

Mar

Nº 482
Mayo 2009

Propuesta para reformar la Política Pesquera Común

Debate sobre el
Estado de la Nación

El gobierno, por la
creación de empleo

Pacto de Toledo

No corren
peligro las
pensiones

Cambio de modelo productivo

Los últimos meses están siendo escenario de la mayor crisis económica y financiera de los últimos ochenta años que se ha traducido en un freno de la actividad productiva en todo el mundo con el consiguiente impacto sobre el empleo. En España, donde en los últimos años se había registrado un incremento de la actividad económica y del empleo muy superior a los países del entorno, sobre todo por el fuerte crecimiento del sector inmobiliario, la crisis también se está dejando sentir más con el consiguiente efecto negativo sobre el paro que afecta sobre todo al sector de la construcción, a las industrias auxiliares y a una mano de obra que en parte muy importante correspondía a la inmigración.

La creación de empleo y el mantenimiento de los niveles de protección social, aún en tiempos de crisis, están constituyendo los objetivos prioritarios del gobierno en los últimos meses con un doble escenario. Por un lado, medidas de choque para ofrecer empleo a miles de parados con carácter inmediato mediante la inversión pública. Por otra parte, poniendo en marcha políticas que sirvan para incentivar la demanda y con ello la actividad productiva en algunos de los sectores que se consideren motores de empleo.

El último debate sobre el Estado de la Nación ha servido para la aprobación de una serie de resoluciones y medidas que, a corto plazo, se espera puedan contribuir a ir superando una crisis donde las respuestas se deben producir, no sólo en España, sino en el conjunto de la economía mundial.

En el caso de la economía española, frente a lo sucedido en la última década, donde el desarrollo inmobiliario ha sido el mayor eje en la creación de empleo, desde el gobierno no caben dudas sobre la necesidad de ir a un cambio de modelo productivo en función de las nuevas demandas y la competitividad en el marco de una economía mundial globalizada. En esa línea se halla la propuesta inicial del presidente de gobierno José Luis Rodríguez Zapatero, tanto a las organizaciones empresariales como a los sindicatos.

Cambiar el modelo productivo de un país no es un proceso que se pueda hacer de la noche a la mañana. Requiere tiempo, dinero, una nueva filosofía, acuerdos políticos más allá de batallas coyunturales a la hora de distribuir las disponibilidades presupuestarias, apoyo a la formación, a la investigación, a las políticas de empleo y, en definitiva, tratar de caminar todos en la misma dirección con visión de futuro. ■



Hacia otra política de pesca en la UE

La Comisión de la Unión Europea acaba de presentar una serie de propuestas en materia de pesca entre las que se halla el llamado Libro Verde, que se pretende sea uno de los puntos de partida para la reforma de la Política Pesquera Común (PPC) para su entrada en vigor en 2012.

Según los datos manejados en este documento por la Comisión, la reforma y, sobre todo, la aplicación de la PPC ha sido un fracaso en toda regla si nos atenemos a la situación actual del sector de la pesca. En contra de los objetivos contemplados en la misma, los caladeros comunitarios se hallan sobreexplotados a unos niveles muy superiores a la media de todo el mundo; existe una sobrecapacidad de las flotas para las posibilidades de capturas; no han funcionado como debieran los mecanismos de control y las empresas se hallan además en una delicada situación económica. El propio comisario Joe Borg escenificaba la necesidad de una reforma en profundidad señalando que deberían remover todas las piedras de la misma y, en el seno de la Comisión se hablaba de al necesidad de poner en marcha un "maremoto" en la PPC.

Con estos análisis oficiosos sobre la mesa comunitaria, caben pocas dudas sobre la posibilidad de valorar la aplicación de la reforma de 2002 como un fracaso. Pero no es hora hoy de buscar responsables de esta situación en una sola parte, porque tampoco es posible. En todo caso se podría hablar de responsabilidades compartidas que irían desde el propio sector extractivo pasando por todos los eslabones hasta el consumidor sin dejar a un lado en la parte que les toque a cada una de las Administraciones que participan en el proceso.

Llegados a este punto, más que mirar al pasado, parece que lo acertado sería mirar al futuro y tratar de poner sobre la mesa una nueva reforma de la PPC que no solamente esté guiada de buenas intenciones, sino que, sobre todo, tenga los mecanismos necesarios para su cumplimiento.

Las negociaciones sobre la reforma de las PPC han partido con un debate abierto sobre la misma al que están invitados todos los ciudadanos en base al contenido de ese Libro Verde. Es la hora de participar. ■

Editor:



e n este número

Nº 482 - mayo 2009

Directora general:

Pilar López-Rioboo Ansorena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

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

Fotos:

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo.

Secretaría:

Concha Serrano.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Redacción y Administración:

Churruga, 2. 28004 MADRID.
Teléfonos 91 591 99 20
y 91 591 99 07. Fax 91 591 99 19.
revista.mar@ism.seg-social.es

Imprime: GRAFOFFSET, S.L.
C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.
Los Ángeles, 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 793-09-001-1

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



6

CAMBIOS EN LA PPC. Bruselas ha iniciado la cuenta atrás para revisar la actual Política Pesquera Común.

20

PACTO DE TOLEDO. La Comisión sobre el Pacto de Toledo fue escenario de un debate sobre el futuro de las pensiones.

- 6 Libro Verde de la Pesca
- 14 Las infracciones pesqueras en la UE
- 20 Comisión del Pacto de Toledo
- 24 Medidas para crear empleo
- 28 Ayudas para autónomos
- 30 Piratería y legislación internacional
- 34 Artículo Aetinape
- 36 Relevos en las cofradías gallegas
- 42 Los controles en la pesca del atún rojo
- 48 Feria Sinaval
- 53 Jornadas sobre formación marítimo- pesquera
- 56 Campañas ISM
- 58 Aniversario de la OIT
- 62 La investigación en la acuicultura
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

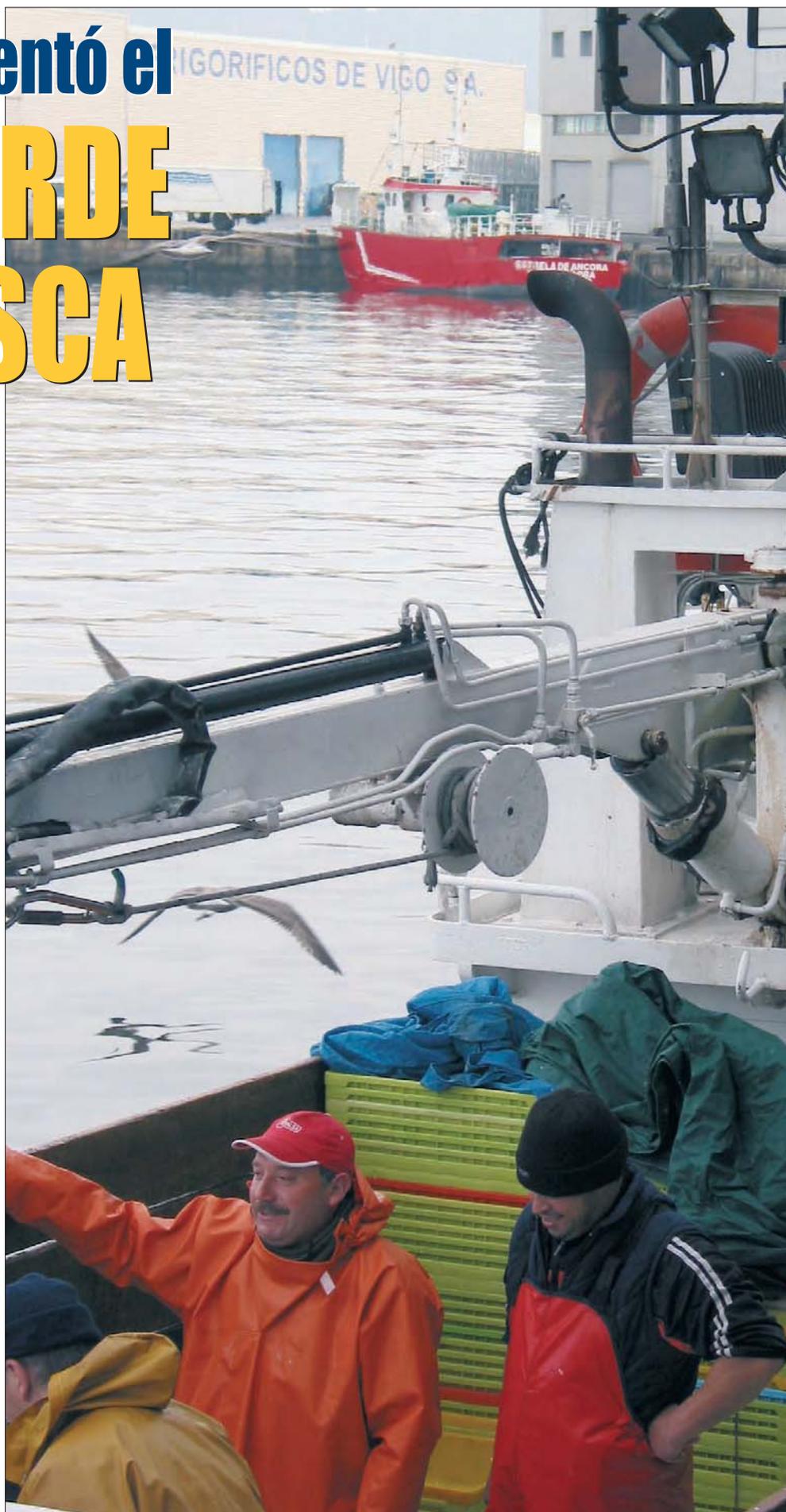
24

APUESTA POR EL EMPLEO. El gobierno apostó por la creación de empleo en el debate sobre el Estado de la Nación.

Bruselas presentó el LIBRO VERDE DE LA PESCA

La Comisión de la Unión Europea ha presentado el Libro Verde sobre el futuro de la Política Pesquera Común en el que se hace un profundo análisis de la situación actual de la pesca en el marco comunitario y donde se plantean igualmente las posibles respuestas a los problemas existentes. El objetivo comunitario con este documento es que se abra un debate en el conjunto de la sociedad y muy especialmente en el sector de la pesca, sobre el futuro de esta actividad. Bruselas pretende dar un vuelco y no aplicar solamente revisiones parciales a la política actual por considerar no ha dado las soluciones que el sector necesitaba. Las previsiones de la Comisión contemplan el desarrollo de los debates en los próximos dos años para que la nueva reforma pueda entrar en vigor en 2012.

Para los responsables comunitarios, el balance de la actual política de la pesca en el marco comunitario no puede ser más negativa. Las poblaciones comunitarias de peces se hallan sobreexplotadas en un 88% frente al 25% en el resto del mundo y el 30% supera los límites biológicos de seguridad. Todo ello se traduce en un deterioro galopante de los recursos, que a su vez provoca una reducción de los ingresos de las flotas. La Comisión entiende que sobra flota, hay un exceso de capacidad y además no han funcionado como sería deseable todos los mecanismos de regulación desde los técnicos hasta los planteamientos políticos.



La Comisión tuvo un sueño: 2020

“La principal fuente de proteínas animales de alta calidad y de grasas saludables de que dispone la Humanidad, el pescado, es de nuevo un mercado floreciente y ha vuelto a ocupar su lugar como componente habitual de la dieta de más de 500 millones de consumidores europeos. El continuo declive de las capturas realizadas por la flota europea llegó a su fin en torno a 2015. Aunque Europa sigue dependiendo notablemente de las importaciones de pescado, la proporción está empezando invertirse. El pescado capturado o producido en Europa es valorado y reconocido por los consumidores, que lo consideran un producto de excelente calidad.

La sobrepesca desenfrenada, con su acusado impacto en las economías costeras, ya es cosa del pasado. Prácticamente todas las poblaciones de peces europeas han recobrado los niveles correspondientes al rendimiento máximo sostenible, lo que significa que muchas de ellas se han incrementado considerablemente en comparación con 2010.

Los pescadores obtienen una rentabilidad más elevada de unas poblaciones más grandes, compuestas de individuos maduros y de mayor tamaño. Y los jóvenes de las comunidades costeras ven nuevamente la pesca como un medio de vida atractivo y estable.

El sector pesquero europeo disfruta de una solidez financiera mucho mayor. El segmento industrial de la flota es eficiente y no depende de la ayuda financiera pública. Desarrolla su actividad con buques respetuosos del medio ambiente y su tamaño se corresponde con los recursos que está autorizado a capturar. En el otro extremo del espectro, la pesca artesanal sigue proporcionando pescado fresco de alta calidad que se consume y se comercializa con distintivos de calidad y origen que aportan un mayor valor al producto. La proporción de europeos que habitan las costas del continente va en aumento, lo que genera

una demanda creciente de alimentos de alta calidad producidos localmente. Su actividad laboral se ha integrado en mucha mayor medida con los restantes sectores económicos que son cruciales para las comunidades costeras. En todo el sector, la cadena de producción y comercialización ofrece una total transparencia a las autoridades y a los consumidores en lo que concierne al origen de las materias primas «de la red a la mesa». La acuicultura europea es también un importante proveedor de pescado para los consumidores europeos. Sigue a la cabeza del desarrollo tecnológico y continúa exportando conocimientos especializados y tecnología fuera de Europa.

La Política Pesquera Común de la UE se ha hecho mucho más eficiente y ahora es considerablemente menos costosa y más sencilla de gestionar. El procedimiento de adopción de decisiones permite que determinadas decisiones técnicas se adopten haciendo participar en mayor medida a los pescadores. Se incentiva a los agentes económicos del sector para actuar de manera responsable, y se espera asimismo de ellos que demuestren que cumplen los principios básicos de la PPC. Los grupos interesados participan plenamente en las decisiones y debates sobre la aplicación de la política. El control de la actividad pesquera es ahora mucho más eficaz.

Fuera de Europa, la UE continúa desarrollando su labor de promoción en todo el mundo de la buena gobernanza marítima y la pesca responsable. En los acuerdos con terceros países se da ahora mayor prioridad a potenciar la contribución de nuestro continente al desarrollo del sector pesquero local, a la inversión y a la buena gobernanza marítima. Se han establecido nuevos programas regionales para mejorar el control y el seguimiento científico de las poblaciones, en los que participan la mayor parte de las potencias pesqueras del mundo.”

La dura realidad

Este es el escenario al que aspira la Comisión en el sector de la pesca para el año 2020 frente a la situación real de 2009 caracterizada por la sobrepesca, el exceso de capacidad de las flotas, las subvenciones, la fragilidad económica del sector y la caída de las capturas por las flotas comunitarias. Bruselas entiende que la PPC no



Principales problemas

- **El 88% de los caladeros comunitarios están sobreexplotados**
- **Exceso de capacidad de la flota con una reducción anual de sólo el 2%**

Principales propuestas

- **Reducción de la capacidad de la flota**
- **Definir objetivos políticos sobre ordenación global marítima**
- **Sistema de decisión menos centralizada**
- **Otorgar una mayor responsabilización al sector**
- **Mayor voluntad política sobre reducción del esfuerzo pesquero**

ha sido lo eficaz que hubiera sido necesaria para prevenir y evitar estos problemas.

Frente a esta situación, los responsables comunitarios no creen ya en este momento en soluciones de parcheo o en reformas parciales o fragmentadas, sino en la puesta en marcha de un “maremoto” que afecte a las raíces de los problemas y que han tenido atrapado al sector en las últimas décadas.

Bruselas parte de que, frente a la situación actual donde casi dos terceras partes de la demanda de pescado que se consume en los países miembros viene del exterior, es indispensable una mayor protección de los caladeros propios partiendo de que el sector de la pesca es fundamental para la oferta de alimentos y para mantener el tejido económico en las zonas costeras. La Comisión entiendo que existen flotas sobredimensionadas para unos caladeros en recesión, lo que se ha traducido en una sobre-





explotación de los recursos. Por otra parte, desde Bruselas se entiende que en este momento ya no es posible aislar la actividad de la pesca de la ordenación general del sector marítimo. Por ese motivo, una reformulación de la política de pesca debe contemplar esta nueva dimensión en el marco de la estrategia marítima y de una Política Marítima Integrada. La UE no puede estar al margen en su política para la pesca de los compromisos mundiales para el desarrollo sostenible de los recursos, de unas pesquerías responsables, desde la política de capturas hasta la comercialización. En esta estrategia también se debe contemplar la necesidad de disponer de unas flotas fuertes, económicamente rentables, modernas, preparadas para una pesca selectiva y con una tecnología suficiente para asumir los vaivenes de los costes de explotación, especialmente por los combustibles.

LA REFORMA DE 2002 Y SUS RESULTADOS

La última gran reforma de la PPC se remonta a 2002. Con la misma se planteaban una serie de objetivos entre los que se podrán destacar los siguientes:

- Cambios en la política de estructuras de la pesca eliminando ayudas para nuevas construcciones

La Comisión pretende aprobar una nueva reforma de la Política Pesquera Común de larga duración

- Aplicación del esfuerzo pesquero, limitando los días de trabajo de los buques en el marco de los planes de recuperación plurianuales
- Desarrollo de nuevos acuerdos de pesca con terceros países
- Políticas de pesca a medio y largo plazo con planes de recuperación
- Mayor presencia comunitaria en los Consejos Consultivos de Pesca
- Puesta en marcha de una política de flotas, suprimiendo los objetivos obligatorios de reducción de capacidad y sustituir los mismos por límites máximos nacionales para que cada país decidiera libremente su estrategia

En conjunto, el objetivo central era lograr una pesquería más sostenible, cosa que, según los documentos comunitarios, no se ha logrado.

Aunque, según los datos manejados por los científicos los ecosistemas comunitarios tienen capacidad para sostener una buena productividad de las poblaciones, la realidad es que en la mayor parte de los casos la pesca ha sido excesiva. El 88% de las poblaciones de las aguas comunitarias se explotan por encima de los Rendimientos Máximos Sostenibles, RMS, frente a una media mundial del 25% y que en el 30% de los casos, la pesquería supera los límites biológicos de seguridad. Aunque hay sensible diferencia entre unas y otras zonas o pobla-



ciones, para los responsables comunitarios, la pesca en esas aguas se basa fundamentalmente en las capturas de peces jóvenes que se capturan antes de que se puedan reproducir.

En los últimos años, aunque los datos difieren igualmente en función de segmentos o zonas la reducción de la flota ha sido de sólo un 2% anual, recorte que se ha compensado con diferencia con la mejora de las condiciones técnicas de los barcos y de los artes de pesca.

Consecuencia de esta situación, nos encontramos con un escenario con caladeros deteriorados y con una sobrecapacidad. Todo ello se traduce en pesquerías por encima de los recursos y además en un deterioro de la economía de las propias empresas pesqueras que han necesitado disponer de ayudas públicas para su funcionamiento

LAS CINCO DEFICIENCIAS

Para la Comisión, en la actualidad hay cinco deficiencias graves en el sector de la pesca que se deberían resolver con la nueva reforma sobre las que se ha abierto el debate. Esos cinco puntos serían los siguientes:

● **Exceso de capacidad de la flota.**

Se trata de un problema que en los últimos años se ha tratado de abordar desde diferentes planteamientos como la exportación de barcos

Joe Borg:
“Estamos cuestionando hasta los elementos fundamentales de la política actual y no debemos dejar piedra sin mover”



a los desguaces. Bruselas reconoce en su documento que los desguaces no han supuesto en muchos casos una reducción efectiva de la capacidad de las flotas. Se pretende que la nueva PPC disponga de mayores y mejores instrumentos para adecuar las flotas a las posibilidades de capturas. Entre otras medidas se contempla igualmente la posibilidad de emplear otros mecanismos como los derechos de pesca transferibles

● **Objetivos políticos más precisos.**

Según la reglamentación comunitaria, la política pesquera común garantizará la explotación de los recursos acuáticos vivos que facilite unas condiciones económicas, medioambientales y sociales sostenibles. Para la Comisión, sin embargo no se fija ninguna prioridad en los objetivos con unas orientaciones más claras para marcar unas pautas más concretas. De cara al futuro se considera crucial que cualquier compromiso que se adopte para amortiguar los efectos económicos y sociales inmediatos a las reducciones de las posibilidades de pesca sea compatible con la sostenibilidad ecológica a largo plazo, lo que incluye un nivel de actividad pesquera que no rebase el rendimiento máximo sostenible, la eliminación de los descartes y el ejercicio de la pesca para que tenga un bajo impacto ecológico.

● Más delegación de decisiones.

Actualmente, en el marco de la política de pesca, todas las decisiones se adoptan en el Consejo al nivel político más elevado en muchos casos a través de una serie de disposiciones que admiten muy poca flexibilidad a la hora de su ejecución. Frente a esta situación, una posible alternativa sería la posibilidad de delegar parte de esas competencias en la Comisión, en los países miembros y en el propio Parlamento para desarrollar una gestión más pormenorizada. Otra posibilidad que se contempla es dar paso a soluciones de gestión regional específicas aplicadas por los países miembros, siempre bajo el control comunitario. En esa línea se plantea un debate sobre dar un mayor protagonismo a una serie de instancias como el Comité Consultivo de Pesca y Acuicultura o los propios Consejos Consultivos Regionales.

● Fomentar la responsabilidad del sector.

Bruselas parte de que cualquier nueva reforma no va a ser de gran utilidad si la misma no logra motivar a todo el sector desde la parte extractiva hasta los consumidores desde unas posiciones de responsabilidad. Esa mayor responsabilidad en manos del propio sector podría llegar incluso en determinados aspectos a la autogestión basada en resultados. En el marco comunitario hay algunas experiencias en esa dirección donde las organizaciones de productores han puesto en marcha sus propias iniciativas desde esa perspectiva, lo que facilitaría la aplicación de la PPC.

● Cultura de la observancia.

El Tribunal de Cuentas emitió en 2007 un informe donde, entre otros puntos, destacan la existencia de serias deficiencias en los mecanismos y sistemas de control de la pesca. La Comisión estima que en la actualidad ese sistema de control es poco estricto, las sanciones no son disuasorias y las inspecciones no son lo suficientemente frecuentes para fomentar que se cumpla la normativa. En este escenario, la



Comisión entiende que se debe proceder a una reforma inmediata y en profundidad sobre el sistema de observancia y el control de la actividad pesquera. En esa línea, la propia Comisión presentó a finales del pasado año una propuesta actualmente a debate con los países miembros y en el Parlamento por la que pretendían endurecer los sistemas de control y donde, entre otras cuestiones, se presentaba como novedad el establecimiento de un carnet por puntos que se irían perdiendo en función de las infracciones que se cometieran.

DEBATE ABIERTO

A partir de este análisis sobre la situación del sector de la pesca la Comisión se plantea en este Libro Verde proponer para el debate una serie de posibles actuaciones para modificar la actual política de pesca.





Una primera cuestión que se pone sobre la mesa del sector en general y de los países miembros es si convendría establecer un régimen pesquero diferenciado para proteger las flotas artesanales ante el papel que juega la actividad de las mismas para mantener el tejido socioeconómico en las zonas costeras. Bruselas plantea como debate la posibilidad de establecer regímenes de gestión diferenciados, uno para las flotas de altura basado en ajustar su capacidad en base a una eficiencia económica y otro para las flotas artesanales costeras basado en objetivo más sociales. En el caso de las flotas de altura, los mecanismos podrían ser incentivos económicos para la adaptación de las mismas con mecanismos de asignación basados en los mercados, mientras, en el caso de las pesquerías artesanales habrá asignación directa de cuotas o esfuerzo o mediante regímenes colectivos. Finalmente, una tercera diferencia sería la posibilidad de una flota de altura económicamente independiente y de una flota artesanal que se podría beneficiar de una financiación pública

La Comisión advierte en su informe que en algunos casos, la pesca costera artesanal, aunque con barcos de menor porte, también puede ser dañina para los habitats costeros sensibles por lo que sería necesario establecer un régimen muy diferenciado que supusiera garantizar la sostenibilidad ecológica de esas poblaciones.

Un segundo debate es cómo sacar el máximo partido a las pesquerías comunitarias. En la actualidad, con la excepción de la pesca en el Mediterráneo, en el resto de los caladeros co-

Hasta el 31 de diciembre de este año se ha abierto un periodo de participación y consultas a todo el sector y ciudadanos interesados

que el mismo pudiera ser la solución.

Un tercer debate afecta a la política de estabilidad relativa así como al acceso a las pesquerías costeras. Se trata de un debate de gran calado.

Por estabilidad relativa se entiende, según uno de los principios más importantes de la PPC fijados en 1983 que cada país dispone de un cupo de pesca en función de una situación determinada en un momento dado y que el mismo se debe mantener en el futuro. Este sistema tuvo en su día de positivo que significaba el establecimiento de las posibilidades de pesca para cada Estado miembro. Sin embargo a medida que se han ido endureciendo las posibilidades de pesa en los caladeros comunitarios, se

han desarrollado otros sistemas alternativos como los intercambios

de cuotas entre países o el funcionamiento de barcos con otros pabellones al no existir una coincidencia entre las cuotas asignadas a un país y el potencial de sus flotas. Para la Comisión, el sistema ha acarreado otros efectos negativos como la reducción de la flexibilidad del sector para usar más efi-



cazmente sus recursos, una mayor presión de cada país a la hora de defender sus cuotas y un aumento de los descartes.

Por todos estos motivos, desde la Comisión se apuesta por un debate para modificar este sistema haciendo el mismo más flexible para ajustar las actuales diferencias.

En la misma línea, se estima que el régimen de las 12 millas como reserva para las flotas nacionales constituye otra restricción histórica que debería ser objeto de modificaciones.

Un cuarto debate abierto por la Comisión está referido al comercio de los productos de la pesca, los precios que perciben los pescadores en origen, aproximadamente menos del 20% del precio final, y los que paga el consumidor. Bruselas reconoce que las cotizaciones de los pescados en origen, por diferentes razones entre las que se hallan las importaciones, se han mantenido en los últimos años prácticamente congeladas, frente al incremento de los costes de producción. Esta situación de baja rentabilidad, la Comisión entiende que es una incitación a los pescadores para pescar más, sea como sea, para aumentar los ingresos, a la vez que provoca un incremento de las ayudas públicas para que sigan en la actividad. Para asegurar unos ciertos niveles de ingresos en las capturas, funcionan algunos mecanismos de regulación. Sin embargo, los mismos se han manifestado insuficientes para abordar los problemas de los bajos precios en origen. Para la Comisión, es fundamental ir a una mayor presencia de las organizaciones de productores e igualmente que el sector mejore en sus estrategias comerciales, con políticas de calidad, etiquetado o presentación de los productos.

Con los problemas del cambio climático y el deterioro de los ecosistemas marinos a la orden del día, Bruselas plantea un debate sobre la necesidad de considerar la actividad de la pesca en el contexto de una política marítima integrada donde el objetivo central fuera el mantenimiento de las regiones costeras con en base a un equilibrio entre todos los intereses que pueden confluir sobre un determinado espacio marítimo.

Ante el futuro de la pesca, para la Comisión, la primera medida que se debe adoptar es disponer de una buena política de investigación para que, en cada momento y para cada caladero, existan los informes más cercanos a la realidad sobre las posibilidades de pesca. Un primer paso en ese proceso debería ser una mayor coordinación entre todos los científicos como los únicos responsables de la política pesquera frente a las presiones políticas.

Aunque con la reforma de 2002 se eliminaron algunas ayudas, el nivel de apoyo al sector de la pesca sigue siendo importante. Desde la Co-



La nueva Política Pesquera Común deberá estar en vigor en 2012 sustituyendo a la aprobada en 2002

misión se considera es necesaria una mayor vinculación entre el apoyo de ayudas al sector y el desarrollo y cumplimiento de objetivos de acuerdo con la política de pesca. Definir dónde y cómo entregar esos fondos es el motivo de los debates planteados desde Bruselas de cara a la nueva reforma de la PPC. Igualmente se pretende definir el papel de la acuicultura en el marco de la política de pesca comunitaria.

Finamente, la Comisión analiza el papel y el peso de las flotas comunitarias en el resto de los caladeros del mundo, tanto en aguas de terceros países con quienes hay acuerdos bilaterales, como en el seno de organizaciones regionales de pesca de cara al sostenimiento de los caladeros y el desarrollo de unas pesquerías responsables. ■

VIDAL MATÉ

La Comisión Europea propone un nuevo reglamento de inspección

La falta de control

CUESTIONA

la gestión pesquera



Los controles son insuficientes y las sanciones, cuando las hay, no resultan disuasorias para aquellos que violan las normas. A consecuencia de esta situación, las medidas de gestión pesquera (al margen de su idoneidad) que se vienen adoptando a través de la Política Pesquera Común están resultando menos efectivas de lo deseado, por lo que el estado de los recursos es cada vez más inquietante. La Comisión Europea (CE) está dispuesta a frenar esta situación, y para ello propone un nuevo reglamento en materia de control y de inspección. Invita a pescadores, científicos, a la sociedad civil... a expresar su opinión hasta el 31 de diciembre de 2009. Uno de los cambios previstos por la CE es reforzar las inspecciones en tierra, sin abandonar las marítimas.

Sanciones ridículas, junto a controles insuficientes, unido a una capacidad excesiva de la flota pesquera tienen como resultado un estado de los recursos cada vez más inquietante. A pesar de los avances logrados con la reforma de la Política Pesquera Común (PPC), realizada en 2002, la situación actual indica que no ha sido suficiente, que los caladeros no sólo no se recuperan sino que van a peor. Por ello, la Comisión Europea propone una revisión a fondo del sistema de control y de inspección de la pesca en la Unión Europea. ¿Qué está fallan-



Adolfo Ortiueira

do? ¿Por qué persisten problemas detectados en 2002, a pesar de los progresos registrados con esa reforma?

Lo cierto es que -y así lo entienden las autoridades europeas- el futuro de la pesca está en juego. Y el de los pescadores. Las poblaciones europeas de peces, en el 88% de los casos, sufre una pesca excesiva -frente a un 25% de media mundial- y el 30% supera los límites biológicos seguros. Es decir: Se sigue pescando a un ritmo superior al que la especie es capaz de reproducirse.

De seguirse saqueando los recursos pesqueros como hasta ahora, tendremos unos mares empobrecidos y un sector pesquero inviable económicamente en un corto plazo de tiempo

La Comisión muestra su preocupación por no lograr que se cumpla la normativa de pesca y por crear una igualdad de condiciones entre los pescadores europeos. De seguirse como hasta ahora, tendremos unos mares empobrecidos y un sector pesquero inviable económicamente en un corto plazo de tiempo. Lo que está en cuestión es la propia continuidad de la actividad pesquera.

La organización ecologista Oceana, que estima positivamente la valoración de la situación que hace la Comisión Europea, señala que hay que aplicar cambios fundamentales y de gran alcance en las políticas de la UE. "Existen pruebas científicas -señalan en un comunicado- de una degradación grave y progresiva de la biodiversidad marina... Si todo sigue igual, se prevé el colapso de la totalidad de las especies que se pescan hacia el año 2048".

La situación no invita al optimismo ni a soluciones de paños calientes. Por ello, la CE plantea una revisión en profundidad de la PPC, a fin de alcanzar los objetivos que se marcó. Aunque la revisión de esta política estaba fijada para

2012, la grave situación (estado de las especies junto a exceso de capacidad de la flota) le ha llevado a iniciar un periodo de consultas que finalizará en diciembre de este año. Tras estas consultas, elaborará un informe de evaluación de impacto y una propuesta de nuevo reglamento, que se podría presentar en el Parlamento y al Consejo a comienzos de 2011, con vistas a su adopción en 2012. Es decir, la CE ve la situación tan



Greenpeace-Graizales



J. M. Martín de la Sierra

comprometida que ha decidido iniciar desde ya el estudio de modificaciones para tratar de remediar los problemas que acucian al sector y a los caladeros. La reducción de la capacidad de las flotas, las cuotas, las medidas técnicas... "constituyen acciones indispensables".

SIN CONTROLES EFICACES

El punto de partida de la CE es que no sólo se trata de revisar las medidas adoptadas, sino que éstas no pueden prosperar si no hay un control eficaz sobre el cumplimiento de las mismas. La lasitud en el control por parte de los Estados miembros, acompañado de unas sanciones en absoluto disuasorias, preocupan seriamente, ya que la búsqueda de un beneficio inmediato por parte de algunos pescadores les empuja a dejar de lado las normas y las limitaciones impuestas. Para paliar esta situación, la Comisión propone un nuevo reglamento en materia de control e inspección (aunque la respon-

sabilidad recae en los Estados miembros, la Comisión pretende confirmar que éstos operan en el mejor marco jurídico posible).

Uno de los primeros y principales "peros" que plantea la CE lo centra en la inspección. "El modo en que se realizan actualmente las inspecciones y los controles permite detectar únicamente una parte del fraude", señala la CE en un informe de abril de 2007. Análisis que fue confirmado posteriormente por el Tribunal de Cuentas Europeo, que detectó numerosas lagunas en los sistemas nacionales de registro, control e inspección de capturas.

Las lagunas, según un análisis publicado en la revista de la Comisión Europea, comienzan durante el registro de las capturas, con deficiencias patentes como la ausencia de obligación de pesaje y retrasos en la entrega de declaraciones, que permiten al pescador saber si será objeto de inspección o no antes de rellenar su declaración. "Los fallos del proceso de registro no se ven compensados con un sistema de inspección eficiente". Y sigue: "Los sistemas de inspección no garantizan la prevención y detección eficaces de las infracciones". Superar los topes de capturas, desembarques ilegales, transbordos en alta mar..., quedan en la mayoría de los casos sin ser denunciados por la falta de control.

Las ilegalidades no se corresponden exclusivamente a aspectos relacionados con las capturas. Cabría destacar, como ejemplo, las que se refieren a la potencia de las embarcaciones, una ilegalidad en ocasiones bastante generalizada.

En un informe de la Comisión Europea al Parlamento sobre el control de la aplicación de la Política Pesquera Común de los Estados Miembros, se analizan distintos planes de recuperación y por qué no fructificaron las medidas adoptadas. Así, respecto al plan de recuperación del bacalao del Mar del Norte, señala que "se vio limitada por la falta de fiabilidad de los datos de las capturas a causa de los errores en las declaraciones". En cuanto a la población septentrional de merluza, se destaca un registro de capturas deficiente y la falta de control eficaz de los desembarques de talla inferior a la reglamentaria, lo que constituye un problema de gran importancia en varios Estados miembros.

En cuanto a la cigala y a la población meridional de merluza, pone el acento en que "el programa tuvo una repercusión limitada ya que sólo se aplicó realmente a 250 de los 11.000 buques [...] y los recursos humanos dedicados al control del programa no fueron suficientes. Los desembarques de pescado de tamaño inferior al reglamentario, incluida la merluza, redujeron la eficacia del plan de recuperación".



Otro ejemplo. Especies altamente migratorias. Cita textual de la Comisión Europea: “En las misiones de inspección efectuadas en 2003 se llegó a la conclusión de que los Estados miembros no han establecido prácticamente ningún sistema de registro de capturas de atún rojo [...] y se descubrió que los movimientos de los buques pesqueros no se seguían sistemáticamente”.

Y se está refiriendo la Comisión a planes de recuperación en aguas controladas por las Organizaciones Regionales de Pesca. ¿Qué control existe en aguas de terceros países en vías de desarrollo? La respuesta es fácil: muy poco, por no decir que resulta casi inexistente. Y mucho de lo que se pesca llega a Europa desde barcos con bandera de conveniencia o de empresas mixtas, que entra congelado a través de porta-contenedores, ya sea directamente o importado, con escaso control (más adelante se volverá sobre ello).

DEJACIÓN DE FUNCIONES

En no pocas ocasiones, estas infracciones se producen por una dejación de funciones de los Estados miembros, supuestamente para beneficiar a sus flotas o porque adoptar medidas en contra les podría suponer tensiones sociales y pérdida de apoyos políticos. Desde estas páginas se ha tratado en numerosas ocasiones del mantenimiento de las redes de enmalle a la deriva en las flotas italiana y francesa a pesar de estar prohibidas por la UE. Italia y Francia no sólo consintieron esta situación sino que bus-

El estado de los recursos pesqueros es cada vez más inquietante. La Comisión considera que uno de los motivos de esta situación es la falta de controles eficaces y de sanciones disuasorias para aquellos que violan las normas

caron resquicios legales para su mantenimiento. Después de años de denuncias, especialmente por parte de los grupos ecologistas, el Tribunal Europeo de Justicia parece que quiere cambiar esa dinámica. A comienzos del pasado mes de marzo, condenó a Francia por el uso de redes de deriva, tras una denuncia de la Comisión Europea en diciembre de 2007. Se le acusa de no controlar e inspeccionar el uso de redes de deriva ilegales y no sancionar a los buques infractores. Un proceso similar se ha abierto contra Italia.

Otra falta de control, y que provoca un grave perjuicio a los pescadores, son las actuaciones desde embarcaciones no profesionales, entre las que se encuentran las de la pesca deportiva. En algunos casos, faenan en nuestras costas de forma furtiva empleando artes profesionales. La dejadez de las autoridades es total con respecto a estas embarcaciones, como señalan fuentes del sector (unas quejas, como las de los pescadores artesanales canarios, que también se han traído a estas páginas en ocasiones anteriores).

El Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) señala que alrededor de un 10% de las capturas totales de este mar proceden de la pesca deportiva. Pero no sólo en el Mediterráneo, como se acaba de señalar. Recientemente, y tras los estudios realizados por científicos del Instituto Español de Oceanografía en la reserva marina canaria de La Graciosa, en Lanzarote, se pudo apreciar una importante disminución de tallas medias debido al agotamiento de los recursos. Los expertos



Merluza de talla ilegal decomisada en el Mediterráneo.

aconsejan que se incremente la vigilancia para evitar el furtivismo, la pesca deportiva y las actividades ilegales, a los que culpan de esta situación.

Tampoco son desdeñables los graves problemas que tienen su origen, según otras fuentes consultadas por MAR, en la entrada de pesca ilegal (procedentes, en su mayoría de las flotas piratas). Bastaría con la implantación de sistemas que garantizaran la trazabilidad de las capturas y un control de las listas de barcos autorizados por las diferentes ORP, entre otras medidas. Además, casi todas estas capturas entran a la UE por los Puntos de Inspección Fronterizos (PIF) a través de portacontenedores. Tal y como se establecen ahora los controles, únicamente se efectúa una inspección sanitaria, y en un porcentaje bastante reducido. No estaría demás, según señalan algunas fuentes a esta revista, en que en los PIF se incluya a inspectores de Pesca. Esta medida sería imprescindible para evitar en gran parte la importación ilegal de productos pesqueros en la UE.

No parece muy lógico que en los PIF no se establezcan controles físicos de los productos pesqueros importados con la normativa pesquera en la mano, sino sólo o casi exclusivamente con la sanitaria. En este sentido, el perjuicio que está ocasionando esta situación de falta de control puede conllevar una competencia desleal por parte de las flotas ilegales de terceros países (que pescan bajo condiciones mínimas de trabajo y seguridad a bordo y sin límites en las medidas técnicas de explotación pesquera) con respecto a los



barcos pesqueros comunitarios. Esta competencia desleal ha sido denunciada en numerosas ocasiones por los pescadores españoles que demandan un control eficaz de las importaciones.

Por otro lado, a nivel intracomunitario, reseñar que gran parte del pescado inmaduro capturado por pesqueros franceses e italianos entra en España a través del paso fronterizo de la Junquera. Los pescadores del Mediterráneo se han quejado en reiteradas ocasiones de esta situación. El aumento de los controles han reducido las importaciones de inmaduros, y ahora vienen a representar sólo una pequeña parte de la demanda. El resto, lo cubren las capturas de embarcaciones españolas que también se abastecen de inmaduros sin importarles las consecuencias que ello tiene en los caladeros.

FALTA DE PERSONAL

Como ya se ha anunciado anteriormente, no se dispone del suficiente número de personas para ejercer las tareas de inspección, ni con la debida formación en muchos casos. Así lo destaca la Comisión en su informe, en el que señala que “el nivel profesional correspondiente a las actividades de control de la pesca presenta con frecuencia considerables lagunas”. En ocasiones, “se les confieren tareas diversas, de las que el control de las actividades de la pesca únicamente constituye una parte de su tiempo”. Y ofrece un dato absolutamente definitivo: La probabilidad de que un buque de pesca sea objeto de una inspección en alta mar es inferior

al 1%. A ello hay que unir la falta de coordinación entre los servicios de inspección de los distintos Estados.

España no es ajena a estas situaciones denunciadas por la Comisión Europea. La falta de personal hace que apenas se controlen -o al menos, no como se debiera- ni las actuaciones de la flota ni las descargas. Muchos de los desembarcos, especialmente los de atún rojo, se efectúan por la noche o en fines de semana, cuando no suele haber inspectores de Pesca.

La falta de medios humanos se cubre, en el caso español, con la contratación de personal en ocasiones no suficientemente cualificado para estas tareas de vigilancia. Al no ser agentes de la autoridad, sus denuncias no tienen "valor probatorio" ni "principio de veracidad". Estas personas, contratadas eventualmente, no siempre cuentan con la debida preparación, como destaca la Comisión Europea. Es fácil imaginar los problemas que ello acarrea. Como ejemplo, señalar que en el caso de los observadores de la Organización Pesquera del Atlántico Noroeste (NAFO), sólo detectan el 1% de las infracciones apreciadas por los inspectores. De esta manera, lo único que se logra con estas contrataciones es incrementar el número controles a efectos estadísticos, aunque sin considerar la calidad de los mismos.

Resumiendo, a juicio de la Comisión Europea: medios humanos insuficientes y falta de coordinación entre los servicios de inspección de los distintos Estados.

SANCIONES DISUASORIAS

Otro de los grandes capítulos que aborda la Comisión Europea es el de las sanciones. Para empezar, señala que no se aplica ningún régimen armonizado de sanciones. Apenas hay intercambio de información y la cuantía de las mismas varían de un Estado a otro. Pero es que, además, las sanciones en muchos de los Estados miembros no son disuasorias (la cuantía media en la UE no supera los 1.548 euros, una cantidad realmente ridícula), cuando no inexistente. Es más, la Comisión estima que el total de las sanciones abonadas por el sector pesquero equivale a un dos por mil del valor de los desembarques. En algunos países se detecta que hasta un 90% de las infracciones no son objeto de sanción, sino que finalizan en una simple amonestación.

Resulta obvio que esta situación -falta de ins-



Adolfo Origuera

La Comisión Europea denuncia que "el nivel profesional correspondiente a las actividades de control de la pesca presenta con frecuencia considerables lagunas", al tiempo que "se les confieren tareas diversas, de las que el control de las actividades de la pesca únicamente constituye una parte de su tiempo"

pectores y de control, junto a unas sanciones ridículas- constituye una invitación a delinquir.

Los inspectores de la Comisión Europea velan por la aplicación de los reglamentos. De hecho, han destapado deficiencias de inspección en muchos Estados miembros. En algunas de ellas, el Tribunal de Justicia Europeo ha tomado cartas en el asunto de forma contundente. Así, por ejemplo, Francia se ha visto sancionada con una multa cercana a los 50 millones de euros por incumplimiento de la normativa europea respecto a inmaduros. Sobre Italia pende otra importante sanción, sin olvidar los 80 millones de euros con que fue sancionada España por pesca y comercialización de inmaduros en el Golfo de Cádiz.

El panorama que plantea el informe de la Comisión Europea resulta bastante desalentador. Al saqueo de los mares se une la escasa o nula colaboración de algunos Estados miembros. Cómo si no cabe pensar en la existencia de redes de deriva en el Mediterráneo, por parte de Francia e Italia, siete años después de su prohibición. La Comisión está dispuesta a frenar esta sangría y plantea una reforma del control de la pesca. Cada vez son más los que piensan que de seguir la actividad pesquera como hasta ahora, le restarían pocos años de actividad comercial.

Cada vez queda menos margen de maniobra. El control es sólo uno de los puntos para una gestión sostenible de los recursos pesqueros, pero de gran importancia para garantizar que las medidas adoptadas (Áreas Marinas Protegidas, vedas, mayor selectividad...) dan sus frutos. Y así lo cree también la Comisión. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Las pensiones mínimas subirán

MÁS QUE LOS PRECIOS

El jefe del Ejecutivo añadió que “España es un buen ejemplo de que un sistema público de pensiones funciona mejor que algunos sistemas de capitalización, que ahora están teniendo problemas para quienes los han suscrito”. Por otra parte dijo que el sistema público de pensiones “es la joya de la corona, de nuestro sistema de protección social y mi grupo político va a defender con todo su empeño, su fortaleza, su solidez y la garantía de que los españoles tengan cada vez pensiones más dignas”.

PACTO DE TOLEDO

El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, compareció a petición propia y de otros grupos parlamentarios, en la Comisión de Seguimiento del Pacto de Toledo del Congreso de los Diputados.



“Si hay condiciones, las pensiones mínimas se incrementarán este año por encima del IPC, porque es de justicia”, afirmó el presidente del Gobierno Rodríguez Zapatero, durante el debate sobre el estado de la nación, quien añadió que “subir las pensiones está en nuestro proyecto de Gobierno”. Además, recordó que se viene trabajando en el ámbito del Pacto de Toledo que “ha sido un éxito de la democracia, porque ha consolidado la solvencia del sistema de pensiones y que necesita cada cierto tiempo un proceso de reformas para su consolidación.

“

“Las pensiones mínimas subirán más que el IPC porque es de justicia”. (José Luis Rodríguez Zapatero, presidente del Gobierno)

En primer lugar el ministro reiteró que las pensiones están plenamente garantizadas ahora y en el futuro remarcando que la Seguridad Social cerrará el ejercicio 2009 con superávit. Actualmente, la previsión es de un 0,5, pero en el peor de los escenarios, no sería inferior al 0,4 por ciento. Sin embargo, el ministro también admitió la necesidad de abordar la reforma que asegure la sostenibilidad de la Seguridad Social a largo plazo. “El Gobierno nunca lo ha ocultado, pese a la magnífica evolución de la Seguridad Social en los últimos años. En todo caso las reformas deben plantearse siempre en el marco del Pacto de Toledo, contando con el acuerdo de los interlocutores sociales, a través del Diálogo Social y del consenso del conjunto de las fuerzas políticas”. Reconoció además el valor del Pacto de Toledo y subrayó que el espíritu de este pacto exige de todos la máxima



responsabilidad. Por este motivo no dudó en pedir “no utilizar las pensiones como arma arrojada en la confrontación política y la necesaria contención y prudencia a la hora de hacer propuestas legislativas”.

El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, interviene en la Comisión de Seguimiento del Pacto de Toledo.

A continuación puso de manifiesto algunas consideraciones generales en torno a la evolución de la Seguridad Social desde la firma del Pacto de Toledo en 1995 hasta el año 2008. “No es exagerado decir –dijo– que su aprobación constituye uno de los acontecimientos políticos y sociales más relevante de los últimos veinte años en nuestro país. El consenso de todas las fuerzas parlamentarias en la defensa de un sistema público de Seguridad Social ha contribuido decisivamente a reforzar la confianza de los ciudadanos en el sistema de pensiones”.

Posteriormente el ministro hizo un repaso a la evolución de los datos más significativos de la Seguridad Social en los últimos cuatro años:

Entre 2004 y 2008 se incrementaron



● Entre 2004 y 2008 se incrementaron

“

“Probablemente la Seguridad Social tendrá superávit en toda la Legislatura”. (Octavio Granado, Secretario de Estado de la Seguridad Social)



Octavio Granado, Secretario de Estado de la Seguridad Social.

en más de 2.300.000 afiliados, situándose en abril de este año en más de 18 millones de afiliados.

- La Seguridad Social cerró el 2008 con más de 14.000 millones de euros de superávit, que supone un 1,31 por ciento por Producto Interior Bruto (PIB).

- De la misma manera el Fondo de Reserva en el periodo 2004-2008 creció en 45.000 millones de euros.

- Se ha pasado de un porcentaje de cotizantes por pensionista en 2004 del 2,4 al 2,6 en la actualidad.

- La morosidad se situó en 2008 en el 1,04 por ciento, la cifra más baja de toda la historia de la Seguridad Social.

A continuación el ministro analizó cuál es la repercusión de la crisis económica y el fuerte incremento del desempleo en las cuentas de la Seguridad Social en el último año y con ello a los ingresos del sistema. Sin embargo esos datos atenúan por diversos factores, entre los que destacó: el fuerte incremento de la afiliación en los últimos años que permite que hoy estemos por encima de los 18 millones de afiliados; se mantienen las afiliaciones con bases de cotización más altas que suponen una importante fuente de ingresos por cotizaciones (el paro afecta en mayor medida a trabajadores poco cualificados y, por lo tanto, con bases de cotizaciones más bajas); el sistema no tiene ningún crédito pendiente, pues todos fueron amortizados en la pasada legislatura; el Fondo de Reserva supera hoy los 58 mil millones de euros;



el número de nuevos pensionistas se encuentra estabilizado y no se adelanta la edad efectiva de jubilación; es relevante la disminución del gasto en materia de incapacidad laboral y el esfuerzo que, en un contexto económico desfavorable, hace el Estado aportando a la Seguridad Social, en materia de complemento por mínimos y asumiendo la dependencia.

Celestino Corbacho puso de manifiesto la voluntad del Gobierno de abrir un debate sereno y tranquilo sobre los retos futuros de la Seguridad Social a largo plazo, y sobre las reformas que habrá que articular para darles respuestas. "Sin duda -ma-

nifestó-las comparecencias que se están produciendo en esta Comisión van a resultar muy esclarecedoras en este sentido". También se refirió al envejecimiento de la población y el consiguiente incremento del gasto en pensiones. Por este motivo los trabajos de la Comisión deberían tener en cuenta acciones encaminadas al impulso de la política de natalidad y de apoyo a las familias, así como mantener el esfuerzo para ampliar la población activa, incrementando las tasas de ocupación activa, incrementando la tasa de ocupación de las mujeres y el mantenimiento en la actividad y continuidad en las carreras laborales de todas las personas. Se mostró partidario de incentivar la prolongación de la vida laboral activa, con el objetivo de acercarla al máximo a la edad legal de jubilación a los 65 años y conseguir una mayor eficiencia en la administración, en la correspondencia entre aportaciones y prestaciones, y en los procesos de gestión, a fin de mantener y reforzar la confianza de los españoles en su sistema de pensiones.

Por otra parte, una de las resoluciones aprobadas en el Debate del Estado de la Nación, insta que se aceleren los trabajos de la Comisión del Pacto de Toledo, de manera que se cierre un nuevo acuerdo sobre el futuro de las pensiones este mismo año

FONDO DE RESERVA

También acudió a la Comisión de Seguimiento del Pacto de Toledo el Secretario del Estado de la Seguridad, Octavio Granada, quien presentó un informe detallado sobre la gestión del

FONDO DE RESERVA DE LA SEGURIDAD SOCIAL A 13 de mayo de 2009



“Las pensiones están plenamente garantizadas ahora y en el futuro”.
(Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)

El acuerdo sobre el futuro de las pensiones podría consensuarse antes de finalizar este año

Fondo de Reserva de la Seguridad Social (la "hucha" de las pensiones).

En el año 2000 el Fondo contaba con 606 millones de euros y, a 13 de mayo de 2009 el fondo alcanzó los 58.593 millones, el 5,35 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB). Los rendimientos netos del fondo, generados en el año 2008, ascendieron a 6.553 millones de euros. El mayor ahorro se ha producido en los cuatro últimos años. En el 2004 tenía 19.130 millones de euros.

Además explicó que en lo que va de año, el Gobierno ha intensificado sus actuaciones para reducir la inversión del Fondo en deuda extranjera, fundamentalmente de Alemania, Francia y Países Bajos, con lo que en estos momentos ha pasado de representar el 43,62 por ciento a cierre de 2008 al 29,91 por ciento del total. La intención del Ejecutivo es llevar a cabo todas las reformas de gestión, en consenso con los grupos parlamentarios para acabar deshaciendo todas las posiciones en deuda extranjera, aunque matizó que "la decisión está en manos del Pacto de Toledo.

Octavio Granada dijo que espera salvar esta Legislatura sin "romper" la hucha de las pensiones ya que el Fondo está blindado por requisitos legales, y han de transcurrir tres semestres consecutivos de déficit para afrontar con su dinero el pago de las prestaciones.

Sobre la actual coyuntura de crisis económica resaltó que es más importante ayudar a las empresas, mediante el retraso del cobro de las cuotas, que dotar de mayor liquidez a la Seguridad Social. ■



José Luis Rodríguez Zapatero durante el Debate sobre el Estado de la Nación.

Hacia un NUEVO MODELO PRODUCTIVO

Todas las medidas anunciadas por el presidente del Gobierno, Rodríguez Zapatero, durante el debate sobre el estado de la nación, van encaminadas a la creación de empleo y a frenar la destrucción de puestos de trabajo. Deducciones de impuestos para las pequeñas empresas, ayudas directas para la compra de automóviles, desgravaciones por compra de vivienda, informatización en las escuelas, fondos para la economía sostenible y proyectos innovadores.

Algunas de estas medidas económicas se llevarán a cabo a corto y medio plazo y otras van dirigidas a un cambio de modelo económico para el futuro. Para ello, el presidente se mostró partidario de abrir un triple pacto, con agentes sociales, comunidades autónomas, a través de una próxima Conferencia de Presidentes, y con los grupos parlamentarios. En pocas palabras se trata de “pasar del ladrillo a las nuevas tecnologías para alcanzar un cambio de modelo productivo. Durante los últimos años el sector de la construcción, uno de los mayores generadores de empleo, se desplomó como una baraja de naipes y el “andamio” no fue capaz de sostener la construcción desenfrenada de viviendas, muy superior a la demanda.

UNANIMIDAD

La única resolución aprobada por unanimidad es llevar a cabo “la promoción de un nuevo acuerdo sobre Seguridad Social y pensiones”. Este pacto entre los grupos parlamentarios se gestará en la Comisión de Seguimiento del Pacto de Toledo, del Congreso de los Diputados, que desde el mes de marzo ha contado con las intervenciones, entre otras, del gobernador del Banco de España, el Comisario de

“

**“La transformación del modelo productivo es la clave para retomar una senda de prosperidad sostenible”
(José Luís Rodríguez Zapatero**

”

Economía de la Unión Europea, agentes sociales y el ministro Celestino Corbacho y el Secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granada.

VIVIENDA

Una de las resoluciones “estrella” se enmarca en la política de vivienda, que avala la supresión de las deducciones fiscales por inmueble para las rentas medias a partir del año 2011, de forma que el ahorro generado al Estado se invierta en políticas públicas de Viviendas de Protección Oficial (VPO) y alquiler. Esta medida respeta los derechos adquiridos de los ciudadanos que en la actualidad están pasando una hipoteca. Además plantea el no embargo de renta en caso de ejecución hipotecaria, así como la puesta en marcha de un plan de 25.200 millones de euros para la rehabilitación ecológica de edificios. El secretario general del Grupo Socialista, Ramón Jáuregui, defendió desde la tribuna del Congreso la pertinencia de esta medida que describió como un estímulo coyuntural a la demanda de inmuebles. De la supresión de la adquisición de vivienda quedarán exentas para aquellos ciudadanos con rentas más bajas. Según la ministra de Vivienda, Beatriz Corredor que esta medida es “necesaria y oportuna” ya



Celestino Corbacho hace declaraciones a la prensa tras su intervención en la cumbre europea sobre empleo.

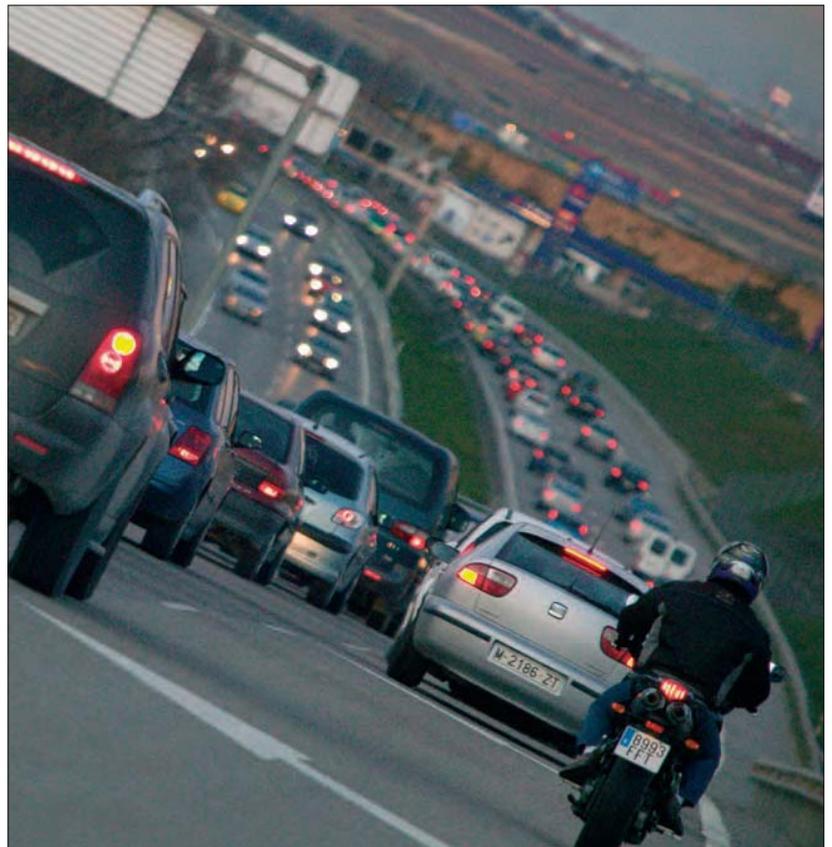
que la actual desgravación no beneficia a la clase media porque sirvió para duplicar los precios.

AUTOMOVIL

Otro de los sectores que sufre directamente la crisis económica es el del automóvil, para el que se establecen ayudas directas por parte del Estado, los fabricantes y las comunidades autónomas, para contribuir a su reactivación. El ministro de Industria está reuniéndose con representantes de las comunidades autónomas para homogeneizar dichas ayudas. Este plan cuenta con la garantía de una ayuda mínima para la compra de coches de 1.500 euros, de los que 500 son aportados por el gobierno central, y 1.000 por los fabricantes. Algunas comunidades autónomas se sumarán con otros 500 euros para alcanzar de esta manera un descuento de 2.000 euros.

PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS

Las pequeñas y medianas empresas obtendrán una rebaja impositiva si cuentan con beneficios inferiores a cinco millones de euros, tener menos de 25 trabajadores y mantener o crear empleo respecto al año pasado. Si cumplen estos requisitos disfrutarán de un tipo del 20 por



ciento en el Impuesto sobre Sociedades, frente al 25 actual, rebaja que se suma a la aprobada hace dos años por el Gobierno, que ya redujo también en cinco puntos, del 30 al 25 por ciento, el tipo aplicado en la actualidad a las pequeñas y medianas empresas. La vicepresidenta económica del Gobierno, Elena Salgado, informó que según los últimos datos disponibles de 2008, unas 370.000 empresas podrán beneficiarse de esta rebaja fiscal y que "sin duda ayudará a fomentar el empleo".

Los distintos grupos también coincidieron en la necesidad de impulsar el diálogo social con sindicatos y empresarios, en el que se podrá contemplar la ampliación de la cobertura de los trabajadores que hayan agotado las prestaciones por desempleo.

Por otra parte el presidente aseguró que al Gobierno tiene el propósito de remitir al Parlamento un proyecto de ley para la Economía Sostenible, donde se incluirán las normas que regulen las medidas que contribuyan a implantar de la forma más rápida, viable y consolidada

El presidente reclama un triple pacto con autonomías, empresarios, sindicatos y grupos parlamentarios

un nuevo modelo productivo para nuestro país. Esta nueva norma necesitará un amplio apoyo en el marco del diálogo social e iniciará el diálogo político durante la tramitación parlamentaria.

MODELO PRODUCTIVO

Según Rodríguez Zapatero la transformación del modelo productivo es la clave para retomar la senda de prosperidad sostenible, por lo que el Gobierno quiere renovar el modelo económico, haciéndolo más sostenible económicamente a medio y largo plazo, más sostenible socialmente y más sostenible medioambientalmente. Para conseguirlo -señaló- es necesario crear un entorno que estimule una actividad de alto valor añadido, reconducir la actividad del sector inmobiliario e identificar y potenciar sectores con capacidad de generación de riqueza y empleo. Destacó la necesidad de completar reformas modernizadoras y seguir concentrando iniciativas y recursos de Educación y en Investigación y Desarrollo. Como sectores de futuro el Presidente se refirió a la educación, las tecnologías de la información y de la comunicación, los vinculados a las ciencias de la salud, la economía social, los ligados a la lucha contra el cambio climático y el fomento del ahorro energético, entre otros. "Se trata de aunar esfuerzos -sustrayó- para emprender la transición hacia un modelo de crecimiento basado en sectores con clara vocación de futuro y capaces de generar puestos de trabajo".



EUROPA POR EL EMPLEO

El ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, acudió en Praga a una cumbre sobre el empleo en la que la indicó que la “nueva prioridad en la agenda del futuro pasa por la política social y el empleo, mientras que hasta la fecha las reuniones comunitarias anteriores habían girado en torno a la crisis del sistema financiero”. El ministro español indicó que existe “una coincidencia de que el conocimiento, la formación y la innovación deben ser elementos comunes para el conjunto de la Unión Europea”.

Entre las medidas propuestas por la Unión Europea cabe destacar, entre otras, las siguientes:

- Incrementar de forma significativa las prácticas y programas de formación profesional de alta calidad para finales de este año.
- Mantener el empleo en empresas con caída de actividad ajustando las horas de trabajo a aprovechando la baja carga laboral para promover la formación continua de los trabajadores.
- Apoyar la iniciativa empresarial y creación de empleo, reduciendo, por ejemplo, los costes no salariales del empleo.
- Mejorar el funcionamiento de las oficinas de empleo.

Deducciones fiscales para la compra de pisos, automóviles, inversiones en la Economía Sostenible, informatización en las escuelas, reducción de impuestos para las pequeñas y medianas empresas

- Fomentar un mercado laboral más inclusivo, aumentar el acceso al empleo por medio de incentivos para la búsqueda de trabajo y modernizar los sistemas de protección social.
- Incrementar la movilidad laboral mediante incentivos para evitar que haya parados en un lugar y empleos libres en un punto cercano.
- Identificar oportunidades laborales en toda Europa.
- Apoyar por parte del Banco Europeo de Inversiones y varios fondos de la Unión Europea a parados y jóvenes para lanzar sus propios negocios, ofreciéndoles capital y asesoramiento empresarial

PRESIDENCIA DE LA UE

Jornadas más tarde, el ministro español viajó a Estocolmo con el objetivo de conocer los temas que la próxima presidencia sueca de la UE va a impulsar, ya que España sucederá al país escandinavo al frente del Consejo de la Unión. Tras reunirse con su homólogo sueco Sven Otto Littorin, Celestino Corbacho manifestó que “los gobiernos europeos hemos movilizado más recursos que en ningún otro momento de la historia con el objeto de sostener el sistema financiero, pero ahora la crisis afecta a la economía real y especialmente al empleo, por eso coincido con mi colega sueco cuando dice que la Europa social empieza por el empleo”. ■

Los autónomos PROTEGIDOS ante la crisis

El Gobierno, a través del Ministerio de Trabajo e Inmigración, ha firmado un acuerdo con las asociaciones de trabajadores autónomos, en el que se contempla una serie de medidas específicas con el objetivo de ayudar a resolver su situación ante la crisis. Hay que destacar la importancia del mismo, ya que el colectivo al que va dirigido supera los tres millones de trabajadores.

El proceso de diálogo con las asociaciones de autónomos, partiendo de las propuestas recogidas en la Moción aprobada por el pleno del Congreso de los Diputados el pasado 17 de marzo, denominadas Plan de Rescate para los Autónomos, ha culminado con la firma de este acuerdo del que cabe resaltar los siguientes aspectos:

- **Fomento del empleo autónomo.** Incrementar al 80 por ciento el porcentaje del abono del pago único de la prestación por desempleo para jóvenes de hasta 30 años y mujeres de hasta 35, destinado a financiar la inversión.

- **Fomento de la contratación laboral por los autónomos.** Introducir una bonificación del 50 por ciento en la cuota empresarial a la Seguridad Social para el autónomo que contrate indefinidamente a su primer trabajador asalariado, siempre que no pueda acogerse a la bonificación del 100% de la cuota empresarial por la contratación de trabajadores que cobran la prestación por desempleo.

- **Mejorar la liquidez.** El Gobierno ha aprobado que el Instituto de Crédito Oficial (ICO) abra una línea de liquidez para los autónomos y pequeñas y medianas empresas, cuyo montante asciende a 10.000 millones de euros, de los que la mitad los garantiza el ICO. Además como medida adicional se considera oportuno que el ICO firme convenios con las comunidades autónomas para complementar la garantía del 50 por ciento del ICO.



Por cese de actividad los autónomos podrán rescatar el ahorro acumulado en sus planes de pensiones

- **Reducción de la morosidad de las Administraciones Públicas.** En este sentido el Gobierno pone en marcha una nueva línea del ICO para avalar por un importe máximo de 3.000 millones de euros a empresas y autónomos con deudas pendientes de pago por los Ayuntamientos.

- **Reformas tributarias.** Se eleva de 6.000 a 18.000 euros el límite para aplazar y fraccionar deudas tributarias sin necesidad de garantía. También contempla modificar la Ley del IRPF para adaptar su contenido al concepto de trabajador autónomo dependiente, actualizar el lí-

El ministro Celestino Corbacho firma el acuerdo con los máximos responsables de las asociaciones de autónomos.



mite de 12.020 euros para declarar la exención de las prestaciones por desempleo en la modalidad de pago único y, en el marco de la normativa europea buscar fórmulas para paliar el efecto que causa en los autónomos el pago adelantado del IVA.

- **Rescate de Planes de Pensiones.** Se posibilita que los autónomos, que hayan cesado en su actividad, puedan acceder con inmediatez al ahorro acumulado en su Plan de Pensiones.

- **Extensión de prestaciones sociales.** El Gobierno se compromete a que las medidas de protección social asistencial no vinculadas al

Bonificación del 50% en la cuota a la Seguridad Social por la contratación indefinida del primer asalariado

sistema de protección contributivo, y aquellas de fomento del empleo que se realicen para los asalariados, sean extensibles a los trabajadores autónomos que hayan cesado en su actividad y no dispongan de fuentes de ingreso.

El acuerdo fue firmado por el ministro de Trabajo e Inmigración, Celestino Corbacho, el presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos, Lorenzo Amor, el presidente de la Federación Española de Autónomos, Aureliano Rodríguez y el secretario general de la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos, Sebastián Reyna. ■

La violencia en el mar y la protección marítima

A debate

EL AUGE DE LA PIRATERIA

Expertos en derecho marítimo internacional se reunieron en A Coruña para examinar cuestiones relacionadas con el tráfico ilegal de personas y la delincuencia organizada transnacional, el terrorismo y la piratería, la protección y seguridad en los transportes marítimos. Durante las jornadas, que tuvieron lugar en A Coruña el 14 y el 15 de mayo, también se debatieron las vías jurisdiccionales para hacer frente a estos fenómenos de violencia en el mar que han originado perturbaciones en el tráfico marítimo por los secuestros de mercantes y pesqueros especialmente en aguas del Golfo de Adén que ahora se extienden a otras áreas del Índico.



Los trastornos que la piratería está ocasionando al tráfico marítimo internacional se convirtieron en el tema principal del *III Coloquio Ordinario* de la Asociación Internacional del Derecho del Mar realizado en la sede de la Fundación Barrié en A Coruña y organizado por el Instituto Universitario de Estudios Europeos Salvador de Madariaga de la Universidade da Coruña. Esta asociación internacional formada por más de 130 expertos de 30 países ha debatido los problemas provocados por los actos de piratería que, aunque están más presentes en nuestro país desde que el año pasado fuera secuestrado el atunero vasco Playa de Bakio, han sido, como afirma el organizador de las jornadas, el Catedrático en Derecho Internacional Público José Manuel Sobrino Heredia, una constante en el tráfico marítimo desde antes de la época de los romanos hasta nuestros días.

El trabajo de los expertos se ha estructurado en tres mesas: 1) Tráfico ilegal de personas y delincuencia organizada transnacional; 2) Terrorismo y piratería; 3) Protección y seguridad de los transportes marítimos en las que han inter-

La UE extiende la zona de protección hasta las Seychelles

venido, junto a expertos en temas marítimos provenientes de Universidades de diferentes países, seis jueces del Tribunal Internacional de Derecho del Mar, el director adjunto de la Agencia Europea de Fronteras Exteriores (Frontex), el vicedirector de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Organización Marítima Internacional, así como varios miembros del Institut de Droit International.

Durante la primera sesión se trató el tráfico ilegal de personas y delincuencia organizada transnacional. Las redes criminales implicadas en el tráfico de inmigrantes y su explotación, que utilizan, frecuentemente, la vía marítima para alcanzar los territorios de los países más desarrollados, particularmente europeos reflejan la vulnerabilidad marítima. Los países del Sur





de Europa son los más afectados por esta situación en la actualidad. Las vías marítimas escogidas son múltiples y, casi siempre, sustentadas en entramados de criminalidad organizada. Del cerca de medio millón de inmigrantes irregulares que cada año entran en la Unión Europea, un 14% llega por mar.

La segunda sesión titulada “*Terrorismo y piratería*” abordó este fenómeno que es tan antiguo como la navegación, ya que desde que hay comercio marítimo hay piratas. Y, aunque la opinión pública tienda a considerar la piratería marítima como algo del pasado, lo cierto es que sigue siendo una dura realidad que amenaza la libertad y seguridad en el mar. Los cerca de 250 ataques registrados cada año prueban como este delito, uno de los más ancestrales del Derecho internacional, sigue tan vigente como antes. En efecto, piratas aislados o estructuras criminales organizadas, actuando frecuentemente con absoluta impunidad y, a veces, en connivencia con las autoridades locales están tras el incremento en un 500% de los ataques a naves de transporte y de recreo en los últimos diez años.



Esta criminalidad no se desarrolla tan solo en remotas regiones geográficas de difícil acceso o control sino en ciertas zonas marítimas que resultan vitales para la navegación y el transporte marítimo internacional, al localizarse en el corazón de este tráfico, como el Estrecho de Malacca o el Golfo de Adén frente a las costas de Somalia.

EL NEGOCIO DE LA PIRATERÍA

Estos actos de piratería, como subraya Sobrino Heredia, *no se pueden ver como un hecho aislado, ya que vemos de la piratería es sólo la punta de iceberg. Este iceberg es transnacional y se debe a intereses que van desde económicos a políticos pasando por los religiosos... sin descartar los terroristas.* Detrás de la piratería marítima se puede apreciar la sombra de estos intereses a los que se podrían añadir los de grupos mafiosos, estados fallidos, aseguradoras, etc.

Frente a esta violencia en el mar está tomando cuerpo una *Política de protección marítima* tanto a escala nacional, como de la Unión Europea o de las Naciones Unidas que combina medidas preventivas y represivas destinadas a proteger las actividades marítimas contra la

amenaza o la comisión de actos ilícitos deliberados. Esta Política incluye todas las acciones destinadas a la protección de las personas, de los bienes y equipos relacionados, directa o indirectamente, con cualquier tipo de actividad marítima frente a tales amenazas.

En el marco de esta política, los ministros de defensa de la UE pusieron en marcha hace seis meses el operativo "Atalanta" en el que nuestro país cuenta con dos fragatas, un avión P-3 de reconocimiento y 600 efectivos humanos. Desde que se puso en marcha la misión, según cifras aportadas a mediados de mayo, el mando europeo ha contabilizado más de cien ataques de los piratas a distintos barcos de los que cerca de un tercio prosperaron. Para contrarrestar el efecto que la presencia militar tiene en la zona, los piratas se han sofisticado mostrando disponer de información exacta sobre los barcos, su cargamento y su trayectoria. Esta información les ha permitido ampliar su radio de acción mediante la utilización de barcos nodrizas desde los que se lanza los ataques. Estas circunstancias han llevado a plantear que estos pescadores somalíes, que a principios de los noventa se convirtieron en piratas empezando a secuestrar barcos, dispongan ahora de información precisa e inmediata debido a conexiones internacionales, como puede ser Al Qaida. Siguiendo esta línea de argumentación, el dinero obtenido por los secuestros podría estar financiando el terrorismo islamista.

Las respuestas para solucionar esta situación pasa primero por definir que es un acto de piratería. Los actos de violencia, detención o depredación en el mar cubren una variada tipología, tanto por su naturaleza como por la zona donde se producen. No todos ellos pueden ser calificados como delitos internacionales de pi-

ratería marítima, para Sobrino Heredia la definición actual es *muy restrictiva: actos en altamar y zonas económica exclusiva. Esta definición debería ampliarse para permitir actuar a los tribunales. Además, se debería incluir una definición de crimen de piratería en el estatuto de la Corte Penal Internacional para que fuera competente esta corte. En el ámbito español hay que resolver de una vez los problemas que tenemos en la Audiencia Nacional, con la introducción de una definición de piratería en el Código Penal mejor que la se intenta introducir en estos momentos.*





El segundo paso para solucionar estos trastornos une, por un lado, los mecanismos de prevención de estos actos criminales y, por otro, las vías que se abren para su represión a la luz del derecho español, europeo e internacional. Pero como señala el organizador del coloquio, *hay que abordar este fenómeno no sólo desde el lado de la represión, ya que en el caso de Somalia, la piratería es quizá la única fuente de ingresos económicos para muchas personas cuya situación está determinada por la pobreza del país, la incertidumbre ante el futuro debida a la ausencia de un gobierno estable que ha permitido el control por parte de señores de la guerra de determinadas zonas. Es posible, aunque no se dispone de datos, que el estado de los stocks de pesca en las costas de Somalia ha descendido debido a la sobreexplotación de flotas extranjeras dificultando la actividad de los pescadores artesanales empujándoles a la piratería como forma de vida. Y la falta de un gobierno que controle sus aguas permite que se esquilmen recursos de soberanía nacional. Por tanto, hay que actuar también en este ámbito.*

TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS

Tercera sesión analizó el tema de la protección y la seguridad en los transportes marítimos y la infraestructura portuaria ambos determinantes para el desarrollo de la economía europea. Tanto el transporte como los puertos son fácilmente accesible y perturbable por acciones criminales. El transporte marítimo que se des-

“

**“La piratería es sólo la punta del iceberg. Un iceberg transnacional que se debe a intereses que van desde los económicos a políticos pasando por los religiosos”
(Sobrino Heredia)**

”

pliega por las aguas cercanas a las costas europeas y también en áreas muy alejadas es fácil presa de conductas delictivas. Este transporte, y los puertos por los que transita, son fundamentales para el comercio europeo. El 90% del comercio exterior y el 40% del interior utilizan la vía marítima, pasando por los cerca de mil puertos repartidos en los veinte Estados miembros costeros de la Unión.

Respecto a quién debe afrontar el coste de la protección del transporte marítimo se han planteado varias opciones entre las que destacan, por un lado, la de Estados Unidos que ha pedido a través del servicio de Guardacostas a los buques mercantes que naveguen por aguas conflictivas que asuman parte de su propia protección y, por otro, la posición de la UE que ha asumido la protección del tránsito de los barcos por esta zona. Para el profesor Sobrino Heredia *el Estado tiene la obligación de asegurar la seguridad de los buques que llevan su pabellón, sino el vínculo efectivo entre el pabellón y el Estado de la nacionalidad se rompería pasando a ser un pabellón de conveniencia que se despreocupa de sus buques. Además, no es labor de los marineros el ir armados y realizar labores de seguridad.*

Los riesgos a los que se enfrenta este tráfico marítimo son múltiples y las consecuencias para la seguridad del transporte, de las personas que lo utilizan y del medio ambiente también lo son. La naturaleza de determinadas mercancías transportadas puede, además, incrementar tales peligros. La violencia en el mar puede afec-



tar tanto a los buques utilizados en el tráfico marítimo internacional como en el nacional, a su pasaje o a su carga, o a las instalaciones portuarias asociadas a los mismos. Los buques pueden ser objetivos de acciones criminales y, también, convertirse en peligrosas armas utilizables contra las instalaciones portuarias.

Ante tal situación, en la tercera mesa de estas jornadas se examinaron una serie de medidas, transversales e integradas, nacionales, europeas e internacionales tendentes a mejorar la protección del transporte marítimo – en especial en el caso de mercancías peligrosas—, la de los ciudadanos que lo utilizan y la del medio ambiente. Y, además, se valoró la posibilidad de crear los mecanismos operativos que faciliten la vigilancia y el control del respeto de tales medidas.

Las conclusiones del coloquio en el ámbito de la piratería subrayan la necesidad de reforzar la cooperación internacional y buscar una solución no coyuntural en el seno del Consejo de Seguridad que facilite la persecución no sólo en aguas territoriales del país en el que se comente los actos de piratería sino en un marco más amplio establecido en una conferencia en la se replanteara la necesidad de revisar el convenio de la Naciones Unidas sobre el derecho del mar en su capítulo séptimo relativo a la altamar ya que, según los expertos, el actual está obsoleto tanto en lo que se refiere al tráfico ilícito de personas y a la seguridad en altamar, como a la persecución de la piratería.

J.M.S. ■

Somalia: cómo con

Intentar entender desde occidente el conflictivo panorama somalí no es fácil. Sólo simplificando sus matices puede deducirse que la situación en el famoso cuerno de África es un símbolo de lo que en mayor o menor medida ocurre en aquel continente.

El acceso a la mal llamada “independencia” de las antiguas metrópolis fue consentido en tanto en cuanto los nuevos dirigentes africanos pactaban con las potencias económicas occidentales la explotación de ciertas prebendas.

En el caso de Somalia, la huella italo-inglesa cedió el testigo de su influencia a los intereses occidentales, que a partir de los años 80 están detrás de buena parte de los episodios bélicos que acabaron por dividir el poder somalí, apoyar gobiernos títeres que impidieron el desarrollo humano del país, provocando la aparición de episodios como el actual conflicto de los piratas del mar.

Al hablar de Somalia debemos saber que cada ciudadano vive menos de 48 años de media, la situación infraestructural (agua, comunicaciones...) es indescriptible y tocan a un médico por cada 100.000 habitantes. Se estima una población de entre 9 y 10 millones de seres humanos que habitan un



Combatir la delincuencia en el mar

infierno de guerra civil y un desgobierno que dura desde 1991.

Al carecer de un gobierno estable y vacío de poder, la abundante pesca (especialmente de túnidos) fue también objeto de una explotación intensiva, según informes de la FAO del año 2005, por buques ilegales. Los primeros episodios de piratería datan de los años 80 y para muchos jóvenes somalíes, este método de extorsión comenzó a ser un medio de vida.

Debido a su rentabilidad, muchos de los llamados “señores de la guerra” se vincularon a estas prácticas, contagiándoles sus costumbres militares. La propia generación de capital hizo posible adquirir tecnología y programar los asaltos marítimos con métodos más modernos y precisos, lo que se convirtió en lucrativo negocio basado en la piratería.

Debido a la falta de control de esas zonas marítimas, muchas fueron las tripulaciones occidentales—entre ellas las españolas—que quedaron a merced de esos nuevos piratas. Pero el peligro no sólo está en los barcos pesqueros. Ante las costas de Somalia pasa una de las mayores rutas petroleras mundiales, por lo que esos buques también forman parte de su agenda, así como otras tipologías. Y todos esos buques transportan o pescan gracias a personas inocentes que se ven amenazadas por este nuevo tipo de delincuencia internacional.

La acción contra varios buques europeos y de otras potencias internacionales, animó a la Unión y a la Comunidad Internacional, con el respaldo del Consejo de Seguridad de la ONU, a implicar a sus ejércitos en la protección de las naves comerciales en 2008, en colaboración con uno de los centros de poder somalíes (el Gobierno Federal de Transición), con base en la antigua capital, Mogadiscio. Los ejércitos, además de proteger a nuestros tripulantes, protegerán a los buques que participan en el Programa Mundial de Alimentos, que suministran ayuda humanitaria a las comunidades de la región.



La Operación Atlántica —que así se denomina el plan— tiene como misión proteger a las personas y bienes occidentales que desarrollan en el Índico su trabajo, una acción loable y que ayudará a que muchos compañeros se sientan algo más seguros trabajando.

Valorando muy positivamente esta decisión de proteger a nuestros tripulantes, paralelamente se deben estudiar y abordar en profundidad las causas que realmente están tras el problema: la extrema pobreza de las comunidades marítimas somalíes.

Mirar a África con otros ojos es la perspectiva que debería movernos, tanto a las sociedades civiles occidentales como a nuestros gobiernos. Necesitamos una mayor implicación en el desarrollo del continente negro, que no se limite a explotar sus abundantes recursos naturales o a contratar a sus paupérrimos trabajadores.

El trasfondo del Índico tiene además un notorio componente mediático, que sin duda ha estado detrás de organizar el actual sistema de protección. Si asaltan un barco, su armador paga en silencio y lo liberan, nadie se entera, como sucedió en muchísimas ocasio-

nes, con todo el peligro que se cierne sobre la tripulación.

Pero si el secuestro se alarga en el tiempo, trasciende a la opinión pública y se pone en cuestión la dignidad de la bandera, o en peligro la vida de los tripulantes, los gobiernos se ven presionados por su opinión pública y pasan a la acción. No digamos ya que afecta, por ejemplo, a un par de periodistas que cubren la noticia; es entonces cuando se movilizan grandes recursos diplomáticos.

De momento, lo único que tenemos es nuestro sistema protector —aunque sea en los lejanos confines del Índico—. Pero mientras no pensemos en serio que África, su situación, sus gentes, sus países, sus gobiernos... son un asunto que nos interesa a todos, y no dispongamos de sinceras políticas de igualdad civil para el continente subsahariano, no habrá barco de guerra ni fusil de policía capaces de acabar con estos problemas heredados del colonialismo y reactualizados en medio del constante ir y venir de la política internacional. ■

JOSÉ MANUEL MUÑOZ RÍOS
PRESIDENTE DE AETINAPE

El candidato propuesto por la federación provincial de Pontevedra gana la elección

RELEVO

al frente de las cofradías gallegas

Los patrones mayores y vicepatrones de las cofradías gallegas eligieron por mayoría absoluta el pasado 25 de abril a Benito González Sineiro como nuevo presidente de la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores. El patrón mayor de Cambados, que ha contado durante el proceso con el apoyo de la federación de Pontevedra, también obtuvo el respaldo de gran parte de los pósitos coruñeses sumando su candidatura más votos que los obtenidos por la suma de las otras dos candidaturas juntas: la Evaristo Lareo, presidente saliente y patrón mayor de la cofradía de Caión, y la de Daniel Formoso Modelo, patrón mayor del pósito de Muros.



El pasado 15 de mayo Benito González tomó posesión como presidente de la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores (FGCP) con respaldo mayoritario cerrando así un proceso electoral que se inició en marzo con la apertura del plazo para la presentación de candidaturas a la presidencia. A las elecciones, que tuvieron lu-

Las cofradías gallegas apuestan mayoritariamente por la renovación

gar el pasado 25 de abril, concurrieron tres candidatos: Daniel Formoso Moledo, patrón mayor de la cofradía de Muros, y Evaristo Lareo, presidente saliente y patrón mayor del pósito de Caión, representando a la provincia de A Coruña y el nuevo presidente que fue propuesto inicialmente por los pósitos de Pontevedra y quien a lo largo del proceso electoral ha logra-



do el apoyo de cofradías de las tres provincias.

El candidato elegido fue el último en presentar su candidatura. Su participación se debió a un cúmulo de circunstancias que llevaron a los representantes de las cofradías de Pontevedra a apoyar su candidatura. Entre éstas está la percepción de anomalías y cierta connivencia entre las posturas de la federación gallega y la

nacional durante las reuniones que tuvieron lugar a finales del año pasado sobre la instalación de jaulas de cría de salmón en la ría de Arousa en las que no se sintieron consultados. Otra circunstancia fue que la repetición de la candidatura de Lareo, no respetaba un acuerdo —no escrito— planteado en el seno de la federación gallega por el que el candidato a la presidencia



procediera de una provincia distinta a la del responsable que cumplía mandato. Por otro lado, el segundo candidato también representaba a una cofradía coruñesa y tenía en su contra el hecho de no ser muy conocido en el sector al proceder de la acuicultura.

Estos factores llevaron a los representantes de las cofradías de Pontevedra a presentar a última hora a su candidato quien por primera vez ha presentado un programa de gestión. El ya presidente de la Federación Gallega se reunió con patrones mayores de cofradías tanto de A Coruña como de Lugo para hacerles partícipes de un proyecto basado en una gestión más participativa y solicitar su apoyo.

RENOVACIÓN

Esta elección representa un cambio en la federación en varios aspectos. El primero, y más evidente, es que los pósitos de Pontevedra amplían su influencia en una organización que desde sus orígenes ha sido dirigida por los dirigentes de las cofradías de A Coruña ya que los pósitos de Pontevedra aunque cuentan con muchos socios son entorno a una veintena frente a los treinta y cinco o treinta y seis de la provincia del norte que, con el actual sistema de votación, siempre tiene ventaja en la elección si mantiene la unidad. La elección de Benito González, a su vez, tendrá como consecuencia directa que se establezca una forma más participativa en la dirección de la organización, siguiendo el ejemplo de lo que ya se viene haciendo en las reuniones de las cofradías de Pontevedra. Otro aspecto importante que se desprende de la composición de la nueva ejecutiva es el cambio de cuota de poder que se

inclina a favor de Arousa. Esta circunstancia proporciona al marisqueo y a la bajura una influencia en el organismo que no ha tenido hasta ahora debido principalmente a la pérdida de actividad pesquera en la zona coruñesa de la Costa da Morte.

De esta forma, la federación queda formada por el ya nombrado presidente, quien cuenta con José Manuel Martínez Escaris, patrón mayor de Finisterra, como vicepresidente primero y como segundo José Basilio Otero, patrón mayor de Burela y tiene como objetivo principal para este período consolidar y afianzar todos los entes, organismos e instituciones de pesca y de marisqueo. Para ello, como subraya González en el manifiesto que utilizó para presentar su candidatura, se quiere establecer un sistema de trabajo participativo que dinamice los distintos sectores productivos.

LÍNEAS DE TRABAJO

Entre las prioridades de los dirigentes gallegos está la regularización de la flota de bajura. Para el nuevo presidente la regularización de las embarcaciones de pesca, aunque afecta a más de 2000 unidades, está en vías de solución. *El problema –afirma– se centra en las embarcaciones dedicadas al marisqueo y al percebe. Estas necesi-*

Benito González Sineiro, nuevo presidente de la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores.





tan el caballaje adecuado para realizar su labor con seguridad en un medio hostil; no para capturar más cantidad. En Bruselas se ha enfocado mal el tema aplicando para las “planeadoras” las mismas normas de caballaje que las autorizadas para otras embarcaciones cuando las necesidades son diferentes. Tenemos que negociar para que haya dos leyes: una para los barcos y otra para estas embarcaciones que necesitan el doble de caballaje que el permitido actualmente para realizar su cometido con garantías de seguridad. Lo necesitan para desplazarse con rapidez... para protegerse del temporal. Hay que convencer a los políticos de Bruselas –subraya González– que el aumento de potencia en estas “planeadoras” no influye en el recurso pesquero, puesto que la gran mayoría de estos trabajos tiene marcada la cantidad de recurso que puede coger. En el marisqueo y en el percebe las cuotas de producto están establecidas de antemano. La recepción de estos argumentos en Bruselas ha sido positiva, aunque el dirigente no se ven soluciones a corto plazo debido a la lentitud de las instituciones europeas.

Otro ámbito que está demandando soluciones a los líderes de las cofradías es el de la comercialización. Aquí, la nueva directiva quiere actuar

La bajura y el marisqueo ganan cuota de poder en la nueva ejecutiva

en dos líneas. La primera es participar en la elaboración y preparación del producto para frenar la caída del precio del pescado y marisco en primera venta. Esta preparación se realizaría a través de empresas externas a los pósitos que eviscerarían y trocearían el producto presentándolo en bandejas, lo que genera un valor añadido y lo adapta más a las necesidades del consumidor actual. La segunda actuación –señala González– es la creación de un punto de venta centralizado que facilite a los asentadores comprar el producto de las cofradías que tienen difícil acceso. Lo que evitaría, por un lado, que todos los pescadores de las zonas limítrofes se trasladan a la lonja de A Coruña a vender su pesca dejando sin buena parte de sus ingresos a las cofradías de las que son socios. Este punto de venta su asegura por otro lado un precio justo.

El tema del furtivismo en el marisqueo es también un problema prioritario para la nueva Junta, que lo espera tratar con la recién nombrada conselleira de Mar, Rosa Quintana. Aquí, Benito González establece dos ámbitos de actuación que, a su vez, dependen de las zonas en las que se produce este fenómeno. Por un lado, señala, está el furtivismo de mar: como los buceadores que se dedica a coger vieiras. Y,



por otro, está el furtivismo de tierra que afecta a los percebeiros tanto en la parte del norte como en la ría de Arousa (Baiona, Cambados, etc.). Éste es más difícil de resolver ya que en ocasiones son socios de la propia cofradía que están divididos y no acatan lo acordado. Y en otras ocasiones son personas con antecedentes penales o que no tienen otra opción para subsistir y no se dejan intimidar. En estos casos, la solución pasaría por poner en práctica lo que ya se hizo hace una década: vigilancia de los percebeiros —son quienes conocen dónde y cuándo hay que vigilar— apoyados por los guardacostas dependientes del ejecutivo autonómico. En la actualidad, la crisis económica que ha llevado a algunos pósitos a despedir los vigilantes privados que habían contratado y la escasa vigilancia y apoyo de la policía (guardacostas de la Xunta), ha hecho que el furtivismo haya reaparecido en muchos lugares de la costa.

PARADAS BIOLÓGICAS

La nueva ejecutiva también tiene una posición diferente a la de la dirección saliente en lo concerniente a la utilización de los fondos europeos (eje 1). Si

durante los cuatro años anteriores los fondos se dedicaron tanto a campañas publicitarias para el consumo de pescado como a la subvención del trabajo de grupos costeros centrado en la gestión; ahora se pretende aplicar este dinero a subvencionar paradas biológicas como ya se ha hecho en el Mediterráneo. De esta forma afirma el presidente, se pretende que estos fondos, distribuidos por zonas, sean utilizados para establecer paradas para las distintas artes, ya que es la única forma de recuperar el recurso. Y pensar en formulas que en el futuro cuando no se disponga de este dinero para paradas permitan a la mayoría de estos trabajadores autónomos contar con un seguro de desempleo que les permita vivir mientras se recupera el mar.

En el terreno político, la opinión del sector sobre la decisión del nuevo Gobierno gallego de suspender la Ley de Pesca aprobada hace menos de un año por el bipartito queda reflejada en la afirmación de Benito González: fue una ley consultada con el sector pero no fue consensuada. Desde la FGCP se hace hincapié en que desaparezca el trato discriminatorio que se da a las cofradías de pescadores respecto de su ámbito territorial, con el objeto de



que éste no únicamente se limite para la determinación de las personas que pueden asociarse en ellas, sino para salvaguardar que los pósitos continúen ostentando la titularidad de las concesiones y las autorizaciones administrativas como entidades que tienen mayor experiencia en la explotación y gestión.

Otro aspecto de la norma que ha creado malestar entre los pescadores es el sistema de concesiones acuícola que permite la participación de empresas que, según los pescadores, tienen más capacidad para articular planes de gestión colocándoles en desventaja a la hora de competir. A medio y largo plazo, la entrada de las empresas en la gestión de este sector sería perjudicial para el tejido social de las localidades del litoral.

Ahora, se abre un plazo de seis meses durante el cual se enviará el texto a las federaciones provinciales para que presenten sus alegaciones a la norma. Para González lo principal es que la ley que salga apoye la sostenibilidad de la pesca y el marisqueo que a la postre son la clave para mantener sociedades costeras equilibradas. ■

J. M. SALAMANCA.

Cargos de la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores

PRESIDENTE:

Benito González Sineiro
Patrón Mayor de Cambados

VICEPRESIDENTE PRIMERO:

José Manuel Martínez Escarís
Patrón Mayor de Fisterra

VICEPRESIDENTE SEGUNDO:

José Basilio Otero Rodríguez
Patrón Mayor de Burela

COMITÉ EJECUTIVO

María Teresa Carnero Blanco
Patrona Mayor de Mugardos

José Manuel Martínez Escarís
Patrón Mayor de Fisterra

José Agustín Pérez Pernas
Patrón Mayor de Cedeira

Celia Pacio Fernández
Patrona Mayor de Ribadeo

María Faustina Solloso Vale
Patrona Mayor de O Vicedo

José Basilio Otero Rodríguez
Patrón Mayor de Burela

Julio Alonso Vázquez
Vicepatrón Mayor 1º de Vigo

Evangelina Lago Valle
Patrona Mayor de Vilanova

Benigno Chaves Boulosa
Patrón Mayor de A Illa de Arousa

También son miembros de pleno derecho del Comité Ejecutivo de la Federación Gallega los Presidentes de las Federaciones Provinciales de A Coruña, Lugo e Pontevedra:

Genaro Amigo Chouciño
Presidente Federación Provincial de A Coruña

Alfonso García Ben
Presidente Federación Provincial de Lugo

Manuel Pazos Vázquez
Presidente Federación Provincial de Pontevedra

Control e
inspección

Tras la estela del ATÚN ROJO

Reforzar y mejorar el control de la pesquería del atún rojo. Ese es el objetivo. Discrepancias aparte, especialmente las existentes sobre si estas medidas son las realmente adecuadas para la recuperación de esta especie aprobadas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), se ha establecido un plan para el control de su pesca. Para saber en qué consisten estas medidas y cómo se llevan a cabo, con qué medios - tanto técnicos como humanos-, MAR ha solicitado la colaboración de un experto. Adolfo Ortigueira Gil es inspector de Pesca Marítima de la Secretaría General del Mar e inspector de la ICCAT. En plena campaña de pesca de atún rojo, nos explica cómo se está controlando la presente campaña.

Con la entrada en funcionamiento el pasado año de la Agencia Europea del Control de la Pesca (CFCA), con sede en Vigo, se establece un plan anual de despliegue conjunto con la participación de inspectores de pesca y medios aeronavales de la UE, tanto en el área atlántica como en el Mediterráneo, bajo mandato de las premisas y recomendaciones de la ICCAT (Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico) y los correspondientes reglamentos europeos y legislación nacional para cada campaña.

En ellos, básicamente, se regula para cada año el listado de buques autorizados por modalidades de pesca y la cuota de captura individual o colectiva, así como los buques partici-





Midiendo un anzuelo de pesca

“Cada inspección realizada a un buque, cada control de descarga en puerto y cada transbordo a las granjas son comunicados en períodos máximos de 48 horas a la Secretaría General del Mar”

pantes en la pesquería, sean de pesca activa o no (pesqueros, remolcadores, buques auxiliares, granjas de destino), pudiéndose realizar la descarga sólo en los puertos y horarios autorizados. Se detallan modificaciones de última hora (como la prohibición para éste año de la captura y muerte de atún a la pesca deportiva y recreativa o porcentajes de descartes); los periodos de actividad y veda de cada tipo de flota; se establecen los modelos de documentos a utilizar por los diversos participantes en la campaña para reflejar las capturas, protocolos obligatorios de comunicaciones y preavisos de descargas en puertos; *checklists* según modalidad de buque que serán usados por los inspectores; obligatoriedad del sistema satélite, etc., que de manera concisa ofrecen las directrices básicas de control e inspección para la campaña anual.

Cada año, los países miembros de la UE con participación directa en el control elaboran un calendario en el que se establecen los medios aeronavales que se ponen a disposición de la campaña, así como el número de inspectores con que se cuenta, zonas de actuación, los puertos y horarios de actividad y los controladores de descargas. Una vez examinados los medios disponibles, se elabora el correspondiente calendario de despliegue. En él, se dividen las inspecciones y controles (aéreos, marítimos y terrestres) que cada país realiza dentro de sus puertos y aguas jurisdiccionales, así como el despliegue conjunto propiamente dicho, con la participación de buques y aeronaves de distintos países y el intercambio de inspectores comisionados a bordo de los mismos.

Se establecen programas de inspección con-

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARINO
FRM

Nº ID: ESP 0045815
ATÚN ROJO/BFT
Thunnus thynnus

ZONA DE PESCA
 Atlántico
 Mediterráneo

FECHA CAPTURA
 Día / Mes / Año
22-04-09

ARTE DE PESCA

- Cobo vivo/BB
- Curric án/TR
- Cañas/RR
- Palangre/LL
- Línea Mano/LH
- Cerco/PS
- Almadraza/TP

MENOR DE 30 Kg

Etiqueta obligatoria individual para el atún rojo



Junta Comunitaria-Nacional en los distintos países que tienen puertos importantes de descargas o granjas de engorde. Es objetivo primordial, desde la implantación de un sistema autónomo de control para el atún rojo, la inmediatez de la información y prácticamente “la persecución individualizada de cada atún”, de manera de que en cada momento se sepa la cantidad en tiempo “cuasi-real” de captura de cada barco, el intento de trazabilidad absoluta de cada atún con un sistema de etiquetado individual obligatorio y la filmación de cada transbordo de los remolcadores a la jaulas de engorde y buques factoría. Para ello, cada inspección realizada a un buque, cada control de descarga en puerto y cada transbordo a las granjas son comunicados en períodos máximos de 48 horas a la Secretaría General del Mar; y en las inspecciones en la mar, además, en tiempo real, a la central de control en Vigo.

SEGUIMIENTO EN TIEMPO REAL

Los patrulleros de vigilancia e inspección en alta mar y los inspectores de la zona del puerto base del buque son avisados a medida que se desarrolla la campaña de los agotamientos de cuota, a fin de decretar las medidas pertinentes de que ese buque no vuelva a capturar la especie.

La Agencia de Control europea establece cuatro zonas principales de vigilancia y control, correspondiendo al Mediterráneo (Zona 37) la mayor extensión. Ésta, a su vez, se halla subdividida en cuatro áreas con dos subzonas cada

una. La subzona 37.1.1 es la que queda bajo aguas jurisdiccionales españolas, distinguiéndose a su vez las cuadrículas de Baleares (BAL) y el Estrecho (GL).

Si bien los últimos estudios científicos dedicados al comportamiento del atún rojo muestran algunos cambios en el modo de actuar de la especie (comportamientos espacio-temporales determinados, nueva elaboración de tabla relación peso-tamaño, posibilidad de reproducción en cautividad, etc...) las pautas de comportamiento del atún y las tácticas de la flota de captura se mantienen en líneas generales en su modo de operar, con la excepción de algunos movimientos de la flota en zonas no frecuentadas hasta ahora. Estas excepciones vienen motivadas

por avistamientos casuales con escasas operaciones de captura positiva.

Si bien los sistemas de despliegue son medianamente equilibrados y se establecen protocolos de inspección y control lo más común posible, existen zonas tradicionalmente de mayor actividad, debido a una mayor concentración de buques: En las aguas entre Malta y Chipre bordeando la frontera sur de Turquía, ocasionalmente en el golfo de Sirte, en Libia, y al sur de Menorca, en Baleares, con despliegue de patrulleros y aeronaves en la zona durante la parte principal de la campaña.

Sin embargo, estas zonas no se correspon-

Sistema de localización por satélite



den con una mayor actividad de sus puertos, por lo que al atún rojo se refiere. El comercio influye de manera importante en esta especie y, en ocasiones, las zonas de captura se encuentran a cientos de millas de su destino final de desembarque-comercialización.

ZONAS DE CAPTURA Y FLOTAS

Podríamos considerar como zonas afectadas por la pesquería del atún rojo el Cantábrico-Noroeste, destacando como flota principal la de cerqueros de cebo vivo, si bien el histórico no lo señala como una pesquería importante en volumen con respecto a otras zonas del país.

En el Estrecho y en el sur del Mediterráneo han sido tradicionalmente fieles al uso del arte de la almadraba. La disminución del stock de atún rojo, la situación de un mercado no ajustado y los cambios en los costes y beneficios no se han reflejado en los éxitos que antaño registró esta modalidad, aunque el volumen de capturas no ha disminuido tanto como los beneficios.

El otro competidor directo de este caladero son las flotas de palangre de superficie y línea de mano, consideradas como artesanales al lado de las flotas industriales y que, con puertos base como Carboneras, alternan sus movimientos entre las aguas de Murcia hasta el sur de Baleares, con descargas en los puertos de Almería, Alicante y Murcia, principalmente.

El Levante y Baleares son las principales zonas de actuación de las flotas industriales cerqueras de las empresas nacionales. En el mar que circunda Baleares se forman, en ocasiones, auténticos atascos de buques de Francia, Italia y España en constante movimiento, añadiéndose otra auténtica flota auxiliar de remolcadores-jaulas y buques de apoyo logístico. Los cerqueros catalanes (únicos representantes españoles), los cerqueros franceses e italianos y los palangreros de Levante y sur del Mediterráneo constituyen las principales flotas, con capturas que se destinan a las granjas mediterráneas y puertos autorizados.

El control y la inspección para la campaña del

Inspección a un cerquero francés



“En el mar que circunda Baleares se forman, en ocasiones, auténticos atascos de buques de Francia, Italia y España en constante movimiento, añadiéndose otra auténtica flota auxiliar de remolcadores-jaulas y buques de apoyo logístico”

atún se estructura en acciones terrestres, marítimas y aéreas. Los controles por tierra se llevan a cabo por los controladores contratados temporalmente para la campaña, que tienen la obligación de presenciar las descargas, y los Inspectores de Pesca que proceden conforme a su propio programa de actuación.

Los buques están obligados a comunicar, con al menos cuatro horas de antelación, su llegada a puerto y desembarque (nacionales) o 48 horas (otros buques europeos). Esta comunicación se hace por triplicado, normalmente a través del centro de seguimiento de pesca vía satélite en Madrid que desvía los avisos a los móviles de los inspectores y controladores de la zona donde el buque va a descargar, a fin de que puedan programar el control o la inspección in situ. A las 48 horas, el patrón de cada buque está obligado a comunicar a la Secretaría General del Mar, en Madrid, y a los inspectores que correspondan al puerto de desembarque el listado de ejemplares y el total de kilos verificados tras el pesaje obligatorio de cada captura, a fin de mantener una información lo más real posible para el control del cómputo de kilos que cada buque tiene asignado en su cuota y paralizar su actividad una vez se detecte ha alcanzado su tope particular.

La participación de los controladores de descargas se ciñe al cómputo de los ejemplares con distinción entre mayores y menores de cada talla legal establecida por zona o tipo de bu-



Gallardete de inspección para el atún rojo

que, el marcado numerado obligatorio de cada ejemplar con las etiquetas oficiales emitidas por el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, MARM, comprobación del DCA (documento de control de capturas), así como la anotación individualizada del peso de cada ejemplar.

ACTA DE INSPECCIÓN

En el caso de intervención de los inspectores de Pesca, el control se completa con el levantamiento del correspondiente acta de inspección que, además de lo anterior, incluye el examen de los aparejos y artes utilizados y su medición, el examen de la documentación y autorizaciones obligatorias del buque, sistema satélite si fuere necesario y la documentación de la trazabilidad que se refleja en la totalidad de las operaciones detalladas en el diario de abordaje y los documentos de capturas y desembarques. En el caso de que se detectase una presunta infracción, puede establecerse en el levantamiento del acta correspondiente si se prohíbe su salida al mar o bien la retención del buque en puerto y prestación de fianza hasta recibir las órdenes correspondientes. La competencia del Estado acaba en el control de la descarga, correspondiendo a las comunidades autónomas la vigilancia de la comercialización y consumo.

El control y la inspección se incrementa de manera especial en las extracciones y entradas de ejemplares de atún en las granjas procedentes de las capturas en alta mar. El control marítimo se establece en función de los movimientos de la flota. Dentro de los planes de desplie-

“El sector debe de concienciarse de que es un stock limitado y que la disminución de su cuota cada año va a ser lo habitual. El control debe de ir creciendo en busca de la trazabilidad real hasta el consumidor”

que nacionales se moviliza, por parte de la Subdirección General de Inspección Pesquera, a los Patrulleros de Altura de la Armada con inspectores de Pesca a bordo a los distintos escenarios que diseña cada país con carácter anual.

Las comisiones nacionales se desarrollan en aguas jurisdiccionales españolas con inspectores españoles, al igual que las desarrolladas a bordo de las patrulleras de inspección pesquera operadas por el Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Además, dentro del plan de despliegue conjunto de la Unión Europea, para la campaña de 2009, España destina a tres de los patrulleros de inspección de la Armada, bajo mandato UE, para vigilar en la totalidad de las aguas jurisdiccionales europeas con embarque de inspectores españoles y comunitarios, así como el correspondiente intercambio de embar-

que de inspectores españoles en buques patrulleros de otros Estados europeos.

La principal misión de estos patrulleros es seguir las evoluciones de la flota en su área de vigilancia con abordajes a los distintos tipos de buques presentes en la pesquería. En las misiones del plan de despliegue conjunto se activa el protocolo de inspección de la Agencia Europea de Control en Vigo, lo que implica utilizar los formularios comunes de la UE que incluyen un *checklist* previo de cada tipo de buque, los documentos de capturas a bordo -según sea buque que captura o que transporta atún-, el envío en tiempo real de los cuadros de capturas inspeccionados, los *briefings* de actividad diaria y el estudio de los mapas satélite con los buques en la zona de cobertura. Los patrulleros se mantienen en constante movimiento al objeto de identificar al mayor número de buques, y así poder detectar posibles barcos ilegales infiltrados en la pesquería.

Se vigila el repliegue de las flotas conforme se cumple su respectivo período de veda y se comunica a los buques participantes su regreso a puerto, en caso de agotar su cuota, conforme se recibe el aviso desde la Secretaría General del Mar. Los buques mayores de 15 metros con pabellón español deberán contar con el dispositivo de localización de buques vía satélite, así como los remolcadores de jaulas. La vigilancia aérea, a cargo de los aviones y helicópteros de la Secretaría General del Mar, cubre toda la zona en la que presuntamente opera la flota en aguas españolas. Se realizan coberturas a los buques de vigilancia destacados en la campaña



con comunicación de avistamientos en tiempo real, así como vigilancia de posibles sobrevuelos de avionetas privadas, que operan para los atuneros cerqueros, y que tienen prohibido intervenir durante el periodo de la pesquería.

Las aeronaves son destacadas a diversos aeropuertos del litoral con movilidad absoluta a otros aeródromos, conforme las necesidades del servicio. Su capacidad de operación durante las 24 horas permite la vigilancia y evolución de la flota en cualquier circunstancia, así como la detección de los buques ilegales.

Sin embargo, el protocolo de control del atún rojo sigue adoleciendo de ciertas carencias que sería conveniente ir teniendo en cuenta para próximas campañas. La más preocupante tiene su origen en la falta de medios humanos, nunca suficientes para la ingente tarea de vigilancia que se plantea durante la campaña. Una situación que se agrava ante las cada vez mayores competencias emanadas de la UE y de la propia competencia nacional, y que hace incompatible un sistema de control cada vez más exigente con esa falta de personal que no se ha logrado cubrir aún con habilitaciones masivas de otros colectivos.

Para solventar el número insuficiente de inspectores se acude a personal contratado de

manera temporal para ejercer tareas de control. Sin embargo, este personal carece del conocimiento y experiencia que requiere esta tarea. Pero aún conjuntando ambos colectivos, es imposible controlar e inspeccionar in situ la totalidad de los desembarques debido a la enorme variedad de horarios y puertos autorizados. Especialmente si se tiene en cuenta que hay buques autorizados a la captura de atún rojo sin sistema de satélite instalado, o la dependencia de que un buque tenga cobertura o no de móvil para el aviso obligado de cuatro horas de antelación (como se señalaba anteriormente) que hace que éste se incumpla de manera reiterada, no dando en ocasiones ni tan siquiera una oportunidad a que se efectúe la inspección.

Sin duda las carencias habrá que cubrirlas. Los protocolos de actuación mejorarán conforme vayan pasando los años. El sector debe concienciarse de que es un stock limitado y que la disminución de su cuota cada año va a ser lo habitual. El control debe ir creciendo en busca de la trazabilidad real hasta el consumidor, junto con actuaciones que, cada vez, tengan lugar de forma más conjuntada en toda la cadena de el proceso. ■

ADOLFO ORTIGUEIRA GIL
TEXTO Y FOTOS

La Feria cerró con cerca de 6.000 visitantes

SINAVAL SE CONSOLIDA como referente marítimo español



“Sinaval/Eurofishing”, la feria del sector marítimo que se celebra bianualmente en Bilbao, ha logrado mantenerse pese a la crisis. El importante esfuerzo de promoción internacional realizado en los últimos años, y el nivel de los actos programados en torno al certamen, reunió a representantes de todos los estamentos relacionados con la actividad marítima, consolidándose así como el principal referente del sector en la cornisa cantábrica y atlántica.

Todo el que tenía algo que decir o exhibir relativo al sector naval, marítimo, pesquero y portuario ha estado, entre el 21 y el 24 de abril, en la Feria Internacional Sinaval 09, celebrada en Bilbao. Una cita en la que han participado las organizaciones profesionales más relevantes relacionadas con el sector, administraciones, dise-

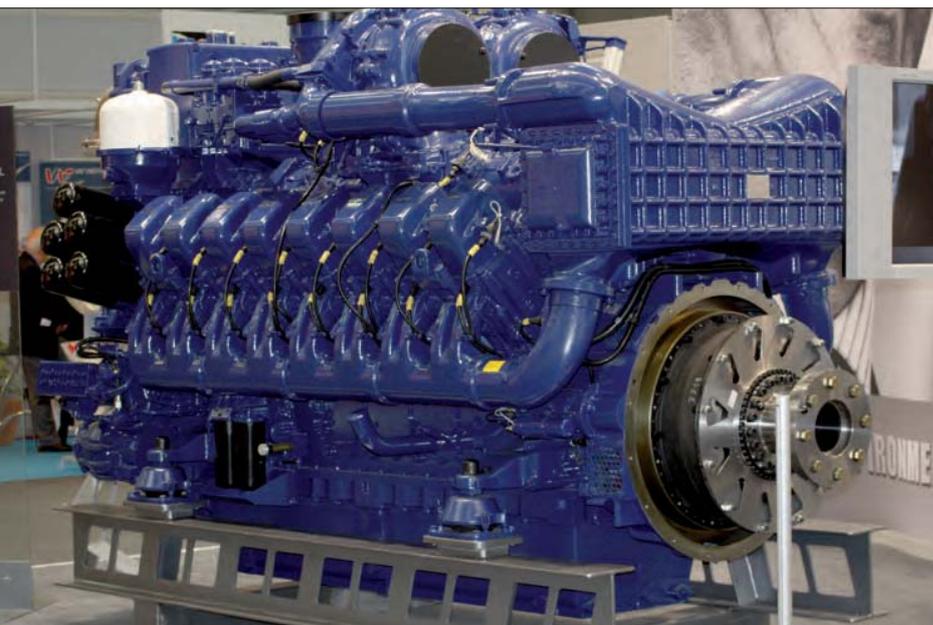


ñadores y constructores de barcos, representantes de la industria auxiliar y fabricantes de todo tipo de accesorios e instrumental relacionado con la actividad marítima.

Al caminar por los pasillos de esta Feria, que ha celebrado su décimo, séptima edición en el Bilbao Exhibition Center (BEC), el visitante podía hacerse una idea de lo polifacética que es la

Ciudadanos esperan para visitar el buque hospital "Juan de la Cosa"

actividad marítima hoy en día, -abarca multitud de actividades con necesidades muy distintas- y, por tanto, la repercusión económica que tiene. Según el Clúster Marítimo Español, que también ha participado en la Feria, el sector genera un monto superior a los 26.000 millones de euros, un 3,2% del Valor Añadido Bruto (VAB) de la economía española.



Los astilleros, las empresas dedicadas a la propulsión de los buques y a la electrónica han sido los sectores con mayor representación en Sinaval, pero también se podía contactar con servicios de alquiler de ROV, ver en funcionamiento modernas máquinas para coser redes o recibir información de los colegios profesionales más representativos. Junto a la oferta comercial, instituciones públicas, como el Instituto Social de la Marina o el Gobierno Vasco, aprovechaban para dar a conocer las últimas iniciativas y servicios puestos a disposición de la gente del mar. En definitiva, la muestra era un compendio de la oferta, tanto comercial como de servicios, que existe actualmente en torno al mar y un referente para el sector marítimo español.

FIRMAS COMERCIALES DE 23 PAÍSES

Otro aspecto a destacar es el impulso internacional que se está dando a esta Feria, que se desarrolla bianualmente. En este sentido, los organizadores del certamen en colaboración con el Foro Marítimo Vasco, el Instituto de Crédito Oficial (ICEX), el Gobierno Vasco y el Consulado de Noruega han puesto en marcha una campaña de promoción internacional que ha conseguido reunir a un gran número de armadores y jefes de compra de astilleros e industria auxiliar extranjeros, todos ellos bajo la premisa de la calidad.

En esta ocasión, el mayor esfuerzo se ha centrado en los países del Este, especialmente en Rusia, además de en la India y Turquía. No obstante, Sinaval-Eurofishing ha congregado 330 firmas expositoras procedentes de 23 países, entre ellos, Alemania, Argelia, Chile, Croa-

cia, Cuba, Francia, Holanda, Libia, Marruecos, México, Noruega, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, Venezuela o Túnez.

Pese a todo, el número de exhibidores presentes en la Feria se redujo un 30% respecto al año pasado, probablemente debido al efecto de la coyuntura económica. Algunos de los representantes de las firmas expositoras consultados por la repercusión que ha tenido la crisis sobre las ventas, resaltan la importancia de participar en muestras como ésta, ya que no sólo se trata de materializar ventas sino de dar a conocer los últimos desarrollos, tecnologías y servicios que existen en el mercado, en definitiva, de realizar una inversión más a medio y largo plazo.

Concretamente, según los organizadores, este año han pasado por la Feria Sinaval/ Eurofishing más de 5.700 visitantes, interesados, principalmente, por el equipamiento de buques, las últimas ofertas de astilleros, ingeniería y diseño de barcos, reparación y construcción de buques y con novedades en las artes de pesca.

CENTENARIO DE LA NAVAL

En el marco de esta Feria se celebraron también los actos conmemorativos del centenario del astillero "La Naval", que se centraron en tres actos principales, logrando una importante expectación entre los asistentes a la Feria. Así, la exposición fotográfica "Cien años de La Naval", que colgaba del stand del astillero vasco, se complementó con la presentación del Libro "Cien años navegando" y con la celebración de una jornada sobre historia naval, en la que se analizó la implicación del astillero tanto en Bilbao como en la construcción naval española a lo largo de estos años y en la que estuvieron presentes importantes representantes del Gobierno Vasco.

En este escenario, el director de la factoría del Nervión, Iñaki Irasuegui, aseguró que el astillero tiene garantizada la carga de trabajo hasta el primer trimestre de 2011 y que, por tanto, "no se les pasa por la cabeza" la presentación de ningún ajuste en el número de empleos. La Naval es una empresa insignia en Euskadi, con una plantilla de 400 empleados y alrededor de 1.400 trabajadores subcontratados.

Iñaki Irasuegui, director de La Naval en un momento de la presentación de los actos celebrados con motivo del centenario de la factoría.





Panorámica de los stands de Sinaval-Eurofishing

Casi simultáneamente, el Gobierno Vasco, en colaboración con AZTI, exponía el estado de los trabajos para la prevención de riesgos laborales que viene desarrollando la institución a la par que anunciaba la puesta en marcha de una página web (www.itsaspreben.com). Esta iniciativa, enmarcada dentro del Plan Estratégico de la Pesca 2008-2011, permite participar con ideas y sugerencias a todo aquel que lo desee, y ofrece consejos y material práctico para contribuir a que las prácticas pesqueras sean más seguras.

JORNADAS DE CARÁCTER INTERNACIONAL

Un aspecto a destacar de la edición de este año de Sinaval-Eurofishing ha sido la relevancia de las Jornadas y Conferencias programadas en torno a ella. Concretamente, casi una quinta parte de los asistentes llegaron a Bilbao en estos días para tomar parte en uno de estos eventos.

El nivel de los ponentes y la expectación que generaron dan idea de la relevancia que los encuentros programados tuvieron dentro de la Feria. Concretamente, hay que destacar la conferencia "Buques de Apoyo Offshore, cada día más complejos e inteligentes", en la que se abordaron las nuevas tendencias y exigencias

El sector supone un 3,2% del valor Añadido Bruto de la economía española

del mercado. En la charla quedó patente la gran notoriedad que han logrado los astilleros españoles en la construcción de este tipo de embarcaciones, cuyo equipamiento se encuentra entre los más sofisticados y tecnológicamente avanzados del mercado naval. Actualmente este tipo de barcos constituye el 40% de la cartera de pedidos de las factorías navales españolas, la industria europea que más contratos posee de este segmento de barcos.

Otra importante reunión internacional celebrada en el marco de Sinaval fue la Conferencia Anual y la Junta Directiva de CIRM (Comité Internacional Radio Marítimo), una reunión del más alto nivel en materia de electrónica naval, en la que participó Esteban Pachá, director general del IMSO (Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite).

Dentro del ámbito pesquero hay que reseñar la reunión internacional sobre el proyecto de "Plataforma Tecnológica Europea de la Pesca", la Reunión del Comité Regional de Aguas Occidentales del Sur y el encuentro entre pescadores españoles y franceses para debatir sobre el hipotético plan de gestión de la anchoa, en caso de que se abriera el caladero.

Por su parte, el Foro Internacional del Sector Portuario "Future Port" desgranó dos bloques



fundamentales: “Logística portuaria más productiva” y “Hacia un puerto más sostenible”.

REUNIONES A PUERTA CERRADA

Igualmente, Sinaval ha dado cobertura a la celebración de Asambleas Generales y Juntas Directivas de importantes entidades españolas del ámbito marítimo. Aunque estas reuniones tuvieron carácter privado, parte de sus conclusiones han tenido repercusión pública por la trascendencia que tienen para el sector.

Concretamente, en el marco de la Asamblea General celebrada por el Clúster Marítimo Español se acordó la adopción de un plan de acción con el que atenuar los efectos de la crisis económica en el sector del mar, elaborado a partir de un estudio de las fortalezas y oportunidades de la actividad.

Hay que tener en cuenta que el Clúster Marítimo Español es la agrupación industrial espa-

El buque hospital “Juan de la Cosa”, fondeado en Bilbao con motivo de la Feria, recibió más de 2.200 visitantes en cuatro días

ñola más importante en términos de producción y empleo, y cuenta con más de 50 empresas y entidades asociadas. Esta fórmula facilita a las compañías que forman parte del Clúster emprender grandes proyectos y acceder, por ejemplo, a programas de ámbito europeo que de otra manera no sería posible.

También tuvo su espacio la Federación Española de Asociaciones de Industrias de Transformación y Comercializadores de Productos de la Pesca y de la Acuicultura (Feicopesca), que celebró durante estos días su Asamblea General y Junta Directiva. Lo mismo hizo Cepesca (Confederación Española de Pesca) que además de reunir a su Junta Directiva organizó una Jornada sobre “Formación y tripulaciones mínimas” que por su interés para el sector comentamos más adelante.

Completaba los actos organizados programados por Sinaval, las jornadas de puertas abiertas del buque “Juan de la Cosa”, propiedad del Instituto Social de la Marina”, que estaba fondeado en la zona del muelle del Museo Marítimo. Durante los cuatro días que el barco ha estado en la Ría de Bilbao, 2.250 personas subieron a bordo y pudieron conocer de primera mano las instalaciones sanitarias con que cuenta y el servicio que prestan sus tripulaciones a la gente del mar. ■

TEXTO Y FOTOS: A. MUNGUÍA



Entre los muchos artilugios que se podían ver se encontraban estas máquinas de coser redes.



El secretario general de Cepasca acompañado por responsables de formación marítima del ISM, DGMM y MMAMRM

En la Jornada organizada por Cepasca

El sector demanda un NUEVO MODELO FORMATIVO

La jornada sobre “Nuevas necesidades de formación marítimo-pesquera y tripulaciones mínimas” celebrada por Cepasca reunió en Bilbao una nutrida representación de los agentes que intervienen en la formación de la gente del mar -instituciones nacionales e internacionales, agentes sociales, escuelas marítimo-pesqueras y colegios profesionales- todos con el objetivo de acercar posiciones sobre la formación marítima con un discurso claro de fondo: urge la coordinación entre las administraciones y los departamentos ministeriales competentes de la Administración General de Estado.

La mayor parte de los ponentes coincidieron en señalar la necesidad de unificar la diversidad legislativa sobre formación

Desde que dio comienzo el encuentro, los asistentes se esforzaron por explicar los itinerarios que han de seguir los trabajadores del mar para acceder a la formación; cuáles son los departamentos competentes en cada caso y en qué orden realizar las gestiones para poder lograr los cursos que le permitan acceder a un empleo. En definitiva, un laberinto complicado de descifrar que dificulta, en muchos casos, el acceso de los trabajadores a la formación.

Por ello, casi todos los presentes coincidieron en señalar la necesidad de unificar los criterios que se aplican en la planificación de la formación continua y ocupacional para, entre otras cuestiones, acercar el sector a las nuevas generaciones, en busca del relevo generacional tan deseado y necesario. Un claro ejemplo de la urgencia en la adopción de medidas en este sentido quedó patente cuando alguno de los presentes, todos ellos expertos en la materia, confesaron que se presentan situaciones en que, incluso ellos, son incapaces de dar una solución a las encrucijadas que se les plantean.

Además, la revisión de la Orden de 1964 sobre “tripulaciones mínimas” fue el otro tema abordado en la Jornada, celebrada en el marco de la Feria Sinaval. Sobre este punto, Fernando Rey, representante del Ministerio de Fomento, desbrozó, en líneas generales, por dónde puede venir la actualización de la norma y, de esta forma, el resto de los asistentes pudieron expo-

ner sus sugerencias respecto a la misma. En este aspecto, todos los presentes coincidían en señalar la necesidad de la reforma, especialmente teniendo en cuenta los avances experimentados en los últimos años en materia tecnológica, formativa y de seguridad a bordo.

No obstante, al finalizar la jornada, los asistentes aprobaron una serie de conclusiones que sintetizan las opiniones sobre formación y tripulaciones de seguridad de los diferentes agentes que intervienen en la actividad marítimo-pesquera. Todo ello, partiendo de la base de la estrecha relación que hay entre formación y tripulación suficiente con la seguridad a bordo.

Como ya hemos indicado, el sector propone la creación de una Comisión Interministerial en la que se redefina un nuevo modelo formativo que dé respuesta a las necesidades tanto de los trabajadores como de los empleadores. Al estilo de una especie de "administración marítima única". En este grupo de trabajo, que estaría formado por los Ministerios implicados en la formación (Fomento, Trabajo e Inmigración, Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y Educación) así como por el resto de los eslabones implicados (Agentes sociales, formadores, Comunidades Autónomas...), se encargarían de estudiar las especificidades de cada uno de los subsegmentos de la flota, para dar soluciones concretas y específicas

Reorientar la formación continua e integrarla en la formación ocupacional fue otra de las propuestas

para cada una.

Además, se sugiere concentrar en un solo texto la diversidad legislativa sobre formación e intentar clarificar competencias en lo relativo a cualificaciones y titulaciones para, de esta forma, facilitar la homologación y el reconocimiento de los mismos, en función de los distintos Convenios Internacionales que tiene suscritos España.

En lo relativo a las diferentes modalidades de formación existentes en este momento, el sector propone reorientar la formación continua e integrarla en la formación ocupacional para favorecer así la suma de conocimientos y un sistema útil de reciclado profesional que tanto demanda el sector.

No cabe duda de que adaptar la oferta formativa a la realidad pesquera es una de las necesidades básicas para mejorar el sistema formativo. Por ello, desde el sector se reclama un mayor impulso de la formación a distancia -dados los largos períodos lejos de tierra- y que ésta se complete con módulos teóricos y exámenes en los días que se está en tierra.

Además, representantes de las escuelas náutico pesqueras propusieron acabar con la contradicción con que se encuentran muchos profesionales del mar; se les exige estar trabajando para poder acceder a la formación y para trabajar necesitan formación, una contradictoria si-

El ejemplo danés

Nuevas vías para atraer vocaciones al mar

Una de las intervenciones más aplaudidas de la jornada organizada por Cepesca fue la de Niels Wichmann, presidente de la Europêche y de la Federación Danesa de Armadores. La exposición se centró en las acciones puestas en marcha en Dinamarca para atraer nuevos trabajadores a un sector necesitado de vocaciones y que, como dejó claro Wichmann, está dando excelentes resultados.

Lo realmente novedoso para el sector español es que el país nórdico ha sido capaz, a través de la concertación de armadores y sindicatos y con el apoyo de otros sectores de la sociedad, de poner en marcha un modelo de formación en la que se conjuga la instrucción académica con períodos de prácticas a bordo.

PREDOMINIO DE LA FORMACIÓN A BORDO. El periplo formativo dura dos años y se divide en cuatro partes: Tres de ellas se realizan a bordo de barcos

de diferentes características y una cuarta de tipo teórico. En la primera, el estudiante se embarca en un pesquero durante 5 meses; la segunda, ya en tierra, consiste en un período de formación técnica sobre pesca; mientras que las fases tercera y cuarta, como ya hemos dicho, se desarrollan a bordo.

La inclusión de la fase académica entre períodos de embarque permite a los alumnos decidir, con conocimiento de causa, si están interesados en continuar en el mundo de la pesca o no, y, en caso afirmativo, optar incluso por obtener diplomas específicos más especializados, que les habilite para ejercer como patrón. Esta opción contempla también posibilidades de que profesionales, que ya se encuentran trabajando y quieran acceder a la categoría de patrón, lo puedan hacer con la realización de un curso de dos semanas de duración.

Los promotores de este innovador





tuación que está dificultando el acceso de mano de obra al sector.

Además, los participantes acordaron poner en marcha una oferta formativa que incluya cursos para los armadores y que así este colectivo pueda mejorar la gestión de sus empresas, especialmente cuando se están enfrentando a un mercado cada vez más globalizado y competitivo.

Buscar estrategias para hacer más atractivo el sector es otro de los objetivos planteados

M^a José González y Víctor Badiola, de la Junta directiva de Cepesca, flanquean a Pilar López Rioboo, directora del ISM, durante la clausura de la Jornada

por los participantes de la Jornada. Para ello, se propuso aplicar los estándares de formación y condiciones de servicio que establecen las organizaciones internacionales como la OIT o la OMI, lo que además garantiza la aplicación de mejoras en las condiciones de trabajo.

En cuanto a la reforma de la Orden reguladora de tripulaciones mínimas de seguridad a bordo, que data de 1964, se instó al Ministerio de Fomento a contar con la participación del sector. En este sentido, los presentes plantearon la posibilidad de disgregar la futura norma en dos: una para la pesca y otra para la marina mercante.

Sobre la premisa de garantizar en todo momento la seguridad a bordo, los diferentes ponentes se inclinaron por que el mencionado cambio legislativo contemple la elaboración de un cuadro indicador de tripulaciones mínimas de seguridad con el fin de homogeneizar, armonizar y coordinar el despacho de buques pesqueros. ■

TEXTO Y FOTOS: A. MUNGUÍA



Niels Wichmann, en un momento de su intervención

sistema formativo -armadores y sindicatos- intervienen en la programación formativa a través de unos asesores, que se encargan de acordar con los buques las prácticas, las cantidades a pagar y de qué forma realizar el pago. Además, estos asesores median en caso de que haya problemas, tanto con los buques como con los alumnos, lo que no resta tiempo a la actividad cotidiana de los promotores de la iniciativa.

FUERTE PROMOCIÓN DE LA OFERTA FORMATIVA. Con el objetivo de llegar mejor al sector, los agentes se encargan de realizar actividades de promoción de las actividades formativas en los centros de trabajo y en los puertos.

Otra medida que pretende facilitar el acceso de los trabajadores a la formación se realiza a través del envío de guías sobre seguridad al domicilio de cada trabajador, de tal forma que puedan ser consultadas sosegadamente por cada uno de ellos.

A través del acuerdo de los sindicatos y los empresarios del mar daneses, los aspirantes cobran un salario de 1.500 euros al mes, es decir, 37.000 euros en los 24 meses que dura la formación. Estas cantidades salen de los propietarios de los buques, donde se embarcan los aprendices, y de un fondo colectivo, en el que las pesquerías danesas ingresan el 0,2% de sus ganancias para dedicarlo a formación.

Junto a estas medidas, se ha iniciado una campaña de sensibilización e información en torno a la actividad pesquera y la vida en el mar. Entre las medidas que se contemplan se encuentra la elaboración de materiales didácticos relativos al sector orientados a escolares entre 10 y 15 años, la realización de campañas de publicidad en TV y prensa, e incluso la promoción de iniciativas curiosas como es el apoyo a un grupo musical y su "rock and roll del pescador". ■

A.M

El ISM PROMOCIONA LA SALUD entre los trabajadores del mar

La subdirección general de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha nuevas campañas de promoción de la salud entre los trabajadores del mar. En esta ocasión, se han distribuido en las Direcciones Provinciales del organismo carteles y folletos informativos sobre la prevención de la sordera profesional, con el lema "Escucha bien". También se intenta concienciar al sector sobre los beneficios de llevar una vida sana en otra campaña, cuyo lema es "Para una travesía en calma. Cuida tu salud".

Entre las competencias que desarrolla el Instituto Social de la Marina está la de proteger la salud de los trabajadores del mar. Para ello pone en marcha periódicamente campañas de difusión donde informa al sector de las patologías más frecuentes que sufren los trabajadores del mar, al tiempo que recomienda qué hacer para prevenirlas. Las campañas se fundamentan en la publicación de carteles y folletos que se distribuyen en todas las Direcciones Provinciales y Subdirecciones locales del organismo.

Este año se han puesto en marcha dos campañas: una, de carácter general, para la promoción de la salud y la adquisición de hábitos saludables y, otra, específica sobre la sordera: una de las enfermedades que se da con más frecuencia entre los trabajadores del mar.

"Para una travesía en calma. Cuida tu salud" es el lema utilizado en la campaña de promoción de la salud, en la que se recomienda aumentar el consumo de frutas y verduras; dejar el tabaco; consumir poco alcohol; realizar diariamente una actividad física; utilizar medidas de seguridad y prevención en el barco y aprovechar los reconocimientos médicos.

Se trata de unos consejos básicos pero que tienen una influencia esencial sobre el estado



La adquisición de hábitos saludables resulta indispensable para una vida duradera y de calidad

de salud y la calidad de vida. El buen estado de salud determinará que la travesía esté o no en calma y la marea se desarrolle sin problemas.

El consumo de verduras, hortalizas y frutas frescas, junto a una ingesta limitada de grasa y azúcares, evita la obesidad y algunos de los procesos relacionados con ella como la hipertensión arterial, la diabetes, el aumento del colesterol y los triglicéridos, las enfermedades cardiovasculares y algunos tipos de cánceres.

Abandonar el tabaco reporta beneficios a corto y medio plazo, a cualquier edad y cualquiera que sea el estado de salud de la persona. En cuanto al alcohol, un hombre sano no debería sobrepasar el consumo de 30 gramos de alcohol puro mientras que las mujeres no deben consumir más de 20 gramos. El alcohol altera la capacidad de atención, por lo que debe evitarse cuando se conduce o se trabaja para evitar accidentes.

El ejercicio diario fortalece el corazón, aumenta la capacidad para hacer esfuerzos sin fatiga, fortalece los músculos y los huesos, mejora la movilidad de las articulaciones, ayuda a controlar el sobrepeso y mejora el estado de ánimo y la autoestima. Los médicos recomiendan realizar, al menos, 30 minutos de actividad física de intensidad moderada, como caminar algo más rápido que en el paseo normal o subir escaleras.

Las medidas de seguridad son esenciales para evitar accidentes o minimizar sus consecuencias. Por ello es recomendable insistir en que los trabajadores utilicen equipos de protección individual cuando se encuentren faenando o navegando y que dichos equipos estén en condiciones óptimas.

Finalmente, los trabajadores del mar deben aprovechar los reconocimientos médicos que se hacen antes de embarcar para consultar a los especialistas cualquier duda que tengan sobre su estado de salud. El objetivo de estos reconocimientos es garantizar que las condiciones físicas y psicológicas de las personas son compatibles con el puesto de trabajo que realizan y no suponen ningún peligro ni para ellos ni para el resto de la tripulación.

SORDERA

La campaña para la prevención de la sordera profesional lleva por lema "Escucha bien" y desde el Instituto Social de la Marina se incide en la misma porque la pérdida de audición por ruido es la enfermedad profesional más común en Europa y, después de los efectos del envejecimiento, es la segunda causa de sordera. Además, puede aumentar el estrés y multiplicar el riesgo de sufrir un accidente.

En general, la pérdida de audición se produce de manera gradual y sin dolor, por lo que apenas percibimos los primeros síntomas. Sin em-

CONSEJOS PARA UNA BUENA SALUD

- Aumenta el consumo de frutas y verduras
- Deja el tabaco: corta por lo sano
- Alcohol: cuanto menos mejor
- Realiza actividad física diaria
- Utiliza las medidas de seguridad
- Aprovecha los reconocimientos médicos

CAMPAÑA PARA LA PREVENCIÓN DE LA SORDERA PROFESIONAL

escucha bien:

La pérdida de audición como consecuencia del ruido es la enfermedad profesional más común en Europa y representa aproximadamente una tercera parte de las enfermedades de origen laboral, por delante de los problemas de la piel y del sistema respiratorio. La exposición al ruido es la exposición profesional dañina más común y constituye la segunda causa de pérdida de audición, después de los efectos del envejecimiento. Además tiene otras consecuencias, puede aumentar el estrés y multiplicar el riesgo de sufrir un accidente.

UNIÓN EUROPEA FONDO SOCIAL EUROPEO

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La pérdida de audición como consecuencia del ruido es la enfermedad profesional más común en Europa

bargo, poco a poco nos cuesta seguir las conversaciones, sobre todo en ambientes ruidosos; se perciben silbidos o zumbidos en los oídos; se tiene que elevar el volumen en la televisión o la radio; los que nos rodean nos piden que hablemos más bajo o necesitamos que nos repitan las cosas, al no haberlas entendido bien.

La enfermedad se detecta con una simple audiometría. Los reconocimientos previos al embarque que realiza el Instituto Social de la Marina incluyen un examen otológico, que comprende dicha audiometría y una otoscopia y constituyen una buena medida para detectar la sordera.

Como la pérdida de audición producida por la exposición al ruido es permanente, es importante aplicar medidas para reducir la exposición. En este sentido, es necesario reducir el ruido de la fuente (utilizando máquinas y equipos más silenciosos o aislándolos mediante cubiertas insonorizadas), usando dispositivos protectores individuales, como tapones para los oídos y auriculares de insonorización. Además, no hay que olvidar que es muy importante comprobar que los protectores estén homologados y poseen el correspondiente certificado de la Unión Europea. ■

ANA DÍAZ

La OIT cumple **90 AÑOS** al servicio del mar

En febrero de 2006 y junio de 2007, la Conferencia Internacional del Trabajo, el órgano máximo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), adoptó, respectivamente, el Convenio sobre Trabajo Marítimo (CTM) y el número 188 sobre el trabajo en el sector pesquero. Estas nuevas normas internacionales de trabajo fueron aprobadas, con una amplia mayoría de votos, por delegados del gobierno, trabajadores y empleadores que asistieron a la Conferencia.

Con la celebración este año del 90º Aniversario de la OIT, la Organización quiere hacer más presente su principal objetivo: hacer realidad el concepto de 'trabajo decente' y más palpable en todos los sectores del empleo los aspectos que lo definen, promoviendo oportunidades para que hombres y mujeres consigan un empleo decente y productivo, en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana.

Es importante subrayar, que el recorrido histórico de la OIT ha estado marcado, en gran parte, por la persecución de la mejora de la calidad de vida de la gente de mar, su seguridad y la de su familia. La OIT ha realizado siempre un especial esfuerzo para que el trabajo en los sectores marítimo y pesquero sea diferenciado del que se da en otros sectores, por las características propias que lo definen y lo sitúan en un nivel especial de vulnerabilidad e importancia.

EL TRABAJO MARÍTIMO

Desde 1919, la OIT ha estado preocupada por este sector, uno de los tradicionalmente más globalizados. Ya entonces, la Conferencia Internacional del Trabajo destacó en su agenda aspectos como las horas de trabajo y condiciones de empleo para gente de mar, prohibió el trabajo a bordo de niños menores de 14 años y contempló la elaboración de un código internacional para los marinos.

**En su recorrido histórico,
la OIT ha perseguido
mejorar las condiciones
de vida de la gente del
mar, su seguridad y la de
su familia**

El CTM 2006 es un convenio "integral", que reúne y actualiza 70 Convenios y Recomendaciones anteriores para garantizar condiciones de trabajo y vida decentes. Fue elaborado específicamente para ayudar a crear condiciones de competencia justa para los propietarios de buques y, al mismo tiempo, garantizar protección a nivel mundial para los más de 1,2 millones de gente de mar que existen en el mundo.

Con el nuevo Convenio se cubren los requisitos mínimos de trabajo en un buque para la gente de mar, condiciones de empleo, horas de trabajo y descanso, salario, días de licencia, repatriación, alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, seguridad en el trabajo y protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.

La dificultad de señalar un único responsable en todo el entramado de abanderamiento, aseguración y contratación de un buque mercante, exigía que sus trabajadores contaran con una "Carta Internacional de Derechos" sencilla y clara, y a la vez se estableciera la autoridad de cada uno de los países que entran en juego con transparencia y responsabilidad. El CTM fue concebido para incorporar nuevos contenidos de acuerdo a las necesidades de la industria y para facilitar su aplicación en todo el mundo.

El creciente número de detenciones de buques en muchos puertos del mundo demuestra la necesidad de un sistema mundial de inspecciones regulares. En la UE, por ejemplo, el número de detenciones de bar-



cos a causa de una serie de motivos, incluyendo ambientales, seguridad del buque y normas de trabajo, aumentó de 944 en 2005 a 1174 en 2006 y 1250 en 2007.

El CTM fue adoptado por 314 votos a favor, ninguno en contra y cuatro abstenciones durante la reunión de la 94ª Conferencia Internacional del Trabajo. La votación reflejó un enorme respaldo por parte de delegados de 106 países representantes de la gente de mar, de los armadores y de los gobiernos.

El CTM establece también un sólido mecanismo de aplicación y cumplimiento basado en las inspecciones por parte del Estado de Abanderamiento y las certificaciones de las condiciones de trabajo y vida de la gente de mar. El plan de acción de cinco años de la OIT (elaborado en septiembre de 2008) para lograr la entrada en vigor del CTM en el año 2011, ha dado un importante paso para conseguir su ratificación por todos los países.

Para que el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, entre en vigor, es necesaria la ratificación de 30 países miembros de la OIT que, juntos, abarquen el 33 por ciento del arqueado bruto de la flota mundial. A la fecha, el Convenio ha sido ratificado por Liberia, la República de las Islas Marshall y Bahamas. Y más recientemente, por Panamá y Noruega.

Panamá -el Estado de abanderamiento más grande del mundo-, cuya bandera es enarbolada por cerca del 25 por ciento de la flota mercante mundial, es la cuarta potencia marítima a nivel mundial en ratificar el Convenio. Con la ratificación de Panamá, el 6 de febrero de este año, se cumplió una de las dos condiciones para la entrada en vigor de este Convenio.

Noruega fue el primer país europeo en ratificar el CTM 2006, el 10 de febrero de este año. El país nórdico desempeñó un papel fundamental en la preparación del Convenio y en el desarrollo de las directrices internacionales para las inspecciones por parte del Estado de abanderamiento y por parte de los Estados rectores del puerto realizadas bajo las condiciones del CTM, 2006. Esta ratificación dará una importante señal a los otros países europeos para continuar sus esfuerzos hacia la ratificación y la promoción del trabajo decente en la industria del transporte marítimo.



EL TRABAJO EN LA PESCA

La pesca es una ocupación con tradiciones arraigadas que, sin una normativa que la ampare, difícilmente podrían cambiar. Por ello, podemos encontrar una idiosincrasia común en todas las partes del mundo, como, por ejemplo, que los pescadores de la pesca artesanal no reciban un salario establecido, sino que éste varía en función del tamaño de la captura (paga a la parte). Aunque esto tiene ciertas ventajas, este sistema conduce a que las horas de trabajo sean muy largas, lo que genera una tendencia a permanecer en el mar, incluso cuando hay mal tiempo, en lugar de dirigirse a un puerto seguro: factor éste que lo hace más vulnerable ante una serie de riesgos que generan más accidentes que en otros sectores.

Además, los pescadores -y esto se da a nivel global- a menudo viven en comunidades remotas que ofrecen alternativas muy limitadas de empleo. En muchos países, los pescadores parecen precipitarse, al menos en parte, por vacíos legales, de regulaciones y otras medidas que protegen a otros trabajadores. El desarrollo de unos estándares internacionales para dirigir las condiciones específicas de todos los pescadores, ha presentado un desafío considerable.

La OIT ha dirigido este desafío de diversas maneras, incluyendo la adopción de normas específicas para pescadores o aprobando ciertas normas para navegantes en general, incluyendo provisiones de esos estándares que se aplicarán, después de consultas con los representantes de armadores y pescadores, al sector pesquero.

En conjunto, la OIT ha adoptado cinco Convenios

(vinculante en los Estados que los ratifican, una vez que la Convención haya entrado en vigor) y dos Recomendaciones (no ratificadas y no vinculantes) para este sector. Éstos han dirigido las cuestiones sobre horas de trabajo, edad mínima, examen médico de los pescadores, contrato de enrolamiento, certificados de competencia, formación profesional y alojamiento de la tripulación.

El recorrido histórico de la promoción del trabajo decente en el sector pesquero - a través de los instrumentos jurídicos que la OIT ha adoptado - comienza en el año 1920, tan sólo un año después de su fundación, con la adopción de la Recomendación número 7 sobre las horas de trabajo en la pesca. Posteriormente se tocaron otros temas, como la edad mínima para pescadores con el Convenio 112 de 1959; el examen médico necesario para su trabajo, con el Convenio 113 de 1959; el contrato de enrolamiento, con el Convenio 114 de 1959; los certificados de competencia exigibles, con el Convenio 125 de 1966; y las condiciones de alojamiento de la tripulación y la formación profesional, con el Convenio y la Recomendación 126 respectivamente, ambos de 1966.

Pero tenemos que esperar hasta marzo de 2002, para que el Consejo de Administración de la OIT decida que había llegado el momento de revisar las normas existentes para pescadores e inscribir en el orden del día, de la 92ª Conferencia Internacional del Trabajo de 2004, un punto relativo a una norma general sobre el trabajo en el sector pesquero, que vendría a tener un carácter integrador y definitivo.

Varias consideraciones condujeron a esta decisión. Tras consultar con los representantes de armadores y pescadores del mundo entero, se llegó al acuerdo de que las normas existentes tenían que ser actualizadas para reflejar los cambios de la tecnología en la industria pesquera.

Posteriormente, se decidió que el CTM excluyera a los pescadores. Por ello es más necesaria, si cabe, una nueva norma que incluya las necesidades especiales del sector, como los sistemas de reparto de la captura; que se tenga en cuenta las condiciones de déficit de "trabajo decente" que existen en muchos países y que sea sufi-



La OIT y el gobierno de Senegal celebrarán el próximo mes de julio un seminario internacional en Dakar sobre Trabajo Marítimo y el Convenio 188

cientemente flexible para poder abarcar la diversidad geográfica y de tipos de pesca.

Este nuevo instrumento jurídico de la OIT es el Convenio referido al trabajo en el sector pesquero, que constituiría el número 188 de los adoptados por la OIT. El C-188 fue aprobado en la 96ª Conferencia Internacional del Trabajo, el 14 de Junio de 2007, por 437 votos a favor, 2 en contra y 22 abstenciones. Fue largamente negociado (entre 2001 y 2007) por gobiernos, organizaciones de trabajadores y de empleadores y entrará en vigor un año después de la ratificación de 10 Estados miembros.

El Convenio 188 sobre Trabajo en el Sector Pesquero fue diseñado para mejorar las condiciones de unos 30 millones de hombres y mujeres que trabajan en el sector. Tiene una Recomendación (la R199) que aclara y amplía alguno de los principales temas y cinco Resoluciones, una de las cuales es la promoción de la ratificación del Convenio en todo el mundo, utilizando todos los medios al alcance.

El objetivo del Convenio 188 es "garantizar que los pescadores gocen de condiciones de trabajo decente a bordo de los buques pesqueros, en lo que atañe a requisitos mínimos para el trabajo a bordo, condiciones de servicio, alojamiento y comida, protección en materia de seguridad y salud en el trabajo, atención médica y seguridad social".

El Convenio crea un mecanismo que garantiza el cumplimiento y aplicación de sus disposiciones por los Estados, contemplando inspecciones en puertos extranjeros para buques pesqueros grandes que realizan largas travesías para controlar que los trabajadores no estén sometidos a condiciones peligrosas para su salud y seguridad. El objetivo de esta última

disposición es sacar de circulación buques operados de forma irresponsable en los que las condiciones de trabajo y de vida son inaceptables.

Por otra parte, el Convenio reconoce la posibilidad de que muchos países no cuenten con las instituciones o infraestructura para aplicar de inmediato todas sus disposiciones, e incluye un innovador mecanismo legal para que los Estados lo puedan hacer progresivamente. El objetivo es promover la pronta ratificación por parte de los Estados y contar con un plan para lograr que su cobertura se extienda eventualmente a todos los trabajadores de la pesca. Se espera que este enfoque flexible y centrado en las necesidades del sector genere una serie de consultas a nivel nacional –en todos los países– con el objetivo de revisar o establecer leyes, regulaciones y otras medidas.

Lamentablemente, el número de normas ratificadas por Estados miembros de la OIT que beneficien al sector pesquero no ha sido tan alta como fuera deseable. En algunos casos, sólo una mínima parte de naciones han asumido estas normativas. Casi todas las ratificaciones han sido tomadas por países occidentales, mientras que más del 80 por ciento de los pescadores líderes mundiales provienen de Asia, donde se incluyen países de gran tradición pesquera como China o la India.

El proceso de desarrollar estos nuevos instrumentos no ha resultado fácil, debido a las peculiaridades del sector de la pesca, no sólo entre Estados sino dentro de los mismos. Entre las dificultades se encontró el deseo por parte de patrones y muchos gobiernos de contar con un instrumento general pero que no ofreciera detalles específicos; la voluntad de los trabajadores para conservar, y quizás mejorar, lo que habían logrado con las normas de la OIT; la preocupación por parte de los gobiernos, y otros, de los posibles costes de poner en práctica las normas y, como siempre, la presión del tiempo.

España apoyó de forma decisiva y unánime la adopción del Convenio 188, reflejo de la importancia que el sector tiene en nuestra economía y de la sensibilidad social de las partes. Nuestro país tiene buenos ejemplos para enseñar cómo se aplica, de forma práctica, el C188: el Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar; los programas SEGUMAR de seguridad a bordo y sanitarios; la formación marítima...etc. Por otra parte, la ratificación del C188 debe servir para que España mejore en los mecanis-



mos de diálogo social existentes en el sector pesquero. Esto puede servir para conseguir, entre otras mejoras, un convenio colectivo pesquero.

Cuando el CTM y el C188 fueron adoptados, la Conferencia Internacional del Trabajo también aprobó varias resoluciones para asistir en su implementación. En la actualidad, la OIT está preparando material promocional y de formación sobre estas normas.

Además, el Departamento de Actividades Sectoriales de la OIT (SECTOR) y la Oficina de la OIT en España, junto a la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino pusieron en marcha, en diciembre de 2007, el Proyecto para el Desarrollo Racional y Sostenible del Sector Pesquero, que persigue mejorar las condiciones sociales y laborales de los trabajadores del sector en Guinea-Bissau, Mauritania, Marruecos y Senegal, en África, y Ecuador y Perú, en América Latina.

Nos parece importante avanzar, como prueba de la estrecha relación que existe entre ambos convenios, la celebración -junto al gobierno de Senegal- de un seminario internacional sobre el CTM y el C188 en Dakar el próximo mes de julio. Por otra parte, la OIT ha establecido una página web sobre el Convenio 188 que se puede visitar accediendo al siguiente enlace: <http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/fishing-iloact.htm>

También se puede obtener más información en la web de la Oficina de la OIT en España: http://www.ilo.org/public/spanish/region/eurpro/madrid/eventos/index_pesca.htm ■

**MANUEL MORENO
PABLO XANDRI
OFICINA DE LA OIT ESPAÑA**



La transferencia de información entre empresas y ciencia impulsará al sector

La acuicultura apuesta POR LA INNOVACIÓN



Casi un centenar de expertos del sector empresarial e investigador participaron el pasado mes de abril en el I Seminario Internacional sobre I+D+i en Acuicultura que la Fundación ctaquA organizó en la localidad gaditana de El Puerto de Santa María. El objetivo del encuentro era debatir sobre el estado actual de coordinación, orientación, transferencia y financiación de proyectos de I+D+i en acuicultura porque la investigación aplicada al sector aún está por desarrollar y todavía son pocos los centros y grupos de trabajo que la tienen como línea prioritaria de actuación. Para el gerente de CTAQUA, Juan Manuel García de Lomas, “es necesario reconducir esta investigación para que sea lo más eficaz posible y beneficiosa para las empresas”.

La Fundación Centro Tecnológico de Acuicultura de Andalucía (ctaquA), en su objetivo por fomentar la innovación en las empresas acuícolas para aumentar su competitividad y desarrollar una investigación aplicada a los distintos procesos productivos, organizó este I seminario internacional sobre I+D+i aplicado a la acuicultura. Se trataba de generar entre los expertos un debate sobre el estado actual en el que se encuentra la investigación tecnológica y su aplicación en el sector. Según Juan Manuel García de Lomas, “desarrollar técnicas de innovación es quizás la



mejor herramienta para poder ganar competencia en estos momentos de crisis”.

El seminario sirvió de encuentro a casi un centenar de profesionales especializados en acuicultura, tanto del sector productivo como investigador. Para Juan Manuel García de Lomas “todas las experiencias son valiosas y nos ayudarán en el enfoque de nuestro trabajo”. De hecho, el intercambio de ideas sirvió para elaborar una serie de propuestas capaces de “modificar lo que no se está haciendo bien y reafirmar y consolidar las cosas que realmente está valiendo la pena hacer”, señaló.

Expertos procedentes de la Fundación Chile, la Universidad de Stirling (Escocia), la Universidad de Gante (Bélgica) o la Plataforma Europea de Innovación en Acuicultura, entre otros, se ocuparon de explicar la relación existente entre las empresas acuícolas y los centros de investigación en otros países. Por parte nacional, asistieron representantes de las distintas Plataformas tecnológicas españolas y grupos de investigación aplicada en acuicultura, Universidades, centros de investigación y Administraciones públicas.

En la inauguración del encuentro, la directora general de Investigación, Tecnología y Empresas en funciones de la Junta de Andalucía, Su-

La directora general de Investigación, Tecnología y Empresas en funciones de la Junta de Andalucía, Susana Guitar, inauguró el seminario junto al presidente de CTAQUA

La innovación es el gran reto al que se enfrenta la actividad acuícola

sana Guitar, señaló que “un mercado globalizado exige una alta competitividad y la mejor vía para alcanzar este requisito es la I+D aplicada, tanto en el aspecto tecnológico como en la gestión de los recursos y su comercialización” y destacó el papel de la fundación ctaqua no sólo en el impulso de este proceso de innovación sino también como dinamizadora del sector y soporte para las empresas que deseen emprender nuevos proyectos, mejorarlos o reforzarlos.

Por su parte, el presidente de ctaqua, Lázaro Rosa, indicó que la acuicultura es una actividad creadora de riqueza y puestos de trabajo; al tiempo que respeta el medio ambiente, pero “debemos cambiar sistemas, modos de actuación e innovar” para que alcance todo su potencial.

Los participantes en el encuentro destacaron la importancia que tiene transferir a la empresa los resultados de los trabajos desarrollados desde el sector investigador. Así se puso de manifiesto en todos los debates que siguieron a los cuatro paneles en los que se organizó el encuentro y que se refirieron no sólo a la selección de las líneas de investigación sino también a la coordinación de los trabajos científicos en acuicultura, la transferencia de resultados y la financiación de los proyectos.



Expertos del sector empresarial y científico debatieron la I+D+i en acuicultura en el seminario organizado por CTAQUA

A diferencia de lo que ocurre en otros países donde los científicos trabajan en proyectos que responden a los intereses empresariales, en España el currículum y prestigio del científico crece en función de los trabajos que publica y éstos muchas veces van en una dirección distinta a las demandas del sector. Esta fue la idea predominante en todos los debates.

De acuerdo con los asistentes al encuentro, es importante crear herramientas de transferencia adecuadas. En este sentido, en la resolución de los proyectos debe reflejarse la necesidad de realizar la transferencia de lo que se desarrolla. Por otra parte, los expertos señalaron que las distintas plataformas tecnológicas existentes deberían coordinarse para mejorar la relación entre el sector productivo y los investigadores.

Así, destacaron la necesidad de dar forma jurídica a la Plataforma Tecnológica de Pesca y Acuicultura (PTEPA), apoyada por la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM)

En cuanto a la coordinación en el desarrollo de la investigación acuícola han propuesto la creación de comités tecnológicos que sirvan como organismos evaluadores que aúnen los intereses de la investigación y la empresa.

Paloma Carballo, de la Secretaría General del Mar del MARM, explicó tres de los instrumentos de financiación disponibles a nivel nacional como Sepides, Transaval y la orden de ayuda al

desarrollo tecnológico pesquero y acuícola. En su intervención, la representante del MARM indicó que la cuantía media de este tipo de ayudas es de un millón de euros y van destinadas a empresas que presenten proyectos de diversificación, transformación y comercialización, así como mejora e innovación en los sectores pesquero y acuícola.

En la convocatoria del año 2008, el Fondo Sepides dio el visto bueno a siete proyectos presentados por empresas del sector acuícola, de los once posibles. Las próximas convocatorias se realizarán a lo largo de este primer semestre del 2009 y la siguiente en 2010, por valor de cinco millones de euros cada una.

EL SECTOR EN ANDALUCÍA

En el transcurso del seminario, la Fundación CTAQUA presentó el "Estudio y Análisis de las necesidades de I+D+i en el sector acuícola de Andalucía", realizado por Juan Manuel García de Lomas, María del Mar Barrios y Félix Hidalgo, y financiado por la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía.

Se trata de una publicación en la que se detallan las características de la I+D+i en las empresas acuícolas andaluzas, el desarrollo de las actividades de innovación y desarrollo en los centros de investigación andaluces; la evolución de la I+D+i en el sector y su situación ac-

Empresas y centros de investigación deben fijar objetivos de manera coordinada



tual en comparación con otras regiones españolas y otros países.

De acuerdo con los autores del estudio, la acuicultura se desarrolla en todo el litoral andaluz con la particularidad de que, en cada zona, se utiliza el sistema más adecuado de acuerdo con sus características ambientales y biogeo-

Los aspectos medioambientales deben recobrar un mayor protagonismo y proporción en los proyectos de I+D+i

gráficas. Precisamente son estas características especiales las que otorgan al sector acuícola andaluz las posibilidades para avanzar.

Desde sus orígenes, la acuicultura en esta Comunidad ha tenido un crecimiento sostenido y continuo, atravesando momentos de mayor o menor esplendor, dependiendo de factores de diversa índole. Sin embargo, en los últimos tiempos ha experimentado cierto estancamiento por lo que debe establecer estrategias de innovación que se traduzcan en una mejora de los procesos productivos, la creación de empleo, el fomento del comercio local e internacional y el uso eficaz de los recursos naturales.

Para los autores del estudio, Andalucía no está en la actualidad desarrollando todo el potencial acuícola que posee ya que se detecta una falta de coordinación entre los científicos y las empresas a la hora de fijar líneas de investigación aplicada y transferir la información que poseen.

El sector productivo considera que, para mejorar la comunicación con los centros de investigación, organismos intermediarios -como pueden ser las fundaciones- deberían coordinar la información, utilizando una plataforma común que bien puede ser internet. Además, las empresas y los centros de investigación deben tener mayor relación entre sí para que la transferencia de información sea real y los proyectos tengan una aplicación directa en el sector. Además, las empresas deberían participar en el



El presidente de CTAQUA, Lázaro Rosa (izquierda) junto al gerente de la Fundación Juan Manuel García de Lomas

Ana Díaz



Ana Munguía

proceso investigador, bien financiando el proyecto o estableciendo las líneas de investigación que desean.

La puesta en marcha de proyectos destinados al cultivo de nuevas especies es, según las empresas acuícolas encuestadas para la elaboración del trabajo, la principal línea de investigación que debe llevarse a cabo en el sector. El análisis de posibles patologías que puedan afectar a las especies y los estudios sobre la nutrición de los cultivos también son importantes para disminuir los costes de producción y mejorar la calidad de los productos.

Las empresas participantes consideran que la innovación también debe ir enfocada a la aplicación de energías renovables, a mejorar la gestión económica y a analizar posibles vías de financiación; así mejoraría su competitividad.

Además, como la acuicultura debe ser una actividad sostenible y respetuosa con el medio ambiente, los proyectos de I+D en el sector deben dirigirse a preservar los recursos medioambientales. En este sentido, se plantea la necesidad de trabajar en proyectos que eliminen los residuos; aprovechar las energías renovables; poner en marcha cultivos multitroféicos; simultáneos y alternar temporalmente el cultivo de distintas especies; desarrollar el cultivo de especies herbívoras y la acuicultura ecológica.

El estudio dado a conocer por CTAQUA también hace referencia a los centros de investigación que pueden ofrecer servicios a las empresas acuícolas andaluzas. Entre ellos encontramos organismos públicos de investigación, como el Consejo Superior de Investigaciones Científicas o el Instituto Español de Oceanografía; las Universidades de Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Málaga y Sevilla; el Instituto Andaluz de Investigación y Formación Agraria, Pesquera, Alimentación y de la Producción Ecológica (IFAPA), los centros tecnológicos y organismos como la Fundación Observatorio Español de Acuicultura o la Fundación INNOVAMAR.

La mayor parte de estos centros investigan sobre aspectos biológicos de las especies cultivadas o que potencialmente son válidas para ser cultivadas, siendo la fisiología, la nutrición y las patologías, las líneas de investigación prioritarias. Les siguen los centros cuyos estudios se orientan al cultivo, propiamente dicho, de distintas especies y desarrollan aspectos aplicables a las plantas de producción y finalmente aquellos grupos de investigación cuyos trabajos se orientan a la protección del medio ambiente, al bienestar animal, a la gestión, comercialización de productos, a la búsqueda de alternativas, a la promoción y al fomento de la I+D+i.

Para los centros de investigación andaluces,



Ana Munguía



las líneas prioritarias hacia donde deben orientarse los esfuerzos de innovación son las referentes a patologías, nutrición y desarrollo de nuevas especies.

Representantes internacionales participaron en el panel sobre transferencia de los resultados y del conocimiento acuícola

CONGRESO NACIONAL DE ACUICULTURA

El presidente de la Sociedad Española de Acuicultura (SEA), Daniel Beaz, presentó a los asistentes al Seminario Internacional de CTAQUA la duodécima edición del Congreso Nacional de Acuicultura, que se celebrará del 24 al 26 de noviembre en la sede de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos de la Universidad Politécnica de Madrid.

Pese a que inicialmente estaba previsto que el Congreso se celebrara en Zaragoza "causas de fuerza mayor" han obligado a cambiar el lugar donde se llevará a cabo. Asimismo se ha aplazado a noviembre, debido a la cercanía en el tiempo de actos como la Aqua Farming International -la primera feria internacional de acuicultura, que se desarrollará en el marco de la World Fishing Exhibition, en Vigo- o la XII edición del Foro de los Recursos Marinos y de las Rías Gallegas de O'Grove. Por razones de austeridad, también se ha reducido en un día la duración del Congreso.

La presente edición llevará como lema "Alimentamos tu salud. Vendemos el sector" y tendrá novedades organizativas. "Se han separado las sesiones científicas de las técnicas, siendo

Los resultados de las investigaciones deben llegar a las empresas para beneficiarse del esfuerzo que realizan los grupos científicos

éstas más numerosas. También se priorizará el diálogo a las presentaciones", dijo el presidente de la SEA, Daniel Beaz.

Lo que se pretende en esta edición es reunir a las empresas, a los organismos científicos y a las instituciones. Se tratarán temas de actualidad y de interés para el sector. En las sesiones científicas se tratarán temas de ingeniería, nutrición, sanidad, fisiología, genética, medio ambiente y socioeconomía. En las sesiones técnicas se debatirá sobre el futuro del marisqueo, el cultivo del mejillón y de la acuicultura continental; el estado actual de la crianza de peces planos; los problemas de la acuicultura mediterránea; el desarrollo de la acuicultura del atún; la planificación en acuicultura; la repoblación marina; la política y legislación sanitaria; la transformación y comercialización de productos; las nuevas tecnologías aplicadas a la acuicultura; la cooperación para el desarrollo y la formación en el sector, entre otras materias. Además, se hablará de salud y de cocina, contándose con la presencia de algún afamado cocinero.

Como en anteriores ocasiones, el Congreso cuenta con el apoyo e impulso del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y de la Fundación OESA. La dirección de la página web del Congreso al que puede acceder cualquier interesado es www.xicna.org ■

ANA DÍAZ

El Seprona interviene en Huelva 11.400 kilos de aletas de tiburón

Agentes del Seprona de la Guardia Civil y funcionarios de la Consejería de Salud y de Inspección Pesquera de la Junta de Andalucía intervinieron, el pasado 6 de mayo, 11.400 kilogramos de aletas de tiburón en el interior de una nave situada en Huelva. La mercancía está valorada en 136.800 euros. Oceana ha vuelto a denunciar el vacío legal existente.



Oceana

U nos 7.600 tiburones, según la organización ecologista Oceana, fueron precisos para reunir los 11.400 kilos de aletas intervenidos por el Seprona y la Junta de Andalucía en una nave de Huelva, donde estaban siendo desecadas para su posterior exportación a Hong Kong. Esta mercancía es propiedad de la empresa Seagood, filial de la mariñana Puerto de Celeiro (Lugo), que carecía de licencia para esta actividad, de registro sanitario, de calificación ambiental y de autorización sanitaria para realizar tareas relacionadas con la manipulación de alimentos.

Esta situación vuelve a poner de manifiesto el poco interés de los legisladores europeos en acabar con esta situación, la del "aleteo", en la que miles de tiburones son sacrificados cercenándoles las aletas y tirando su cuerpo al mar. Aunque está prohibida esta práctica (aparte de por la crueldad en sí misma como por haber llevado a algunas especies de tiburones al borde de la extinción), la obligación de conservar el cuerpo de los tiburones se incumple con

bastante frecuencia. Y ello es posible por la laxitud de la leyes comunitarias.

El reglamento europeo prohíbe el aleteo pero, al mismo tiempo, existen derogaciones que permiten cortar las aletas a bordo y descargar aletas y cuerpos en puertos diferentes. La propuesta de "aletas adheridas", apoyada por bastantes conservacionistas y científicos, como la forma más lógica de finalizar con el "aleteo", y que la propia Comisión Europea presentó como opción en la reunión de la Comisión del Atún para el Océano Índico, fue finalmente rechazada.

De las 140 especies de tiburones y rayas existentes en aguas europeas, la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza estima que un tercio se hallan en peligro de extinción. España es el primer exportador de aletas de Europa. Bruselas prevé la entrada en vigor, para 2012, de un plan de acción para la protección de tiburones y rayas. Lo que ahora hace falta es que las actuaciones resultantes vayan encaminadas, realmente, a la protección de los escualos y a terminar de una vez con la sobrepesca y el "aleteo". ■

La nueva lonja de Avilés, en funcionamiento

ASTURIAS

BREVES

La nueva instalación pesquera de la localidad asturiana, inaugurada a finales de abril, entró en funcionamiento el 27 de mayo tras haber sido terminada su construcción hace dos años y medio. La nueva lonja cuenta con la tecnología más moderna y sus gerentes esperan que se convierta en el referente del Cantábrico y ponga punto final a las divisiones que ha generado en el sector pesquero asturiano este proyecto desde su inicio.

La nueva lonja climatizada, inaugurada por el presidente del Principado de Asturias, Vicente Álvarez Areces, ha supuesto al Principado una inversión de 15 millones de euros (el 90 por ciento dedicado al edificio y el 10 por ciento restante a equipamiento) y tiene como objetivo potenciar al sector pesquero de la villa, ahora dividido por los enfrentamientos entre los armadores y la cofradía de pescadores.

La Lonja de Avilés está constituida por una veintena de armadores que tienen cerca de treinta barcos que dan empleo de media a 14 pescadores por embarcación que representan el 70 por ciento de la pesca desembarcada en la lonja local. El capital social está dividido entre los armadores a partes iguales.

Las instalaciones cuentan con dos plantas que suman un total de más de 11 mil metros cuadrados de superficie. Además, dispone de la última tecnología tanto para el sistema de subastas y las operaciones comerciales como para adap-

tarse a las exigencias sanitarias marcadas por la legislación para la manipulación del producto, control sanitario, trazabilidad y respeto medioambiental.

El edificio dispone de una zona de subasta en grada con 180 puestos de compra. La subasta de pescado se lleva a cabo mediante una cinta móvil con control de pesaje y etiquetado automático y pujas electrónicas. También hay tres salas climatizadas para la recepción, preparación, pesaje y venta del producto. Estos espacios oscilan entre los 730 y los 1.158 metros cuadrado de superficie.

Los mayoristas, a su vez, podrán utilizar los 16 almacenes con muelle de carga y piso alto para oficinas; salas de preparación y expedición de pescado por minoristas con muelle de carga; sala de almacén de cajas limpias y otras salas de lavado. La lonja asimismo tiene cámaras de fresco y congelado. La utilización adecuada de estas instalaciones permitirá a la lonja subastar 800 cajas a la hora. ■

◆ Vertidos graves, delito penal

El Parlamento Europeo aprobó, por 588 votos a favor y 42 en contra, una norma que obligará a los Estados miembros a imponer sanciones penales para quienes provoquen una contaminación grave o de forma reiterada, procedente de buques. El objetivo es disuadir a los que les resulta más rentable pagar una multa administrativa que respetar la ley. Por ello, la directiva pide a los Estados miembros que fijen penas eficaces y disuasorias. Disponen de un año para aplicar una norma que tiene en el punto de mira a las gasolineras flotantes que operan en la zona del Estrecho.

◆ Reserva marina en Conil

La Cofradía de Pescadores de Conil, Cádiz, está dando los primeros pasos para lograr una reserva de interés pesquero, entre los que figura informar al sector pesquero local de la situación del caladero y de la experiencia sobre este tipo de gestión en otras reservas marinas. Nicolás Fernández, secretario de la Cofradía, asegura que lo que pretenden es asegurar la sostenibilidad del caladero artesanal mediante la limitación del esfuerzo pesquero y la utilización de artes más selectivas.

◆ Barcos en el fondo

La escasa rentabilidad de las pasadas campañas del atún en aguas canarias ha forzado el desguace de dos embarcaciones emblemáticas en la isla de Arrecife. Ahora, tras haber terminado las labores para el desguace, los pecios de estos atuneros hundidos en aguas cercanas a Puerto Calero tienen una nueva función: por un lado, sirven como lugar de visita para las escuelas de buceo de la zona y, por otro, hacen de biotopos artificiales que permiten la recuperación de pescado en la zona mejorando el ecosistema.

◆ Monstruos marinos

La Antigua Rula del puerto de Gijón alberga desde el pasado 21 de mayo hasta el 25 de octubre la exposición "Monstruos marinos. De la leyenda a la realidad", que pretende acercar a los vi-



BREVES



sitantes los fenómenos fantásticos que durante siglos han rodeado la vida de las localidades costeras del Cantábrico. La muestra, que pretende conjugar una visión mitología con la científica, acerca de un mar en el que se pueden encontrar multitud de especies debido a que los barcos arrastreros pescan a gran profundidad, que aún hoy nos asombran, como los calamares gigantes que aparecen de vez en cuando en las costas asturianas.

◆ Mejora de la gestión del pez espada

La organización ecologista Oceana, aprovechando la presentación del día Marítimo Europeo en Roma, pidió que se pusieran en marcha medidas para la gestión del pez espada antes de que su situación se deteriore más de lo que está. Actualmente, miles de embarcaciones capturan esta especie sin ningún tipo de control, sin que exista una talla mínima unificada. Se calcula que las capturas de juveniles rondan el 60%. Oceana también pone el acento en que, al menos, un 20% de las capturas en el Mediterráneo se realiza con redes de deriva, un arte prohibido por Naciones Unidas, la ICCAT y UE.

◆ La Eurocámara y la caza cruel de focas

El Parlamento Europeo aprobó un reglamento acordado con los gobiernos de los Veintisiete por el que se vetará la entrada en territorio comunitario de productos de focas cazadas con métodos crueles. Este reglamento, aprobado por una aplastante mayoría, entrará en vigor el próximo año y está especialmente dirigido a la exportaciones canadienses. Este país usa el *hakapik*, que es un palo terminado en un garfio, que provoca una muerte cruel a estos animales, muchos de ellos despellejados cuando aún están vivos, como destaca la Eurocámara. La medida se toma después de que la Unión Europea lleve años intentando poner fin a estos métodos con los que se sacrifican unos 300.000 ejemplares cada año.



GALICIA

Armadores gallegos se dedican a la limpieza de las rías

La Asociación de Armadores de Artes Menores (Asorar Armega), a la vista de la acumulación de residuos en las rías gallegas, tomó la decisión, en noviembre de 2007, de emprender la limpieza de los fondos marinos. Desde entonces, han extraído más de 80 toneladas de residuos



Carlos Álvarez

Corcubión es, por el momento, la ría que tiene el dudoso honor de acumular la mayor cantidad de desperdicios en sus fondos. De ella, se han extraído unas 30 toneladas de residuos de lo más variado. En lo que va de 2009, esta Asociación ha retirado 26 toneladas de la zona de Camariñas y Ribeira. De los desechos retirados, sólo el 31% está relacionado con la pesca (aparejos y redes).

Neumáticos, latas, botellas, lavadoras, sillas, colchones... y hasta carritos de bebé y escaleras. Residuos que revelan la escasa o nula educación ambiental de muchos de sus conciudadanos. Esa es, junto a las tareas de limpieza, el objetivo de la campaña: la sensibilización medio-ambiental. Para ello, organizan cursos para concienciar a la sociedad de la importancia de conservar, recuperar y regenerar la costa gallega. Y además, aseguran, sólo a través de este tipo de actuaciones se podrá garantizar un futuro de bienestar económico.

Los residuos rescatados del fondo de las rías son entregados a una empresa que se encarga de llevarlos a una planta de reciclaje.

Cada una de sus actuaciones se prepara con meses de antelación, ya que hay que coordinar la intervención de entre 70 a 90 voluntarios. En estos trabajos colaboran clubes de buceo, cofradías de pescadores, ayuntamientos locales, ecologistas e inspectores pesqueros.

Este tipo de actuaciones, como la de Asorar Armega, pone de manifiesto la falta de conciencia ambiental y la poca importancia que se le da al medio marino, tanto por parte de los ciudadanos como desde las Administraciones. Junto a la denuncia, la tarea. Y la tarea marcada por esta Asociación es la de llegar a todos los puntos de la costa gallega. Ya se han cubierto las zonas de Corcubión, Camariñas, Fisterra y Ferrol, repitiendo actuaciones en los puntos con más acumulación de desperdicios. ■

A las *Caulerpa* les sale un depredador

BALEARES

Desde que en 1984 se detectara la irrupción de *Caulerpa taxifolia* en aguas próximas a Mónaco, los científicos han trabajado en la búsqueda de un antídoto que pudiera frenar la invasión de este alga, o de otras como la *Caulerpa racemosa*. Ahora, científicos del CSIC han detectado en aguas de Cabrera un depredador natural: al pez herbívoro *Salpa salpa*.

Preocupan y mucho. Algunas especies invasoras, como las *Caulerpa taxifolia* y *racemosa*, han demostrado unas excepcionales dotes para adaptarse a las aguas mediterráneas, conquistando rápidamente sus fondos marinos. Y, lo peor, sin que hubiera un solo depredador que pusiera freno a esta situación. El peligro es que este impacto está afectando a ecosistemas tan vitales en este mar como al de *Posidonia oceanica*.

Desde el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), un equipo de investigadores dirigido por Enrique Ballesteros, que lleva años estudiando a estas algas, acaba de detectar a un

pez herbívoro en aguas del Parque Nacional del Archipiélago de Cabrera, el salpa, que ha variado su dieta y ha empezado a alimentarse con estas algas. Podría ser la solución a esta invasión, según Enrique Ballesteros, ya que quizá "pueda establecerse un equilibrio dentro del propio ecosistema". Hasta el momento nada ha frenado esta invasión, y todas las medidas que se puedan inventar son inaplicables. Ahora solo queda esperar hasta comprobar si la voracidad de este pez es similar a la expansión del alga.

Sebadales de Granadilla

Otro ecosistema en peligro es el de los sebadales en aguas Canarias, pero este debido a otras circunstancias no menos graves: el de los intereses económicos que rodean la creación del megapuerto de Granadilla, en Tenerife. Tras la paralización de las obras decretada por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias (ver MAR, número 480, marzo 2009), se acaba de hacer público un informe elaborado por el Instituto Canario de las Ciencias Marinas, de enero de 2008, y que había sido ocultado por el Gobierno Autónomo y la Autoridad Portuaria, según denuncia "Canarias 7". Dicho informe desaconseja la construcción del puerto, ya que "supondría la desaparición del sebadal", el más importante y antiguo de las Islas. Gracias a las corrientes marinas existentes en la zona, desde este sebadal se han colonizado varias zonas del litoral. ■



BREVES



◆ Incautación de inmaduros en Sevilla

Inspección Pesquera de Andalucía y la Guardia Civil se han incautado de una tonelada de inmaduros en tres actuaciones llevadas a cabo en carretera y en el muelle de carga de Mercasevilla. En total, unos 800 kilogramos de pijota inmadura y 200 kilos de gambas. La Consejería de Pesca andaluza mantiene varios convenios de colaboración con los ministerios de Interior y de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino en materia de Inspección Pesquera. Fruto de esta colaboración es la creación de un nuevo Servicio de Inspección Pesquera y Acuicola. Este mismo año se desarrollará un plan de formación para los agentes de los distintos Cuerpos de Seguridad.

◆ European Seafood Exhibition

La European Seafood Exhibition, celebrada del 27 al 30 de abril en Bruselas, ha contado con una superficie de 33.300 metros cuadrados en los que se han dado a conocer 1.544 empresas de más de 76 países y participado compradores de más de 150 naciones. El pabellón español ha sido el primero en extensión y número de empresas presentes. En el mismo también han participado las Comunidades Autónomas de Andalucía, Canarias, Cantabria, Cataluña, Galicia y el País Vasco.

◆ Asociación canaria de acuicultura

La viceconsejería de Pesca de Canarias ha impulsado el encuentro de los principales representantes de las empresas de acuicultura del archipiélago para agruparlas en una asociación (Acuican) que se constituirá como portavoz de los intereses del sector en las islas. Se pretende ganar así en eficiencia y configurar estrategias de desarrollo y colaboración. Los asistentes al encuentro con el viceconsejero de Pesca, Francisco López, debatieron además las tasas portuarias y aeroportuarias; la modificación de la Ley de Pesca y el apoyo al Plan Regional de Ordenación de la Acuicultura de Canarias.

ENFERMEDAD DE PARKINSON

Aún hoy las causas de esta grave patología, que afecta a una de cada 1.000 personas en el mundo, siguen sin conocerse con exactitud. Para el control de los síntomas disponemos de múltiples terapias aunque ninguna es totalmente eficaz ni existe una cura definitiva para este mal. Todavía faltan años para que concluyan las investigaciones actuales sobre terapia celular y génica, pero se auguran resultados muy útiles en la lucha contra esta enfermedad neurodegenerativa.

¿QUÉ ES?

El parkinson es una enfermedad neurológica degenerativa que se asocia a rigidez muscular, dificultades para andar, temblor y alteraciones en la coordinación de movimientos.

Es una enfermedad muy frecuente, calculándose que en España existen unos 100.000 afectados. La mayoría de los enfermos tiene entre 50 y 80 años desarrollándose por igual en hombres que en mujeres. Sólo en casos muy raros puede iniciarse en la infancia o en la adolescencia (parkinsonismo juvenil) y es mucho menos frecuente en pacientes de raza negra, lo que hace pensar que la melanina puede proteger.

El británico James Parkinson ofreció en 1817 la primera definición detallada de la enfermedad que él llamó 'parálisis agitante' que él describía como "movimientos involuntarios de carácter tembloroso, con disminución de la fuerza muscular que afectan a las partes que están en reposo y que incluso provocan una tendencia a la inclinación del cuerpo hacia delante y una forma de caminar con pasos cortos y rápidos. Los sentidos y el intelecto permanecen inalterados".

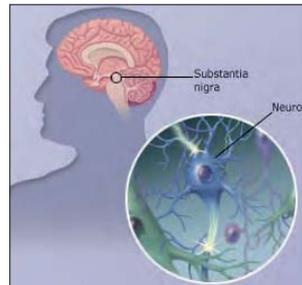
CAUSAS

La enfermedad de Parkinson es un proceso neurológico crónico cuyas causas son:

- Destrucción progresiva de las células nerviosas de una región específica del cerebro localizada en los ganglios basales y área extrapiramidal, denominada sustancia negra (por tener un color oscuro en los cadáveres). Cuando desaparece el 50 ó 60% de estas células comienzan a hacerse evidentes los primeros síntomas

- Disminución de la dopamina, un neurotransmisor producido por dichas neuronas esencial para el control de los movimientos y la transmisión del impulso nervioso.

En los últimos años se ha avanzado mucho en el conocimiento del origen de la enfermedad de Parkinson, pero aún no se conoce con exactitud. Desde luego influyen factores genéticos ya que hasta el 5% de los parientes de los enfermos de Parkinson presentan alguna forma familiar del trastorno. También están descritos algunos tóxicos ambientales que podrían influir en sujetos predispuestos (uso agua de pozo, granjas y ex-



posición a herbicidas y pesticidas, mayor frecuencia en zonas industriales de aleación de acero y molinos de pulpa de madera).

SÍNTOMAS

La enfermedad de Parkinson afecta a cada individuo de manera diferente y su progresión

individual lleva un ritmo diferente. Algunos de los síntomas característicos son:

1.- RELACIONADOS CON EL MOVIMIENTO:

- Temblor: predomina en reposo y disminuye al hacer un movimiento voluntario o al dormir. Generalmente aparece en una o varias extremidades, normalmente de la misma mitad del cuerpo.

- Sacudidas involuntarias o disquinesias: en las extremidades, lengua o mandíbula. No son síntomas propios de la enfermedad sino que se presentan como efecto secundario de la medicación.

- Rigidez e hipertonia muscular: las articulaciones están 'fijas' y son difíciles de mover con soltura. Cualquier acción se ejecuta de forma entrecortada, como si las extremidades fueran artilugios mecánicos ensamblados con ruedas dentadas giratorias. Para el paciente es muy difícil realizar tareas 'finas', como escribir (la letra se hace pequeña y vibrada) o comer.

- Postura y marcha: los pacientes de Parkinson tienden a inclinarse hacia delante, y adoptan una postura muy característica encorvada, con la cabeza hacia abajo y los hombros caídos. La forma de caminar también cambia: aparece dificultad para iniciar la marcha y para detenerse.

- Bradicinesia: es la lentitud al realizar un movimiento voluntario. Un paciente de enfermedad de Parkinson tarda más tiempo de lo habitual en levantarse de un sillón o simplemente mover una mano.

- Hipocinesia: es la falta o reducción en los movimientos espontáneos. El paciente encuentra dificultades para que los músculos trabajen de forma conjunta y coordinada. Por eso, vestirse, abrocharse los botones o lavarse los dientes les resulta complicado. Afecta especialmente a la cara y a los movimientos de las extremidades. El paciente pierde la mímica facial, pestañea menos



y poco a poco adopta una cara inexpresiva, como una máscara.

- **Trastornos del habla:** las alteraciones en la voz, la articulación de la palabra y el lenguaje son síntomas característicos de la enfermedad. Los pacientes articulan peor, tienen voz ronca y el tono varía. Estos trastornos son consecuencia de la rigidez de los músculos de la cara, la pérdida del control motor de la laringe y al deterioro del ritmo de la respiración.

- **Problemas del sistema nervioso autónomo:** se alteran muchas funciones corporales que los sujetos sanos controlan de forma automática y no consciente. La salivación de los pacientes aumenta de forma considerable, se producen cambios en la temperatura corporal, sudan más o tienen problemas de estreñimiento. También aparecen dificultades para tragar por trastornos en la movilidad del esófago.

2.- OTROS SÍNTOMAS:

Estos signos de la enfermedad están relacionados con el pensamiento, el estado de ánimo y otras funciones mentales superiores.

- **Depresión**

- **Demencia** (15 y el 25% de los pacientes): Consiste en pérdida de memoria, defectos o pérdida del lenguaje, incapacidad para reconocer personas, objetos o sonidos y extrema dificultad para dar un uso convencional a los objetos.

- **Trastornos del sueño:** también puede aparecer somnolencia diurna excesiva.

- **Otros síntomas:** lentitud de pensamiento, dificultad para pensar con claridad, hormigueo o dolor en las extremidades, intranquilidad, fatiga, calambres, estreñimiento, atrofia muscular y disfunción olfatoria.

¿CÓMO SE DIAGNOSTICA?

Se basa en la historia clínica y familiar y la exploración.

No existe ningún tipo de análisis de laboratorio o estudio radiológico o de otro tipo que sea típico de la enfermedad. Los resultados analíticos ayudan a descartar otras enfermedades (hipotiroidismo, enfermedades autoinmunes o disfunción hepática).

La tomografía axial (TAC o escáner) o la resonancia magnética (RMN) sólo sirven para descartar la presencia de otras enfermedades que pudieran dar síntomas parecidos al de la enfermedad de Parkinson, especialmente al inicio, como trombosis cerebrales, aterosclerosis o tumores.

La única prueba complementaria con valor diagnóstico positivo es la tomografía por emisión de positrones (PET), un estudio de imagen que permite visualizar el estado en que se encuentran los receptores dopaminérgicos. Esta prueba no suele realizarse más que en casos muy dudosos o en ensayos de investigación.

En algunas ocasiones se puede utilizar una prueba terapéutica para confirmar los casos dudosos. Se recurre a la administración de levodopa al paciente. Si éste responde y sus síntomas mejoran, el diagnóstico de enfermedad de Parkinson es más probable.

TRATAMIENTO

El objetivo del tratamiento es mejorar la capacidad funcional de los afectados.

Para ello se recurre a una serie de fármacos, utilización de técnicas quirúrgicas y trasplantes celulares y terapia génica, aún en fase de investigación.

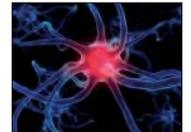
- a) **Fármacos:** En cada caso el tratamiento farmacológico será individualizado, según las características del paciente y los síntomas predominantes en cada caso. Se utilizan principalmente: Levodopa, Inhibidores de la COMT (Entacapone) Agonistas dopaminérgicos (Bromocriptina, Lurasidone, Pergolide, Apomorfin, Ropinirole, Pramipexol) Inhibidores de la MAO (Selegilina), Amantadina (tratamiento del temblor).

- b) **Cirugía:** Un 20% de los pacientes con Parkinson se consideran candidatos a la cirugía. El procedimiento consiste en atenuar el exceso de actividad de algunas neuronas del núcleo subtalámico o del globo pálido, zonas del cerebro involucradas en esta enfermedad. Se puede realizar mediante lesión térmica (con calor) o con la colocación de un electrodo estimulador en los núcleos.

- c) Actualmente se están realizando estudios en animales sobre terapia génica con células madre (intenta lograr que determinadas células de cerebro produzcan la proteína que han dejado de fabricar) y terapia celular (reemplazando las células cerebrales afectadas por otras con igual capacidad para sintetizar dopamina).

- d) **Terapias adicionales:** que completan el tratamiento médico y mejoran la calidad de vida del paciente: fisioterapia (mejora los movimientos y la flexibilidad) logoterapia (mejoría del habla), psicoterapia, (para ayudar al paciente a aceptar su enfermedad y convivir con ella) terapia cognitiva (reducir el impacto de los síntomas cognitivos en la vida diaria) y terapia ocupacional (se enseñan al paciente 'trucos' para que pueda valerse por sí mismo y disfrutar del ocio). ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA. MADRID.



Ruta de la almadraba

La Consejería de Agricultura y Pesca y la Organización de Productores de Almadraba han puesto en marcha con carácter regular, la "Ruta de la Almadraba", con la que se pretende dar a conocer el entorno en el que se desarrolla la pesca del atún en la costa andaluza.

La iniciativa surge de la necesidad de diversificar la actividad pesquera a través del turismo sostenible y se basa en el uso, recuperación y revalorización del patrimonio cultural y medioambiental de las antiguas tradiciones de la pesca.

Con este objetivo se compagina el conocimiento "in situ" de esta pesquería artesanal milenaria, a través de visitas a las almadrabas de Barbate y Zahara de los Atunes, con el interés paisajístico que presenta este tramo de costa comprendido entre el Cabo de Trafalgar y Punta Camarinal.

Las travesías permiten contemplar espacios protegidos de gran importancia histórica y ecológico, como el Parque Natural La Breña y las marismas del Barbate o el extremo occidental del Parque Natural del Estrecho.

La Ruta se compone de tres iti-

nerarios cuya duración oscila entre una hora y 15 minutos, la de más frecuencia, y 2 horas y 30 minutos, las más largas. Se va a bordo del buque almendrabo "Francisco Varo" que hasta ahora se dedicaba a labores de calado y leva del arte y las anclas. La embarcación ha sufrido una serie de reformas para poder llevar a 50 pasajeros y desarrollar la actividad de pesca-turismo.

En el proceso se ha intentado mantener la estética de la embarcación - de más de cincuenta años- y el espíritu tradicional del barco en cuanto a forma, colores y acabados, dotándolo de las medidas de seguridad que exige la normativa vigente.



Pablo García, nuevo presidente de Apromar

Pablo García es el nuevo presidente de APROMAR después de que José Luis Guersi, que ha ejercido este cargo desde 2007, lo haya dejado por "cuestiones personales". El cambio se anunció en la Asamblea General de la Asociación, celebrada en Madrid a finales del pasado mes de abril en la que, además de los nuevos miembros de la Junta Directiva, se analizó la situación que vive el sector y los aspectos del Convenio Colectivo Nacional, que se está negociando.

En la asamblea se comentó la nueva posición de la Asociación dentro de la CEOE, donde ha pasado a formar parte de la Junta Directiva "junto a las más relevantes organizaciones empresariales" y se aprobó la creación de un distintivo o insignia de honor de APROMAR, con el fin de reconocer públicamente excepcionales contribuciones al desarrollo de la acuicultura marina en España

Premios a la lucha contra la contaminación marítima

El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino ha creado los Premios de Investigación e Innovación Tecnológica con los que pretende distinguir los mejores estudios, proyectos y tesis de investigación en el campo de la tecnología aplicada a la lucha contra la contaminación marítima y del litoral y estimular, de este modo, las actividades investigadoras y de innovación. La creación de estos premios permitirán cumplir adecuada-

mente con la función que ejerce la Secretaría general del mar en materia de protección y conservación del mar y del dominio público marítimo-terrestre, entre las que se incluyen las destinadas a impulsar y fomentar los estudios y la investigación sobre nuevos sistemas de prevención y lucha contra la contaminación marítima. Una actividad que debe realizarse en colaboración con los organismos públicos de investigación, las universidades y otras instituciones, tanto públicas como privadas.

Ayudas al fletán

El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, por medio de una Orden Ministerial de próxima publicación en el BOE, ha establecido las bases reguladoras y la convocatoria de concesión de ayuda a los armadores o propietarios de buques pesqueros españoles dirigidos a la pesquería del fletán negro, afectados por la paralización temporal voluntaria de su actividad en la zona de regulación de la Organización de Pesca del Atlántico Noroccidental (NAFO).

Las ayudas se concederán por un período máximo de inactividad de 180 días entre el 1 de agosto de 2008 y el 31 de diciembre de 2009. Las paradas podrán haberse realizado en dos periodos de al menos 90 días cada uno, de manera continuada.

Las subvenciones están cofinanciadas por España y por la Unión Europea. La cantidad total es de nueve millones de euros, de los que el MARM transferirá 4,5 millones, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado para 2010, con el objetivo de pagar a los buques que terminen la parada en el último trimestre de 2009.

Gentes del mar: Cultura y patrimonio

En Viveiro, Lugo, organizado por la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), se celebrará del 6 al 10 de julio un curso entre cuyos objetivos figuran el describir el modo en que han amoldado su forma de vida las gentes del mar para adaptarse al medio que eligieron, así como mostrar la riqueza de su patrimonio cultural. Ponencias como "Turismo marinero en Galicia", "El oficio de pescador" o "Mujeres del Mar. Actividad extractiva y Antropología de género", u observar el trabajo a bordo de un pesquero son algunas de las actividades previstas en este curso dirigido por José Manuel Montero Llerandi y patrocinado, entre otros, por la Xunta de Galicia, la cofradía de Celeiro y el Seminario de Estudios de Viveiro. El plazo de matrícula permanecerá abierto hasta que se cubran las plazas.