, los informes científicos o la política de los descartes.

En este escenario es justificable el interés de la Comisión por dar esa vuelta a la tuerca en defensa de la sostenibilidad de los caladeros y asegurar su viabilidad para el futuro. Pero, como advierten desde el sector a las diferentes Administraciones, es igualmente importante que esa política de reformas no colapse y lleve al cierre a un sector del que depende una buena parte de la actividad que se lleva a cabo en zonas costeras dependientes de la pesca. Nadie rechaza la filosofía sobre la necesidad de recuperar los caladeros. El debate radica solamente en el tiempo para buscar ese punto de equilibrio donde la pesca responsable no suponga la desaparición de la misma. Es de esperar que en los próximos meses se llegue a ese punto que garantice el futuro de todos, de los peces y de los pescadores. ■



Atlas cronológico de la historia y cultura marítima

Autor: Manuel Maestro

Editorial: Letras del Mar



Se trata de una obra minuciosa que sólo podía elaborarse por un personaje singular, como su autor, un enamorado de todo lo relacionado con el mar como escenario donde a lo largo de la historia han coincidido tantas actividades desde la pesca, el transporte de mercancías, los movimientos migratorios, las guerras, la investigación, los siniestros, los grandes descubrimientos de tierras o el desarrollo de nuevas tecnologías.

Manuel Maestro, mediante una búsqueda y un rastreo minucioso durante muchos años, ha condensado en más de 700 páginas los hitos y los datos más relevantes de la historia y la cultura marítima en los últimos cinco mil años. En esta obra el autor hace un recorrido por todo tipo de acontecimientos ligados al mar en este periodo y el libro se convierte en uno de los pocos trabajos de referencia donde se conjuga una cronología de las efemérides marinas en un esfuerzo de investigación y recopilación que solo podía ser fruto de la obstinación de una persona totalmente implicada con el mar. En este libro, el lector encontrará miles de datos ordenados de forma cronológica sobre las grandes batallas desarrolladas en el ámbito marítimo que, en muchos casos cambiaron el orden mundial. Las noticias sobre los descubrimientos tecnológicos más importantes que influyeron en el sector marítimo. Datos sobre los grandes y los más significativos barcos de la historia; sobre el desarrollo de las relaciones comerciales, los viajes, las expediciones, los investigadores, los siniestros los escritores y, en definitiva, de todos los personajes cuyas vidas se han desarrollado de alguna forma ligadas al mar.

En esta obra, el lector curioso puede encontrar datos y fechas sobre casi todo lo que

ha sucedido en el ámbito del mar en los últimos cinco mil años. El libro es, en definitiva, una síntesis enciclopédica en la que, día a día, se entrecruzan y confunden nombres, fechas y lugares clave en la historia y la cultura marina, constituyendo un trabajo de gran utilidad, tanto para profesionales como para los amantes de los temas relacionados con el mar. ■



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC

www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-11-001-6

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.



42

CURSOS DE FORMACION DEL ISM

La demanda de cursos del ISM aumentó un 20% en el primer semestre

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

www.seg-social.es - aptdo. CONÓCENOS

→ Publicaciones → Publicaciones por contenidos → Revista MAR

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

6

PROPUESTA PARA REFORMAR LA PPC

Bruselas presentó su propuesta de reforma de la política pesquera a la que se oponen sector y Administración

30

MEMORÁNDUM DE PARÍS

La flota mercante mantiene sus estándares de calidad

- 6 Propuesta de reforma de la PPC
- 14 La reforma en aguas exteriores
- 18 Reacciones del sector
- 22 Reunión de la Comisión Ballenera Internacional
- 26 Balance Apromar
- 30 Memorándum de París
- 34 Nueva normativa sobre inspección
- 36 Regulación del dióxido de azufre en el combustible
- 41 Comisión del mar en la CEOE
- 42 Cursos del ISM
- 46 Balance de inspecciones
- 48 Nueva regulación de los contratos
- 52 Reforma constitucional
- 56 El tiburón solrayo en Canarias
- 62 Museo Naval
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

Bruselas presentó su propuesta

Cuenta atrás para reformar la POLÍTICA PESQUERA COMÚN

La Comisión de la Unión Europea presentó su propuesta para la reforma de la Política Pesquera Común (PPC) que deberá entrar en vigor antes del uno de enero del 2013. Con este documento, Bruselas ha iniciado la cuenta atrás para un debate que se presenta largo y tenso ante la dureza de la propuesta y los muchos intereses que existen en el sector y en los respectivos gobiernos donde se hallan ubicadas las flotas. Lo que parece claro es que las autoridades comunitarias se hallan firmemente decididas, con la comisaria María Damanaki a la cabeza, a adoptar medidas mucho más rigurosas para lograr una gestión pesquera sostenible que dé lugar a una recuperación de los caladeros. Se trata de una política con la que están de acuerdo, tanto los Estados miembros, como el propio sector, aunque disienten en los mecanismos que se deben aplicar para lograr esos objetivos.

En España, las reacciones iniciales a la propuesta de reforma han sido claramente negativas, desde la bajura a la altura, pasando por las diferentes Administraciones públicas y la misma solamente contó con el apoyo de la acuicultura ante el compromiso de la Unión Europea para apoyar esta actividad como alternativa del futuro.

Esta reforma pondría fin a un proceso de debate que se mantiene abierto en 2009 con la presentación del Libro Verde, donde se analizaba el desarrollo de la Política Pesquera Común desde 2002 por la que se abrió un periodo de consultas que se ha prolongado hasta 2010.



Adolfo Ortigueira

La necesidad de los términos de dureza en que se ha planteado la próxima reforma de la PPC la resumía la comisaria en el acto de presentación de la misma al dibujar un panorama sombrío en los caladeros comunitarios y en aguas exteriores para el conjunto del sector si no se adoptaban drásticas medidas para el mantenimiento y la recuperación de las posibilidades de pesca. “Tenemos que tomar

Los dictámenes científicos serán la principal referencia a la hora de aprobar las posibilidades de capturas

medidas ahora, señalaba la comisaria, para recuperar el estado saludable de nuestras poblaciones de pesca y preservarlas para las generaciones de ahora y del futuro. Sólo con esta condición, los pescadores podrán seguir pescando y ganándose la vida decentemente con su trabajo. Esto supone que gestionemos cada población de una forma sensata, capturando lo que podamos, manteniendo el estado saludable y productivo de las poblaciones de cara al futuro. Esta política tendrá como resultado mayores capturas, un medio ambiente más sano y un abastecimiento más seguro. Si acertamos con esta reforma, los pescadores y las comunidades pesqueras saldrán a la larga más beneficiados. Y todos los europeos tendremos un mayor surtido de pescado fresco tanto de capturas en el mar como de la acuicultura”.

SOSTENIBILIDAD Y RENTABILIDAD

La propuesta comunitaria se enmarca en la Estrategia 2020 de la Unión Europea por la que se propugnaba un crecimiento sostenible e integrador para lograr igualmente una mayor cohesión en las regiones dependientes de la pesca. Bruselas defiende que las posibilidades de pesca no supongan poner en peligro la reproducción de las poblaciones y mantener la mirada en el corto plazo. En esta línea se apuesta por una explotación de los recursos en el marco del rendimiento máximo sostenible para 2015 y la eliminación total de los descartes desde 2016 para evitar lo que supone tirar por la borda unos recursos escasos. Bruselas piensa que si se produce una explotación racional de los recursos, el tamaño de los peces se podría incrementar en un 70% y las capturas totales se aumentarían un 17% con una mejora de los márgenes de beneficios, lo que daría lugar a que la rentabilidad fuera seis veces superior a la actual, creciendo, a la postre, el valor añadido bruto en el sector extractivo en un 90%. Para los responsables comunitarios de pesca, una disminución de las capturas no deseadas, la eliminación de los descartes y la reducción de los efectos negativos sobre los ecosistemas marinos, son elementos que deberían tener un papel relevante a la hora de mejorar la actual situación de los caladeros.

Bruselas considera que un ejercicio de la



pesca más responsable, contribuiría a unas pesquerías más sostenibles y, a la postre, a una mayor estabilidad en los mercados y a unas flotas rentables que tendrán más posibilidades de desarrollar su actividad sin ayudas públicas. Se mantendría una excepción con esa nueva política en la actividad de las flotas costeras de carácter artesanal, fundamental para esas comunidades, por lo que se defiende el mantenimiento de una política específica de apoyos. La propuesta confirma el principio de igualdad para el acceso a las aguas comunitarias de los barcos de terceros países. Pero, Bruselas es partidaria de mantener hasta 2022 las actuales restricciones del derecho a la pesca en el límite de las 12 millas ya que la experiencia ha demostrado que con la misma se ha reducido la presión pesquera en unas zonas biológicamente más sensibles y que suponen un recurso básico para el mantenimiento de la economía de las comunidades costeras. En la misma línea de proteger determinadas zonas, se plantea la introducción de medidas similares para las aguas situada hasta 100 millas de los territorios como Azores, Madeira y las Islas Canarias.

CONSERVAR LOS RECURSOS

Para la Comisión, es fundamental el desarrollo de mecanismos para la conservación de los recursos biológicos marinos. Para el cum-

Todas las poblaciones deberán estar en el nivel de Rendimiento Máximo Sostenible en 2015

La comisaria, María Damanaki augura un panorama negro si no se adoptan medidas duras para evitar la sobrepesca

plimiento de estos objetivos, Bruselas pone sobre la mesa diferentes medidas entre las que se podían destacar las siguientes:

La supresión de los descartes, tanto por lo que supone de pérdida de recursos, como por la imagen negativa que los mismos ofrecen sobre la realidad de un sector que clama por la falta de posibilidades de pesca. Los futuros reglamentos comunitarios van a contemplar la obligación de que ningún pescado capturado sea devuelto a la mar. La medida entraría en vigor de forma progresiva y la misma no se aplicaría a las especies que tengan una tasa de supervivencia elevada cuando se devuelvan al mar una vez hayan sido capturadas. El sector comparte la necesidad de evitar los descartes, pero se considera que las medidas a aplicar deben contemplar las condiciones específicas de cada pesquería y para ello son igualmente necesarias otras medidas como los cambios en los sistemas de gestión de las posibilidades de pesca y los tipos de artes. En todo caso, se indica que las exigencias en esta materia de la FAO, en ningún caso contemplan llegar a un nivel cero en los descartes por las dificultades que ello supone en el desarrollo de cualquier pesquería.

Otra medida importante para mantener los recursos es el desarrollo de los planes de gestión con carácter plurianual y que los mismos no estén dirigidos solamente a una sola población, sino que incluyan diferentes especies. Aunque los problemas afectan a todas las aguas, la propuesta reclama especialmente el desarrollo de este tipo de planes para las aguas del Mediterráneo ante los problemas que arrastran estos caladeros. Esta política de planes de gestión, deberá contar siempre con los correspondientes trabajos sólidos científicos. Bruselas seguirá recurriendo a los organismos internacionales que trabajan en este tipo de análisis, pero señala la conveniencia de que a la hora de manejar este tipo de datos, haya un mayor entendimiento y una mayor colaboración entre las organizaciones del sector de la pesca y los organismos científicos. En consecuencia, antes de adoptar una decisión sobre las posibilidades de pesca, es indispensable que se disponga de datos fiables y exhaustivos. Bruselas tiene previsto el funcionamiento de un sistema de información europeo integrado sobre la gestión de la acti-



vidad de la pesca para dar respuesta rápida a cualquier situación. Este sistema deberá estar coordinado con las actuaciones de cada uno de los países miembros

DERECHOS TRANSFERIBLES Y AJUSTES

Los responsables comunitarios de la pesca son unos firmes convencidos de que una gestión sostenible de los recursos en el mar, junto al desarrollo de la acuicultura bajo unos planteamientos similares, pueden ser dos importantes motores para la creación de empleo.

En el caso del sector extractivo, un paso indispensable es lograr que la actividad sea rentable para dar una mayor solidez a una buena parte de las empresas que en la actualidad sufren problemas consecuencia de los recortes de las capturas, los precios más bajos para los productos de la pesca por la escasa organización de los mercados, junto a un aumento de las importaciones baratas y, además de todo ello, por el aumento de los costes de explotación de los barcos donde destacan los precios de los carburantes.

Como un instrumento importante para lograr un cambio en la situación de este sector, Bruselas propone la introducción paulatina de concesiones de derechos de pesca transferibles. Por esta vía, la Comisión entiende que sería posible un progresivo ajuste de las flotas sin que el mismo suponga coste alguno para las arcas comunitarias. En principio, esta medida de transferencia de derechos, se aplicaría solamente en el marco de cada uno de los países, no a escala comunitaria, algo que desde España se defendía por parte de Cepesca. Para el desarrollo de esta política, la Comisión apunta en su comunicación la posibilidad de que incluso, en cada uno de los países miembros, los gobiernos puedan establecer condiciones para evitar grandes concentraciones de derechos en una sola mano o en un determinado segmento de la flota. Igualmente estarían al margen de esas transferencias de derechos, las flotas costeras artesanales. Los Estados podrán excluir de este tipo de sistema a los barcos de hasta los doce metros de eslora, con excepción de los que utilicen artes de arrastre. La filosofía es que la medida se aplique solamente a los grandes barcos pesqueros. Los Estados tienen la posibilidad de crear una reserva y esta-

Bruselas acordará los principios generales, pero las medidas de conservación más adecuadas las deberán decidir y aplicar los países miembros

blecer un canon por la utilización de las concesiones que, en condiciones normales, sólo podrán recuperar los gobiernos una vez haya expirado su validez o mediante un preaviso

Bruselas insiste en que el exceso de capacidad de las flotas constituye hoy uno de los problemas más importantes en el sector de cara a lograr el desarrollo de unas pesquerías sostenibles, así como conseguir el funcionamiento de unas empresas rentables. La Comisión está firmemente convencida de que este sistema va a suponer ese ajuste de flotas. Con esa medida, cambiaría el panorama. La previsión comunitaria es que la aplicación del mismo supondría un incremento de los ingresos del 20%, que los salarios de las tripulaciones aumenten un 50% y que ese aumento llegue en el 2022 al 100%. Los beneficios también afectarían al sector de la industria de la transformación y, en definitiva, con esta medida “milagrosa” se lograría una reestructuración del sector con importantes efectos sobre el empleo y, sobre todo, con

PREGUNTAS CON RESPUESTA

El contenido de la propuesta comunitaria para la reforma de la PPC viene a ser como la continuidad de una serie de medidas adoptadas ya en los años precedentes en línea con la implantación de mayores sistemas para el control del sector desde la política de capturas a la comercialización ante el convencimiento de la Comisión sobre la existencia de importantes irregularidades. En este escenario se halla el Reglamento de 2008 por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada, otro Reglamento de 2008 relativo a la autorización de las actividades de la pesca de los barcos comunitarios fuera de las aguas de la UE, así como sobre el acceso de barcos de terceros países a las aguas comunitarias y, finalmente, el Reglamento de 2009 por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común por la que se agravan las sanciones y establece como principal novedad el establecimiento de un sistema de carnet por puntos que puede suponer hasta perder la licencia de pesca por un determinado periodo. O, en la parte contraria, aumentar los puntos de su propietario si desarrolla una conducta legal.

Las disposiciones contempladas en la propuesta, según las estimaciones de la Comisión, son la respuesta que necesita el desarrollo de unas pesquerías sostenibles en todo los caladeros con el objetivo de hacer de la pesca una actividad medioambiental, económica y socialmente sostenible basada en dictámenes científicos, para acabar con la sobrepesca y garantizar en el futuro una actividad para las flotas y un suministro para los consumidores. Bruselas reitera en sus comunicaciones, el por qué de estas respuestas: en el mundo, tres de cada cuatro poblaciones de peces se hallan sobreexplotadas, el 83% de las mediterráneas y el 63% de las atlánticas, con una grave disminución de capturas que ponen en peligro los recursos y la propia viabilidad económica de las empresas del sector. Para la Comisión, con la respuesta planteada en la propuesta para desarrollar unas pesquerías sostenibles, el tamaño de las poblaciones aumentaría en un 70%, el total de las capturas crecería en un 17%, el margen de los beneficios se podría multiplicar por tres, el rendimiento de las inversiones sería seis veces mayor y el valor añadido bruto se elevaría casi un 90%, lo que supone unos 2.700 millones de euros en la próxima década.



investigación, la diversificación y la competitividad. En lo que se refiere a las flotas costeras artesanales, las mismas se valoran como elementos clave para el mantenimiento de la actividad y el tejido socioeconómico en las zonas costeras que requerirá la adopción de medidas de apoyo específicas, algo que no se concretan. Estas medidas, apunta Bruselas, deberán ser a la vez respetuosas con el medio ambiente, innovadoras y deben propiciar un desarrollo sostenible.

Una de las asignaturas pendientes más importantes en el sector de la pesca afecta a la comercialización y la necesidad de dar respuesta a las demandas de los consumidores y a los propios intereses de los pescadores. En lo que afecta a los consumidores, existe un problema de falta de información sobre la calidad y las bondades de cada uno de los productos de la pesca y es necesario avanzar en los procesos de etiquetado donde se contemple desde la zona y el tipo de captura hasta su calidad. Las organizaciones de productores tienen un largo camino por recorrer, desde la planificación de su actividad en la políti-



las condiciones laborales de los trabajadores. En la actualidad, los trabajos en la pesca, no son atractivos por su dureza y los bajos salarios de muchas empresas sin beneficios. Se pretende que, con la aplicación de ese ajuste, cambie ese escenario para convertir esa actividad en un medio de vida seguro y atractivo tras un proceso de modernización y mejora de las condiciones de trabajo a bordo. La Comisión entiende que esta reforma exigirá a los Estados miembros la elaboración de planes estratégicos nacionales de cara a lograr un nuevo marco de estabilidad y rentabilidad en el sector

Entre los segmentos del sector de la pesca para los que la Comisión reclama los mayores apoyos se hallan la acuicultura y las flotas costeras artesanales. Bruselas apuesta por la acuicultura como medio para satisfacer las demandas en materia de productos de la pesca de una población en aumento así como para mejorar los niveles de actividad y empleo, tanto en zonas de la costa como en aguas interiores, basada en la

Serán posibles transferencias de los derechos individuales de pesca, pero sólo en un mismo país y para barcos con más de 12 metros de eslora.

ca de capturas, hasta los procesos de comercialización con una mejor ordenación de la oferta e información sobre los mercados.

CENTRALIZACIÓN Y REGIONALIZACIÓN

Los poderes de la Comisión a la hora de gestionar la política de pesca y el papel de cada uno de los países miembros en la aplicación de la misma constituye un viejo debate en el marco de la Unión Europea al que, en la actual propuesta de reforma se trata de dar una respuesta para lograr la máxima eficacia posible. Bruselas es partidaria de una mayor participación de los interesados en cuestiones horizontales que no sean competencia de los consejos consultivos y ampliar las funciones específicas de los mismos.

La Comisión reconoce la dificultad que entraña llevar a cabo una gestión de la política de pesca centralizada, cuando hay una serie de características específicas muy particulares en cada una de las diferentes cuencas mari-

Sector y Administración española están en contra de las medidas planteadas y los calendarios para lograr una pesca sostenible

timas. En esta situación, la Comisión apuesta porque los Estados miembros y los grupos interesados asuman más responsabilidades en la gestión de los recursos pesqueros y, en esta dirección, propone un amplio programa enfocado a lograr una mayor regionalización y simplificación de la política de pesca. Bruselas, se ocuparía de marcar los objetivos, metas, normas mínimas comunes y los plazos de ejecución. Los países miembros dispondrán de la flexibilidad necesaria para decidir sobre otras medidas referidas a la gestión de la pesca. Esta política de descentralización y regionalización de la política de pesca se extendería a todos los niveles inferiores y supondría en definitiva una mayor autogestión para la industria de la pesca. A partir de una mayor participación, desde Bruselas se propone un reforzamiento de las organizaciones de pescadores que deberían jugar un papel decisivo a la hora de la planificación de las actividades pesqueras de sus miembros, gestión de cuotas, esfuerzo pesquero y todo el conjunto de



medidas encaminadas al desarrollo de unas pesquerías responsables. Bruselas quiere dar unas mayores funciones de asesoramiento a los consejos consultivos y, en el caso de la acuicultura, se propone la constitución de un nuevo consejo consultivo.

En materia de financiación, el futuro de la política de pesca en la Unión Europea estaría en la asignación de lo que se apruebe en Bruselas sobre las perspectivas financieras para 2014 a 2020. En todo caso, las ayudas financieras que se dispongan para el futuro, estarán supeditadas al cumplimiento de los objetivos marcados en la reforma de la política de pesca, tanto en las ayudas destinadas a los Estados miembros, como para los ope-

Las organizaciones de pescadores deberán tener un mayor protagonismo en la defensa de sus intereses

radores del sector. Por este motivo, la Unión Europea se reserva la posibilidad de reducir o eliminar tales ayudas en casos de incumplimiento de las normas establecidas. Igualmente, los gobiernos tienen la posibilidad de tener en cuenta la conducta de los operadores para la concesión de cualquier tipo de ayuda.

Al margen de la cuantía de los recursos comunitarios, con la propuesta de reforma se aboga por el mantenimiento de una Organización Común de Mercado, OCM, para el sector de la pesca y de la acuicultura, pero procediendo a una revisión de los actuales mecanismos en línea con lo que ya se ha hecho en los años precedentes en el sector agrario con la revisión de los sistemas de regulación hasta acabar prácticamente con los mismos y que han supuesto un fracaso para productores y consumidores. A pesar de tener este precedente, Bruselas se mantiene firme en su política de eliminar o reducir a mínimos los mecanismos de intervención en los mercados, para mantener solamente sistemas de ayudas bajas para el almacenamiento únicamente de productos destinados al consumo humano, a la vez que pondría en marcha medidas de flexibilización y simplificación. En la práctica, se podría hablar de un desmantelamiento de los mecanismos para la regulación de los mercados en línea con la política de ahorro que trata de llevar a cabo la Comisión y dejar libertad a los mercados con el consiguiente impacto negativo para el sector de la producción y, a la postre, para el consumidor.

En este proceso de reforma, Bruselas pretende dar un mayor protagonismo a las organizaciones de productores, así como a las organizaciones interprofesionales con una política de ayudas financieras para que sean estas estructuras los protagonistas de los mercados. El problema radica en el actual peso que tienen estas estructuras en los mercados de la pesca, y si las mismas, en el caso de España, serían capaces de cumplir esos objetivos. La Comisión reconoce que desde la instauración de la PPC “no hemos sido capaces de prever ni gestionar las fluctuaciones del mercado”, algo que se quiere lograr con una reforma donde se pretende dar un mayor protagonismo al propio sector de una forma organizada. ■

Vidal Maté



Lo agentes de todo el sector deberán adoptar las decisiones para ajustar el tamaño de sus flotas a las posibilidades de pesca

Los pescadores estarán obligados a desembarcar todas sus capturas



RESUMEN DE LAS NUEVAS MEDIDAS PROPUESTAS EN EL PAQUETE DE REFORMA DE LA PPC

Conservación y sostenibilidad	Rendimiento máximo sostenible: objetivo de conservación en un plazo determinado (2015)
	Eliminación de los descartes a través de la obligación de desembarcar y normas de gestión necesarias con calendario para su introducción
	Planes plurianuales centrados en objetivos esenciales, metas, límites y calendarios, con vistas a una gestión de la pesca fundamentada en el enfoque ecosistémico
	Autorización para que los Estados miembros adopten medidas acordes con la normativa de la UE en relación con planes plurianuales y medidas técnicas de conservación
	Procedimientos acelerados para adoptar medidas relativas a la actividad pesquera que sean necesarias en relación con la gestión medioambiental (Natura 2000)
Datos y conocimientos científicos	Obligación de que los Estados miembros recopilen y faciliten datos y elaboren programas (regionales) plurianuales de recopilación de datos
	Programas nacionales de investigación pesquera con una coordinación regional entre Estados miembros
	Labor del CCTEP centrada en las cuestiones fundamentales
Acceso a los recursos y capacidad de la flota	Concesiones de pesca transferibles, obligatorias para las flotas de pesca a gran escala — con posibilidad de efectuar transferencias a nivel nacional
	Abandono de las ayudas relativas a la flota
Acuicultura	Planes estratégicos nacionales 2014-2020 para el fomento de la acuicultura
	Creación de un nuevo Consejo Consultivo de la Acuicultura
Política de mercados	Atribución de competencias a las organizaciones de productores y las organizaciones interprofesionales para que adquieran más funciones y responsabilidad en lo que concierne a la planificación de la producción y la comercialización, haciendo hincapié en la gestión sostenible de los recursos pesqueros y en la reducción del impacto de las actividades de acuicultura
	Modificación del régimen de intervención, estableciendo un mecanismo de intervención único para el almacenamiento
	Fijación de los precios de intervención a un nivel descentralizado adecuado
	Reforzamiento de la información a los consumidores y revisión de las normas de comercialización
Gobernanza	Ampliar las funciones de los consejos consultivos en la aplicación de la PPC a nivel regional
	Adopción de un nuevo enfoque en lo relativo a la participación de los interesados en asuntos horizontales que no son competencia de los consejos consultivos
Instrumento financiero	Plena adecuación a la Estrategia Europa 2020
	Disposiciones en relación con la condicionalidad respecto del cumplimiento de la normativa — aplicables tanto a los Estados miembros como a los operadores individuales
Dimensión exterior	Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera — intensificación de la participación de la UE en las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera para reforzar en estos foros los conocimientos científicos, el control y el cumplimiento, a fin de mejorar sus logros
	Multilateral — actuaciones conjuntas con los principales socios de la UE orientadas a combatir la pesca INDNR y a reducir el exceso de capacidad
	Mayor coherencia entre las políticas de la UE en materia de pesca, desarrollo, comercio y medio ambiente
	Acuerdos de pesca sostenible — ampliación de la base de conocimientos científicos e identificación clara de los recursos excedentarios en los países socios para garantizar que nuestra flota lleve a cabo prácticas pesqueras sostenibles en esos países. Incremento de la contribución financiera del sector y establecimiento de un marco de gobernanza de alta calidad. En todos los acuerdos futuros debe incluirse una cláusula relativa a los derechos humanos.

MAYOR ORDENACIÓN mundial de las pesquerías

Adolfo Ortigueira



La actividad de una buena parte de las flotas comunitarias, muy especialmente de la española, se desarrolla en aguas exteriores y, más de dos terceras partes de las descargas de pescado en los Estados miembros proceden de los caladeros a los que se accede, tanto en virtud de los acuerdos suscritos con casi una veintena de países, como a través de sociedades mixtas o de las posibilidades de capturas que se negocian en las diferentes organizaciones regionales de pesca. Esta fuerte dependencia de esas aguas hace que, en la propuesta comunitaria para la reforma de la Política Pesquera Común, también se analice la actual situación de esos caladeros y se propugnen medidas para que la Unión Europea logre la aplicación de una política de gestión sostenible de esos caladeros similar a la que se aplica en las aguas propias.

La necesidad de esta política se justifica, por un lado, por el mal estado en que se hallan esos caladeros con el 53% totalmente explotados, el 28% explotados en exceso, un 3% agotados y el 1% en proceso de recuperación. En la parte positiva, solo el 3% se considera



La Unión Europea consume el 11% de los recursos pesqueros del mundo e importa el 24% de su valor

El 85% de las poblaciones de peces se hallan explotadas o sobreexplotadas, según datos de Naciones Unidas

gar la erradicación total de la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada o la reducción de la sobrecapacidad de las flotas que aún disponen de importantes subvenciones en algunos países. Un segundo escenario donde Bruselas quiere actuar es en la política de gestión de las organizaciones regionales de pesca desde una posición de liderazgo. Para el logro de esos objetivos, la Comisión propugna una mejor información y asesoramiento científico sobre los caladeros, mayor control y el cumplimiento de las exigencias de pesca, reducción de las capacidades de pesca y el establecimiento de cánones de acceso a alta mar por los países miembros de las organizaciones regionales de pesca. Finalmente, un tercer escenario es la defensa de la sostenibilidad de los caladeros en la casi veintena de países con los que la Unión Europea tiene suscritos convenios bilaterales. En este caso, las medidas se resumen en la mejora de los dictámenes científicos, el cumplimiento de los derechos humanos para con los trabajadores, un mayor peso del canon aportado por los armadores en el coste de los acuerdos para los derechos de acceso, mejora los sistemas de vigilancia y gestión, y la posibilidad de suspender los pagos si no se obtienen resultados en las capturas.

Para lograr una mayor contribución a la sostenibilidad a largo plazo de la pesca en todo el mundo, Bruselas lo pretende por tres vías.

subexplotado y el 12% explotado de forma moderada. Por otra parte, a las autoridades comunitarias les interesa igualmente que esos caladeros sigan vivos por la gran dependencia que tienen las flotas comunitarias y sus consumidores de los mismos.

De acuerdo con este panorama, la Comisión se plantea la necesidad de contribuir a defender la sostenibilidad a largo plazo de los caladeros en todo el mundo en tres escenarios diferentes. En primer lugar, apoyando el desarrollo de la normativa mundial para lo-



Adolfo Ortigueira

La primera, avanzando en las conversaciones que ya existen en la actualidad con los principales socios internacionales como Estados Unidos, Canadá, Japón, Australia, Nueva Zelanda, China o Rusia. En el marco de las mismas se pretende lograr compromisos más serios para el desarrollo de una política encaminada a erradicar la pesca ilegal. Objetivo en esas aguas es lograr también para 2015 la aplicación del Rendimiento Máximo Sostenible. Para ello, Bruselas tiene previsto poner en marcha una conferencia de alto nivel donde debatir como reducir las flotas para eliminar la actual sobrecapacidad de las mismas.

Una segunda vía planteada por la Comisión es seguir fomentando en el conjunto de los organismos internacionales el desarrollo de una serie de mecanismos para mejorar la gobernanza mundial en materia de gestión de los recursos pesqueros desde Naciones Unidas a los organismos regionales de pesca.

Para la Comisión, esos organismos regionales de pesca son un factor clave para

Bruselas plantea que los armadores paguen un mayor canon en los acuerdos bilaterales

la conservación y gestión de los recursos que se hallan bajo la dependencia en esas aguas. Durante la última década ha aumentado el peso de la Unión Europea en este tipo de estructuras. Bruselas entiende que, en la actualidad, este tipo de organizaciones no están cumpliendo como sería deseable sus objetivos y, por este motivo, propugna una mejora de su funcionamiento y a la vez para que las mismas dispongan de la mejor información posible sobre los recursos. En esa línea para la mejora del desarrollo de su competencia, señala la necesidad de hacer evaluaciones periódicas sobre el grado de cumplimiento de las medidas de gestión, saber por qué se producen los incumplimientos y aplicar las sanciones que correspondan para evitar su reiteración.

Una tercera vía es lograr acuerdos pesqueros sostenibles. Aunque en los últimos años se han producido mejoras en el funcionamiento y la gestión de los mismos, para la Comisión siguen existiendo muchas carencias que se traducen en problemas para los caladeros. Por este motivo, es preciso superar las actuales deficiencias en materia de conocimientos científicos para determinadas poblaciones y saber también cuáles son las condiciones de los acuerdos de un tercer país donde se llevan a cabo las capturas en base a acuerdos con otros países no pertenecientes a la Unión Europea. En la actualidad, en muchos casos resulta complicado evaluar el esfuerzo pesquero global por falta de datos. Bruselas propone una mayor transparencia en la gestión de los mismos. La Comisión pretende igualmente mejorar la gobernanza en este tipo de acuerdos. Para ello, entre otras acciones se propone una revisión del reglamento sobre autorización de las actividades de pesca con el fin de simplificar la gestión de dichas autorizaciones, velar porque se respeten los derechos humanos como condición previa a la hora de firmar un acuerdo bilateral y modificar las reglas de juego actuales sobre las aportaciones de los armadores. Finalmente se defiende el desarrollo de medidas más eficaces para lograr en esos países unas pesquerías sostenibles.

En conjunto, toda la política comunitaria pesquera de cara a las aguas y a los caladeros exteriores se concreta en la necesidad de apoyar y exigir en las mismas una ges-



tión similar a la que se lleva a cabo en los caladeros comunitarios, tanto para los barcos de los países miembros, que ya están obligados a hacerlo, como los procedentes de terceros países donde abundan los buques bajo pabellones de conveniencia. Para el desarrollo de estas políticas, se requieren estrategias regionales tanto en el seno de las organizaciones de pesca, como con los acuerdos con otros países. Entre otras medidas, según la Comisión, estos objetivos se lograrían mediante una coordinación de las políticas de pesca que garanticen el compromiso de los Estados en vías de desarrollo para crear su propio sector pesquero, ligado a un mayor conocimiento de sus obligaciones en materia de gobernanza de pesca sostenible con mayores sinergias entre los futuros acuerdos y los instrumentos de política de desarrollo, especialmente con el Fondo Europeo de Desarrollo y otras políticas como la investigación y la innovación. La Unión Europea deberá seguir apoyando la lucha contra la piratería y la defensa de la seguridad marítima; Bruselas debe reforzar su política comercial para evitar la entrada en sus mercados de productos de la pesca obtenidos ilegalmente.

En la actualidad, con oscilaciones en función de las negociaciones para la renovación de los compromisos, la Unión Europea tiene suscritos acuerdos con una veintena de países. De esos acuerdos destacan los firmados con países en África y Asia. Para los Estados miembros del norte de la Unión Europea, el más importante es el suscrito con Groenlandia por un montante de 14 millones de euros al año. España es uno de los Estados miembros más beneficiados por los acuerdos con los países africanos, donde destacan Mauritania con un coste de 86 millones de euros, seguido de los 36 millones de euros que supone anualmente el acuerdo con Marruecos, actualmente prorrogado por un año desde el pasado 27 de febrero, el acuerdo con Guinea Bissau por 7,5 millones de euros, los 5,6 millones de euros del acuerdo con Seychelles y los 1,2 millones de euros que supone anualmente el acuerdo bilateral con Madagascar. El resto de los acuerdos no llegan al millón de euros como la contribución financiera de las arcas comunitarias.

Para la pesquería de especies varias, des-



La UE convocará una conferencia mundial para debatir cómo reducir la capacidad de las flotas

tacan los acuerdos con Groenlandia, Guinea Bissau, Mauritania, Guinea Ecuatorial, Senegal, Gambia y Marruecos. Con la pesquería del atún en África occidental se hallan los acuerdos con Cabo Verde, Gabón, Costa de Marfil, Santo Tomé y Príncipe. Con el objetivo de la pesquería del atún, pero en aguas del Océano Índico, están los acuerdos con Comoras, Madagascar, Mozambique y Seychelles. También para la pesquería del atún en el Pacífico se hallan los acuerdos con Kiribati, Micronesia e Islas Salomón. ■

V. M.

TODOS EN CONTRA

Sostenibilidad y el desarrollo de unas pesquerías responsables sí, pero que, además de los criterios medioambientales, se tengan igualmente en cuenta los intereses socioeconómicos de la actividad de la pesca, sobre todo en las zonas costeras y que exista un equilibrio entre los intereses de todas las partes. Se comparte la filosofía, pero no las formas, ni los plazos.

Con la única excepción de los empresarios en el sector de la acuicultura para quienes la propuesta se desahace en elogios hacia esta actividad como alternativa de futuro a la producción de peces, desde la Administración central a las comunidades autónomas, pasando por las organizaciones de la pesca, todos se hallan en contra de la propuesta para la reforma de la Política Pesquera Común presentada al inicio del verano por la comisaria Maria Damanaki.

Administración central, comunidades autónomas y el sector se oponen a los planteamientos de la reforma

CRITICAS DE LAS ADMINISTRACIONES

La primera posición en contra vino del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino donde la responsable Rosa Aguilar manifestó su rechazo para señalar que la sostenibilidad, como seña de identidad de la futura política pesquera común, debe ser definida desde el ámbito económico, social y medioambiental. En lo que se refiere a los plazos, para la Administración española en Rendimiento Máximo Sostenible debería ser algo a lograr en el marco de la Estrategia Eu-



ropea 2020 y no para el año 2015. Desde el Ministerio se estima necesario un tratamiento singularizado en cada uno de los segmentos de las flotas para que no se dañen las oportunidades de pesca de cada una de ellas. España estima que se debe producir una mayor definición del conjunto de las líneas generales contempladas en la propuesta inicial y señala su preocupación por el impacto que pudiera tener la aplicación de la misma en sus actuales términos de empleo.

Desde la Xunta de Galicia, la conselleira de Pesca, Rosa Quintana, lo que iba a ser la gran reforma de la política de pesca se ha quedado en un tsunami que arrastrará al conjunto del sector hacia situaciones más negativas y reclama un tratamiento más diferenciado para la flota artesanal. Para la representante gallega, la propuesta de reforma se olvida de abordar un grave problema para la flota española en el conjunto de la Unión Europea como es la estabilidad relativa, así como la revisión de los informes científicos. Rosa Quintana considera que la propuesta da como probados los agotamientos de una serie de caladeros, cuando ello no coincide con la realidad. Se rechaza que Bruselas hable de lograr un Rendimiento Máximo Sostenible de forma global para todas las especies en 2015, cuando cada pesquería tiene matices muy diferentes. Desde la Xunta se recuerda a la comisaria que el objetivo de la cumbre de Johannesburgo era lograr ese objetivo para esa fecha, pero siempre que fuera posible y considerando igualmente el impacto social y económico de la misma. Finalmente, entre otras críticas, Rosa Quintana apunta que la Comisión debería pretender que la política pesquera fuera realmente una política común, lo cual cae por tierra cuando contempla solamente la posibilidad de cuotas individuales transferibles sólo en un mismo país, y no a escala comunitaria.

La consejera de Medio Ambiente del País Vasco, Pilar Unzalu manifestó su preocupación por una propuesta donde se anteponen totalmente los enfoques y los criterios medioambientales sobre otros elementos fundamentales como es el impacto económico de la misma. El gobierno vasco comparte la necesidad de una política de sostenibilidad para los caladeros de cara a asegurar su futuro en la Unión Europea, pero no debe responder solamente a un solo enfoque. Al igual

que el gobierno gallego, reclama un mayor interés por la pesca artesanal y se considera que este tipo de flota no se debe considerar solamente por el tamaño de los barcos, sino también por el tipo de artes que utilicen. No todas las valoraciones son negativas. En la parte positiva se apunta la preocupación comunitaria por avanzar en los procesos de trazabilidad de los productos de la pesca, así como en el desarrollo de planes de gestión a largo plazo y una mayor descentralización de las decisiones.

Las críticas a la propuesta son igualmente generalizadas en Andalucía desde la Administración regional al conjunto del sector.

OPOSICION EN EL SECTOR

La Confederación Española de Pesca, Cepesca, que representa a 52 asociaciones de armadores con 1.625 empresas y cerca de 2.000 barcos de todos los segmentos de flota, calificó la propuesta de reforma como cobarde y superficial al no afrontar los cambios que hubieran sido necesarios para lograr una gestión óptima de los recursos y la supervivencia del sector. Se valora positivamente la introducción de las concesiones transferibles de pesca para barcos mayores de 12 metros, pero se critica que ello sea posible sólo en un Estado miembro y no en el conjunto de la Unión Europea. Cepesca señala que Bruselas ha perdido una ocasión más para eliminar el desequilibrio que supone la estabilidad relativa tras 30 años de vigencia al no ajustarse la misma a la realidad de las flotas. Para el secretario general, Javier Garat, Bruselas vuelve a dar la espalda a la importancia de los informes de la comunidad científica y la comisaria se ha vuelto a dejar llevar, un vez más, de las visiones catastrofistas de los grupos ecologistas en contra de sus propios informes sobre evolución de los recursos. La organización pesquera española rechaza que Bruselas opte por el fin de las ayudas, algo que se considera fundamental mantener para los procesos de desguace, modernización o paralizaciones temporales, y lamenta que uno de los puntos donde la Comisión se ha mostrado más radical sea la total eliminación de los descartes frente a la posibilidad de una eliminación progresiva de los mismos.

Para la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, se trata de una propues-

No se rechaza una política de sostenibilidad de los caladeros, pero se reclama que tengan también en cuenta los intereses de socioeconómicos de la pesca



ta de reforma desilusionante que ha tenido poca consideración con las opiniones de las organizaciones profesionales del sector y que pone de manifiesto un total desconocimiento de la realidad de la pesca por parte de las autoridades comunitarias. En su opinión, Bruselas ha optado, una vez más, por la salida fácil que suponen medidas como la reducción de flota. Para el presidente, Genao Amigo, la Comisión antepone los criterios puramente mercantilistas a los criterios sociales y, nuevamente margina al sector artesanal al no establecer unos criterios que supongan el reconocimiento específico de sus características, al margen de las clásicas divisiones de

Las organizaciones ecologistas tampoco apoyan la propuesta por estimar que no garantiza el futuro del sector

la flota, atendiendo solamente a la longitud de la eslora de los barcos. El encasillamiento de la flota artesanal solo como barcos de menos de 12 metros de eslora se considera es un error que afecta de forma muy importante a la flota española. Desde la Federación se critica igualmente el establecimiento de un mercado de venta de cuotas para flotas superiores a los 12 metros de eslora al mejor postor, sistema, en su opinión, alabado por las patrullas, pero criticado conjuntamente por organizaciones sociales y por las Cofradías de Pescadores. La Federación señala que seguirá defendiendo como algo prioritario el mantenimiento del empleo comunitario, y critica el dumping social, económico y medioambiental que suponen las importaciones. Se critica que no se contemplen mecanismos de ajustes rápidos en los planes de gestión para permitir pescar cuando sea buena la situación de los recursos. En opinión de las Cofradías, la no existencia de una propuesta financiera, es un dato más que supone más incertidumbre y preocupación sobre el futuro del sector.

Desde la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras, Pedro Maza considera que para tener una pesca sostenible es preciso exista un equilibrio entre recursos y el sector de la pesca de cara a lograr el mantenimiento de una actividad que garantice un mínimo de rentabilidad. Pedro Maza pone especial énfasis en la necesidad de disponer de líneas de financiación suficientes para desarrollar cualquier ajuste de flota, algo que no se considera en la propuesta. Rechaza que la Comisión no haya tenido en cuenta el fuerte ajuste llevado ya a cabo por la flota española.

Para el presidente de la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores, Manuel Peinado, lograr el Rendimiento Máximo Sostenible para 2015, sin otras consideraciones, supondría un ajuste que no podría soportar la flota andaluza. Desde las Cofradías se lamenta que la propuesta no contemple el impacto que la misma tendría para la pesca costera artesanal andaluza.

Las críticas a la propuesta vienen igualmente desde la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, Aetinape, cuyo presidente Muñiz acusa a la comisaria de practicar una doble moral a la hora de defender los caladeros comunitarios. Mientras, por un lado defiende la aplicación de criterios ambientalistas



tas para lograr la sostenibilidad necesaria de los caladeros, por otra parte Bruselas cierra los ojos a las importaciones masivas, sin los controles necesarios sobre capturas, niveles de seguridad alimentaria o condiciones laborales de los trabajadores de esas flotas. Para Aetinape, es indispensable adoptar otros sistemas de gestión de las pesquerías.

Desde las empresas de acuicultura, Aproamar, aunque se critica la existencia de lagunas en la política de mercados, en conjunto la propuesta se valora positivamente por el trato que se dispensa a este sector y, sobre todo, por el papel de protagonista que se da al mismo en el futuro para el aprovisionamiento de los productos de la pesca desde una posición de competitividad y para la creación de empleo. Para el sector, esta posición de la Comisión supone romper con una visión idealista pasada sobre la acuicultura, para reconocer a la misma como papel clave en el aprovisionamiento de productos de la pesca.

INSUFICIENTE PARA LOS ECOLOGISTAS

Aunque desde el sector se acusa a la comisaria de haber redactado una propuesta al dictado de los grupos ecologistas, el documento de la Comisión tampoco ha satisfecho las pretensiones de estas organizaciones según un escrito conjunto de las mismas. Se reconoce la existencia de aspectos positivos en la propuesta de reforma, como la aplicación de los planes de gestión a largo plazo, como eje de la vertebración de la gestión de la pesca, la incorporación de una visión ecosistémica, la voluntad para acabar con los descartes o de alcanzar el Rendimiento Máximo Sostenible. Pero se critican los mecanismos planteados para lograr esos objetivos y, sobre todo, la no consideración, como sería necesaria, de la distribución equitativa de los recursos y un mayor apoyo para las poblaciones más dependientes de la pesca, donde destaca la actividad específica de las flotas artesanales.

Desde Ocean 2012, Miguel Ortega considera que se deben modificar cuestiones como el sistema de concesiones individuales transferibles como el único sistema de gestión. Raúl García, de WWF, apoya el establecimiento de planes a largo plazo para vertebrar la nueva PPC y el objetivo del Rendimiento Máximo Sostenible, pero considera que debería incluir igualmente marcos temporales

para fijar esos planes, así como con mecanismos de participación y de cogestión. Desde Greenpeace, Celia Ojeda se estima que el problema de la sobrecapacidad se debe resolver por planes de gestión de capacidad para la totalidad de la flota. En este contexto, se rechaza que, en la práctica, esos planes afecten solamente a los pescadores artesanales. Para Lydia Chaparro, de Ecologistas en Acción, se debe establecer una prioridad a la hora de acceder a los recursos con criterios de sostenibilidad favoreciendo a las flotas con artes de pesca más selectivas, menor consumo energético o menor impacto sobre los hábitats marinos. Pep Arcos, desde SEO/BirdLife aboga por unas pesquerías que minimicen las capturas de especies que no sean objetivo en peces, tortugas y aves marinas. Desde Amigos de la Tierra, Liliane Spendeler, reclama fundamentalmente la necesidad de establecer planes a largo plazo para el Mediterráneo ante el deterioro de este espacio, y la necesidad de reforzar el cumplimiento de la actual reglamentación. ■

V. M.



63º reunión anual de la CBI

UNA DE CAL... y otra de arena

El habitual estado de letargo y ausencia de resoluciones de calado que permitan una satisfactoria gestión de los cetáceos se ha visto alterado. Al comienzo de la 63ª reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), en la localidad británica de Jersey, se acordó introducir una serie de modificaciones que permitirán una gestión económica más transparente, imprescindible para eliminar la alta corrupción instalada en este organismo o, al menos, intentarlo (ver MAR, número 495, julio-agosto 2010). Esta dinámica fue un espejismo. Pronto volvió todo a lo de siempre, y a la de cal le siguió la de arena: un nuevo veto al santuario ballenero en el Atlántico Sur por parte de Japón y su fiel grupo de apoyo.

Transparencia en el pago de las cuotas. Ese era el objetivo de la propuesta del Reino Unido, apoyada por otros dieciséis países, entre los que se encontraba España, y discutida al inicio de las sesiones de esta 63ª reunión de la Comisión Ballenera Internacional. Se solicitaba que los pagos financieros a la CBI se hagan, a partir de ahora, “a

través de transferencias bancarias provenientes de una cuenta perteneciente al Gobierno Contratante”, en lugar de en efectivo. El objetivo es obtener una mayor transparencia en el pago de las cuotas, de manera que puedan ser rastreados y procesados y evitar así posibles compras de votos, tan frecuentes en los últimos años.

Gran Bretaña afirmó que ésta “era la medida mínima imprescindible para modernizar el funcionamiento de la Comisión”. Los grupos ecologistas recibieron con satisfacción su aprobación llegando a afirmar Wendy Elliot, responsable de la delegación de WWF, que “aunque las ballenas no formaban parte de las deliberaciones de hoy, lo cierto es que ha sido un gran día para ellas”.

Greenpeace también mostró su satisfacción, aunque volvió a denunciar lo mucho que queda por hacer, especialmente por parte de Japón, país que continúa con el procesamiento de dos activistas de esta organización por denunciar un escándalo de malversación de fondos dentro de la industria ballenera japonesa (hace más de tres años salieron a la luz los regalos en carne de ballena recibidos por miembros de la tripulación de los balleneros, incluidos los inspectores de barcos, como reconoció incluso la propia Agencia de Pesca de Japón, que pidió públicas disculpas). A día de hoy, al contrario que los denunciantes de Greenpeace, siguen sin ni siquiera ser investigados los verdaderos culpables de este escándalo, por lo que esta organización solicita a la CBI que lo investigue, así como otros casos de corrupción por los que ha sido acusado Japón en los últimos tiempos.

EXPLORACIÓN PETROLÍFERA

WWF solicitó ante la CBI cambios que frenen de forma efectiva la desaparición de las ballenas. Y es que cada año mueren más de 300.000 ejemplares de ballenas y delfines en las redes de pesca. A esta grave situación se une la amenaza que suponen las exploraciones petrolíferas(1), especialmente en el Pacífico Norte (en el extremo oriental de Rusia) donde sobreviven unas 130 ballenas grises. En esta zona, Shakalin Energy -un consorcio de Shell, Mitsui y Mitsubishi- ha anunciado sus planes para construir una nueva plataforma en un área esencial para esta especie, ya que es allí donde las madres enseñan a sus crías a alimentarse. Los ecologistas señalan que todos los años, a causa de las actividades de exploración petrolífera, desaparecen una o dos hembras reproductoras. Teniendo en cuenta

WWF-Canon Hal WHITEHEAD



Greenpeace

su número, esta cifra podría ser suficiente para su desaparición.

Veinte ONGs han firmado una “Declaración de preocupación”, oponiéndose a esta plataforma de Shakalin por su efecto devastador sobre las ballenas. Rusia, haciéndose en parte eco de estas denuncias, acaba de imponer una normativa que limita los trabajos de las explotaciones petrolíferas desde finales de noviembre a finales de mayo, época en que las ballenas permanecen alejadas de esta zona. WWF ha pedido a Rusia que extienda este requerimiento a todas las operaciones de extracción que rodean la zona, así como que rechace la propuesta de Shakalin Energy de construir una nueva plataforma. También solicita a gobiernos de otros países, en los que existan poblaciones de ballenas grises, que apoyen las medidas que ha adoptado Rusia y efectúen parones similares dentro de sus propias aguas.

El ruido, tanto originado en las perforaciones petrolíferas como el proveniente de otras fuentes, es otra de las graves amenazas que tienen los cetáceos. Uno de los puntos estudiados en la pasada reunión de la CBI hace referencia a

La CBI aprobó una propuesta de Gran Bretaña, apoyada por España, que permitirá una mayor transparencia en la gestión económica de este organismo, a fin de evitar la corrupción y compra de votos

este problema, así como a las colisiones provocadas por los barcos, a través del estudio que está llevando a cabo la Sociedad para el Estudio de los Cetáceos en el Archipiélago Canario (SECAC), en colaboración con WWF, dentro de un proyecto para la conservación del cachalote canario. Este estudio busca obtener información científica sobre el cachalote para poner en marcha las medidas adecuadas para su supervivencia, amenazada especialmente por las colisiones con los barcos.

Respecto a este último aspecto, el de las colisiones con embarcaciones, que constituyen una de las principales causas de muerte de cetáceos, un grupo de la CBI está examinando este problema y sugiere dos soluciones: reducir la velocidad de las embarcaciones y la elección de rutas alternativas. Al mismo tiempo, la Organización Marítima Internacional (OMI) pretende imponer un código obligatorio para los barcos que operan en los océanos Ártico y Antártico, conocido como el Código Polar(2), cuyo objetivo es reducir el riesgo de colisiones en estos dos océanos, los dos hábitat más importantes para los cetáceos.

En este sentido, la coalición de ONGs *United for America's Arctic*, solicitó al Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica y a las petroleras "que demuestren que son capaces de reaccionar ante posibles vertidos en el Ártico". Y es que Shell, como señala Oceana -una de estas ONGs, entre las que también figuran Greenpeace y WWF-, ha solicitado que le sean aprobadas prospecciones en los mares de Chuchotka y de Beaufort en 2012. Hay más solicitudes para actividades similares, por lo que esta coalición solicita pruebas que demuestren que pueden hacer frente a hipotéticos vertidos. El último test del que se tiene constancia en la zona del Ártico limítrofe con los EE.UU. data del año 2000 y reveló que las medidas resultarían muy poco efectivas. Y se trata de una zona, como señalan las organizaciones no gubernamentales que conforman esta coalición, de vital importancia para las ballenas, belugas, morsas, focas y osos polares, entre otras especies.

ESPAÑA Y LOS CETÁCEOS

Por lo que respecta a España, además de manifestar su apoyo a las iniciativas por mejorar la conservación de las especies de cetáceos amenazadas y de sus hábitat, expresó en la CBI que se están elaborando planes y estrategias de conservación de las diferentes especies de cetáceos que habitan nuestras aguas. Entre las especies que se verán favorecidas por las futuras medidas de protección figuran el rorcual común, el cachalote, la orca, los calderones y el delfín mular.

En la reunión de la CBI se volvió a poner de manifiesto la profunda división entre los protectionistas y los que abogan por la caza de cetáceos. Estos últimos, como ya es habitual, bloquearon la propuesta de Brasil y Argentina, apoyada por el bloque de países sudamericanos, de creación de un santuario de ballenas en el Atlántico Sur. La oposición partió de Japón y otros países defensores de la caza ballenera que, una vez presentada la propuesta en la última sesión de la pasada reunión, abandonaron la sala para evitar que hubiese quórum. La discusión acaparó prácticamente toda la jornada, lo que impidió que se trataran otros asuntos también de interés previstos en un principio. Finalmente, la propuesta de santuario quedó aplazada para la próxima reunión, que tendrá lugar en 2012 en Panamá, de igual forma que la Comisión se comprometió en destinar el tiempo necesario en ella para tratar los asuntos que quedaron pendientes.

La propuesta de santuario en el Atlántico Sur, patrocinada por Brasil y Argentina, fue bloqueada por Japón y su grupo de fieles. La discusión se pospuso para la próxima reunión de la CBI

Después de un año "difícil" en el que la flota ballenera nipona tuvo que cerrar su caza anual con antelación, a causa del acoso de las asociaciones ecologistas, Japón confirmó a través de su comisionado Joji Morishita la intención de volver a enviar a su flota ballenera a aguas de la Antártida. En 2009, Japón capturó 1.004 ballenas a cuenta de sus "capturas científicas", pero la acción de los grupos ecologistas redujo en la pasada campaña esa cifra a un tercio de esas capturas. La organización ecologista Sea Shepherd, que forzó la retirada anticipada de la flota japonesa, también ha anunciado su intención de volver a desplegarse en la zona para impedir la caza en aguas de la Antártida. Y mientras, a esperar a la reunión de Panamá. ■

Raúl Gutiérrez

(1) Ver el informe publicado en MAR, número 501, febrero 2011, sobre la incidencia de las plataformas petrolíferas en el mar. Aunque en dicho informe se hacía especial alusión a la situación en el Mediterráneo, sus efectos generales son perfectamente extrapolables, como quedaba patente a través de los datos recogidos en el estudio "Cetáceos, pesca y prospecciones petrolíferas en las Islas Canarias" realizado por la Facultad de Biología de la Universidad de la Laguna, Tenerife, en 2002, a cargo de la bióloga marina Natacha Aguilar de Soto y el catedrático de Oceanografía Biológica Alberto Brito Hernández.

(2) El Código Polar es una guía para naves en aguas polares que invita a los países a adherirse a esta normativa en forma voluntaria. Entró en vigor en 2011 y establece regulaciones para los cruceros turísticos a fin de evitar daños al medio marino. Sobre la repercusión que puede tener esta medida baste señalar que en la temporada 2008-2009 más de 47.000 turistas llegaron hasta el continente antártico. Para esta temporada, se estima que 40 cruceros efectuarán viajes a ese continente.



Según el informe anual de APROMAR

Desciende la producción de PECES MARINOS EN ESPAÑA

La producción de pescados marinos de crianza en España alcanzó el año pasado la cifra de 43.888 toneladas, lo que supone un descenso del 9,4% respecto al año anterior. Todas las especies relevantes se han visto afectadas por la caída, algo que no había ocurrido nunca en los últimos 25 años. Son datos facilitados por la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) en el informe anual que elabora sobre la situación de la acuicultura marina en España y el mundo.



El informe que anualmente elabora la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) se ha convertido en un referente para conocer la evolución y el estado del sector tanto en nuestro país como en el resto del mundo, así como para apoyar su desarrollo sostenible.

Según dicha memoria, en el año 2010 se produjeron en España un total de 43.888 toneladas de pescados marinos de crianza, cifra que supone una reducción del 9,4% respecto al año anterior cuando la producción aumentó un 10,8% en comparación con 2008.

Es la primera vez que esto ocurre en los últimos 25 años de desarrollo de la acuicultura en nuestro país. A comienzos de la presente década, los crecimientos medios de la producción acuícola marina en España se acercaban al 20%, estimándose que deben estar entre el 15% y el 20% anual para mantener la competitividad a nivel global. Este descenso, según el informe de APROMAR, responde a la continuada pérdida de competitividad de las empresas de acuicultura radicadas en la Unión Europea. “La acuicultura en la UE ni crece ni crea empleo desde hace una década, mientras que en el resto de Europa y del mundo sigue progresando a buen ritmo”, se afirma desde la Asociación.

La producción de peces marinos ha caído el año pasado en las principales especies (dorada, lubina y rodaballo) respecto a 2009 aunque casi se ha duplicado en el caso de la corvina, cuya producción ha aumentado un 96%.

La caída más acusada se ha producido en el rodaballo que, con una producción de 6.910 toneladas en 2010 ha descendido un 19,6% respecto al año anterior. Le sigue la dorada, con una producción de 20.360 toneladas, un 14,1% menos que en 2009, y la lubina, que cayó un 9,7% con una producción en 2010

de 12.495 toneladas. Cuando contabilizamos estas dos especies juntas, ya que son muchas granjas donde se producen simultáneamente, la producción total asciende a 32.855 toneladas, cayendo un 12,5% respecto a 2009.

Pese a que España es el tercer país productor de dorada de crianza en Europa por detrás de Grecia y Turquía, la producción de esta especie lleva varios años en descenso continuo hasta el punto de que las cifras de producción actuales se sitúan en los niveles de 2006. En la lubina, en cambio, el descenso en la producción del 2010 contrasta con el crecimiento que se experimentó en 2009 respecto a 2008 (40,7% más) así como con las tasas medias de crecimiento anual del 10% en las últimas cuatro campañas.

España produce además otras especies: las producciones de langostino (38 tn) y anguila (446 tn) descendieron 20,8% y 12,5% respectivamente, respecto a 2009 mientras que la de besugo (185 tn) ha permanecido sin ninguna alteración y la de lenguado, con 204 tn, se convierte en una de las especies con más futuro en nuestra acuicultura, al aumentar un 8,5%. Para el gerente de APROMAR, Javier Ojeda, la producción de esta especie va a crecer de forma importante en los próximos años, ya que “es una especie bien valorada por todo el mundo”

REGIONES PRODUCTORAS

La producción de dorada, lubina y corvina son fundamentalmente mediterráneas mientras que el rodaballo se da sobre todo en el norte de España.

La Comunidad Valenciana ha liderado en 2010 la producción de dorada (el 37% del total), seguida de Murcia (29%), Canarias (15%), Andalucía (12%) y Cataluña (8%). La producción ha descendido en todas las Comunidades Autónomas respecto a 2009, excepto en Cataluña.

Las islas Canarias han producido el 30% de toda la lubina de crianza obtenida en España en 2010, seguida de Andalucía (29%), Murcia (19%), Valencia (19%) y Cataluña (2%). La producción ha crecido en Andalucía y en la Comunidad Valenciana y ha caído en Canarias, la Región de Murcia y Cataluña.

Galicia es, con diferencia, la principal región productora de rodaballo en España. El 97% de la producción procede de dicha Comunidad Autónoma. En Cantabria se ha producido el res-

España produjo el año pasado un total de 43.888 toneladas de pescados marinos; un 9,4% menos que en 2009

La producción de peces marinos en nuestro país descende en las principales especies por primera vez en los últimos 25 años

tante 3%; si bien se prevé un inminente retorno a esta especie en instalaciones de Euskadi.

El número de doradas, lubinas y rodaballos procedentes de la pesca extractiva que llegan a nuestros puertos y mercados es prácticamente anecdótico ya que más del 90% de estos peces proceden de la acuicultura marina.

Aunque su nivel de producción en España en el año 2010 sigue siendo pequeña (3.250 toneladas) la corvina prácticamente ha duplicado su producción respecto al año anterior. La captura de corvina por parte de la flota pesquera es casi inexistente; por lo que es una especie de crianza. Murcia es la región donde más corvina se ha producido (56% del total), seguida de la Comunidad Valenciana, con un 25%. Cataluña y Andalucía también producen esta especie. Según Javier Ojeda, la producción de corvina es prioritaria. “Estamos trabajando en ello y en este sentido hemos emitido comunicados de prensa, aprovechando un estudio sobre la especie cofinanciado por el FROM”

MÁS ALEVINES

La producción de alevines ha experimentado por el contrario un crecimiento. Del total de 15 hatcheries existentes en España en activo, 14 se dedican a la reproducción de peces marinos y una a crustáceos. En el año 2010 produjeron un total de 79,4 millones de alevines de peces y 3,9 millones de postlarvas de langostino. Cifras que suponen un incremento medio de la producción del 10% respecto a 2009.

La producción de alevines de dorada ha in-





La crianza de dorada cae a las cifras de 2006. El descenso se da en todas las Comunidades Autónomas, excepto en Cataluña

paña y Europa esto va a seguir mal”, opina.

En los dos últimos años, han descendido de manera considerable el número de granjas (las 144 granjas en funcionamiento que había en 2007, pasaron a ser 135 en 2006, 124 en 2009 y 120 en el 2010).

Si en el epígrafe anterior hemos hecho referencia a las 15 instalaciones de reproducción activas “hatcheries” existentes, localizadas mayoritariamente en Galicia y Andalucía. Debemos también hablar de los 18 centros de preengorde abiertos, donde se realiza la actividad intermedia entre la reproducción y la crianza. La mayor parte de estas instalaciones se localizan en Andalucía. Por último, el número de granjas de crianza o engorde son 87 (48 se localizan en viveros flotantes en el mar y 39 en tierra firme).

Al descender el número de granjas también

vertido la tendencia descendente de los dos últimos años, creciendo un 13,3% respecto a 2009. Los 36,5 millones de alevines de doradas producidos en 2010 quedan sin embargo lejos de los máximos históricos de 67,3 millones alcanzados en 2007. La producción de alevines de doradas se concentra en Cantabria, Andalucía, y Baleares. El precio medio de venta de alevines de dorada, referenciados a un tamaño de dos gramos es de 0,23 € por unidad.

También se ha incrementado en un 14,4 % el número de alevines de lubina producidos en España que alcanzó los 28,1 millones en 2010. Para una referencia de peces de 2 gramos, el precio medio de cada alevín de lubina se ha fijado en 0,23 €. Fundamentalmente se producen en Baleares, Cataluña, Cantabria, Andalucía y la Región de Murcia.

La producción de alevines de rodaballo, centrada en Galicia, ascendió en 2010 a un total de 13,4 millones, una cifra que supera en un 7,6% a la obtenida en el año anterior. El precio medio de venta de alevines de rodaballo fue de 1,10€ la unidad

TOCADA POR LA CRISIS

Javier Ojeda considera que a nuestra acuicultura le está costando mucho salir de la crisis. En la acuicultura -nos dice- se percibe una mejora de los precios de nuestros pescados desde finales de 2010 debido a la disminución de la oferta por encima de la caída de la demanda. “Hasta que no se recupere el consumo en Es-



lo ha hecho el empleo en dichas instalaciones. El número de trabajos directos existentes en las empresas del sector en 2010 ascendió a 1.912, lo que supone un descenso de 11,7% respecto a 2009, cuando ya se habían reducido los empleos en el sector un 5,6%, en comparación con 2008.

De todos los contratos establecidos en 2010 en las empresas acuícolas, 1.750 son indefinidos y 162 eventuales.

BUENA COMERCIALIZACIÓN

Si la producción ha descendido, los datos sobre comercialización de los peces de acuicultura son relativamente optimistas. El precio medio de dorada en España ha sido de 4,20 €/kg, un 12% superior a 2009. Por primera vez desde hace dos años los precios en primera venta de doradas compensan ligeramente los costes de producción, que suponen entre 3,70 y 4,20 €/kg.

***La corvina ha experimentado un crecimiento del 96%.
Se produce fundamentalmente en la Región de Murcia***



La recuperación del precio en 2010 puede deberse a la reducción de la oferta global de dorada procedente de Grecia, Turquía y España pero los precios son muy volátiles.

En los hogares españoles se consumieron en 2010 un total de 31.900 tn de doradas, un 14% menos que en 2009. Sin embargo, los consumidores hemos pagado por ellas un 4,1% más.

El precio medio de la lubina de primera venta en España durante 2010 ha sido un poco más alto 4,29€/kg que en el caso de la dorada. Sin embargo, ha descendido un 5,3% respecto a 2009, año cuyo precio cayó un 10,8% en comparación con 2008. Sin embargo, el precio medio de venta al público es de 10,43€/kg.

En nuestro país el año pasado se consumieron más doradas que lubinas. En total sumaron 18.450 tn, un 4,2% menos que en 2009 pero resultaron un 0,4% más caras.

El precio del rodaballo en primera venta ha sido de 8,70€/kg, un 28,5% superior a 2009. Sin embargo, los consumidores lo hemos adquirido a un precio medio de 13,98 €/kg, cantidad parecida a 2009 pero un 160% más caro que la oferta de primera venta.

El rodaballo se consume menos que otros peces de crianza. En 2010 los españoles consumimos 3.840 tn de esta especie, un 10,7% menos que en 2009 aunque su precio creció un 1% más. ■

Texto y fotos: Ana Diaz

Informe Anual del Memorando de París

La flota española desciende UN PUESTO EN LA LISTA BLANCA

A pesar de que los resultados de las inspecciones realizadas a buques españoles mejoraron respecto a 2009, el pabellón español retrocedió del puesto 32 al 33 en la Lista Blanca del Memorando de París, en la que se engloban las banderas de mayor calidad del mundo, tal y como se desprende del último informe publicado por la citada institución.

No obstante, el estudio destaca la mejora general de las condiciones de seguridad y respeto al medio ambiente detectadas en las inspecciones realizadas por los estados rectores de puerto en la flota mundial.



Juan José Vega

Aunque de las 86 inspecciones realizadas a 51 buques españoles tan sólo uno resultó detenido (un 1,2% de detenciones/inspecciones realizadas en 2010), España ha descendido un puesto en la Lista Blanca del Memorando de París, que contiene la relación de las banderas con mayor calidad. Este porcentaje se halla también por debajo de la media mundial, que se situó en un 3,3%, frente al 5% que

El número de deficiencias detectadas en buques españoles se redujo respecto a 2009

venía registrando en los tres años anteriores.

El retroceso de la flota española tiene su razón de ser en el esfuerzo realizado para la mejora de los pabellones que integran el Memorando de París (MOU). Esfuerzo que ha sido especialmente evidente en las banderas de la Lista Blanca.

Tampoco ha evitado la pérdida de competitividad de la flota española la disminución del número de deficiencias que, aunque fue del

48%, mejoró respecto a 2009 cuando contabilizaron un 58,5%, cifras similares a las de Reino Unido, Portugal y Alemania y mejores que las de la media de los buques abanderados en los países del MOU, que registraron una media de deficiencias del 55,2%.

No obstante, como el sistema de clasificación de las banderas del MOU en una determinada lista analiza los resultados obtenidos en los últimos 3 años, los buques bajo pabellón español deberán centrarse en evitar las detenciones durante este año para avanzar así posiciones en la Lista Blanca. Según datos de ANAVE, hasta el 30 de abril se habían realizado 27 inspecciones a 26 buques españoles y no se había producido ninguna detención por lo que, de momento, se mantiene una evolución positiva de los datos de la flota española.

MENOS RIESGO

También la recesión económica, con la consiguiente ralentización del tráfico marítimo, y las medidas contenidas en el Nuevo de Régimen de Inspección para evitar que buques subestandar accedan a los puertos que forman parte del Memorando, puestas en marcha en enero de este año, han podido influir en que se haya logrado una mejora generalizada de los resultados obtenidos por las distintas flotas.

Concretamente, con el Nuevo Régimen de Inspecciones se asigna al buque un perfil de riesgo en función del cual se determina la frecuencia de las revisiones a las que éste debe someterse. La calificación se realiza basándose en factores como la edad de la embarcación, bandera y número de deficiencias y detenciones en los últimos 36 meses, entre otros factores. Con esta información, que será accesible en una nueva base de datos a través de Internet, los Estados Rectores de Puerto podrán denegar temporalmente la entrada a buques de banderas incluidas en la Lista Negra y Gris que acumulen un cierto número de detenciones, e incluso llegar a la prohibición permanente.

En 2010 se negó la entrada a puertos de la región MOU a un total de 6 buques: 4 de ellos por no presentarse en el astillero de reparaciones acordado previamente, 1 por escapar de una detención, y otro por llevar un Certificado de Código ISM no válido.

A. Munguía



Las medidas contenidas en el Nuevo de Régimen de Inspección evitan que buques subestandar accedan a los puertos que forman parte del Memorando

Los Estados Rectores de Puerto tendrán acceso a los perfiles de riesgo de todos los buques a través de una base de datos compartida

Por el contrario, los buques de la Lista Blanca que hayan superado satisfactoriamente el sistema de inspecciones se verán recompensados con auditorias menos frecuentes, que irán de 24 a 36 meses.

Actualmente componen el MOU 84 Estados de Bandera, de los que 18 -5 menos que en 2009- se hallan en la Lista Negra, donde se encuentran los pabellones de muy alto riesgo; 24 en la Gris, considerados de riesgo medio; y 42 en la Blanca, buques con un historial de detenciones bajo.

Según el Informe, las banderas con peores resultados son los de la República Democrática de Corea, Libia, Togo y Sierra Leona, a las que este año se han unido las de Montenegro, Tanzania y Azerbaiyan, pabellones que cuentan con estadísticas de detenciones cercanas al 25% y que suponen un riesgo para la seguridad marítima y una competencia desleal para los pabellones que se esfuerzan en cumplir con los estándares de calidad.

Según publica ANAVE, esto confirma que se debería disponer de un mecanismo legal que permitiese exigir a estos pabellones un mayor compromiso con el mantenimiento de sus buques y el cumplimiento de la normativa internacional antes de permitir a sus buques competir en condiciones de igualdad con los abanderados de la UE.

En el lado positivo, reseñar que también hay banderas que consiguieron salir de la Lista Negra, pasando a la Gris, como es el caso

de las correspondientes a la flota de Egipto, Vietnam, Dominica, Eslovaquia, Jamaica, Honduras, Belice y Mongolia. Por su parte Panamá y Corea del Sur consiguieron ascender desde la Lista Gris a la Blanca.

En lo más alto de las calificaciones, están los buques bajo bandera de las Bermudas (Reino Unido), considerados como los de mayor calidad ya que obtuvieron los mejores resultados, seguidos de los de bandera sueca y danesa.

14.762 BUQUES INSPECCIONADOS

Otra evidencia del retroceso del tráfico en los puertos de la región del MOU el año pasado es que, aunque la actividad inspectora de la mayor parte de los estados miembros sobrepasó en un 5% adicional el compromiso de revisar un 25% de los buques que recalán en sus puertos, el número de auditorías realizadas fue sensiblemente menor al de 2009. De esta forma se efectuaron 24.045 inspecciones a 14.762 buques, con un promedio de 1,6 inspecciones al año cada buque.

En lo que se refiere al ranking de auditorías realizadas por los Estados Rectores de Puerto, la administración marítima española sigue siendo la más activa de las que componen

Los buques con buen historial de inspecciones se verán recompensados con auditorías menos frecuentes

el Memorando con una aportación del 8,7% al número total de supervisiones realizadas. Concretamente, en 2010, recalaban en dársenas españolas 6.844 buques extranjeros y se efectuaron 2.093 inspecciones, tal y como establece el Memorando; es decir, que los inspectores españoles participaron en la supervisión del 30,6% de los buques inspeccionados en el marco del Memorando.

EL MEJOR DATO EN QUINCE AÑOS

En términos generales se puede afirmar que la seguridad ha mejorado considerablemente en la región del MOU, especialmente si se observa que la reducción de las detenciones respecto al año anterior (pasando de 1.059 a 791 en 2010), un 25,3% menos, es el mejor dato obtenido desde 1992.

Cabe recordar que los inspectores ordenan la retención de un barco cuando observan deficiencias que pueden resultar peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente.

Por tipo de buque, los de carga general, con 500 detenciones, y los graneleros, con 93, son los que más veces han sido inmovilizados en puerto aunque todos los tipos de buques, a excepción de los ferries, mejoran respecto a



A. Munguía

La mayoría de los estados sobrepasó en un 5% adicional el compromiso de revisar un 25% de los buques que recalán en sus puertos.

2009. Los más cumplidores son los petroleros y los gaseros, con porcentajes de detenciones respecto a las inspecciones a las que se sometieron del 0,9% y del 1,7%, respectivamente.

SUSPENSO EN HORAS DE TRABAJO

También las deficiencias descendieron un 10% respecto al año anterior, contabilizándose 64.698; es decir, en un 55% de las inspecciones que se realizaron se notificó alguna anomalía.

De los 30 aspectos principales que analiza el informe, agrupados en 8 apartados principales, los requisitos que más veces se incumplieron estuvieron relacionados con el equipo y la maquinaria, los dispositivos de salvamento y los equipos contra incendios, que totalizaron el 46% de las faltas. Junto a estas deficiencias predominaron las relativas al buque y operaciones de carga, a las condiciones de vida y trabajo, a la estabilidad y estructura, y a los certificados, aunque todas, excepto el apartado de horas de trabajo incluido en el epígrafe de condiciones de vida y trabajo a bordo, fueron menos habituales que en 2009. La inclusión de las horas de trabajo a bordo como nuevo punto objeto de inspección, siguiendo el Convenio 180 de OIT, totalizó 1.275 deficiencias, casi el doble que en 2009.

TANQUES, QUIMIQUEROS Y GASEROS

Anualmente las 27 autoridades marítimas del MOU (los estados marítimos de la Unión Europea, Canadá, Croacia, Islandia, Noruega y Rusia) programan una Campaña de Inspecciones Concertadas que este año se centró en verificar el cumplimiento de las normas del Capítulo II-I del Convenio SOLAS sobre estabilidad en avería de buques tanque, quimiqueros y gaseros. Las quejas de algunos miembros del Memorando sobre la posibilidad de que en este tipo de buques no se estuviese embarcando la carga cumpliendo las exigencias de la OMI sobre estabilidad en avería ha sido lo que ha motivado la Campaña. Un aspecto nada baladí, especialmente si tenemos en cuenta que un error de esta clase puede derivar en una grave contaminación marina e incluso en la pérdida de vidas humanas, en caso de varada o abordaje del buque.

Los resultados provisionales de las inspecciones, realizadas durante tres meses en la



A. Munguía

La administración marítima española sigue siendo la más activa de las que componen el Memorando, con una aportación del 8,7% al número total de supervisiones realizadas.

Las deficiencias relacionadas con las horas de trabajo son las únicas que se incrementan respecto al período anterior.

región Memorando, no son del todo satisfactorios. En las 1.065 supervisiones, el 16,2% de los buques no pudo demostrar que cumplieran estas exigencias, resultando 4 de ellos inmovilizados y en 94 se notificaron deficiencias. En palabras del secretario general del MOU, Richard Schiferli, aunque *puede parecer que 4 detenciones es un número muy pequeño.....sólo se ha procedido a la detención en aquellos casos en los que el buque se había cargado para el siguiente viaje y no pudo demostrar el cumplimiento de los criterios de estabilidad en avería antes de la salida de puerto. Por ello, la estabilidad en avería en los petroleros continúa siendo un asunto al que se debería prestar especial atención en el futuro.* ■

A.Munguía

Dentro del paquete de medidas Erika III

NUEVAS NORMAS para las organizaciones de inspección de buques

El Consejo de Ministros prosigue su tarea de trasposición de la normativa europea en materia de seguridad marítima contenida en el paquete de medidas conocido como Erika III. En este caso se trata de la incorporación al sistema legislativo español de nuevas reglas y estándares para la inspección y el reconocimiento de buques con novedades como la identificación de tres nuevos supuestos en los que una organización de inspección y reconocimiento de buques puede actuar en nombre de la Administración marítima y la incorporación de que se reconozca a organizaciones con capacidades de inspección limitadas.



La Directiva 2009/15 traspuesta por el Consejo de Ministros busca un mayor control comunitario de las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques, por lo que profundiza en las condiciones y requisitos que deben cumplir así como las obligaciones, responsabilidades y limitaciones que asumen en el desempeño de su actividad. Unos requisitos que vienen a complementar lo recogido en el Reglamento 391/2009 de obligado cumplimiento para todos los Estados miembros.

La Comisión ha establecido unos criterios mínimos para el reconocimiento de este tipo de instituciones a fin de mejorar la seguridad de los buques y prevenir la contaminación. Así, para que estas organizaciones puedan trabajar con buques de pabellón comunitario deberán obtener previamente el reconocimiento de la Comisión, que evaluará de forma armonizada y centralizada el funcionamiento de las mismas y determinará si reúnen los requisitos para que, posteriormente, reciban autorización de la consiguiente administración marítima para trabajar en la certificación y revisión de los buques bajo su pabellón.

Además, las organizaciones que estén reconocidas para realizar inspecciones deberán actualizar sus normas técnicas y hacerlas cumplir de manera coherente. De ese modo será posible armonizar las normas de seguridad y ase-

gurar el cumplimiento uniforme de la normativa internacional dentro del espacio Europeo.

No debemos de olvidar que estas sociedades efectúan, una vez reconocidas por la Comisión y autorizadas por las administraciones marítimas, las funciones de inspección, reconocimiento y certificación de los buques en nombre de la propia administración, con lo que sus niveles de responsabilidad son muy altos.

APLICACIÓN EN ESPAÑA

Entre las novedades que aporta la incorporación de este conjunto de medidas al ordenamiento jurídico español destaca la posibilidad que tiene la administración marítima de presentar a la Comisión solicitudes de organizaciones centradas exclusivamente en el reconocimiento limitado a ciertos tipos de buque o con unas determinadas dimensiones o usos.

Otro de los cambios reseñables derivado de la trasposición de la Directiva comunitaria en el Real Decreto 877/2011 hace referencia a la ampliación, en tres supuestos adicionales, de las circunstancias en que una organización de inspección y certificación puede actuar en nombre de la administración.

Concretamente, ahora podrán intervenir cuando un buque bajo pabellón español recale en puerto en vísperas de festivo o en día de fiesta y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado obligatorio por aproximarse la fecha de caducidad. Igualmente, se habilita a estas organizaciones a certificar o inspeccionar un buque español que se construya, realice obras de transformación o de gran reparación en el extranjero, y cuando un buque se encuentre fuera de nuestras fronteras y solicite abanderamiento en España.

Hasta ahora, la actuación de las organizaciones de calificación se limitaba a tres supuestos: cuando el buque español con destino a puerto nacional se encontraba en puerto extranjero y necesitaba prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado obligatorio; en el supuesto de que un barco dedicado a realizar viajes entre puertos extranjeros precisará realizar algún reconocimiento preceptivo y su desplazamiento hasta un puerto nacional pudiera afectar a su actividad comercial y, por último, cuando por avería o siniestro el buque precisase ser inspeccionado en el extranjero.

La administración marítima puede solicitar a la Comisión el reconocimiento de organizaciones que realicen reconocimientos limitados a ciertos tipos de buque

Cabe destacar que la actividad de estas instituciones, aunque estén reconocidas y autorizadas para actuar en nombre de la administración marítima, será remunerada exclusivamente por los astilleros, los navieros o las empresas navieras para las que realicen las certificaciones o inspecciones.

OBLIGACIONES DE LAS ORGANIZACIONES

Para asegurarse de que las organizaciones aplican las reglas y estándares de la Unión Europea en su trabajo, el nuevo R.D. establece una serie de obligaciones. Entre otras cuestiones, y además de comprometerse a realizar las inspecciones siguiendo las directrices y criterios generales de la Dirección General de la Marina Mercante, las sociedades autorizadas deberán someterse, cada dos años, a la supervisión e inspección de la citada Dirección General.

Igualmente están obligadas a comunicar los criterios esenciales para clasificar, desclasificar, cambiar de clase un buque o las suspensiones que realice, así como los estándares técnicos de la organización y su aplicación.

Y es que el Real Decreto recoge también los supuestos en los que las organizaciones de inspección y clasificación deben asumir responsabilidades por su actuación por lo que, en el articulado que ha entrado en vigor, también se asegura que tengan suscrita una póliza de seguro o una garantía con la que hacer frente a sus posibles responsabilidades. ■

Texto y fotos: A. Munguía



Reforma de la Directiva 2005/33

NORMAS MÁS ESTRICTAS para controlar las emisiones de azufre

La Comisión Europea ha propuesto una nueva normativa para el control de las emisiones de dióxido de azufre en la que, entre otras cuestiones, incorpora a la legislación comunitaria los preceptos del enmendado Anexo VI del Convenio Marpol de la Organización Marítima Internacional (OMI). La iniciativa, que antes de hacerse efectiva debe pasar por el Consejo y el Parlamento Europeo y no comenzará a aplicarse hasta 2015, introduce ajustes adicionales, más estrictos que los recogidos por la normativa internacional, para los buques de pasajeros de servicio regular y un mayor control de los métodos de supervisión y ejecución de las reglas impuestas.

Uno de los motivos de peso que argumenta la Comisión Europea para presentar estas propuestas es que, según la Estrategia sobre la Contaminación del Aire elaborada por la Unión Europea en 2005, de no tomarse las medidas adecuadas para frenar las emisiones de dióxido de azufre (SO₂) y de nitrógeno (NOx) procedentes del transporte marítimo, éstas podrían superar el total de emisiones terrestres de la Unión Europea en 2020.

El proyecto, que se aplicará progresivamente entre 2015 y 2020, permitirá reducir las emisiones a la atmósfera de óxidos de azufre (SOx), con especial incidencia sobre ecosistemas sensibles a la acidificación, y frenar la incidencia de la conocida como materia particulada (PM_{2,5}), procedente de los motores con efectos nocivos para la salud humana. Según la Comisión Europea, la aplicación de las medidas que ahora plantea supondrán una disminución de (SOx) en más de un 90% en las ECAs y de un 75% en otras zonas, mientras que las emisiones de materia particulada, se frenarán hasta en un 60% en las ECAs y un 75% en el resto de las áreas de la UE.

En opinión de la Comisión, los esfuerzos por reducir este tipo de contaminación se han centrado históricamente en las fuentes terrestres y no tanto en las emisiones que proce-

El contenido de azufre de los combustibles utilizados en el modo terrestre no puede superar 0,001%, mientras que el carburante de la mayoría de los buques puede llegar a tener hasta un 5%.



de del modo marítimo. Dado que se estima que entre un 4% y un 9% de las emisiones de azufre a la atmosfera proceden del tráfico marítimo su reducción resulta ahora muy rentable. *Las fuentes terrestres vienen siendo objeto de la atención de los reguladores desde hace algún tiempo y ya es hora de que el sector marítimo cumpla su parte, sobre todo si consideramos que su repercusión en la calidad del aire se nota mucho más allá de las zonas costeras*, afirmó el comisario de medio ambiente de la UE, Jane Potonic, a propósito de la presentación de las medidas.

La mayoría de los buques queman fueles que sobran del proceso de refinamiento del petróleo del que se extrae una parte destilada: la gasolina y el gasóleo, y otra de residuos pesados: el asfalto y el fuelóleo pesado, que es el que suelen usar los buques para su propulsión, un carburante lleno de impu-



rezas, arena y cenizas. Y es que, según informa la Comisión, mientras que el contenido de azufre en los combustibles utilizados por las centrales energéticas y el tráfico terrestre no puede superar 0,001%, el carburante que se emplea en la mayoría de los buques puede llegar a tener una concentración de azufre de hasta un 5%.

Añaden desde la UE que este tipo de emisiones de los buques se desplaza hasta distancias considerables tierra adentro, afectando a la calidad del aire mucho más allá de las zonas costeras. Esta circunstancia ha sido analizada por un estudio realizado por la Universidad de Delaware y el Rochester Institute of Technology y la identifica como la causa de enfermedades respiratorias como el asma, la bronquitis o el cáncer de pulmón, e incluso argumenta que puede llegar a reducir hasta dos años la esperanza de vida.

Con todo ello, prosigue la institución comunitaria, las ventajas asociadas a la aplicación de los preceptos contenidos en el enmendado Anexo VI del Convenio Marpol en el espacio de la Unión supondrá, al menos, unos beneficios económicos en términos de salud pública de entre 15.000 y 34.000 millones de euros, una cifra muy superior al coste de su implementación, que cifran entre 2.600 y 11.000 millones de euros.

Aunque, como ya hemos señalado en numerosas ocasiones, el transporte marítimo



es, en cuanto a las emisiones de dióxido de carbono CO₂, el modo de transporte más ecológico -genera 100 veces menos dióxido de carbono (CO₂) por unidad transportada (tonelada- kilómetro) que el avión y entre 4 y 18 veces menos que el camión-, en lo que se refiere a estos gases contaminantes tiene aún una asignatura pendiente.

¿ARMONIZACIÓN AL GUSTO DE TODOS?

La adopción en la Organización Marítima Internacional (OMI) de nuevas normas para reducir el contenido de azufre de los combustibles marítimos también obligaba a revisar la norma europea existente sobre este tema y recoger las nuevas exigencias dictadas a nivel internacional. Con arreglo a esto, en la nueva propuesta de Directiva se estipula que el contenido máximo de azufre autorizado en

Los beneficios económicos estimados, en términos sanitarios, se sitúan entre 15.000 y 34.000 millones de euros.

los combustibles para transporte marítimo en las zonas vulnerables o ECAs se rebaja del 1,5 % al 0,1 % desde el 1 de enero de 2015, mientras que para el resto de las zonas se prevén reducciones incluso mayores, que van desde el 4,5 % hasta el 0,5 %, que se aplicarán, a más tardar, el 1 de enero de 2020.

Las conocidas como Zonas de Control de Emisiones (ECAs), son áreas clasificadas como especialmente sensibles a estas sustancias. Hasta el momento están declaradas como tales por la OMI: la zona del Mar Báltico, el Mar del Norte y el Canal de La Mancha.

Pero la Comisión en sus propuestas se muestra más restrictiva en algunos aspectos de lo que lo hace la OMI. Concretamente, en su proyecto apuesta porque a los buques de pasaje en servicio regular se les aplique en todas las zonas las mismas exigencias que se imponen al resto de los buques sólo en las zonas más sensibles designadas como ECAs. Es decir, un 0,1% a partir de 2020, mientras que, ahora y hasta 2015, el Convenio Marpol de la OMI fija el límite en el 1,5%.

No obstante, la introducción de esta medida no se aplicará hasta 2020 (5 años más tarde que en las ECAs, donde será exigible, según el Anexo VI, en 2015) *para evitar posibles problemas de falta de disponibilidad*, afirma la Comisión. Esto demuestra, según la organización que integra a las patronales europeas de navieros (ECSA). En su opinión, *si el efecto del azufre fuese verdaderamente tan nocivo, por una parte, no se debería posponer 5 años la medida. Y, por otra, tampoco tendría sentido exponer a las tripulaciones de los buques de carga a las emisiones derivadas del empleo de combustibles con más azufre, especialmente teniendo en cuenta que las tripulaciones soportarían esas emisiones permanentemente, y no de forma breve y muy esporádica, como sería el caso de los pasajeros.*

La mayor exigencia que propone la Comisión, para ECSA, *traería como consecuencia un encarecimiento adicional del coste del combustible para los buques de pasaje en tráfico con puertos de la UE con dos efectos, en su opinión, previsibles: profundizaría en la ya desigual competencia entre buques de pasaje y buques de carga y extendería al sur de la UE la problemática derivada del uso del combustible de 0,1%, con un fuerte encare-*

cimiento del transporte marítimo y una previsible desviación de la demanda de transporte a la carretera.

Ya hace un par de meses el presidente de la patronal naviera española ANAVE (integrada en ECSA), Adolfo Utor, alertó sobre el *importantísimo* aumento de los costes que suponía la entrada en vigor de las normas contenidas en el Anexo VI del Convenio Marpol referidas a contenido de azufre de los combustibles marinos para el transporte marítimo de corta distancia, para lo que solicitó el apoyo de la UE, sin saber que estas medidas se endurecerían aún más por la Comisión.

Los armadores también echan en falta, respecto a lo recogido por la OMI, la inclusión literal de la Regla 18.2 del Anexo VI de MARPOL, que protege al armador en caso de no disponibilidad del combustible, que el sector insiste debe de incluirse expresamente en la nueva redacción de la Directiva.

MÁS SUPERVISIÓN

La Comisión también encuentra motivos para la revisión de la norma europea vigente en la experiencia acumulada sobre los procesos de notificación y verificación del cumplimiento de las exigencias. En este sentido plantea nuevos procedimientos unificados y más estrictos, para hacer cumplir de forma más eficaz las normas sobre contenido de azufre de los combustibles.

Este “control de la supervisión” proviene de un encargo hecho por el Parlamento y el Consejo Europeo a la Comisión en el que solicitaban una revisión sobre la puesta en práctica de la Directiva 2005/33 y que reveló la necesidad de mejorar su procedimiento.

En particular, se detectó que el método aplicado y los contenidos de las informaciones suministradas por los estados miembros sobre el análisis de combustibles marítimos y, por tanto, el reporte de resultados eran diferentes entre los Estados. Así, según el estudio realizado por la Comisión en colaboración con la Agencia de Seguridad Marítima Europea (EMSA) reveló, entre otras cuestiones, que el número de muestras tomadas y la frecuencia de las pruebas realizadas era tan bajo (1 muestra por 1000 barcos) que resultaba insuficiente para asegurar que la calidad del combustible usado y vendido se adaptaba a lo establecido en la Directiva. Problemas,

Para los armadores la propuesta va a suponer un encarecimiento del coste del transporte marítimo y una previsible desviación de la demanda de este tipo de transporte a la carretera



según el informe, derivados de una falta clara de normas sobre la frecuencia y métodos analíticos que deben ser usados.

REPERCUSIÓN ECONÓMICA

En contra de lo que opinan los armadores, según el análisis del coste-beneficio realizado por la Comisión Europea, la repercusión que la aplicación de estas propuestas puede tener para el transporte marítimo, aunque supondrá gastos inducidos derivados del aumento del precio de los combustibles marítimos, tendrá una incidencia en el incremento de los costes de entre un 1% y un 7%



respecto al coste total del transporte.

No obstante, afirman desde la institución comunitaria, el impacto de las medidas propuestas y, por tanto, su reflejo en la cuenta de los clientes del buque variará según la ruta, distancia, el tipo de barco y de carga que se transporte. *Si bien las nuevas normas representarán un desafío para los sectores afectados. El uso de tecnologías de reducción alternativas rebajará de forma importante los costes de cumplimiento y estimulará la innovación y la eficiencia en el uso de los recursos*, concluyen.

Para hacer frente al impacto que estas transformaciones pueden tener especialmente sobre el transporte de corta distancia (SSS), la Comisión ha identificado una serie de medidas de apoyo comunitarios a las que podrán recurrir los armadores. Entre ellas, enumera los fondos de la Red Trans-europea de Transportes (TEN-T) y los programas Marco Polo II, en los que se apoyan iniciativas relacionadas con la mejora de las condiciones medioambientales a través del desarrollo de nuevas tecnologías, se ofrecen facilidades para introducir fueles alternativos, como el LNG, o se fomenta la implantación de mecanismos que hagan posible la utilización de energía eléctrica para la realización de las maniobras de aproximación a puerto.

Además, las inversiones dirigidas a investigación, desarrollo, e innovación para reducir

las emisiones de los barcos y promover la eficiencia energética pueden ser financiadas por el Banco Europeo de Inversiones (EIB) a través de la Agencia Europea para el Transporte Limpio (ECTF), dedicada a estos programas.

El uso de los fondos de los países miembros, afirma la Comisión, puede destinarse también a medidas de apoyo tales como dispositivos de control de polución, motores con tecnología innovadora para barcos y desarrollo de plataformas para el tratamiento de residuos marinos y la implantación de estaciones marinas para la recarga de gas licuado (LNG).

La Comisión Europea va a formular también medidas, a medio y largo plazo, para fomentar el transporte marítimo sostenible y competitivo en el marco de la estrategia multidisciplinar conocida como “caja de herramientas del transporte sostenible por mar”.

En este sentido, Siim Kallas, vicepresidente de la Comisión Europea añadió *me congratulo de que la propuesta incluya una serie variada de medidas complementarias a corto y medio plazo encaminadas a ayudar al sector a hacer frente a este reto*.

Una satisfacción que, para que sea compartida por todos los sectores implicados, como hemos visto, deberá concretarse y limarse en algunos aspectos. ■

La aplicación de estas propuestas supondrán la reducción de (SOx) en más de un 90%, en las zonas sensibles, y de un 75% en el resto de las zonas de la UE.

A. Munguía



Ana Munguía

Dentro de la CEOE

Constituido el Consejo del MAR

Siguiendo la filosofía de que “la unión hace la fuerza” las organizaciones empresariales del sector marítimo han constituido el Consejo del Mar, como órgano consultivo dentro de la Confederación Estatal de Organizaciones Empresariales (CEOE), con el que pretenden tener una mayor presencia y defender de forma más eficaz los intereses del sector empresarial del mar español.

El objetivo de esta plataforma es contar con un foro en el que plantear y discutir estrategias e iniciativas que afecten al sector marítimo desde el punto de vista empresarial.

Concretamente las organizaciones promotoras de la idea buscan potenciar de forma conjunta la dimensión e importancia social y económica del sector dentro de la economía española, mejorar su interrelación con otros sectores, y defender los intereses de las organizaciones empresariales relacionadas con el mar.

A más corto plazo, las prioridades del Consejo del Mar para 2011, según ha anunciado ANAVE, son: la elaboración de un Memorando sobre los sectores empresariales marítimos españoles que valore, a nivel cualitativo y cuantitativo, su importancia dentro de la economía española y establecer cauces directos de relación e información con los órganos, tanto de la Unión Europea como de la Administración central y de las Comunidades Autónomas, que permita defender los intereses del sector, así como realizar un seguimiento o presentar observaciones a las iniciativas legislativas que se adopten a cualquier nivel y que afecten a los intereses empresariales del sector del mar.

Igualmente, el Consejo planea realizar un análisis del funcionamiento de los Puertos, especialmente en lo referido a la manipulación de la carga, con el objetivo de incrementar la competitividad y atender mejor las necesidades de las empresas.

El Consejo, presidido por Adolfo Utor de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), cuenta con dos vicepresidencias ocupadas por Alejandro Landaluce, presidente de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) y por Javier Garat, secretario general de la Confederación Española de Pesca (CEPESCA).

El Consejo va a realizar un análisis del funcionamiento de los Puertos, especialmente en lo referido a la manipulación de la carga

Junto a estas organizaciones forman el Consejo del Mar: la Asociación Española de Mayoristas Transformadores, Importadores y Exportadores de Productos de la Pesca y la Acuicultura (CONXEMAR); la Asociación de Remolcadores de España (ANARE); la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO); Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (ANFACO-CECOPEPESCA); Clúster de Empresas Pesqueras en Países Terceros (CEPPT); y la Federación Española de Empresarios del Mar (IVAEMPA).■

A. M.



Adolfo Utor, presidente de ANAVE y del Consejo del Mar

ISM

En comparación con el año pasado

Crece la demanda de CURSOS DEL ISM

Las acciones formativas que el Instituto Social de la Marina ofrece a los trabajadores del mar cada vez interesan más al colectivo. Unas veces porque lo exige la propia legislación, otras por el interés de mejorar profesionalmente. Los cursos aportan una valiosa preparación teórico-práctica para quienes deseen embarcarse. Las materias responden a múltiples ramas de conocimiento y sirven para mejorar la cualificación de las personas que desean trabajar en el mar. Si en el primer semestre de 2010 se celebraron un total de 356 cursos y se graduaron 4.891 alumnos, las cifras correspondientes al mismo período de tiempo en este año han crecido un 20%, contabilizándose 424 cursos y 6023 alumnos graduados. Las enseñanzas más demandadas responden a la familia sanitaria.



En los primeros seis meses de 2011, el Instituto Social de la Marina ha formado a 6.023 alumnos en los 424 cursos que ha celebrado. La cifra es muy buena ya que supone más de un 20% respecto a los datos recogidos en el mismo período de tiempo del año pasado. Pese a que el interés de los estudiantes abarca todas las áreas, destaca el número de cursos programados dentro de la rama sanitaria en todas sus modalidades (formación sanitaria básica; módulo de primeros auxilios; formación sanitaria específica inicial; formación sanitaria específica avanzada; las actualizaciones correspondientes a la formación sanitaria específica, tanto en su nivel inicial como en el nivel avanzado y la formación sanitaria para actividades subacuáticas). En total han sido 205 y han finalizado sus estudios 3.115 estudiantes. Según Vicenta Herranz, jefa del Servicio de Programas Formativos del Instituto Social de la Marina, esto responde a que “las Capitanías Marítimas exigen que, al menos, uno de los tripulantes que navegan en los barcos, debe estar en posesión del Certificado de Formación Sanitaria Específica inicial o avanzada o haber realizado los correspondientes cursos de actualización exigidos jurídicamente.” Por este motivo, el número de cursos en estas áreas se ha incrementado notablemente a lo largo del primer semestre del año, provocando el aumento glo-



bal de todas las enseñanzas y profesionales titulados respecto a 2010.

LEGISLACIÓN

El Instituto Social de la Marina, mediante la Resolución 14 de de junio de 2010 (publicada en el BOE de 29 de junio de ese mismo año) establecía las contenidos mínimos de los programas de actualización en formación sanitaria específica así como las condiciones que deberían reunir los centros de formación y aquellos centros privados homologados para impartir este tipo de enseñanzas. Antes de esa Resolución no existían los cursos de actualización. El hecho de que se distinga la formación sanitaria específica inicial y la avanzada depende del tipo de botiquín que llevan los barcos. Así, el certificado de formación sanitaria específica inicial deben llevarlo los barcos con botiquín de tipo C mientras que los tripulantes de los barcos obligados a llevar los botiquines de los tipos A y B deben obtener el certificado de formación sanitaria específica avanzada. “Ya en 2010 se hizo un enorme esfuerzo por parte del Instituto Social de la Marina para ofrecer esta formación a todas las personas que la necesitaban y, que bien no

Las Capitanías Marítimas exigen que, al menos un tripulante de cada barco, posea un certificado en formación sanitaria

la habían solicitado y recibido en ningún momento o la tenían caducada”, informa Vicenta Herranz. La Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, establece un período de validez de los certificados de cinco años. “Desde las direcciones provinciales se han hecho gestiones específicas con el sector pesquero para que las tripulaciones de los barcos tengan actualizados los certificados de formación sanitaria específica y en ello se sigue trabajando para que, a lo largo del año, todo el mundo reciba o haya recibido la formación sanitaria que le es exigida”, nos dice la responsable del Servicio de Programas Formativos del ISM. Del total de cursos organizados, aparte de los referidos a la formación sanitaria, destacan los de las ramas de seguridad marítima y lucha contra la contaminación (que se han celebrado un total de 74, graduándose 1.108 alumnos); los dirigidos a la obtención de los certificados de especialidad (con 60 cursos organizados que han finalizado 1.388 estudiantes) y los de títulos profesionales (con 18 cursos impartidos y 237 alumnos aprobados). Dentro de estas ramas de conocimiento, los cursos más demandados durante el primer semestre del año han sido los de conocimientos generales

del medio marino, el del certificado de buques ro-ro de pasaje y buques de pasaje distintos a buques ro-ro y el del título de mariner o de máquinas de marina mercante, respectivamente. En los Centros Nacionales de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio (Pontevedra) e Isla Cristina (Huelva) se han celebrado un total de 71 y 45 cursos respectivamente con una asistencia de 725 alumnos aprobados en Bamio y 546 en Isla Cristina. El Centro de Bamio no ha cerrado sus puertas en agosto habiéndose impartido clases durante todo el verano. El curso más solicitado en Bamio ha sido el de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos y en Isla Cristina el de botes de rescate rápidos. Las Palmas, A Coruña y Barcelona han sido las direcciones provinciales que más cursos han realizado a lo largo de los primeros seis meses del año (51, 23 y 19). Un total de 818, 362 y 306 alumnos respectivamente han aprobado los cursos. En Las Palmas la enseñanza más demandada ha sido la de mariner o pescador, en A Coruña la de actualización de formación sanitaria específica avanzada y en Barcelona la de actualización de formación sanitaria específica inicial.



Toda la formación profesional que realiza el ISM está cofinanciada por el Fondo Social Europeo. El ISM participa como organismo intermedio y beneficiario final, en el Marco Operativo Plurirregional "Adaptabilidad y Empleo" para el período 2007-2013 del Fondo Social Europeo. Éste financia a los alumnos que son beneficiarios de la formación profesional marítima y sanitaria que imparte el ISM y que finalizan sus estudios. "Hasta el 31 de diciembre de 2009, el criterio de cofinanciación se daba en función del lugar de residencia del alumno pero desde entonces se hace en función del lugar de realización de los cursos, lo que simplifica la gestión", nos dice Vicenta Herranz.

INSCRIPCIÓN EN LOS CURSOS

La oferta formativa del Instituto Social de la Marina está colgada en la página de la Seguridad Social en Internet (www.seg-social.es) y a ella se accede a través de los enlaces de trabajadores del mar y de formación. Desde esta misma página se descargan los impresos oficiales de solicitud que también pueden obtenerse en las direcciones provinciales



Todos los cursos son cofinanciados por el Fondo Social Europeo.

El Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio no ha cerrado sus aulas en agosto

del organismo. Tras cumplimentarse, estos impresos se entregan en dichas direcciones provinciales o en los centros reconocidos en la Ley 30/1992 del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y será competencia del director o directora provincial del ISM dar el visto bueno a la solicitud, comprobando si el solicitante reúne los requisitos para realizar el curso que desea. La selección de alumnos se realiza en función de las plazas disponibles. Tienen prioridad los estudiantes que demuestren que, tras aprobar el curso, serán contratados por un empleador. Siempre que queden plazas, también se tendrá en cuenta la fecha de presentación de las solicitudes. ■

Ana Díaz

EVOLUCIÓN HISTÓRICA OFERTA FORMATIVA ISM		
AÑOS	CURSOS FINALIZADOS	ALUMNOS TITULADOS
2006	1001	13.934
2007	842	11.460
2008	772	10.930
2009	848	12.515
2010	969	14.256
2011 *	424	6.023

Fuente:ISM



RAMAS DE CONOCIMIENTO Y CURSOS MÁS DEMANDADOS EN EL ISM		
(1o Semestre 2011) FAMILIA Y CURSO SANITARIA	205	3.115
Actualización Formación Sanitaria Específica inicial	92	1.380
SEGURIDAD MARÍTIMA Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN	74	1.108
Conocimientos generales del medio marino	17	259
TITULOS PROFESIONALES	18	237
Marinero de máquinas de Marina Mercante	6	102
CUALIFICACIONES PARA EL TRABAJO A BORDO	8	74
Cartas electrónicas (ECDIS)	6	59
MECÁNICA INDUSTRIAL	7	58
Soldadura Smaw básico	2	20
CERTIFICADOS DE ESPECIALIDAD	60	1.388
Buques ro-ro de pasajes y buques de pasaje distintos a buques ro-ro	40	632
ELECTRICIDAD Y ELECTRÓNICA	3	26
Instalaciones eléctricas a bordo	1	9
Simulación de circuitos eléctricos	1	9
IDIOMAS	1	12
Inglés técnico marítimo nivel 2	1	12
TRANSPORTE MARÍTIMO	1	5
Control de tráfico marítimo(VTS)	1	5

*1o Semestre

Fuente:ISM

Ya se han realizado la mayoría de las acciones previstas para este año

Lucha eficaz contra EL FRAUDE EN EL REM

Durante el primer semestre del año se han realizado ya más de la mitad de las acciones contempladas en el Plan de lucha contra el fraude en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar que desarrollan conjuntamente desde hace años el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Del total de 598 actuaciones planificadas para (418 relacionadas con prestaciones y 180 en materia de encuadramiento, cotización y recaudación) han finalizado 256 en el área de prestaciones y 94 en el área de encuadramiento, cotización y recaudación. El resultado de estas acciones supone un importe por infracciones de 185.729,05 euros y de 101.043,66 euros por expedientes liquidatorios.

La colaboración entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina es muy estrecha. Desde hace cinco años se viene desarrollando el Plan para la lucha contra el fraude en el Régimen Especial del Mar que está teniendo muy buenos resultados. Este año, Galicia, Andalucía, Canarias, Cataluña y Murcia son las Comunidades Autónomas donde se realiza el mayor número de actuaciones. La dirección del Instituto Social de la Marina tiene la obligación de comunicar trimestralmente a la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social el resultado de las acciones que ha llevado a cabo.

La finalidad del Plan es controlar y vigilar que las empresas no cometan ningún fraude o incidencia grave en la cotización de los trabajadores a la Seguridad Social o que éstos no perciban ninguna prestación de manera fraudulenta.

Se realizan acciones en dos áreas de competencia: las prestaciones donde los funcionarios comprueban que no hay incidentes en los casos de incapacidad temporal o permanente, jubilación, desempleo y pago delegado.

Un segundo bloque corresponde a acciones de encuadramiento, cotización y recaudación. Se trata de comprobar que los trabajadores que desarrollan una actividad marítimo-pesquera o que están contratados en empresas del sector están debidamente encuadrados en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajado-

Las actuaciones sirven para comprobar si las empresas cotizan adecuadamente por sus trabajadores

res del Mar (REM). Además, se vigilan de cerca los casos de compañías que no ingresan las cuotas a la Seguridad Social o las que no presentan los Boletines de Cotización. Se persigue de este modo que todos cumplan con sus obligaciones.

Además se vigilan las grandes cuentas de cotización. Especialmente los casos de empresas que han acumulado un gran volumen de deu-



da o las que empiezan a endeudarse. De este modo se pretende evitar que la deuda acumulada alcance cifras tan elevadas que sea muy difícil regularizar la situación de la compañía..

Cuando la Inspección de Trabajo fracasa en sus intentos para poner al día los pagos de una empresa a la Seguridad Social, se puede levantar acta de infracción e incluso pedir a la Fiscalía un dictamen para ver si se ha producido algún tipo de delito.

También se observa minuciosamente si la deuda se ha derivado a otros responsables solidarios o subsidiarios; particularmente en casos de sucesión en la titularidad de la empresa, grupos de empresas, contratas, subcontratas y cesión de trabajadores.

RESULTADOS

Hasta el mes de junio se habían realizado un total de 350 actuaciones, más de la mitad de las previstas para todo 2011. A veces, de una misma actuación se obtiene más de un resultado. Es lo que ha sucedido en el primer semestre del año.

En el apartado de prestaciones, compatibilizando aquéllas con trabajo por cuenta propia o ajena, altas ficticias e incremento injustificado de las bases de cotización o actuaciones de carácter documental se han realizado un total de 256 acciones de las que han derivado 533 resulta-

La Fiscalía puede dictaminar si existe delito cuando la Inspección no consiga regularizar las deudas de las compañías



dos. En concreto se ha producido 32 infracciones en acta por un importe de 146.911,05 euros. En total se han visto afectados 82 trabajadores. Como consecuencia de las infracciones detectadas, se han levantado 3 actas de liquidación, que han afectado a 4 trabajadores y que suponen un importe de 48.664,73 euros. Del mismo modo se han generado 5 altas de oficio, 7 bajas de oficio y 4 propuestas de baja en prestaciones.

En el área de encuadramiento, cotización y recaudación en el primer semestre del año se habían realizado 94 acciones de las 180 previstas que han derivado en 197 resultados. El número de infracciones en acta es de 11 con un importe de 38.818 euros. 22 han sido los trabajadores afectados. De estas infracciones han derivado 3 actas de liquidación, que han afectado a 3 trabajadores y por un importe de 52.378,93 euros. Como resultado de las anteriores actuaciones se han realizado 10 altas de oficio y 4 bajas de oficio. A lo largo del año Galicia será la Comunidad Autónoma en la que se realicen mayor número de actuaciones (193), seguida de Andalucía (117) y Canarias (68). Por provincias, las acciones más numerosas tendrán lugar en Pontevedra (93), Coruña (70) y Huelva (40). ■

Ana Díaz



El Parlamento aprueba una nueva reforma laboral

MEJOR TEMPORAL QUE PARADO



Valeriano Gómez durante su intervención en el curso "Reforma Laboral", en la Universidad Autónoma de Madrid.

El Congreso de los Diputados ha convalidado el Real Decreto Ley sobre "medidas urgentes para la promoción de empleo de los jóvenes", el fomento de la estabilidad en el empleo y el mantenimiento del programa de recualificación profesional de las personas que agoten su protección por desempleo (Programa PREPARA).

CONTRATO DE APRENDIZAJE Y FORMACIÓN

Entre las medidas contempladas, destaca el nuevo contrato de aprendizaje y formación que pretende mejorar las oportunidades de empleo y formación en situación de desempleo.

Este contrato se refiere a la cualificación profesional de los trabajadores en un régimen de alternancia de actividad laboral retribuida en una empresa, con actividad formativa recibida en el marco del sistema de formación profesional para el empleo o del sistema educativo.

Hay que resaltar que este tipo de contrato está inspirado en el sistema alemán de formación dual, adaptado a las necesidades y caracterís-

"Preferimos tener a un trabajador temporal antes que a un parado". (Valeriano Gómez, ministro de Trabajo e Inmigración).

ticas de nuestro mercado de trabajo y nuestro sistema de formación para el empleo. Esto supone la derogación del actual contrato para la formación, que apenas constituye el 1 por ciento del total de los contratos que se formalizan.

Se podrá realizar con personas mayores de 16 años y menores de 25 sin cualificación profesional, es decir, que no tengan el título de ESO o que, aún teniéndolo, carezcan de título universitario, de formación profesional o un certificado de profesionalidad. De forma transitoria hasta el 31 de diciembre de 2013, se podrán realizar también con mayores de 25 años y menores de 30 años, ya que hay muchos jóvenes sin cualificación profesional dentro de este grupo de edad.

Además se trata de un contrato de trabajo con plenos derechos laborales y de protección social. El tiempo de trabajo será como máximo el 75 por ciento de la jornada habitual en la empresa. El resto del tiempo se dedicará a actividades formativas en un centro especializado.

Su duración mínima será de un año y la máxima de dos aunque podrá prorrogarse por doce meses más, en función del proceso formativo,



teniendo derecho a toda la acción protectora de la Seguridad Social, incluida la protección por desempleo, y del Fondo de Garantía Salarial (FOGASA).

Para que este contrato resulte atractivo para las empresas, cuando suponga un incremento del empleo, la empresa tendrá una reducción del 100% de las cotizaciones a la Seguridad Social durante toda la vigencia del contrato si se trata de personas desempleadas. La reducción de las cuotas sociales será del 75% para empresas de más de 250 trabajadores.

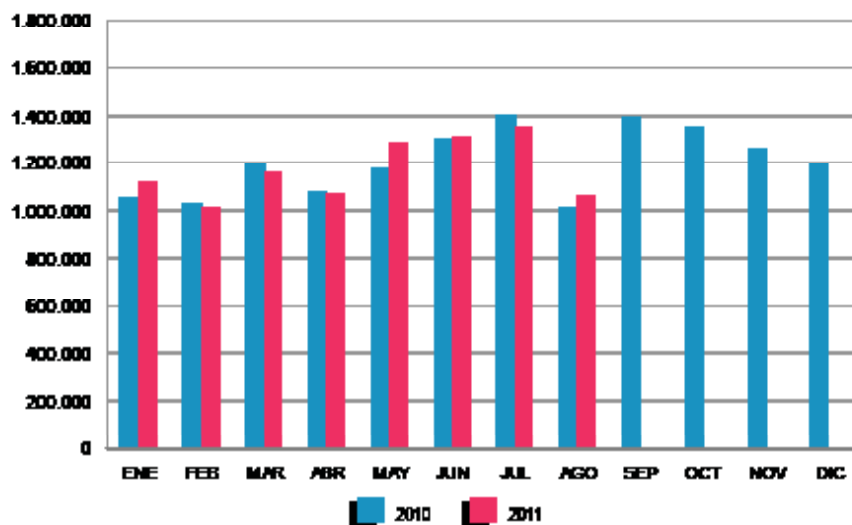
Por otra parte, para favorecer su conversión en contratos indefinidos, las empresas tendrán derecho a una reducción de la cotización de 1.500 euros anuales durante tres años y, en el caso de contratar a mujeres la subvención ascenderá a 1.800 euros anuales, cuando a su finalización el contrato para la formación y el aprendizaje se transforme en indefinido y suponga la creación de empleo fijo en la empresa.

Maria Luz Rodríguez, Secretaria de Estado de Empleo dijo que “el nuevo contrato para la formación es una respuesta con todos los dere-

“El nuevo contrato para la formación es una respuesta con todos los derechos para la situación de jóvenes en paro y sin cualificación”.
(Mari Luz Rodríguez, Secretaria de Estado de Empleo).

EVOLUCIÓN MENSUAL DE LOS CONTRATOS REGISTRADOS

2010 - 2011



chos para la situación de jóvenes en paro y sin cualificación. Tenemos muchos jóvenes en situación de desempleo que no cuentan con ningún tipo de cualificación, y a través de este contrato queremos facilitar que puedan tener un empleo y que a la vez adquieran formación”.

Por otra parte el Consejo de Ministros, a propuesta del titular de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, aprobó una inversión de 111 millones de euros para la formación de 230.000 trabajadores ocupados en los sectores de construcción, metal y comercio. A partir de estas acciones se impartirán más de 11 millones de horas de formación.

CONTRATOS FIJOS

La Reforma Laboral también contempla la ampliación del periodo para transformar contratos temporales en otros de fomento de la contratación indefinida, con objeto de seguir avanzando en la reducción de la dualidad de nuestro mercado de trabajo.

Desde la entrada en vigor de la Reforma Laboral del año 2010, el número de conversiones ha aumentado más del 600 por ciento y, tras el buen funcionamiento de esta medida se considera necesaria una ampliación del plazo que se puedan llevar a cabo tales conversiones.

Se podrán transformar hasta el último día del próximo mes de diciembre en contratos de fomento de la contratación indefinida aquellos contratos temporales suscritos con anterioridad



a la entrada en vigor de esta nueva normativa. Por otro lado el plazo se amplía hasta el 31 de diciembre de 2012 para los contratos temporales celebrados también a partir del Real Decreto convalidado por el Parlamento, siempre que su duración no exceda los 6 meses.

Asimismo, para favorecer el mantenimiento del empleo, se suspende, durante un plazo de dos años, la regla de convertir en trabajadores fijos aquellos que en determinados plazos y condiciones encadenaban contratos temporales. Esta regla, fue establecida en el año 2006, un momento de expansión económica para favorecer la estabilidad en el empleo, pero en la actual coyuntura la regla, lejos de fomentar la contratación indefinida, puede estar produciendo efectos indeseados al no renovar contratos temporales, afectando de manera negativa al mantenimiento del empleo, lo que aconseja su suspensión temporal.

EQUILIBRIO

Valeriano Gómez, ministro de Trabajo e Inmigración, tras convalidar el Congreso de los Diputados la nueva normativa, manifestó que con todo esto hemos abordado y situado nuestro esquema, nuestro dibujo institucional del mercado de trabajo en una perspectiva que será duradera.

Tras indicar que se trata de reformas que se mantendrán durante mucho tiempo en nuestro

Desde la Reforma Laboral el número de conversiones de temporales a fijos ha aumentado un 600%.

país, añadió que “van encaminadas a combinar flexibilidad con seguridad, reformas para mantener el equilibrio en los mercados de trabajo, entre los intereses de los empresarios y organizaciones sindicales y trabajadores, equilibrio para no convertir el mercado laboral en una selva donde destaque siempre el más fuerte y, para constatar, que opciones como la que señala alrededor del contrato único, como gran panacea para nuestro mercado de trabajo, no solamente son opciones que han sido descartadas en todo el mundo desarrollado y que encierran una política de reducción drástica del coste del despido en nuestro país”.

Valeriano Gómez también se refirió en los pasillos del Congreso a los peligros que supondría la implantación de un contrato único en el mercado laboral e insistió en que “este modelo no existe en ningún país y su establecimiento no sólo supondría estabilidad para todos los trabajadores sino que, muy al contrario, generalizaría la temporalidad”.

FOGASA

El ministro también abordó la reforma del Fondo de Garantía Salarial. El FOGASA cubre los despidos de los trabajadores con contrato indefinido. “Hasta ahora – subrayó – durante el último año de vigencia de la reforma labo-

ral, este Fondo podía financiar ocho días para cualquier despido, tanto justificado así como el improcedente. Ahora la reforma limita que la financiación sólo se pueda aplicar cuando el despido está justificado”.

Por último el ministro resaltó que en la nueva legislación, el colectivo de trabajadores autónomos ya no tendrá que esperar un mes para cobrar la prestación generada por su cese involuntario de actividad. “De esta forma se refuerza la causalidad del despido y se inicia un proceso de convergencia de los costes de la extinción de contratos temporales y fijos”. También se contempla mejorar la prestación de servicios, y dentro del proceso de racionalización de las estructuras administrativas de la Administración General del Estado, en el plazo de seis meses se integrarán en un

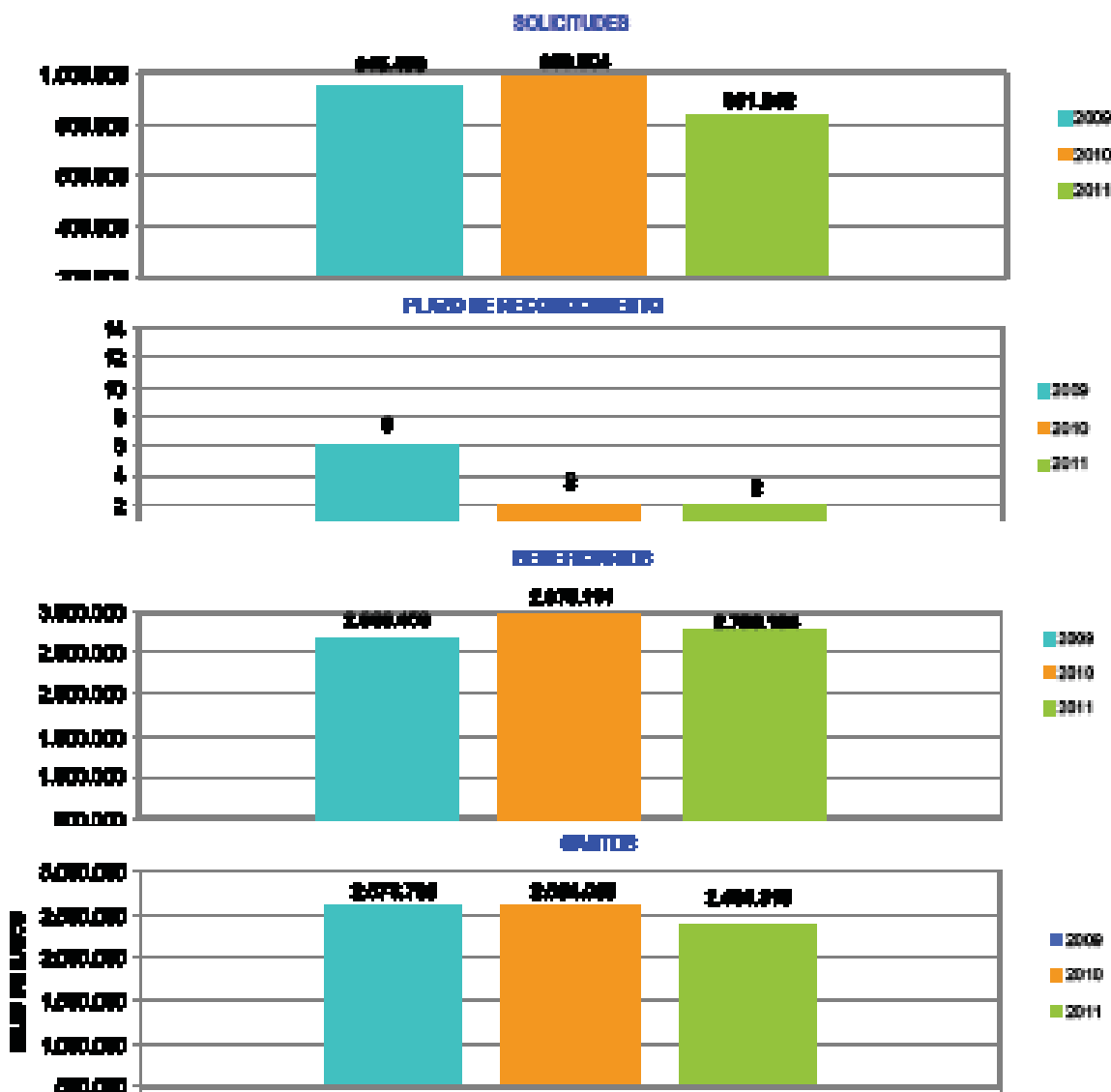
único organismo el Servicio Público de Empleo Estatal y el Fondo de Garantía Salarial.

MÁS PROTECCIÓN

Por otra parte el Gobierno ha decidido prorrogar durante seis meses más el programa PREPARA que, pretende a través de políticas activas de empleo, ayudar a las personas desempleadas en su recualificación profesional para que puedan incorporarse a nuevos puestos de trabajo, mientras perciben una ayuda económica de 400 euros durante un máximo de 6 meses. Hasta ahora cerca de 128.000 personas en paro, que han agotado su prestación y subsidio por desempleo, han participado en este programa del que ahora se podrán beneficiar los desempleados que hayan agotado sus prestaciones a partir del 16 de agosto. ■

La ayuda económica de 400 euros para parados que hayan agotado la prestación, se prorroga 6 meses más.

PRESTACIONES DE DESEMPLEO



Reforma de la Constitución

TECHO AL GASTO PÚBLICO

En sólo dos semanas socialistas y populares alcanzaron un acuerdo para reformar la Carta Magna con el fin de fijar un límite al déficit público. Básicamente establece que a partir del año 2020 el déficit será inferior a una cifra que todavía no se sabe, aunque no podrá superar los márgenes establecidos por la Unión Europea para sus Estados miembros.

Uno de los nuevos artículos establece que “los límites de déficit estructural y de volumen de deuda pública sólo podrán superarse en caso de catástrofes naturales, o situaciones de emergencia extraordinaria que escapen al control del Estado y perjudiquen considerablemente la situación financiera o la sostenibilidad económica o social del Estado, apreciadas por la mayoría absoluta de los miembros del Congreso de los Diputados”.

ESTABILIDAD DE CARA A LOS MERCADOS

La estabilidad presupuestaria, que también incluye a las Comunidades Autónomas, constituye un “guiño” a los mercados, un claro mensaje a los inversores para que consideren el compromiso de nuestro país en garantizar la solvencia futura y crear el clima de confianza del que tan necesitada está la economía española.

Muchos la han calificado de reforma “exprés” por la rapidez con que fue aprobada en el Parlamento y, posteriormente, en el Senado.

El viernes 26 de agosto, los portavoces del PP y PSOE presentaron en el Congreso su propuesta de reforma del artículo 135 de la Constitución.

El martes día 30 de agosto se celebró un pleno extraordinario en la Cámara Alta, a las 10 de la mañana, para decidir la toma en consideración. Se votó su tramitación directa.

El jueves 1 de septiembre se abrió el plazo de 48 horas para que los grupos parlamentarios presentasen sus enmiendas al articulado del texto.

El viernes 2 de septiembre el Congreso discutió las enmiendas en un pleno extraor-



dinario. Ya no era preciso contar con el voto favorable de 176 diputados.

El texto aprobado en el Congreso se aprobó con 316 votos favorables; 5 en contra; 29 ausentes; y ninguna abstención. Posteriormente se envió al Senado para su ratificación. La Cámara Baja no movió ni una sola coma del articulado aprobado en el Congreso, con 233 votos a favor (PSOE, PP, PSC y UPN), 3 votos en contra y 25 ausentes.

De esta manera la reforma quedó aprobada con menos apoyos de los que tuvo la Constitución en 1978.

Esta es la segunda reforma constitucional en 33 años y la primera de gran calado. La

Agosto fue un mes negro. La bolsa bajó un 15% y el diferencial con la deuda alemana alcanzó los 400 puntos

primera, tuvo lugar en 1992 y la ordenó el Tribunal Constitucional para adaptar la ley al Tratado de Maastrich, una escueta modificación exigida por el tratado comunitario, que extendía el derecho de sufragio pasivo a los ciudadanos comunitarios en las elecciones municipales.

ASÍ ES LA REFORMA

La redacción actual sobre deuda pública se contempla en un solo artículo, el 135, que textualmente dice lo siguiente:

- 1.- El Gobierno habrá de estar autorizado por ley para emitir deuda pública o contraer crédito.





La reforma es acogida de manera satisfactoria por nuestros socios comunitarios.

2.- El Estado y las Comunidades Autónomas no podrán incurrir en un déficit estructural que supere los márgenes establecidos, en su caso, para la Unión Europea para sus Estados Miembros.

Una Ley Orgánica fijará el déficit estructural máximo permitido al Estado y a las Comunidades autónomas, en relación con su Producto Interior Bruto. Las entidades locales (ayuntamientos) deberán presentar equilibrio presupuestario.

3.- El Estado y las Comunidades Autónomas habrán de estar autorizados por Ley para emitir deuda pública o contraer crédito.

Los créditos para satisfacer los intereses y el capital de la deuda pública de las Administraciones se entenderán siempre incluidos en el estado de gastos de sus presupuestos y su pago gozará de prioridad absoluta. Estos créditos no podrán ser objeto de enmienda o modificación, mientras se ajusten a las condiciones de la Ley de emisión.

El volumen de deuda pública del conjunto de las Administraciones Públicas en relación con el producto interior bruto del Estado no podrá superar el valor de referencia estable-

2.- Los créditos para satisfacer el pago de intereses y capital de la Deuda Pública del Estado se entenderán siempre incluidos en el estado de gastos de los presupuestos y no podrán ser objeto de enmienda o modificación, mientras se ajusten a las condiciones de la ley de emisión.

La propuesta del PP y del PSOE aprobada consta de un artículo único. De esta manera el artículo 135 de la Constitución Española queda de la siguiente manera:

1.- Todas las Administraciones Públicas adecuarán sus actuaciones al principio de estabilidad presupuestaria.

Esta es la segunda reforma constitucional en 33 años y la primera de gran calado.





cido en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

4.- Los límites de déficit estructural y de volumen de deuda pública sólo podrán superarse en caso de catástrofes naturales, recesión económica o situaciones de emergencia extraordinaria que escapen al control del Estado y perjudiquen considerablemente la situación financiera o la sostenibilidad económica o social del Estado, apreciados por la mayoría absoluta del Congreso de los Diputados.

5.- Una Ley Orgánica desarrollará los principios a que se refiere este artículo, así como la participación, en los procedimientos respectivos, de los órganos de coordinación institucional entre las Administraciones Públicas en materia de política fiscal y financiera.

En todo caso, regulará:

- La distribución de los límites de déficit y de deuda entre las distintas Administraciones Públicas, los supuestos excepcionales de superación de los mismos y la forma y plazo de corrección de las desviaciones que sobre uno y otro pudieran producirse.
- La metodología y el procedimiento para el cálculo del déficit estructural.
- La responsabilidad de cada Administración Pública en caso de incumplimiento

En sólo dos semanas socialistas y populares llegaron a un acuerdo para introducir la estabilidad presupuestaria

de los objetivos de estabilidad presupuestaria.

6.- Las Comunidades Autónomas, de acuerdo con sus respectivos Estatutos y dentro de los límites a que se refiere este artículo, adoptarán las disposiciones que procedan para la aplicación efectiva del principio de estabilidad en sus normas y decisiones presupuestarias.

DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA.

- La Ley Orgánica prevista en el artículo 135 de la Constitución Española deberá estar aprobada antes del 30 de junio de 2012.
- Dicha Ley contemplará los mecanismos que permitan el cumplimiento del límite de deuda a que se refiere el artículo 135.3.
- Los límites de déficit estructural establecidos en el 135.2 de la Constitución Española entrarán en vigor a partir de 2020.

DISPOSICIÓN FINAL.

La presente reforma del artículo 135 de la Constitución Española entrará en vigor el mismo día de la publicación de su texto oficial en el Boletín Oficial del Estado. Se publicará también en las demás lenguas de España. ■

Tiburones solrayo en las costas de El Hierro

Un visitante **DE EXCEPCIÓN**

*Las aguas de la isla de El Hierro, y más concretamente las de la reserva marina del Mar de Las Calmas, se han convertido en un privilegiado lugar para el estudio del tiburón solrayo (*Odontaspis ferox*), una especie poco conocida. Y no muy abundante. Hasta el punto de que la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, UICN, lo tiene clasificado como en situación “vulnerable”. Hace años que los expertos tienen constancia de estas visitas por los testimonios de los pescadores, pero no es hasta 2006 cuando estos avistamientos comenzaron a ser más largos y frecuentes en una misma zona. Las fotografías logradas el verano de 2010 por Francis Pérez han proporcionado una valiosa información para el seguimiento que, de esta enigmática especie, viene realizando el biólogo marino del IEO Pedro J. Pascual Alayón, quien relata a MAR algunas curiosidades sobre este visitante de excepción.*



Hace unos 400 millones de años empezaron a nadar por las aguas de este planeta los antepasados de los tiburones. Su forma actual la adquirieron un “poco” después, hace unos 140 millones de años. Sin embargo, y a pesar de ser más antiguos que los dinosaurios, los científicos desconocen bastantes cosas sobre los tiburones. Y, en especial, de alguno de ellos. Este es el caso del tiburón solrayo o sarda, como se le conoce en las aguas canarias. De él se tiene constancia de que nos visita desde los años 80. Incluso fue filmado en un programa de televisión de la época en las proximidades de la isla de Fuerteventura. *Esta quizá sea la primera vez de la que existe documentación*, explica Pedro J. Pascual Alayón, investigador del Instituto Español de Oceanografía en Canarias, experto



“El solrayo es una especie con un crecimiento muy lento. Puede llegar a vivir 40 años, su reproducción pudiera ser bianual y se cree que cada hembra alumbrados ejemplares en cada ocasión”
(Pascual Alayón)

en tiburones y que está preparando un proyecto para el seguimiento de este escualo en las costas de El Hierro.

Pascual Alayón señala a MAR que hubo avistamientos cortos y aislados de ejemplares de solrayo a finales de los años 90, aunque en los últimos tres años estos avistamientos han sido más numerosos y de ejemplares de gran talla nadando en la costa de la reserva marina de la isla de El Hierro, en el Mar de Las Calmas.

De las pocas cosas que sabemos de este escualo es que supera los cuatro metros de longitud, que era frecuente verlo en la isla colombiana de Malpelo, donde ya no se le ve. Las zonas en las que ha sido avistado tienen un común denominador, destaca el científico del IEO, *son islas oceánicas o montañas submarinas con taludes o paredes insulares muy acentadas y verticales*. A partir de ahí, poco más. Bueno, también que les gusta nadar muy cerca del fondo y que las hembras parecen elegir las aguas canarias para venir a parir.

Hasta que en 1999 se observara por primera vez al solrayo en la isla colombiana de Malpelo, no se había podido ver viva a esta especie. Hasta ese momento, se le había estudiado a través de los ejemplares capturados por los pescadores, normalmente en profundidades de unos 500 metros, aunque alguno fue pescado entre los 700 y los 1.100 metros, como ha ocurrido en la montaña submarina Endeavour, al sur de la isla de El Hierro.



En 2006 se observaron tiburones solrayo durante períodos largos en aguas someras de la isla. Hasta entonces, como se señaló anteriormente, sólo hubo constancia de esta especie a través de las capturas de los pescadores. Desde entonces, han acudido casi todos los veranos a la misma zona. Y con un buen motivo: las hembras se desplazan hasta estas aguas para el alumbramiento de sus crías. Según explica nuestro interlocutor, *la mayoría de las especies de tiburón comparte la misma estrategia: donde viven no paren.*

EL HIERRO: ¿PARITORIO?

A diferencia de la mayoría de los peces, este tiburón tiene muy poca descendencia. Esta especie es ovovivípara (las crías nacen de un huevo que se desarrolla y eclosiona dentro del vientre materno). Otra de las características del solrayo es que los embriones practican el canibalismo intrauterino, *lo que significa que el mayor de la camada se alimenta de sus hermanos en las últimas fases de su desarrollo.* El

Se trata de una especie poco conocida y cuya población es calificada por la UICN como de “vulnerable”. La isla de El Hierro constituye un lugar privilegiado en el mundo para el estudio de esta especie al registrarse allí una población residente

ejemplar superviviente -a lo sumo dos- puede llegar a medir más de un metro en el momento del parto.

Pascual Alayón destaca que nunca se ha observado un alumbramiento de este tiburón y que sería “espectacular” si pudiera filmarse. Como espectacular son los testimonios gráficos obtenidos el pasado verano por el fotógrafo canario Francis Pérez, y que ilustran este reportaje. *Son tan buenas y tienen tanto detalle que serán consideradas como “foto identificación” y utilizadas para iniciar un estudio de seguimiento que nos hemos marcado para el futuro. Por ahora, se han identificado cuatro ejemplares distintos de los cuales, gracias a las fotografías de Francis Pérez, ya se pueden considerar “bautizados” dos de ellos.*

La regular presencia de estos ejemplares en la reserva de El Hierro desde 2006, siendo el pasado verano cuando se produjeron las mejores observaciones y más duraderas de las que se tiene constancia, ha motivado que se esté preparando un proyecto de investigación



sobre esta especie. *Aún estoy trabajando en el desarrollo de este proyecto, pero será, esencialmente, un seguimiento para identificar ejemplares mediante foto-identificación y estudiar su comportamiento, observar el alumbramiento y demostrar que, tal y como se cree, éste se produce de forma bianual. En una segunda fase, se intentarán marcar los ejemplares avistados con sensores de temperatura y profundidad, con lo que podremos definir el hábitat del animal.*

TÍMIDO Y TRANQUILO

Uno de los primeros objetivos que pretende lograr con este estudio Pascual Alayón es proporcionar una serie de pautas para que las autoridades de El Hierro gestionen adecuadamente estos avistamientos, y que “no se conviertan en un circo mediático y propagandístico”. *Es un momento muy delicado para las hembras de esta especie y no hay que atosigarlas ni acosarlas. Hay que establecer un programa de visitas muy reguladas y con unas normas muy claras de cómo comportarse ante*

UN COSMOPOLITA DE LAS AGUAS CÁLIDAS

Poco se sabe de la distribución del tiburón solrayo por los mares del planeta. Se sabe, eso sí, que gusta de aguas cálidas y tropicales profundas. Como señala el biólogo marino Pedro J. Pascual Alayón, ha sido avistado en todos los océanos del mundo. Las mayores concentraciones, como ya se señaló, se localizan con desniveles o taludes muy pronunciados. En aguas españolas, los ejemplares avistados o capturados por la pesca artesanal responden a esas premisas.

Además de las aguas de la isla del pacífico colombiano de Malpelo, el experto del IEO cita los avistamientos producidos en la costa de Líbano, cuya plataforma costera se hunde rápidamente en el Mediterráneo alcanzando grandes profundidades. Otro de los puntos más concurridos por esta especie es Isla Europa, situada en el canal de Mozambique, alejada del continente y que surge de una profundidad de unos 3.200 metros, con enormes taludes insulares.

Por lo que respecta a aguas españolas, y además de los avistamientos ya citados en la isla de El Hierro, nuestro interlocutor hace referencia a los que se vienen registrando en la isla de Tenerife, que surge de un lecho marino de más de 3.000 metros de profundidad. En 2010 se fotografió un ejemplar hembra a pocos metros de profundidad. Ese mismo año se produjo la captura accidental de otro ejemplar hembra de gran talla por un pescador deportivo.

Otros puntos visitados por el tiburón solrayo en aguas españolas son la montaña submarina de Endeavour, al sur de la isla de El Hierro, y Dacia, al norte de la isla de Lanzarote. En la primera, Pascual Alayón reseña la captura de cinco ejemplares en 2002 y uno más en Dacia. Sin embargo, lo que destaca el científico del IEO es que los avistamientos periódicos registrados en El Hierro *demuestran de forma científica que existe en su talud una población residente de esta especie de tiburón.*

los tiburones, qué hacer y qué no hacer.

Y es que, como suele ocurrir la mayoría de las veces, el más peligroso suele ser el animal humano. El tiburón solrayo es una especie bastante tranquila y que, por lo poco que saben los científicos, no les gusta en demasía los *paparazzi*. Como relata a MAR el científico del IEO, los buceadores les pueden provocar estrés, como ocurrió en la isla colombiana de Malpelo. *Su presencia generó una avalancha de buceadores que querían filmar y ver al animal. Al principio eran muy mansos, dejándose incluso tocar. Ahora, en cuanto detectan a un submarinista, huyen, y no se les ha vuelto a ver desde hace algunos años.* Esto es así desde 2002, en que se identificaron dieciocho individuos diferentes, en su mayoría hembras. Ahora, según consta en los trabajos de campo, se pudo constatar cómo nada más sentir la presencia de los buzos se alejan sin ni siquiera acercarse por curiosidad.

En los avistamientos en El Hierro ya se han detectado cambios de comportamiento. En el transcurso de los que tuvieron lugar en el verano de 2010, *los tiburones siempre mostraron un comportamiento bastante tranquilo,*





nadando lentamente y con curiosidad hacia los buceadores. El contacto se producía durante un corto espacio de tiempo (unos cinco minutos) que fue disminuyendo a lo largo de los días. Al principio, el tiburón daba una pasada, curioseando, bastante cerca, y cuando perdía el interés se perdía hacia la zona de barrancos o definitivamente hacia el fondo.

El lugar de los avistamientos siempre fue el mismo, una zona dentro de la reserva marina del Mar de las Calmas conocida como Los Saltos. Una zona con gran desnivel, con una ladera bastante pronunciada. La observación siempre se produjo a poca profundidad, entre los 3 y los 15 metros.

EN SITUACIÓN “VULNERABLE”

El científico del Centro Oceanográfico de Canarias, autor de varios libros sobre estos animales, no quiere que ocurra lo mismo que en la isla colombiana, y que este acontecimiento sea explotado como un reclamo más de buceo en la isla. Por eso insiste en las medidas de control que deben de adoptarse, especialmente cuando acuden a estas aguas para alumbrar a sus crías. *Sería una importante medida para la protección de esta especie y su preservación futura.*

La UICM tiene clasificada a esta especie



en su lista roja como de “vulnerable”. Lo poco que saben los científicos sobre ella es, en buena medida, por el conocimiento que tienen de un pariente cercano: el tiburón toro (*Carcharhinus taurus*), bastante frecuente en los acuarios del todo el mundo y del que se ha logrado su reproducción. Sin embargo, de nuestro visitante apenas se conocen algunos aspectos de su distribución mundial. Prefiere aguas cálidas y tropicales y se le localiza en zonas con desniveles o taludes pronunciados de islas y continentes, aunque ha sido avistado en todos los océanos del mundo.

Sobre su biología tampoco se saben muchas cosas salvo que no abunda. Aparte de la reproducción, a la que ya nos referimos anteriormente, reseñar que es una especie longeva, que puede llegar a vivir una media de cuarenta años, y tiene una edad de maduración sexual muy tardía, superando los diez años. De lo que se desprende que estamos ante un grupo de animales con una fragilidad extrema en el mantenimiento de sus poblaciones en niveles seguros de supervivencia. *Esta fragilidad o vulnerabilidad ecológica le ocasiona a esta especie una enorme facilidad para entrar en estado de sobrepesca o de desaparecer para siempre.*

Desde que el tiburón solrayo o sarda fuera observado en 2006 por vez primera en un avistamiento muy largo, se han registrado sus visitas a la reserva de El Hierro todos los veranos, a donde acuden las hembras a alumbrar a sus crías

Y es que, aunque no sea una especie objetivo de los pescadores, no resulta infrecuente que capturen accidentalmente algún ejemplar. En 2002 se contabilizaron hasta cinco capturas en las proximidades de la montaña submarina Endeavour, al sur de la isla de El Hierro. Ese mismo año se capturó otro ejemplar en la montaña submarina de Dacia, al norte de la isla de Lanzarote. Así pues, los expertos afirman que se captura con cierta frecuencia en la pesca artesanal en los fondos del talud. Y, especialmente, en las islas occidentales, a unos 500 metros de profundidad.

Estos datos, unido al amplio desconocimiento sobre esta especie, confiere a los avistamientos que se vienen produciendo en El Hierro una gran importancia. *Una oportunidad única, en palabras de Pascual Alayón, para estudiar al solrayo.*

Del proyecto para su estudio que pretende poner en marcha el experto del IEO, destaca como algo primordial el *concienciar, el transmitir la idea de que los tiburones no son enemigos peligrosos y difundir un mensaje claro e inequívoco que fomente su protección y conservación para las generaciones futuras.* ■

Raúl Gutiérrez
Fotos: Francis Pérez

Historia marítima española en el Museo Naval

La gobernanza DE LOS OCÉANOS

Ubicado en el centro de Madrid el Museo Naval, uno de los más antiguos de Europa, se empeña en difundir desde este punto tan alejado de la costa la historia marítima española. La tarea no es fácil, pero cuenta para ello con una de las colecciones más ricas del mundo entre las que destacan piezas como la carta universal de Juan de la Cosa, el único modelo de galeón del siglo XVI conservado en el mundo, o instrumentos científicos como el estuche instrumental de Tobias Wolckhmer. Éstas y otras piezas como la documentación producida durante la expedición oceánica de Alejandro Malaespina y José Bustamante son reclamo suficiente para rememorar por unas horas nuestra historia marítima.



Carta Juan de la Cosa

Es cierto, el visitante que traspasa la puerta del Museo Naval dejando atrás el bullicioso paseo de Recoletos, se ve obligado a repasar la memoria marítima española. En cada paso que dé por las salas del museo se adentrará en más de cinco siglos de historia de la Armada y la navegación. Los fondos del museo —modelos de barcos, cartas náuticas, cuadros, instrumentos de navegación y banderas— transportan al visitante a tiempos pretéritos permitiendo evocar desde este espacio alejado del mar empresas oceánicas sin límite. A este fin también se suma el espíritu romántico de las salas que contienen las colecciones.

El origen de este museo data de 1792, cuando dos ilustrados Antonio Valdés y Fernández Bazán, secretario de estado de Marina, promueven con vocación didáctica la creación de un Museo de Marina en San Carlos, Cádiz. Finalmente en 1843 el museo, tras ser inaugurado por la reina Isabel II, abre sus puertas en la plaza Mayor



El museo muestra la cartografía europea más antigua conocida en las que aparece el nuevo mundo.



Copia de Astrolabio

de Madrid (Palacio de los Consejos). Durante el tiempo transcurrido no sólo cambió de ubicación sino que también perdió su función docente para guardiamarinas para centrarse en presentar un panorama de la marina de la época. Tras varios cambios de sede, en 1932 se establece en el edificio actual (Cuartel General de la Armada).

Las colecciones del museo proceden de las aportaciones de instituciones y organismos como la Casa Real, la antigua Secretaría de Marina, las extintas Compañías de Guardamarinas, los departamentos navales peninsulares y los apostaderos de Cuba y Filipinas, el Depósito Hidrográfico, etc. A estas piezas se suman las compras, las donaciones y los depósitos de entidades y particulares, así como los objetos de producción propia elaborados en los talleres del museo. En total hay 10.500 fondos museográficos.

El espacio está articulado en dos itinerarios que se intercalan y complementan para presentar cronológicamente la historia naval y la relación del hombre con el mar que se presenta en nueve salas temáticas. El primer itinerario lleva al visitante por la historia de la marina española, sus protagonistas y sus hechos más destacados. Las piezas presentadas en las salas muestran como el imperio español se sustentó en el dominio del mar. Esta circunstancia se aprecia en el desarrollo, entre finales del siglo XV y el siglo XVI, que la marina alcanzó tanto en la construcción naval, como en el progreso de las ciencias náuticas, que tuvieron su centro de formación y divulgación en la Casa de Contratación de Sevilla.

CARTA GEOGRÁFICA

Entre las piezas más importantes del museo está la primera carta geográfica del cántabro Juan de la Cosa. *El Mappa Mundi* es el único que existe de los que efectuó el marino y la cartografía europea más antigua conocida en las que aparece el nuevo mundo. La carta, realizada sobre dos pieles de cordero, fue trazada en El Puerto de Santa María y fechada en el año 1500, según marca bajo un San

Cristóbal—que bien pudiera ser un retrato de Cristóbal Colón— situado en la carta a poniente de las Antillas, que afirma: “Juan de la Cosa la hizo en el puerto de la S. M^a en año de 1500”.

La carta plasma los conocimientos geográficos de la época y muestra los descubrimientos efectuados por Colón en sus tres viajes — 1492, 1493 y 1498 —, así como los viajes de Ojeda, Vicente Yáñez Pinzón y Juan Sebastián Caboto. El mapa, de 183cm de largo por 96 de alto, incluye las costas descubiertas por estos exploradores en América del Norte, aunque faltan las penínsulas de la Florida y Yucatán, el golfo de México y la América Central, la mayoría tapadas hábilmente por la cartela de san Cristóbal. Las Antillas están representadas con sus nombres. De América del Sur muestra la costa desde el cabo de la Vela al de San Agustín y una parte del Brasil actual. El contorno de África está trazado teniendo en cuenta los últimos descubrimientos portugueses. Las costas de Europa, especialmente las mediterráneas, están dibujadas de acuerdo a los más avanzados portulanos mallorquines e italianos de aquella época. Por el contrario, el contorno de Asia se presenta más impreciso.

Toda la carta está bellamente decorada con rosas de los vientos, banderas, naos, carabelas, ciudades y reyes africanos, personajes bíblicos y figuras de la mitología. La planimetría incluye ríos de agua, puertos y núcleos de población con representación convencional.

La cartografía es un documento histórico de primer orden ya que es el único mapa conocido dibujado por un testigo que participó en los viajes y, además, tiene interés especial el trazado de Cuba, ya que Colón nunca creyó que fuera una isla. Prototipos de barcos

La zona dedicada a la construcción naval es probablemente la colección más representativa del Museo proyectado para mostrar la evolución de la navegación y la construcción naval unida de forma inseparable de la Armada Española. Las salas dedicadas al itinerario monográfico sobre la construcción naval muestran maquetas de arsenales, modelos de máquinas y motores, herramientas utilizadas en la construcción naval, pertrechos marinos, etc. Pero lo que llama poderosamente la atención del visitante son los modelos o prototipos de buques que han servido en la Marina desde el siglo XVI hasta nuestros días. Entre los siglos XVI y XVIII, al no estar desarrollados los planos navales, los barcos se hacían sobre modelo que se presentaban para que pudie-

sen ser evaluados por la Junta de Constructores que asesoraba al monarca.

Estos modelos reproducen con toda exactitud —a escala reducida— los detalles de construcción del navío y representan los sistemas de construcción naval del siglo XVIII —Gaztañeta, Jorge Juan, Gautier, Romero y Landa y Martín de Retamosa—. Destaca el modelo de navío Real Carlos de tres puentes construido en la Carraca sobre los planos proyectados por el ingeniero Mateo Mullán en 1759 y enviado a Madrid en 1767. Es el prototipo del Santísima Trinidad cuya fabricación empezó el propio Millán en la Habana el otoño de ese mismo año. El barco, botado en 1769, participó en todas las campañas navales de finales del XVIII hasta que sucumbió en Trafalgar en 1805.

Otro de los objetos más relevantes de esta colección es el modelo de galeón flamenco, fechado en 1593, única representación en tres dimensiones que se conserva de una embarcación del siglo XVI. El prototipo se construyó para ser colgado del techo como era costumbre en el

La zona dedicada a la construcción naval muestra los modelos de buques que han servido en la Marina desde el siglo XVI



norte de Europa y por ello la quilla no guarda proporción para favorecer la vista del modelo desde abajo. Probablemente procede de las colecciones reales que reunió Felipe II en el Escorial, desde donde pasó al Alcázar de Madrid. Se salvó del incendio de 1734 aunque quedó recubierto de una patina negruzca. Más tarde se trasladó a la Real Armería donde permaneció hasta su envío al Museo por deseo de Isabel II.

Por último, hay que señalar también el modelo de la corbeta *Descubierta* realizada por el modelista y restaurador del museo Miguel Godoy Sánchez para quien *tener el modelo de este navío en el museo era casi una obligación* ya que entre los fondos documentales del archivo están los materiales que produjo la expedición. El proyecto, como detalla Godoy, se inicia con la obtención de documentación—planos, ilustraciones, docu-

mentos de arquitectura naval, materiales, etc.—, la elección de las maderas para las distintas partes del barco, y la construcción. El restaurador pone acento en el diseño de la popa ya pensado como un espacio o puente específico para los científicos e ilustradores de la expedición. Además, señala que no hay botavara en palo de besana ya que molestaría a los naturalistas trabajando sobre el puente (*ver página siguiente*).

CRÓNICA MILITAR

Otra pieza, no tan destacada como las anteriores, pero digna de mención por las curiosidades que guarda es la moneda acuñada por el almirante Vernon antes de atacar Cartagena de Indias. Tal era la seguridad que tenía el marino inglés en su victoria que se anticipó a la historia acuñando unas monedas en las que aparece el almirante vasco Blas de Lezo, líder militar de la plaza, de rodillas entregándosela. Esta moneda, la única que queda, es una clara muestra de cómo las naciones crean su historiografía a través de discurso y enunciados a menudo poco verificables o falso del todo—como en este caso.

También se muestra un retrato de este almirante quien las heridas producidas durante las batallas en la que intervino le dejaron unas peculiaridades físicas como para haber creado una leyenda. El militar fue apodado “medio hombre” ya que la defensa de Cartagena la hizo mutilado de un brazo, un pie y sin uno de los ojos que había perdido en anteriores enfrentamientos con piratas del Caribe.

EL ARCHIVO

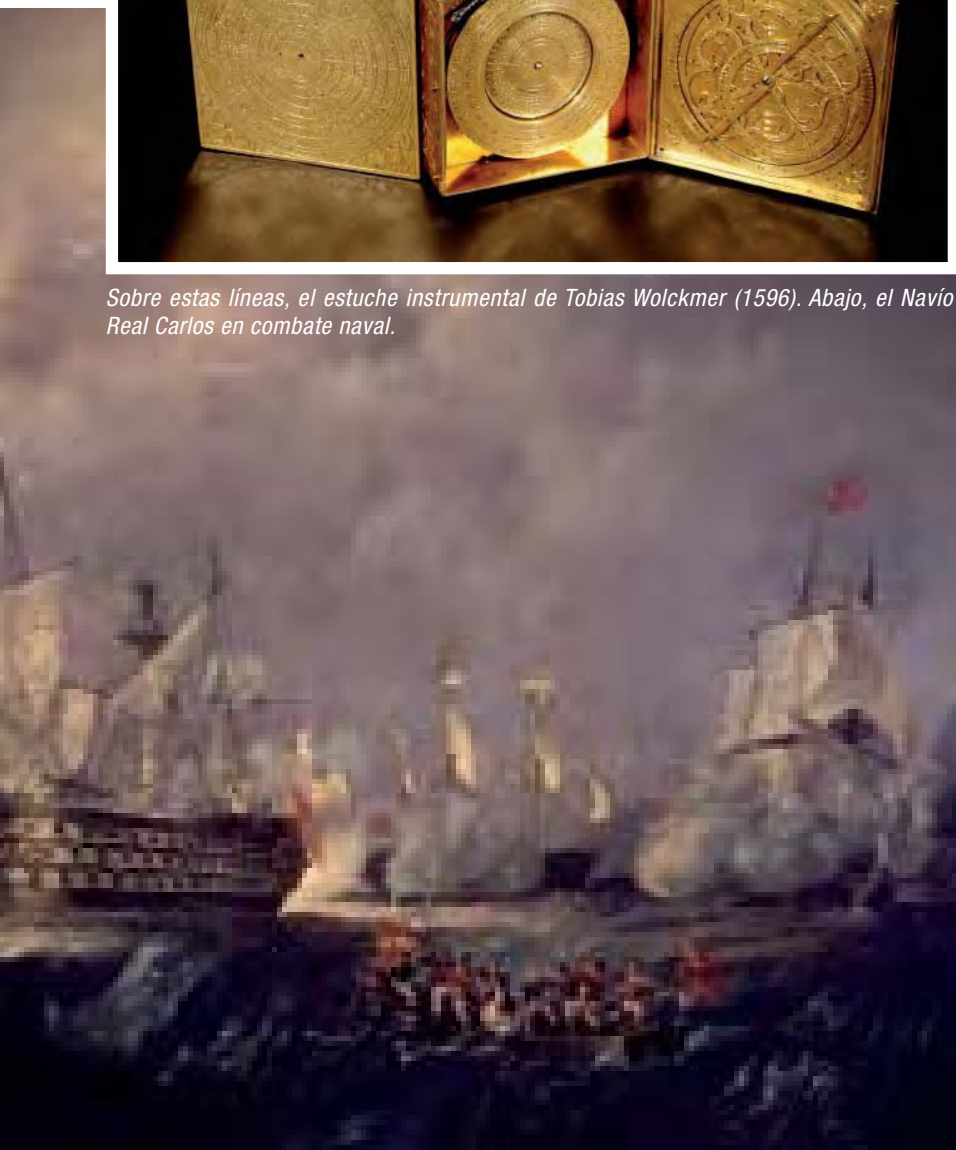
El museo también es la sede del archivo histórico formado por 500 metros lineales de fondos datados a partir del siglo XVIII: 200 cajas y libros y 10.000 mapas y planos que suponen una fuente de información para conocer el desarrollo de la marina científica española de los siglos XVIII y XIX, así como la actividad de la Armada y su administración en la Edad Media y Moderna tanto en la península como en los territorios coloniales. El material procedente de las expediciones es uno de los grupos documentales más importantes del archivo. Destacan así mismo la colección cartográfica y los diccionarios de construcción naval.

CRÓNICA CIENTÍFICA

En los albores del siglo de las luces el monarca Carlos III patrocina una expedición proyectada

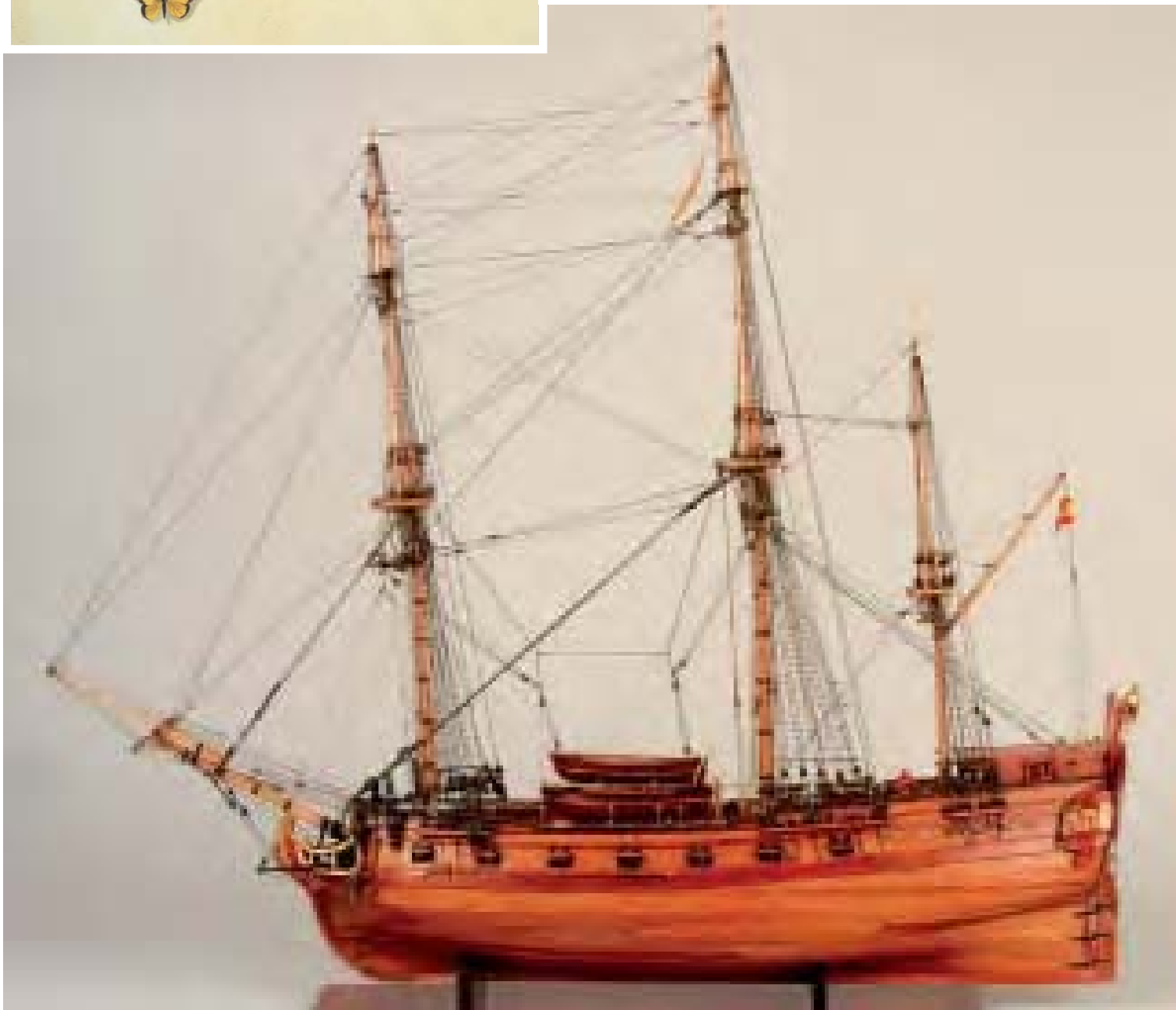


Sobre estas líneas, el estuche instrumental de Tobias Wolckmer (1596). Abajo, el Navío Real Carlos en combate naval.





por el oficial de marina Alejandro Malaespina. *El viaje científico y político alrededor del mundo* —que no llegó a dar la vuelta al mundo— llevó a los tripulantes de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* a explorar detenidamente las tierras y los mares de América, Asia y Oceanía. La costosa expedición, que se hizo a la mar en Cádiz el 30 de julio de 1789, se enmarca en una trilogía junto con las expediciones náuticas inglesas y francesas protagonizadas por el capitán Cook (1768 a 1780) y el viaje del conde de la Pérouse (1785-1788). Y como estos acontecimientos náuticos, el viaje de Malaespina, además del impulso científico para conocer todos los objetos presentes sobre la tierra



y los mares visitados, tuvo un marcado componente político y económico y por ello contó con la financiación de la corona.

El viaje llevó a científicos y artistas pilotados por la más cualificada oficialidad de la Armada desde el puerto de Cádiz al de Montevideo. De allí, por la costa patagónica, hasta el Pacífico a través del cabo de Hornos. Las corbetas navegaron por la costa chilena y Peruana hasta la bahía de Talcahuano. Los buques, a partir de allí, siguieron derroteros diferentes para acelerar la exploración de la vasta región. De Lima navegaron a Guayaquil. Reconocieron el istmo panameño y continuaron hasta Acapulco y California. Buscaron el falso paso del noroeste llegando hasta el punto geográfico todavía conocido como el glaciar de Malaespina. Regresaron a Acapulco para dirigirse al continente asiático: primero, el archipiélago de las Marianas; después, el filipino y Macao para llegar a Australia y Nueva Zelanda. El 1 de julio de 1793 las embarcaciones pusieron rumbo a España pasando por puertos del Pacífico hasta llegar a Montevideo. A finales de septiembre de 1794 las corbetas arribaron a su punto de partida.

Para los científicos-expertos del dieciocho, la ciencia, el conocimiento, es sinónimo de poder. Partiendo de esta premisa, Malaespina propone *dar una idea más completa del globo en general y del hombre que lo habita*. Para ello utiliza dos áreas científicas: náutica e historia natural. Para lo concerniente a la primera, Malaespina contó con la oficialidad para ampliar los conocimientos en el arte de navegar—clave para derrotar a los competidores—. Así, se llevó a cabo una configuración

El viaje de Malaespina, además del impulso científico para conocer todos los objetos presentes sobre la tierra y los mares visitados, tuvo un marcado componente político y económico.

y exacta situación costera, el estudio de los vientos, mareas, corrientes y toda información que facilitara una navegación rápida y segura. Para lo concerniente a la historia natural—pesca, minería, agricultura, farmacología, ganadería y metalurgia—, Malaespina dispuso de un equipo de naturalistas que trabajaban a parte del estamento de la armada.

Las investigaciones sobre historia natural dirigidas por Pineda ponen de relieve la importancia de la expedición en ámbitos como la zoología—se inventariaron más de 500 especies, algunas por primera vez como el ajolote mejicano—, la química, la física o la antropología.

Tras el regreso de la expedición Malaespina ganó fama y enemigos por sus ideas reformistas respecto a la Administración ultramarina. Acusado de revolucionario y conspirador pasó los últimos años de su vida preso en A Coruña antes de ser desterrado a Italia. La desidia ocultó los descubrimientos científicos. Hoy los documentos de este viaje son los más difundidos y estudiados por la comunidad científica que ha querido homenajear esta singladura con la realizada a bordo del *Hespérides* 217 años después.

ACTIVIDADES DIDÁCTICAS

El museo en su afán por difundir la historia marítima española dispone de un programa de visitas que permiten organizar recorridos específicos adaptados a un público muy heterogéneo. Entre estos programas cabe destacar las visitas orientadas a colegios como la titulada “La vida a bordo de un galeón” en la que los escolares de entre 6 y 12 años realizan un recorrido guiado por voluntarios culturales que incluye material didáctica para realizar en clase. Las visitas tienen distintos formatos dependiendo del grado escolar de los niños. También se han puesto en marcha actividades didácticas como la semana de la ciencia (el pasado noviembre) en la que se conmemoró el bicentenario de la muerte de Alejandro Malaespina difundiendo la labor de las expediciones científicas como vehículo de acercamiento a la riqueza natural y cultural.

El Museo Naval hace del Paseo de Recoletos en Madrid un lugar idóneo para rememorar la historia marítima española. Un espacio para visitar o revisitar. ■

J.M.S.



Modelo de la corbeta “descubierta” realizada por el restaurador del museo, Miguel Godoy.

La marea roja cierra los polígonos de bateas

El alto nivel de células tóxicas diarreicas (DSP) o lipofídicas en las rías gallegas ha obligado al cierre del 80 por ciento de los 53 polígonos dedicados a la cría del mejillón. La presente marea está siendo tan virulenta como la de la pasada campaña que fue calificada de “histórica” por los técnicos del Instituto Tecnológico del Mar ya que afectó tanto a zonas de bateas como a bancos marisqueros. La toxina también está afectando a los moluscos infaunales lo que ha obligado a parar temporalmente la extracción a cientos de profesionales de a pie y a flote en las rías.

La alta presencia de toxinas en el agua de las rías -al cierre de esta edición- no había registrado una caída. Al contrario, los expertos pronosticaban el posible incremento que llevara al cierre de todos los polígonos. Esta evolución se debe a que el alto nivel de células aparece primero en la bocana de las rías para avanzar después hacia el interior.

Desde las agrupaciones de bateeros se señalaba que era pronto para evaluar el impacto que tendrá en esta

campaña este fenómeno natural que se repite dos o tres veces al año en las rías. Para los productores el cierre de los polígonos al final de verano (septiembre) es preocupante; pero el problema se agrandaría si se mantiene el episodio obligando a parar la extracción durante los meses de octubre a diciembre, cuando este molusco alcanza el precio de venta más alto en fresco.

Por otro lado el sector mejillonero, a través del Consejo Regulador del Mejillón, continúa demandando ante

los juzgados a empresas conserveras por fraude al consumidor. Las querrelas -contra las conserveras Rianxo y Thenaisie-Provôté- por comercializar mejillón enlatado de fuera de Galicia como si fuera de sus rías tiene por objetivo primero, terminar con el fraude del envasado de las conserveras y, segundo, instar a la Xunta que mejore el proceso de etiquetado especialmente en que se refiere a denominaciones de origen que llaman a la confusión del consumidor como: “rías gallegas”, “de las rías” o “sabor a Galicia”. ■



Galicia duplica las incautaciones de pescado y marisco

Las autoridades han incautado de enero a julio 58,5 toneladas de pescado y marisco. Esta cifra duplica el volumen de lo incautado en todo 2010. El incremento de la mercancía requisada se debe, según la responsable de Pesca gallega, Rosa Quintana, al aumento de las inspecciones tanto en el ámbito extractivo como en el comercializador—bares, restaurantes y supermercados. Quintana apeló a la ciudadanía para que consuma pescado y marisco procedente de cauces legales ya que es la única manera de garantizar su calidad y salubridad.



De las 9.480 inspecciones llevadas a cabo por Guardacostas en colaboración de la Policía Autonómica, casi un tercio fueron en establecimientos hosteleros, debido a que para la responsable de Pesca, el furtivismo existe en Galicia porque hay quien compra a los furtivos. La lucha contra el furtivismo es un objetivo prioritario por ser un problema económico, medioambiental y sanitario. Por especies destaca la xarda con 32,2 toneladas incautadas; pero son la almeja babosa y la japónica con más de 10,5 toneladas las especies que suponen un problema mayor no sólo por el quebranto económico sino también por el problema sanitario que supone este tipo de furtivismo que extrae el producto en zonas cerradas a la explotación.

Así, la marea roja, que ha forzado el

cierre de la mayoría de los polígonos de bateas en todas las rías, ha afectado también a los bancos de marisqueo como muestra los 200 kilos de almeja y berberechos decomisados por la policía autonómica afectados por las toxinas paralizante, amnésica y diarreica procedente de O Burgo, o los cerca de 270 kilos de vieira en fresco que transportaban un grupo de furtivos en sus coches procedente de la ría de Ferrol que está cerrada para la extracción sin evisceración previa al tener índices elevados de toxina amnésica. En estos casos los furtivos están cometiendo un delito contra la salud pública al poner en peligro la salud de los consumidores y sus actos, en caso de intoxicación grave por toxina paralizante puede producirse parálisis musculares y dificultades respiratorias que en casos extremos lleven a la muerte por parálisis respiratoria. ■

Contaminar sale barato

Verter 180.000 litros de petróleo, en 2010, frente a la costa de Tarragona, provenientes de la plataforma de extracción Casablanca (ver MAR 501, febrero 2011), le ha salido barato a Repsol, ya que el Consejo de Ministros acordó imponerle una sanción de 30.000 euros. Y ello, a pesar de que se reconocía el incumplimiento de las prescripciones de seguridad, que se ha actuado de forma negligente y la falta fue calificada como "muy grave", señala Rodrigo Marcos, de Greenpeace. A ello habría que añadir el importante historial de accidentes de esta compañía. Con tamañas sanciones no parece que vaya a inducirse a que las compañías inviertan en seguridad.

Remolcador en Alicante

El levante español cuenta ya con un remolcador de Sasemar que tendrá como puerto de referencia Alicante y recalará habitualmente en Cartagena. El "Sar Mesana", con una eslora de 39,70 metros, una potencia de tiro de 60 toneladas y una autonomía, a velocidad de crucero, de 6.000 millas, está dotado de sofisticados sistemas de navegación y comunicaciones que le permiten atender, además del remolque de buques, misiones diversas como el rescate de naufragos o la lucha contra incendios, para lo que cuenta con dos bombas extintoras de 3.000 m³ a la hora.

Incautadas 8 toneladas de bacaladilla

El pasado 29 de agosto, agentes del Servicio Marítimo de la Guardia Civil de A Coruña procedieron a la incautación de 8.160 kilos de bacaladilla a bordo de pesquero Coyo Cuarto, con base en Ribeira. La intervención, realizada en una inspección rutinaria, tuvo lugar cuando el barco acababa de atracar. Representantes de la empresa armadora no quisieron hacer declaraciones sobre la mercancía incautada correspondiente a una especie que no puede capturarse en estas fechas.

Por otro lado, agentes del Seprona localizaron 25 ejemplares de atún en cuatro arcones de una empresa ubicada en la

BREVES

provincia de Valencia sin etiquetar, con un peso aproximado de 1.250 kilos. La mercancía fue requisada al no poder acreditar sus propietarios el caladero de origen.

Medio siglo del Salón Náutico

Barcelona acogerá, entre el 5 y el 13 de noviembre, la 50ª edición del Salón Náutico en el recinto Gran Vía y en el Port Bell. Para conmemorar esta fecha tan especial, a su habitual oferta comercial se unirá un extenso programa de actividades entre las que destaca el "Trofeo Salón Náutico Ciudad de Barcelona-Semana Catalana de Vela", en el que se prevé que participen 1.000 embarcaciones de vela de todo tipo, una exposición conmemorativa y un libro sobre la historia del certamen y del sector. El Salón Náutico de Barcelona, cuya primera edición se remonta a 1963 mantiene los principales objetivos de sus inicios: promocionar la industria y fomentar la afición a los deportes náuticos y a la navegación.

Los guardapescas dependerán de los pósitos

El grupo popular, mayoritaria en la Comisión de Pesca del Parlamento gallego, se opuso a una proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Gallego y apoyada por el grupo socialista para terminar con la inseguridad jurídica en la que se encuentran los guardacostas. La propuesta pretendía desarrollar una normativa específica para que estos agentes de seguridad privada contratados por las cofradías, pero subvencionados mayoritariamente por la Consellería do Mar, presenten sus informes y demandas ante la Consellería y no al patrón de la cofradía -quien puede decidir si traslada o no traslada las infracciones a la Administración. La independencia de los guardapescas respecto de las Cofradías fue señalada por el fiscal superior de Galicia, Carlos Varela, en el informe sobre el furtivismo como una de las acciones a tomar si se quería reducir el efecto nocivo que esta actividad ilegal tiene en las cofradías gallegas.

El portavoz de los populares en la Comi-

Armadores gallegos denuncian el uso de dinamita

El uso de dinamita por parte de algunos barcos cerqueros continúa a la orden del día en las aguas gallegas. Esta afirmación la ha realizado un grupo de armadores gallegos de la localidad coruñesa de Camariñas, al tiempo que solicitan vigilancia las 24 horas del día para acabar, definitivamente, con esta práctica.



Isidoro Mora

Nadie pensó que sería fácil. Son años de utilizar dinamita para capturar sardina por parte de pescadores sin escrúpulos, para los que prima el beneficio propio en detrimento del medio marino y el mantenimiento de la población de sardina, perjudicando a sus "compañeros" de pesca que se ganan la vida honradamente. Tras las sucesivas intervenciones de la Guardia Civil y, especialmente, las dos últimas conocidas como las operaciones "Abuelo" y "Cayado", que finalizaron con 13 y 2 arrestados, respectivamente, y más de 130 kilos de dinamita y cerca de dos mil detonadores incautados, parecía que se había asestado un golpe casi definitivo a la utilización de explosivos en el mar. Pero, desgraciadamente, no ha sido así.

Un grupo de armadores de Camariñas, por boca de su portavoz José Manuel Campaña, señalaba que desde las detenciones "casi todo el mundo dejó esas historias, pero sigue habiendo algunos que no entien-

den". Señala que hay algunos barcos que se desplazan siempre solos y capturan su cupo en nada de tiempo, "pero cuando van con el resto nunca pillan nada".

Este grupo de armadores quiere poner de manifiesto los perjuicios que esta actividad supone para los demás pescadores, puesto que no se trata sólo de la sardina que capturan, "sino que desplazan los bancos y los alejan de la costa". Ello sin contar que dejan el mar como un erial, ya que al estallar los cartuchos, esa área queda sin vida, no solo de peces, sino también de alimento, como el plancton. Confían en el papel que está desarrollando la consejera Rosa Quintana, y José Manuel Campaña anuncia que pone a disposición de la consejería del Mar de la Xunta su barco, el "Río Bao I" para labores de vigilancia. Al mismo tiempo, solicitan al resto de compañeros de las cofradías de Portosín y Malpica su colaboración en tareas de vigilancia y denunciar a quienes están delinquiendo. ■

El IEO estudia la biodiversidad del canal de Menorca

A bordo del buque oceanográfico Miguel de Oliver, científicos del Instituto Español de Oceanografía estudiaron la biodiversidad y el estado de conservación del canal de Menorca, que separa las islas de Mallorca y Menorca, una de las diez zonas candidatas a formar parte de las Áreas Marinas Protegidas de la Red Natura 2000.

Desde el puerto de Palma zarpó el pasado 22 de agosto el buque Miguel de Oliver, de la Secretaría General del Mar, para explorar el canal de Menorca, dentro del Proyecto Indemares, cuya finalidad es inventariar y designar las Áreas Marinas Protegidas que formarán parte de la Red Natura 2000. Los trabajos se extendieron a lo largo de tres semanas y en ellos participaron, también, científicos y representantes del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), del Govern de les Illes Balears y de las universidades de Santiago de Compostela y Girona, así como estudiantes en prácticas, entre otros, hasta un total de 25 participantes.

La campaña, dirigida por el investigador Joan Moranta, del CO de Baleares, contemplaba la realización de cartografiado de este área, la obtención de planos topográficos y geológicos de gran detalle, así como estudios sobre la diversidad que completarán los trabajos

realizados en campañas anteriores.

El Miguel de Oliver viene de realizar la segunda campaña de investigación en el banco de Galicia (sus aguas son particularmente ricas en nutrientes, por lo que constituyen una importante zona de producción pesquera situada a doscientos kilómetros de la costa), donde se estimó la estructura y dinámica de sus ecosistemas marinos. Esta campaña también se incluye dentro del Proyecto Indemares, coordinado por la Fundación Biodiversidad. Dicho proyecto se viene desarrollando desde 2009 y no finalizará hasta diciembre de 2013, en el que se habrán evaluado diez ecosistemas marinos susceptibles de convertirse en nuevas reservas marinas. Recientemente informamos desde estas mismas páginas de los trabajos que se vienen realizando dentro de este proyecto, como en el Cañón de Avilés, en Asturias, y los bancos de la Concepción, Amanay y el Banquete, en el área de Fuerteventura y Gran Canaria. ■



Buque oceanográfico Miguel Oliver

sión, José Manuel Balseiro, señaló para oponerse a la proposición que Galicia no tiene competencias sobre un colectivo contratado por los pósitos. Y argumentó a favor de incrementar las penas a los furtivos pasando la pelota a la institución judicial.

Elecciones en las cofradías asturianas

Los pósitos asturianos han iniciado a principios de septiembre el proceso para elegir patrones mayores. Las 18 cofradías que componen la Federación provincial-Avilés y Lastres no participan-tendrán que haber finalizado esta parte del proceso electoral el 30 de octubre. A partir de esta fecha los 20 vocales elegidos, según los plazos establecidos, tendrán hasta el último día de noviembre para elegir a la directiva de la Federación provincial.

El actual presidente de la Federación de Cofradías del Principado, Dimás García, se presenta a la reelección en la cofradía de Tazones y lo más probable es que, en caso de salir elegido, se presente para dirigir a los pescadores del Principado.

Desguaces gallegos subvencionados

La consellería do Mar ha publicado la lista de los barcos que podrán acogerse a la subvención por desguace que incluye un total de 43 barcos. De éstos 34 son embarcaciones de bajura y 9 son de altura.

Esta es la primera ocasión en que la bajura se beneficiará de este plan que subvenciona el abandono de la actividad pesquera. Aunque únicamente 34 embarcaciones -de las 98 solicitudes presentadas- se beneficiarán de los 2,9 millones de euros-cofinanciados por el Fondo Europeo de Pesca- que el ejecutivo gallego destina en ayudas para reducir el esfuerzo pesquero, se espera que esta cifra aumente hasta los 6,3 millones por lo que se han seleccionado otras 26 embarcaciones en reserva. En el caso de la flota de altura 9 barcos de un total de 25 solicitudes presentadas se repartirán los 9,6 millones de euros con que cuenta el departamento de Pesca para este fin. ■

CONTROL DE LA TENSIÓN ARTERIAL

LA AUTOMEDICIÓN (II)

En el artículo publicado en el número anterior de la revista MAR abordamos el control de la tensión arterial cuando se realiza fuera del consultorio médico por personas que no son profesionales sanitarios; es decir, los mismos pacientes o sus familiares. En éste ofrecemos recomendaciones para que la automedición de la tensión arterial sea la adecuada.



Dada la relativa dificultad que existe para medirse manualmente uno mismo la tensión, es preferible utilizar un aparato automático o semiautomático, especialmente de brazo ya que el tensiómetro de muñeca es más sensible a posibles distorsiones de la circulación periférica y su precisión disminuye si la mano que lleva el aparato no se coloca a la altura del corazón.

Los tensiómetros pueden comprarse en farmacias, parafarmacias o en tiendas de ortopedia.

La pantalla del aparato ha de ser grande para que los resultados de la medición puedan leerse con facilidad. Debe disponer de memoria para que, los controles realizados a lo largo de

la semana puedan guardarse y, es aún mejor, si pueden imprimir los resultados en papel. Es muy importante que el brazalete se ajuste bien a su brazo. Y no olvide nunca que estos aparatos necesitan recalibrarse cada cierto tiempo.

Cómo medirse la tensión arterial correctamente.

1- CONDICIONES DEL PACIENTE ANTES DE LA MEDICIÓN

- Lea atentamente las instrucciones de uso del aparato
- No realice la medición si presenta un estado de agitación psíquica o emocional o acaba de hacer ejercicio físico.
- No ingiera comida, café o bebidas alcohólicas, ni fume en los 15-30 minutos previos a la toma de tensión. Tampoco se tome la tensión cuando le haya sido administrado recientemente un fármaco con efecto sobre la presión arterial
- Debe minimizarse la actividad mental: no hable ni pregunte
- También deben evitarse situaciones incómodas para el paciente.
- Se debe evitar el tiempo prolongado de espera antes de la visita.

2- CONDICIONES DEL EQUIPO

- Cuando se utilice un manómetro anaeroide éste debe haber sido calibrado en los últimos seis meses. Si se utiliza un aparato automático debe estar homologado y calibrado en el último año.
- El manguito debe tener un diámetro ade-

TAMAÑO DEL BRAZALETE

Paciente	Perímetro máximo brazo	Medidas brazalete (ancho por largo) (centímetros)
Niño pequeño	17	4x13
Adolescente o adulto delgado	26	10x18
Adulto	33	12x26
Adulto obeso	50	12x40

cuado al tamaño del brazo: la cámara debe cubrir el 80% del perímetro.

- El velcro o sistema de cierre debe sujetar con firmeza y el sistema de aire debe ser estanco.

3- DURANTE LA MEDICIÓN

- Siéntese en una silla, con la espalda descansando sobre el respaldo y el brazo apoyado sobre una mesa a la altura del corazón, evitando colocar las piernas cruzadas.
- Seleccione el brazo con la presión arterial más elevada, si lo hubiese. La primera vez es necesario medir la tensión en ambos brazos, ya que suele haber una pequeña diferencia de valores entre ambos. Una vez sepa que brazo da el valor más alto, utilice siempre éste para tomarse la tensión.
- Enrolle el brazalete alrededor de la parte superior del brazo, entre el codo y el hombro, de forma que cubra perfectamente el brazo. Debe estar ajustado sin holgura y sin que comprima, retirando las prendas gruesas y evitando enrollarlas. Si se trata de un tensiómetro de muñeca, se coloca directamente en la muñeca.
- El centro de la cámara (o la marca del manguito) debe coincidir con la arteria braquial.
- Infle el brazalete sin prisa. Durante este proceso procure no hablar (la tensión subirá), ni mueva el brazo ni la muñeca. Los aparatos automáticos se hinchan y se deshinchán solos.
- Una vez inflado el brazalete, deberá deshincharlo. Es entonces cuando se mide la tensión. Si el tensiómetro es manual deberá ayudarle otra persona, que tendrá que utilizar el estetoscopio o fonendoscopio para escuchar el sonido de las arterias, mientras mide la tensión en el manómetro (el médico deberá enseñarle a hacerlo); si es automático, los resultados de la medición aparecerán en la pantalla.

4- DESPUÉS DE LA MEDICIÓN

- Se deben efectuar dos medidas como mínimo (promediadas); realizando tomas adicionales si hay cambios > 5 mmHg (hasta 4 tomas que deben promediarse juntas).
- Apunte las cifras en un papel o guárdelas en la memoria del aparato. Lo ideal es que lleve un diario con las incidencias en la toma de la tensión.
- Calibre el tensiómetro periódicamente, ya sea en las farmacias o acudiendo al servicio de mantenimiento del fabricante.

FECHA	HORA	TENSIÓN ARTERIAL	COMENTARIOS
06/04/2011	08:15	138/84	Recién levantado
	21:00	140/86	Antes de cenar. Día muy agitado
09/04/2011	08:20	146/94	Olvidé tomar la pastilla
	09:00	140/88	Media hora después de tomar la pastilla

FRECUENCIA DE LOS CONTROLES DE LA TENSIÓN ARTERIAL

Se recomienda que la población general, por encima de los 21 años de edad, se tome la presión arterial, al menos, una vez al año.

Los grupos de alto riesgo (mayores de 65 años, diabéticos, pacientes con enfermedad cardiovascular) y los pacientes con tabaquismo, hipercolesterolemia, obesidad, deben ser controlados de forma individualizada, ya que depende del riesgo de cada individuo y de otros factores asociados.

Su enfermera o su médico de familia serán los que determinen la frecuencia de las citas y los controles.

Purificación Vega Guerra
Médico de Sanidad Marítima. Madrid





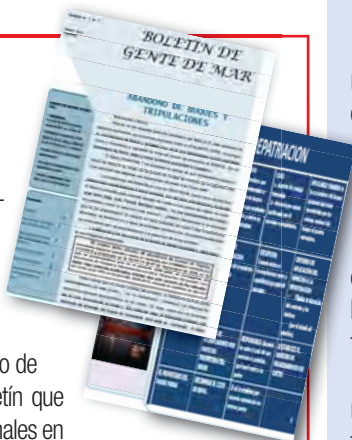
Sólo 10 días para tramitar la jubilación en el REM

La Seguridad Social ha reducido a 10 días el tiempo para calcular la pensión de jubilación en el Régimen Especial del Mar gracias al proceso de informatización y actualización de más de 50.000 vidas laborales de marinos y pescadores. De este modo se iguala el plazo para tramitar esta pensión al resto de los Regímenes de la Seguridad Social.

La aportación de la documentación acreditativa de los embarques en la aplicación informática demoraba en algunos casos hasta 25 días el trámite de concesión de una pensión de jubilación en el REM. Para agilizar el trámite se ha unificado la información de empresas, capitánías marítimas y libretas de navegación y la registrada en las bases de datos de la Seguridad Social, lo que permite calcular de forma automática el coeficiente reductor de la edad de jubilación. Además, la informatización y actualización de las vidas laborales eliminan la necesidad de que los trabajadores del mar aporten dicha documentación, algo indispensable anteriormente. Culmina de este modo la modernización de todos los Regímenes de la Seguridad Social y se avanza en la eliminación del papel en la gestión de las tramitaciones.

Boletín de Gente del Mar

Ha salido el sexto número del Boletín de Gente del Mar editado por el Centro de los Derechos del Marino "Stella Maris" de Barcelona y por el abogado Domingo González Joyanes. Estos boletines informan sobre asuntos relativos al sector marítimo pesquero tales como abandono de buques y tripulantes o como el presente boletín que informa sobre convenios y acuerdos internacionales en materia pesquera. Para recibirlos periódicamente contactar con: djoyanes@hotmail.com



Nueva sede de la Dirección Provincial en Lugo

El director provincial del ISM en Lugo, Miguel Ángel Moreno, visitó junto a los delegado y subdelegado del Gobierno en Lugo, Miguel Cortizo y José Vázquez, y el alcalde de la ciudad, José Clemente López, las obras de lo que será la nueva dirección provincial del ISM en la localidad. El edificio está situado en la calle Músico Xosé Castiñeira, nº 2. La superficie construida total del local es de 1474,50 m² aproximadamente repartidos en tres plantas donde trabajarán más de 25 personas. Cuenta con una sala de juntas con capacidad para 8 personas y un aula de formación para 15 alumnos. La autora del proyecto es la arquitecta Carmen Ruiz Alarcón que ha ideado un edificio de uso administrativo flexible y con carácter representativo, cuya adecuada ordenación de los espacios le permite adaptarse a las futuras y continuas modificaciones que se puedan producir. El acceso de las personas discapacitadas al edificio se ha tenido especialmente en cuenta. El traslado desde la actual sede situada en Carril dos Loureiros, nº 17 está previsto que se realice en el primer trimestre de 2012.



Robos express de gasoleo en el Golfo de Guinea

El Golfo de Guinea se ha convertido en los últimos meses en una zona de actuación de grupos de piratas con secuestros de petroleros con el único fin de hacerse con la carga de combustible. En esta ocasión, el pasado 15 de septiembre, el objetivo de los piratas fue el barco de la empresa armadora española Consultores de Navegación, de bandera chipriota con 23 tripulantes de los que cinco eran españoles. El petrolero había zarpado de Rotterdam con 46.000 toneladas de combustible a bordo con destino a Togo. Mientras transbordaba una parte de la carga a un mercante noruego a 62 millas de la costa de Ghana, fue secuestrado por un grupo de piratas que desembarcaron 7.500 toneladas para dejar posteriormente el barco en libertad.