

Mar

Nº 457
Febrero 2007

Nueva política de pesca para el Mediterráneo



3^ATE-14022

35-7F-1-5016

Gibraltar,
un surtidor
de gasóleo

Flota de altura,
difícil
competitividad

En marcha la Ley
de Dependencia

Aunque con una serie de prórrogas, aplazamientos y muchas excepciones, tras más de dos años de negociaciones, al final se ha puesto en marcha un nuevo plan de gestión para la actividad de la pesca en el Mediterráneo. Para el conjunto de la Unión Europea, es una medida importante en cuanto viene a sentar nuevos criterios uniformes para todos los países miembros de cara al desarrollo de una pesca sostenible y eliminar las actuales engañifas que se han abierto camino en la actividad de algunos Estados. Para España, la medida es igualmente importante, aunque cabe señalar que en muchos casos son actuaciones que ya se estaban aplicando a iniciativa de la Administración española.

Se trata de una medida positiva

para la mejora de la actividad de la pesca, y sobre todo, para conocer mejor los recursos y poder desarrollar unas pesquerías más sostenibles, un objetivo que se pretende mejorar igualmente con las futuras existencias para los barcos en materia de controles de las capturas con los diarios de a bordo. Saber exactamente lo que se pesca ha sido un viejo objetivo de las autoridades comunitarias en sus largos años de política para el sector, pero sin que hasta la fecha exista certeza de los volúmenes reales de las capturas.

Gestión y competitividad en la pesca

En relación con el sector de la pesca, un punto a destacar es igualmente la propuesta de los armadores de las flotas de gran altura en demanda de medidas

de ayuda que permitan competir a sus barcos con las flotas de terceros países, con quienes comparten no sólo caladeros sino, sobre todo, en

muchos casos, el mismo mercado. Las diferencias de los costes de explotación son muy importantes y, desde esa perspectiva, solicitan apoyos que, en principio, han sido bien recibidos tanto por las autoridades españolas como por las comunitarias.

En el mar fue noticia el encallamiento accidental de barco mercante español "Sierra Nava", en la zona del Estrecho de Gibraltar, con vertido en una zona reducida, al parecer sin grandes daños. Sin embargo, este accidente ha sacada a la luz nuevamente el debate sobre el gran número de barcos que cruzan cada día el Estrecho y, sobre todo, la importancia de la zona como el mayor surtidor de gasóleo del Mediterráneo.

Fuera del agua, cabe señalar la constitución de la Comisión entre Administración central y comunidades autónomas para poner en marcha la Ley de Dependencia, una de las más importantes de esta legislatura por su importancia social. ■



CARTA DIRIGIDA A LOS HIJOS DE LOS PESCADORES

Con motivo de cumplirse el 27 de marzo el 46 aniversario del fallecimiento del fundador del Instituto Social de la Marina, don Alfredo Saralegui Casellas, la revista "MAR" no quiere dejar pasar esta efeméride sin tener un recuerdo para él, por lo cual publica una emotiva carta que envió a los hijos de los pescadores.

Como podrán apreciar nuestros lectores, los consejos expresados en ella, no obstante haber pasado bastantes años, siguen siendo de actualidad.

“Sed tenaces”

“**F**íjate en la ola que se ha deshecho en espuma sobre esta roca; mira esa otra que viene a caer del mismo modo sobre idéntico lugar, y después otra más, así siempre. Es la mar incansablemente tenaz, que va realizando su labor de socavamento, unas veces con la dulzura de murmullo, otras con la rudeza de un bramido.

Os parecerá que la roca permanece intacta, no es así. La mar es como un ariete incansable que dispara sus olas sobre la roca a manera de proyectiles y esa roca que parece invulnerable llegará a ser deshecha por la mar, y el trozo de costa que vosotros veis ahora, perderá sin duda su forma actual. La tenacidad vence a la fortaleza y es que la tenacidad es ya el mayor símbolo de fortaleza.

Sed vosotros también tenaces para realizar la obra de vuestro perfeccionamiento. Poned cada día vuestro empeño en aprender algo nuevo, estudiad, que no se apague jamás en vosotros la sed de saber. Pensad que cada hombre dentro del radio de su esfera viene obligado a cumplir, en la medida de sus fuerzas y de acción, una divina misión: la de continuar la magna labor de hacer efectivo el progreso.

Sed tenaces como la mar. Los hombres os miramos como a esperanzas risueñas, porque sois los que habéis de continuar nues-



tra labor. Vamos siendo ya viejos y vosotros, niños, sois los que tenéis que ocupar puesto en la vida. Entrad en ella con entusiasmo, con fe en el porvenir, con la alegría del que se propone realizar conscientemente una misión de mejoramiento y acercamiento de todos los seres humanos. Estudiad, aprended, poned todas vuestras ansias en ser cada día un poco mejor. ■

Alfredo SARALEGUI

en este número

Nº 457 - Febrero 2007

Editor:

Instituto Social de la Marina
(Ministerio de Trabajo y Asuntos
Sociales).

Directora general:

Pilar López-Rioboo Ansorena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Concha
Hernández Carazo y Ana Díaz.

Fotos:

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo.

Secretaría de redacción:

Isidoro Mora.

Para entrar en contacto con el ISM:

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/ Churrucua, 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.

O en cualquiera de sus 120 delegaciones
locales.

Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.
Teléfonos 91 310 04 07

y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

Imprime: GRAFOFFSET, S.L.

C/. Los Herreros, 14. Pol. Ind.

Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-07-001-4

MAR no se hace responsable de las opi-
niones vertidas en los artículos y entre-
vistas publicados. Sólo se considerarán
opiniones de MAR aquellas que vayan
suscritas por su director o aparezcan en
forma editorial.

Se podrán reproducir total o parcial-
mente los trabajos publicados en MAR,
citando la procedencia y solicitando la
autorización de la revista.



6

NUEVO PLAN DE GESTIÓN.

Tras dos años de negociaciones, al final ya está en marcha un nuevo plan para la mejor gestión de la pesca en el Mediterráneo.

12

GASÓLEO EN EL ESTRECHO.

El "Sierra Nava" encalló y vertió fue en el Estrecho de Gibraltar, una zona considerada además como el mayor surtidor de combustible del Mediterráneo.

- 6 Nuevo plan de gestión para el Mediterráneo
- 12 Vertido de gasóleo en el Estrecho
- 16 Seguimiento de cetáceos en el Mediterráneo
- 20 La flota de altura reclama ayudas para competir
- 24 Diarios electrónicos a bordo
- 26 Chalecos para salvar vidas
- 34 Convenios en el mar
- 40 En marcha la Ley de Dependencia
- 44 Perfil de los nuevos contratados
- 48 El REM para el sector
- 50 Pescadores de Senegal
- 51 Reunión de directores del ISM
- 52 Apoyo a los autónomos
- 54 Nuevo barco contra la contaminación
- 58 La náutica deportiva y la investigación
- 62 Examen de la sanidad marítima
- 66 Los accidentes en el mar
- 68 De costa a costa
- 72 Página médica, la obesidad
- 74 Noticias breves

40

LEY DE DEPENDENCIA. Con la constitución de la Comisión se ha puesto en marcha una de las leyes más importantes de esta legislatura.

Reglamento de **GESTIÓN** para el Mediterráneo



Tras más de dos años de negociaciones, Bruselas dio luz verde a la nueva reglamentación para la gestión de la pesca en el Mediterráneo con el objetivo de lograr el desarrollo de una pesca sostenible en esas aguas. La nueva disposición contiene fundamentalmente cuestiones técnicas. Entre otros puntos destaca la ampliación de plazos hasta julio de 2008 para la implantación de nuevas mallas en la pesca de arrastre de fondo, la posibilidad mediante determinadas condiciones de utilizar redes de arrastre de fondo a distancias de entre 0,7 y 1,5 millas de la costa; que los fondos mínimos de 50 metros para esta modalidad no serán aplicables a partir de las tres millas de la costa. La implantación de las nuevas mallas podrá ser financiada por las medidas estructurales previstas en el Fondo Europeo de la Pesca y la posibilidad de utilizar redes de cerco en fondos no inferiores a los 30 metros hasta el 31 de diciembre de este año.

En el arrastre de fondo se deberá sustituir la malla actual antes del 1 de julio de 2008 para reducir capturas



Ante los problemas surgidos en los últimos años, el Consejo se comprometió a adoptar un reglamento donde se recoja una definición de red de enmalle a la deriva que eliminaría la posibilidad de utilización fraudulenta de otras artes similares para la captura de especies migratorias. Los países miembros, al igual que ya lo venía haciendo España, podrán poner en marcha planes de gestión fundamentalmente para las pesque-

rías de arrastre y de cerco los cuales tendrán anualmente una supervisión científica.

Para la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, se trata de un reglamento que permitirá armonizar la actividad de las flotas que faenan en aguas comunitarias del Mediterráneo en línea con lo que ha defendido siempre la Administración española. Para la responsable de Pesca, en realidad muchas de las actuaciones previstas en la nueva reglamentación es algo que



PROTECCIÓN DE ZONAS Y ESPECIES

Uno de los puntos más importantes que se contemplan en este nuevo reglamento es el conjunto de medidas encaminadas a la protección de especies, de hábitats o zonas de pesca. En esta línea se prohíbe capturar, mantener a bordo, transbordar o desembarcar especies protegidas salvo que se hayan capturado accidentalmente. Para la protección de los hábitats, el nuevo reglamento prohíbe la pesca con redes de arrastre, dragas, artes de trampa, redes de cerco con jareta, redes de tiro desde la embarcación, o redes similares por encima de los lechos de vegetación marina constituida en particular posidonia oceánica u otras fanerógamas marinas, aunque algunas de estas actividades se podrían autorizar en el marco de los planes de gestión que se pueden establecer en virtud del mismo reglamento. Igualmente se prohíbe la pesca con redes de arrastre, dragas, jábegas o rede similares por encima de hábitats de coralígeno y de mantos de rodolitos. A profundidades superiores a los 1.000 metros se prohíbe finalmente el uso de dragas remolcadas y la pesca con redes de arrastre. No obstante por parte de la Comisión se podría autorizar la pesca en esas zona cuando la realicen barcos con una eslora total o inferior a los 12 metros y una potencia de motor igual o inferior a los 85kw siempre que esas actividades no afecten a más del 33% de la zona cubierta por lechos de posidonia en el marco del plan de gestión o a más del 10% de los lechos de vegetación marina de las aguas territoriales de un país.

En lo que se refiere a las zonas protegidas de pesca, inicialmente los Estados miembros tienen la obligación de facilitar por primera vez antes del 31 de diciembre de 2007 la información correspondiente de zonas protegidas de pesca de cara a las posibles medidas de gestión que se pudieran aplicar en aguas bajo su jurisdicción como fuera de las mismas. De acuerdo con esas informaciones, el Consejo designará en un plazo de dos años las zonas protegidas de pesca sobre todo cuando las mismas queden fuera de los mares territoriales de los países miembros señalando los tipos de actividades que estén permitidas y prohibidas. Igualmente, en un plazo de dos años desde la aparición de este reglamento, los países miembros deberán señalar otras zonas pro-



Los Estados miembros deberán elaborar planes de gestión con una supervisión anual de los científicos

ya se estaba aplicando por España como la puesta en marcha del Plan Integral para la gestión de la pesca en el Mediterráneo desde el pasado año, con la prohibición de pescar en determinados fondos de vegetación marina junto a la prohibición de pesca de arrastre en profundidades superiores a los mil metros. Elena Espinosa destaca igualmente que el reglamento recoja lo que ya se contempla en la normativa española como es la obligación de comunicar a la Comisión Europea los buques mayores de 15 metros de eslora autorizados para pescar en la zona para tener un mejor seguimiento de la evolución de los recursos pesqueros.

tegidas de pesca en sus aguas territoriales debiendo decidir las autoridades competentes de cada Estado los tipos de artes de pesca que se puedan utilizar.

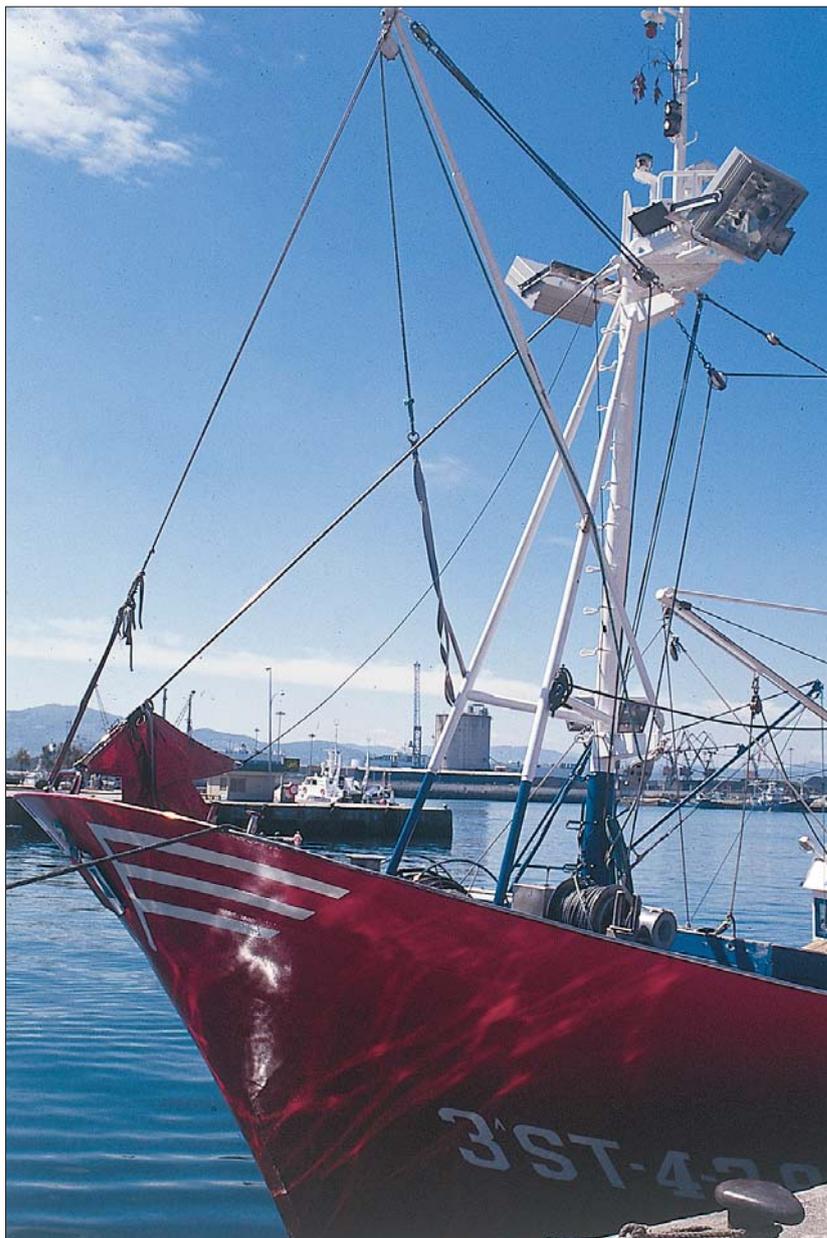
ARTES DE PESCA

La nueva reglamentación contempla muy especialmente las medidas relativas a las restricciones para la utilización de los artes de pesca. En este sentido, la lista de prohibiciones es amplia. En esta línea, se prohíbe utilizar o mantener a bordo sustancias tóxicas, soporíferas o corrosivas, aparatos generadores de descargas eléctricas, explosivos, sustancias que puedan explotar si se mezclan, dispositivos remolcados para la recogida de coral rojo o cualquier otro tipo de coral u organismos parecidos, martillos neumáticos u otros instrumentos de percusión par la recogida en particular de moluscos bivalvos que se incrustan en las rocas, cruces de San Andrés y palas similares para la recogida en particular de coral rojo o cualquier otro tipo de coral o paños de red cuya malla tenga un tamaño inferior a 40 mm para los remolcadores de fondo.

Se prohíbe utilizar redes de fondo para capturar atún rojo, atún blanco, pez espada, japuta y tiburones. No se podrán capturar, manteen a bordo o transbordar ni desembarcar la barrena y el dátil del mar europeo. Se prohíbe el uso de arpones submarinos entre la puesta del sol y el amanecer y finalmente se prohíbe capturar, tener a bordo, transbordar, desembarcar o vender las hembras con huevas de langosta. Caso de ser capturadas, así como los bogavantes, deberán ser devueltas al mar o utilizarse para repoblación o transplante.

En lo que se refiere al tamaño mínimo de las mallas, de entrada se prohíbe que puedan existir en los barcos mallas más pequeñas de los dispuesto en su conjunto en el reglamento.

Las redes de arrastres para la captura de sardinas y anchoas cuando estas especies supongan al menos el 80% de las capturas en vivo, el tamaño de la malla será de 20mm, con la excepción de la situación anterior. En el caso de las redes remolcadas, el tamaño mínimo deberá ser de 40mm hasta el 30 de junio de 2008. A partir del uno de julio de ese año, esa red se sustituirá por una malla cuadrada de 40mm en el copo o, previa petición del propietario del buque, por una malla rómbica de 50mm.



En cuanto a las redes de cerco, el tamaño mínimo de la malla será de 14mm.

En las redes de enmalle de fondo, el tamaño de la abertura de la malla no deberá ser inferior a los 16mm. Cuando el objetivo sea la captura de aligote gobaraveo, si la especie representa al menos el 20% de las capturas en peso vivo, el tamaño mínimo de la malla será de 100mm. No obstante, los países tienen la posibilidad de solicitar excepciones siempre que haya razones científicas y técnicas. En el plano de medidas técnicas se prohíbe la colocación de fijaciones o aparejos que puedan obstruir o reducir la dimensión de las mallas en cualquier parte de la red.

Un punto importante es el referido a las

Se modificarán las distancias para faenar desde la costa en la pesca de arrastre



Será obligatorio el uso de los sistemas de vigilancia vía satélite para barcos de eslora comprendida entre los 10 y los 15 metros

distancias y profundidades para la utilización de los artes de pesca.

Se prohíbe el uso de artes de pesca remolcados a menos de tres millas náuticas de la costa o antes de la isóbata de 50 metros cuando esta profundidad se alcance a una distancia menor de la costa. Sin embargo, se podrá autorizar el uso de dragas hasta una distancia de tres millas de la costa, al margen de la profundidad, siempre que la captura de diferentes especies de los moluscos o supere el 10% de peso vivo del total de las capturas. Se prohíbe el uso de redes de arrastre a menos de 1,5 millas de la costa así como el uso de dragas para embarcación y dragas hidráulicas a menos de 0,3 millas de la costa. No obstante hasta el 31 de diciembre de 2007 se podrán utilizar a una distancia inferior a 1,5 millas náuticas de la costa siempre que la profundidad sea superior a la isóbata de 50 metros. La nueva reglamentación da la opción a cada Estado para el uso de redes de arrastre a entre 0,7 y 1,5 millas de la costa siempre que se respeten unas determinadas condiciones y sobre todo que no supongan un sobreesfuerzo pesquero ni un impacto negativo sobre el medio ambiente marino.

En el caso de las redes de cerco con jareta quedan prohibidas a menos de 300 metros de la costa o antes de la isóbata de 50 metros cuando esta profundidad se alcance a una distancia menor.

Las redes de cerco no se podrán desplegar a profundidades inferiores al 70% del total de la altura de la caída de la red de cerco

El mismo reglamento contempla la posibilidad de seguir utilizando este tipo de artes de forma provisional hasta el 31 de diciembre de 2007 a distancias y profundidades inferiores.

El nuevo reglamento contempla la obligación de los países miembros a comunicar antes del 30 de abril de este año la lista de los barcos autorizados para desarrollar su actividad en ese caladero y las características de los mismos comparando esa flota con la que existiera el uno de enero de 2000. Cada país debe poner en marcha un plan de seguimiento para esa flota con la obligación de informar cada tres años a los servicios de la Comisión. El primer informe se debe enviar antes del 31 de julio de 2009 y a la vista de los datos se adoptarán las correspondientes decisiones desde Bruselas.

Con la nueva reglamentación se fijan las tallas mínimas de las capturas por debajo de las cuales no se puede pescar ni comercializar ninguna especie.

En el caso de la pesca no comercial se prohíbe el uso de todo tipo de redes para la pesca de especies altamente migratorias y se insta a los países miembros para que las capturas de la pesca recreativa no se comercialice.

PLANES DE GESTIÓN

Los planes de gestión suponen uno de los ejes de la nueva política para el desarrollo sostenible de la pesca en el Mediterráneo. Desde Bruselas, el Consejo podrá adoptar planes fundamentalmente en zonas situadas total o parcialmente fuera de las aguas territoriales de un país. En estos planes se incluirían, entre otros puntos, medidas para la gestión del esfuerzo pesquero, medidas técnicas para la explotación viable de los recursos, la extensión del uso obligatorio de vigilancia de barcos o sistemas similares para buques entre 10 y los 15 metros de eslora total, la posibilidad de establecer restricciones temporales o permanentes en ciertas

zonas reservadas sólo a ciertos artes o buques.

Junto a las medidas que puede adoptar Bruselas, cada uno de los países miembros deberán aprobar antes del 31 de diciembre de 2007 los planes de gestión que consideren oportunos para pesquerías realizadas con redes de arrastre, redes de tiro desde las embarcaciones, jábegas, redes de cerco y dragas en aguas territoriales. Ello no impide que más tarde los mismos Estados puedan desarrollar otros planes en función de nuevos datos científicos. Los Estados miembros deberán garantizar la supervisión científica de los mismos sobre todo cuando se exploten especies de ciclos vitales cortos. En esos mismos planes se pueden incluir medidas más duras que las contempladas en el reglamento comunitario aumentando la selectividad de los artes de pesca, reduciendo las posibilidades de los descartes o limitando el esfuerzo pesquero.

Los planes de gestión deben contemplar unos objetivos muy claros así común calendario sobre previsiones teniendo en cuenta cuestiones como el estado de conservación de las poblaciones afectadas, sus características biológicas, las características de las pesquerías donde se capturan las poblaciones y las repercusiones económicas de esas medidas. Los planes de gestión se deben notificar a Bruselas antes del 30 de septiembre de 2007 y la Comisión se reserva siempre la posibilidad de su aceptación o proponer medidas de cambio.

En cuanto a las medidas de control se contemplan una serie de disposiciones en materia de transbordos y con la asignación de una serie de puertos para tener un mayor seguimiento de las capturas. Para todas las actividades pesqueras en el Mediterráneo se contempla que las mismas deberán anotarse en el cuaderno diario de pesca cuando su volumen supere los 15 kilos. En el caso de las especies altamente migratorias, ese volumen se eleva a 50 kilos. Antes del uno de julio de 2007, cada Estado miembro deberá enviar a la Comisión la lista de todos los buques con más de 15 metros de eslora que enarbolen el pabellón de ese país y que estén autorizados para pescar en esas aguas. La lista deberá contener igualmente su número de registro, el periodo para el que está autorizado y los artes de pesca utilizados. Los barcos de pesca comunitarios cuya eslora supere los 15 metros y que no figuren



en al lista no podrán faenar en esas aguas. El nuevo reglamento contempla la obligación de cada uno de los países para adoptar las medidas necesarias encaminadas a que se desarrolle una pesca responsable y de que solamente están faenando los barcos inscritos con su correspondiente licencia.

Finalmente se establecen las normas para el desarrollo de la pesca en 25 millas náuticas alrededor de Malta, zona donde en líneas generales solamente podrán faenar barcos con menos de 12 metros de eslora que no utilicen artes de arrastre con un número total de 1.950 barcos con una potencia motriz de 83.000 KW, aunque en algunas zonas podrán operar barcos de hasta 24 metros de eslora. ■

V. M.

Se redactará una nueva definición sobre red de enmalle a la deriva para eliminar la utilización fraudulenta de otras artes similares

El buque
frigorífico encalló
en la bahía de
Algeciras (Cádiz)

El pasado 28 de enero embarrancaba frente a la bahía de Algeciras el buque frigorífico "Sierra Nava", produciéndose el vertido de unas 70 toneladas de combustible. Tras ser extraído el fuel que permanecía en el buque, se esperan las condiciones idóneas para ser reflotado. Finalizado el incidente, y tras ser realizadas las operaciones de limpieza del kilómetro de playa afectado, ecologistas y parlamentarios europeos han vuelto a poner en cuestión la seguridad marítima en el Estrecho. Una zona por la que circulan unos 96.000 barcos al año y que se ha convertido en la "mayor gasolinera del Mediterráneo", debido a la práctica del "bunkering" (trasvase de combustible de un barco a otro).



GREENPEACE/Mateo PÉREZ

El "SIERRA NAVA" pone en cuestión LA SEGURIDAD en el Estrecho

Hoy ha sido el "Sierra Nava" el que está perdiendo fuel, pero cualquier día puede ser un gran petrolero, porque la bahía de Algeciras se ha convertido en la gasolinera del Mediterráneo, señaló Juan López de Uralde, director de Greenpeace. Y es que el accidente provocado por la fuerte tormenta que se desató el día 28 de enero en el Estrecho, y que acabó con el barco frigorífico embarrancado a unas decenas de metros de la playa, en la bahía de Algeciras, ha vuelto a poner de relieve el grave peligro que se cierne sobre esta zona, incrementado por el enorme tráfico



de buques a través del Estrecho, mucho de los cuales acuden a realizar su aprovisionamiento de combustible desde un barco cisterna (operación conocida como *bunkering*), generando, al mismo tiempo, una alta contaminación debido a los continuos vertidos producidos en estas operaciones.

El accidente del “Sierra Nava”, barco frigorífico de bandera panameña construido en 1991 y propiedad de la naviera Marítima del Norte, provocó el vertido de 70 toneladas de fuel, quedando en sus depósitos unas 280 toneladas de combustible. El fuel derramado afectó a un kilómetro de costa, especialmente a las playas de El Chinarral y la de Getares, así como a la escollera de la Punta de San García.

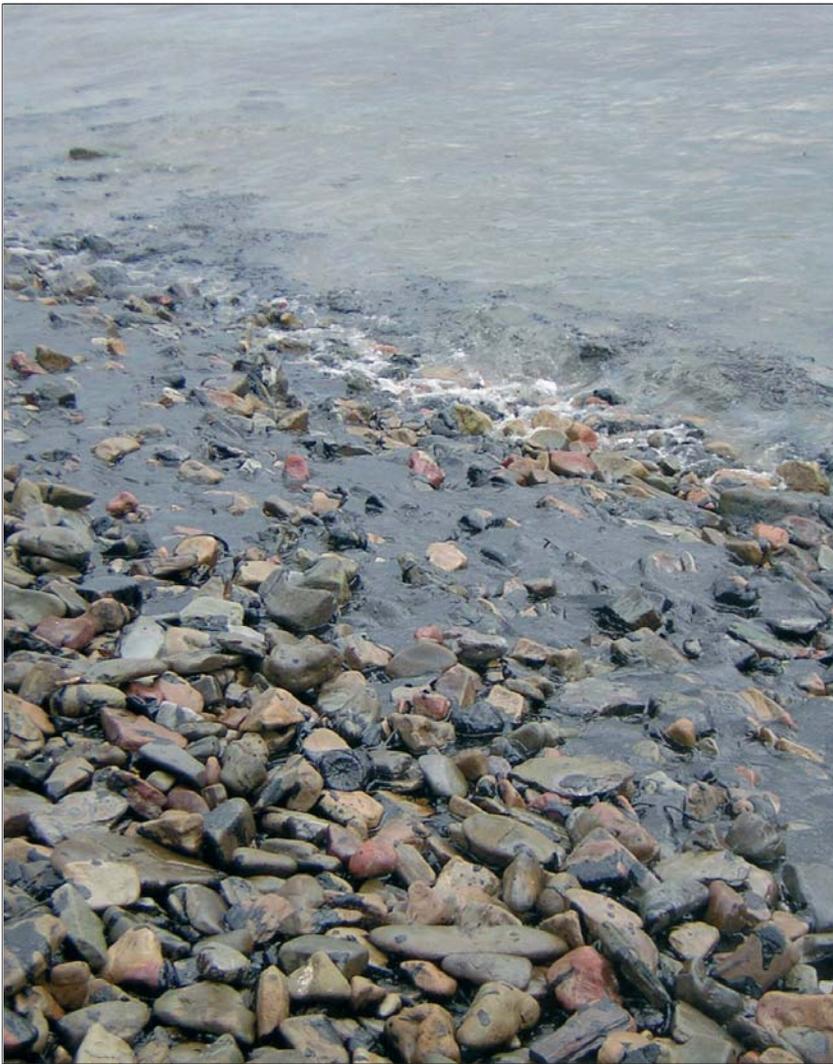
El combustible que quedó en los depósitos se extrajo por una empresa holandesa que, al mismo tiempo, se encargó de realizar los trabajos para reflotar el barco. Esta tarea se abordará en cuanto se den

las condiciones idóneas para ello, tarea que no se presume sencilla.

UN VERTIDO MÁS

Al hilo de este accidente de escasa importancia, ya que nos estamos refiriendo al vertido de 70 toneladas de fuel que llevaba el barco como combustible (aunque no exento de impacto ambiental), y de la politización que se ha pretendido hacer del mismo –incluso con intentos de compararlo con el “Prestige”–, apenas se han tocado los problemas de fondo que este accidente ha venido a recordar. El primero de ellos es el del peligro de un siniestro de grandes proporciones en esta zona, ya que por ella transitan unos 96.000 barcos al año, lo que viene a representar el 10% del tráfico marítimo mundial. Y de ese total de buques, unos 5.000 son petroleros, muchos de los cuales no cumplen ni las medidas ambientales ni de seguridad exigidas por la Comisión Europea.

El accidente del “Sierra Nava” vuelve a poner de actualidad el grave peligro de accidentes de grandes proporciones existente en una zona por la que transitan 96.000 buques al año, de los que 5.000 son petroleros



GREENPEACE/Mateo PÉREZ

“SIERRA NAVA”

Unido a ello está otro de los graves problemas sobre el que los grupos ecologistas, ya que no lo hacen los políticos, quieren poner el acento: la práctica del *bunkering*.

El fuel vertido por el “Sierra Nava” es uno más de los muchos que se están produciendo en la zona, como asegura Juan López de Uralde, *el problema más grave para nosotros es el vertido silencioso que se produce día a día y que está matando a la bahía. En ella se concentran cada día entre diez y veinte petroleros realizando operaciones de bunkering*. Y todo ello en una zona de alto valor ecológico, frente al Parque Natural del Estrecho. En este punto es donde coinciden las aguas del Atlántico y del Mediterráneo, lo que da lugar a fenómenos de afloramiento que se traducen en una alta productividad y diversidad de especies marinas.

Según explicaba la bióloga Pilar Marcos, de WWF/Adena, en unas recientes declaraciones, *a pesar de ser una zona muy contaminada, el fondo marino es muy rico, acuden orcas siguiendo al atún rojo y las*

poblaciones de cetáceos son muy abundantes.

Muchos de los barcos, como se ha señalado, se acercan a estas aguas para repostar, debido a las ventajas económicas que les supone recibir combustible sin entrar a puerto, especialmente en las aguas de la colonia gibraltareña, con menores tasas e impuestos.

Esta práctica va en aumento año tras año, y a través de ella Gibraltar expende más de cuatro millones de toneladas de combustible al año. Entre la colonia británica y Algeciras se calcula que suministran 6,2 millones de toneladas (Ecologistas en Acción estima en cinco millones de toneladas anuales las que se expenden mediante el sistema de trasvase de barco a barco. Se estima que de cada tres barcos que repostan en esas aguas, dos lo hacen desde otro barco y no en puerto). Por ello, no resulta gratuito denominar al Estrecho como la “gasolinera del Mediterráneo”. Incluso de Europa, habría que decir, ya que no hay otro punto en aguas comunitarias en que se lleve a cabo esta práctica.

RIESGO DE ACCIDENTE

Además de la contaminación que produce esta práctica de *bunkering*, las ventajas económicas de la misma provoca una alta densidad de barcos en la zona, lo que incrementa notablemente el riesgo de accidente, pudiendo ser catalogada como de alto riesgo. De hecho los accidentes menudean. El último que revistió características de cierta gravedad se produjo días antes del encallamiento del “Sierra Nava”, al quedar embarrancado en la misma bocana del puerto de Algeciras el buque “Ocean Globe”, que transportaba carbón.

Anteriormente se había producido el choque entre el petrolero “Spetses”, cargado con 139.000 toneladas de crudo ligero, y un buque de pasajeros.

Esta situación de riesgo permanente de catástrofe, al tiempo que de foco de contaminación por los constantes vertidos de carburante, lleva al director de Greenpeace a pedir a la Unión Europea y al Gobierno español que *se tomen de una vez en serio la necesidad de eliminar el bunkering y adoptar un régimen de responsabilidad ilimitada en caso de marea negra*.

El eurodiputado de Los Verdes David Hammerstein realizó una pregunta a la Co-



misión Europea sobre el *bunkering* y los vertidos de la bahía de Algeciras, tras verse afectada por el vertido del “Sierra Nava”. Asimismo, hizo un llamamiento a las autoridades comunitarias para que dejen de hacer la vista gorda ante la crónica de una catástrofe anunciada, recalcando que nos parece grave la dejadez temeraria oficial ante el desgobierno del tráfico marítimo en el Estrecho. Para la práctica del *bunkering*, el eurodiputado pidió “el estricto cumplimiento de las medidas de seguridad y normativas ambientales de la legislación comunitaria”.

Así, a través del accidente del “Sierra Nava”, buque frigorífico que estaba a la espera de un cargamento de naranjas, y que al parecer tampoco utilizó los servicios de aprovisionamiento de combustible habitual en la zona, según comentó a esta revista Juan López de Uralde, ha servido para llamar la atención sobre el peligro de accidente existente en la zona, además de la contaminación que allí se está produciendo.

Por el momento nada parece que vaya a hacer que cambie esta situación que com-

porta un más que lucrativo negocio. Según un estudio realizado por el Departamento de Teoría Económica y Economía Política de la Universidad de Sevilla, y al que alude el presidente del puerto de la bahía de Algeciras, Manuel Morón, para resaltar la importancia de esta actividad, el impacto económico de la industria portuaria de esta zona equivale al 7,7% del PIB andaluz. Con este argumento tan de peso económico parece que hay que asumir las “incomodidades” e inconvenientes que ello pueda causar. Y todo apunta a que va a ir a más, ya que está prevista la entrada en funcionamiento de un nuevo puerto proyectado por Marruecos.

Si en vez del “Sierra Nava” hubiera embarrancado un petrolero al estilo del “Prestige”, a estas alturas se estarían reclamando medidas urgentes para la zona. Tal vez no estaría mal reclamarlas ya, antes de que ocurra otra catástrofe como la del “Prestige”. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS CEDIDAS POR GREENPEACE

“El problema más grave para nosotros es el vertido silencioso que se produce día a día. En ella se concentran a diario entre diez y veinte petroleros para realizar operaciones de bunkering”
(Juan López de Uralde)

Cetáceos avistados en la Bahía Mazarrón



Delfín listado (*Stenella coeruleoalba*)
Aspecto esbelto y delgado con un tamaño hasta 2,5 metros. Color del dorso y cabeza, gris oscuro o azulado; costados más claros con tres líneas características que parten del ojo, la más larga llega hasta el ano. Habita aguas oceánicas, en grandes grupos (30-40 o más individuos).



Delfín común (*Delphinus delphis*)
Esbelto y delgado con un tamaño hasta 2,6 metros. Color negro o gris oscuro en el dorso; en los costados se alterna la coloración formando un dibujo en forma de "reloj de arena". Hocico negro, largo y estrecho. Habita aguas oceánicas, en grupos muy numerosos (>100).



Delfín mular (*Tursiops truncatus*)
Aspecto robusto con un tamaño entre 2-4 metros. Aleta dorsal ancha en la base, alta y falciforme. Color homogéneo sin manchas, con el dorso gris oscuro a pardo y el vientre más claro. Habita aguas costeras, en grupos, normalmente de 10-12 animales.



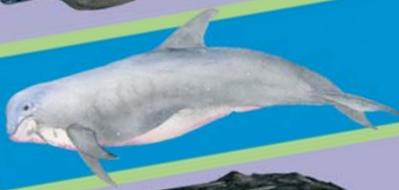
Calderón (*Globicephala melas*)
Muy robusto pero alargado, con un tamaño entre 4 y 8 metros. Cabeza característica, globosa y aleta dorsal de base larga y perfil bajo, con la punta muy arqueada en los machos. Negro o marrón oscuro, con una mancha blanca en la garganta en forma de ancla. Habita aguas oceánicas, en grupos numerosos (>100).



Calderón gris (*Grampus griseus*)
Robusto, comprimido lateralmente, con un tamaño hasta 4 metros. Aleta dorsal muy alta y puntiaguda. Cabeza con frente abultada y sin hocico bien diferenciado. Color del cuerpo gris uniforme en los jóvenes y casi blanco en los adultos con muchas cicatrices. Habita aguas oceánicas, en grupos numerosos, aislados o en parejas.



Cachalote (*Physeter macrocephalus*)
Cuerpo grande y robusto comprimido lateralmente, de 12 a 20 metros. Cabeza cuadrangular, muy voluminosa. Sople alto e inclinado 45 grados hacia delante. Aleta dorsal pequeña, triangular y poco definida.



Rorcual (*Balaenoptera physalus*)
Tamaño hasta 20-25 metros. Cuerpo estilizado e hidrodinámico, con la cabeza plana y en punta y cresta desde los espiráculos. Aleta dorsal pequeña y alta, dirigida hacia atrás. Color negro azulado o marrón oscuro.

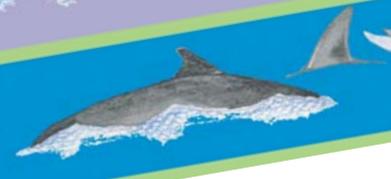


Imagen del tríptico que acompañará a la campaña informativa para la divulgación de los datos obtenidos (Dibujos realizados por Yolanda Múgica).

CALIDAD DE LAS AGUAS MARINAS y biodiversidad en la Región de Murcia

En el mes de junio de 2006, el Instituto de Ecología Litoral (IEL) puso en marcha un estudio científico que relacionase la calidad de las aguas marinas y la biodiversidad existente en el litoral de la Región de Murcia. El objetivo último es concienciar a la población de la necesidad de proteger a los cetáceos a través del respeto y el conocimiento del medio natural en el que viven. El proyecto se asienta en dos vertientes: la investigación y la difusión, como señala a MAR Mercedes Montero. Junto a Ana Codina, también del IEL, se encargan de los materiales y charlas para su divulgación y de la coordinación del proyecto, respectivamente. La asesora para la investigación de los cetáceos es la bióloga Rosa Mengual.

Aún quedan programadas dos o tres salidas, a bordo de la goleta Karyam, hasta que termine el proyecto –hacia finales de febrero– que ha puesto en marcha el Instituto de Ecología Litoral denominado “Proyecto Calderón. Los cetáceos: llave de sensibilización y protección del medio marino”. Más de una veintena se habrán realizado hasta ese momento con la participación de sesenta voluntarios encargados de efectuar tareas de avistamiento y toma de muestras de la columna de agua con una sonda multiparamétrica para analizar el pH, salinidad, oxígeno disuelto y otros parámetros, y estudiar las comunidades fitoplanctónicas. El objeto del proyecto, en su vertiente científica, es el de comparar la calidad de las aguas marinas con la biodiversidad existente en el litoral murciano y, más concretamente, en la zona de la bahía de Mazarón.

La calidad de las aguas en sí no es la responsable de la presencia de cetáceos, sino todo lo que ello conlleva, señala Rosa Mengual. Evidentemente, no es lo mismo bañarse en unas aguas limpias y puras que en otras cargadas de sustancias químicas y otras “trampas” que puedan favorecer infecciones, enfermedades o accidentes.

Aún así, y en el hipotético caso de que los cetáceos pudieran adaptarse a unas aguas menos limpias, *al ser el último eslabón de la cadena trófica, y debido a la capa de grasa que tienen bajo la piel, acumulan todo tipo de contaminantes en mayor medida que otros organismos.*

Cuando las hembras tienen que echar mano de esas reservas de grasa, especialmente las madres primerizas, a través de la leche transmiten a las crías esos contaminantes acumulados durante los cinco o siete años en que tardan en alcanzar la madurez sexual, provocando una alta mortandad entre su descendencia.

Pero en cuanto a la calidad del agua, como explica muy gráficamente la bióloga Rosa Mengual, realmente *lo importante e imprescindible es la obtención de alimentos (lo demás son lujos y “calidad de vida”). A medida que descendemos en la cadena trófica, la presencia de unos u otros organismos sí depende directamente de la composición del medio y sus recursos, en este caso del agua. Si eliminamos un eslabón, rompemos la con-*



Avistamiento de calderones (Mercedes Montero).



Goleta Karyam (Cristian Gomis).

“El estudio de la presencia de fitoplancton, como bioindicador de las características de una determinada masa de agua, nos da una valiosísima información de la evolución que tendrán las restantes especies” (Rosa Mengual)

tinuidad o, por lo menos, la varías. Otro tipo de organismos con una capacidad de adaptación más amplia colonizarán ese nicho, ocupando los lugares de las especies desaparecidas. Esto, normalmente, disminuye la biodiversidad afectando, por supuesto, a los siguientes eslabones de la cadena que, en



Mercedes Montero

Desde el IEL se preparó a sesenta voluntarios en tareas de avistamiento y metodologías de muestreo. Entre junio y finales de febrero se habrán realizado más de una veintena de salidas

muchos casos desaparecen. Y con ellos disminuye la presencia de presas para los cetáceos.

CALIDAD DE LAS AGUAS

La gran pasión de Rosa Mengual son los cetáceos, aunque su trabajo profesional, en el momento actual, no esté relacionado con estos mamíferos. En este proyecto, en el que se asesora sobre los cetáceos al IEL, el responsable del análisis y estudio de la calidad del agua es Cristian Gomis. Ella también ha trabajado analizando la calidad de las aguas marinas, como en la bahía de Alicante, durante tres años. *La calidad de las aguas de la bahía de Mazarrón es, por el momento, excelente, sobre todo si la comparamos con las de otras áreas relativamente cercanas.*

Esta calidad del agua, señala nuestra interlocutora, se ha comprobado mediante análisis físicos y químicos. *Pero sobre todo, en lo que hemos profundizado, gracias a que*

tenemos a uno de los mejores especialistas en fitoplancton, es en el estudio de la base que sustenta toda la pirámide alimenticia. El estudio de la presencia de estos organismos como bioindicadores de las características de una determinada masa de agua nos da una valiosísima información de la evolución que tendrán las restantes especies.

Pero, la calidad de las aguas no es más que una de una serie de condiciones para la existencia de cetáceos en una zona, como la que presenta el litoral murciano; condición siempre ligada, evidentemente, a la presencia de alimento. Y estas condiciones son, por ejemplo, las orográficas, las grandes profundidades que alcanza la plataforma a pocas millas de la costa; la gran cantidad de cañones submarinos o la propia mezcla de aguas, a través del estrecho de Gibraltar. *Todo esto también favorece la subida de plancton, concentración de peces...*

Los trabajos que ahora se están realizando vienen a confirmar la buena calidad de las aguas de esta zona, como se señalaba anteriormente. *Hasta el momento, estas aguas se han mantenido relativamente vírgenes. Aunque existen peligros y fuentes contaminantes de mucha importancia, éstas aún podían amortiguar sus efectos debido a la gran extensión que quedaba sin explotar.*

CETÁCEOS O DESARROLLO URBANÍSTICO E INDUSTRIAL

Rosa Mengual destaca los peligros que se ciernen sobre esta zona debido a la gran cantidad de proyectos industriales y urbanísticos que se están desarrollando, y los muchos que hay previstos para un futuro próximo. *Lo que nos tiene que quedar claro es que esto "no es gratis". Llegará muy pronto el momento en que este hábitat ya no*



Mercedes Montero

podrá absorber y amortiguar tal cantidad de actividades humanas... y la balanza se desequilibrará hacia un deterioro ambiental más. De proseguir esta situación -y es de temer que así sea, dada la fuerte especulación urbanística de la zona, y la poca tendencia a la rectificación que suele existir en estos casos-, significará que en un futuro no muy lejano los cetáceos tengan que emigrar de estas aguas, porque el "progreso" está llegando también a las aguas murcianas.

Salvo la aparición ocasional de grandes ballenas, los grupos de cetáceos observados en la zona suelen ser residentes y bastante conocidos por los cetólogos que han estudiado estas costas del Sureste Peninsular. Sin embargo, no hay hasta el momento buenos estudios de la densidad real de sus poblaciones, comenta a MAR Rosa Mengual, sino sólo de su presencia y preferencia por estas aguas, así como algunos estudios de comportamiento, hábitos alimenticios.

En el momento de elaborar esta información se está ultimando el procesado de los datos recogidos durante la realización del proyecto, tanto en avistamientos como en los análisis de las aguas. *Intentamos establecer la correlación existente entre los datos obtenidos del estudio de la calidad del agua, el grado de antropización de la costa, la presencia de cetáceos, la pesca obtenida en la zona...*

Y debido precisamente a los peligros que se ciernen sobre la zona, y que pueden acabar con este pequeño paraíso para los cetáceos, con los resultados obtenidos se actuará para concienciar a la población sobre la importancia de protegerlos pero, recalando, que la mejor manera de hacerlo es protegiendo primero el medio en el que viven. Esta actuación viene a dar sentido al trabajo de investigación, completando así los dos pilares en los que se basa dicho proyecto: investigación y difusión.

El pasado 14 de febrero se inauguró en el puerto de Mazarrón la primera de las exposiciones itinerantes que tendrán lugar en la Comunidad murciana. Esta es una de las actividades de divulgación previstas junto a charlas especializadas para los colectivos que lo soliciten y distribución de material (trípticos y pósters). Además de la difusión de los datos, tanto de cetáceos (especialmente sobre los que se pueden ver en la bahía de Mazarrón), como de calidad de las aguas, objetos de este proyecto, se ofrecerá



Rorcual (Rafael Rodríguez).



Observando la aparición de cetáceos (Mercedes Montero).

información sobre el código de conducta a seguir cuando se navegue por aguas como éstas, con una importante población de cetáceos, a fin de interferir lo menos posible en la vida de estos animales.

El proyecto se ha podido llevar a cabo gracias a la colaboración de la Fundación Biodiversidad y la Obra Social Caja Madrid. Mercedes Montero y Ana Codina, coordinadoras del proyecto del Instituto de Ecología Litoral, confían en que estas ayudas sean ampliadas y lograr así que lleguen a más zonas, tanto con la exposición itinerante como con las charlas. Para los que no residan en esta parte del Mediterráneo y deseen conocer más acerca de los trabajos y datos de este proyecto, pueden obtenerlos en la página del IEL www.ecologialitoral.com. ■

RAÚL GUTIÉRREZ
FOTOS CEDIDAS POR EL IEL



Ayudas para la flota de AGUAS LEJANAS

Los armadores de las flotas de gran altura que faenan fuera de las aguas comunitarias han reclamado a las autoridades comunitarias y a las españolas medidas de apoyo para mantener una posición de competitividad frente a las flotas de terceros países al estar operando en la actualidad en condiciones de desigualdad. Tanto Bruselas como el Ministerio de Agricultura están de acuerdo con los planteamientos del sector y se han comprometido a poner en marcha mecanismos de apoyo, aunque sin fecha fija. Para los armadores, o se mejoran las ayudas vía diferentes mecanismos o existe un serio riesgo de que una parte de esa flota desaparezca y se vea en la necesidad de abanderarse en terceros países para disfrutar de las mismas ventajas que tienen otras flotas con las que deben mantener una posición de competitividad en los mismos mercados

Según algunos estudios llevados a cabo por el sector, los costes totales de explotación de un barco atunero español serían de 5.303.645 euros, mientras si ese barco se hallara bajo pabellón de una sociedad mixta en Ecuador el coste sería de 3.395.428 euros lo que supone una reducción del 56%. Si el barco se hallara bajo la bandera de Japón, el coste de explotación sería de 3.106.7232 euros un recorte del 71%. Bajo bandera de Taiwán el coste sería de 2.654.621 euros, justamente la mitad que bajo el pabellón español. Las diferencias serían aún mayores si el barco opera bajo bandera de Ecuador al tener un coste de explotación de 1.281.537 euros y finalmente bajo bandera de Filipinas el coste de explotación sería similar 1.269.365 euros.

Para los armadores comunitarios, estas grandes diferencias en los costes suponen un hándicap insuperable durante mucho tiempo, en cuanto se trata de barcos cuyas

capturas llegan a competir en los mismos mercados. Por este motivo, durante los últimos años han mantenido una reivindicación permanente ante las autoridades comunitarias de cara a lograr mecanismos de apoyo que permitan faenar en condiciones de igualdad.

Esta situación afectaría a unos 300 grandes barcos congeladores que siguen operando bajo el pabellón comunitario, mientras numerosos barcos ya han optado por estar faenando bajo otros pabellones siguiendo la política de los barcos de otros países.

Según las peticiones planteadas por los armadores de estos barcos, los mayores costes de explotación tienen fundamentalmente sus razones en tres puntos.

En primer lugar por la existencia de unos costes fiscales y laborales altos consecuencia de la existencia del mayor desarrollo en materia de protección social en los países comunitarios.

Un segundo punto que supone unos mayores costes de explotación radica en la necesidad de desarrollar una política que respete los principios de la pesca responsable así como el respeto a las exigencias de las Organizaciones Regionales de Pesca, algo que en muchos casos no cumplen los barcos que operan bajo pabellones de conveniencia

Finalmente, una tercera razón es consecuencia de la aplicación de la normativa comunitaria en cuestiones como las normas de navegación, las exigencias en materia de seguridad e higiene en el trabajo, los controles de las actividades de la pesca, las condiciones sanitarias, el respeto al medio ambiente, la protección social para los trabajadores y finalmente el cumplimiento de las tripulaciones mínimas de acuerdo con las exigencias derivadas de la normativa de la Organización Internacional del Trabajo.

PESCAR POR LO LEGAL

Frente a esta clara situación de desigualdad entre las exigencias que debe cumplir un barco bajo pabellón comunitario y otro barco con una bandera de conveniencia, las autoridades comunitarias mantienen una vieja batalla contra la pesca ilegal e irresponsable de cara a evitar que sus capturas puedan llegar a los mercados comunitarios lo que supone romper una situación de igualdad de mercados. Una de las armas de los barcos comunitarios para luchar frente a



la actividad de esos otros buques es la oferta de unos productos de más calidad y un mejor servicio a los consumidores.

Pero, para las organizaciones de armadores que operan en este segmento de la actividad de la pesca, las únicas salidas para el mantenimiento de estas flotas bajo pabellón comunitario tienen que pasar por unas mayores ayudas desde las diferentes Administraciones, nacional y comunitaria. Estas fueron las peticiones planteadas hace algunas semanas por las organizaciones nacionales de pesca de gran altura. Para el secretario general de la Federación Española de Organizaciones Pesqueras, FEOPE, Javier Garat, la flota pesquera que opera fuera de las aguas comunitarias, debería poder disfrutar en el futuro de los mismos beneficios conce-

El sector reclama más apoyos para competir en condiciones de igualdad con flotas de terceros países o bajo pabellones de conveniencia



Mientras los costes de explotación de un atunero es de unos 5,3 millones de euros, bajo bandera filipina es de 1,27 millones y de 3,1 bajo bandera japonesa

dididos a la flota de la marina mercante. En opinión del responsable de esta organización pesquera, si no se ponen en marcha esas medidas existe el riesgo de que una buena parte de esa flota pueda desaparecer o que se abandere bajo pabellones de terceros países en busca de mejorar su competitividad, lo que supondría que la propia Unión Europea no podría cumplir con uno de los objetivos contemplados en su política común como es el control de sus política pesquera exterior.

Frente a las peticiones planteadas por el sector de la pesca de gran altura, en principio, las posiciones de las Administraciones española y comunitaria han sido de total apertura a negociar unas posibles medidas de ayuda.

En el caso de España, la titular de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, en una reunión celebrada con las organizaciones de armadores, se comprometió a estudiar la concesión de ayudas para lograr la supervivencia de estas flotas bajo pabellón comunitario frente a las mejores condiciones que disfrutaban en la actualidad los barcos abanderados bajo pabellones de conveniencia o simplemente en terceros países con unas menores exigencias a todos los niveles.

En el escenario comunitario, las peticiones en la misma dirección han sido planteadas tanto desde las instancias de los propios ar-

madores de forma directa como a través de las organizaciones pesqueras como Europêche, Cogeca y Aeop donde se agrupan las organizaciones de productores.

Desde estas estructuras pesqueras donde José Ramón Fuertes, gerente de la Cooperativa de Vigo es a la vez presidente de la sección de pesca de la Cogeca, señala al comisario Joe Borg la necesidad de articular medidas de ayuda no solo ante el incremento de los precios del gasóleo, sino también por la diferencia de costes de explotación consecuencia de diferencias en materia laboral fiscal, cumplimiento de la pesca responsable según las directrices comunitarias y otras exigencias en cuestiones laborales o de seguridad. Se advierte al comisario que la pérdida de un barco bajo bandera comunitaria puede generar directamente una mayor presencia de barcos de terceros países menos respetuosos con las reglas de juego sobre las pesquerías responsables. Para las organizaciones de la pesca comunitarias, no se puede diseñar una misma política para la flota que faena en aguas comunitarias y la que deben cumplir los barcos que operan bajo las directrices de organizaciones regionales de pesca, medidas que no se pueden aplicar a los competidores que operan en las mismas aguas.

Ante la petición de las organizaciones pesqueras comunitarias sobre la necesidad de poner en marcha ayudas específicas para esta flota de altura entre las que destaca la





posibilidad de dar luz verde para que los Estados miembros pudieran autorizar un segundo registro con una serie de ventas fiscales y de otro tipo, el comisario ha señalado a los armadores su compromiso de que estas demandas sean estudiadas por los servicios correspondientes de la Comisión de cara a adoptar medidas en el primer semestre de este año.

En apoyo a las peticiones de los armadores se han manifestado en los últimos meses tanto el Parlamento Europeo como el Comité Económico y Social.

La situación de las flotas que operan en terceros países no es un problema que se haya generado en los últimos meses, sino una situación que se lleva arrastrando ya desde hace algunos años a medida que se han ido encareciendo los costes de explotación y que han aumentado los barcos bajo banderas de terceros países o con pabellón de conveniencia. Se trata de una situación asumida igualmente por la propia Comisión cuando textualmente reconocía que “ la situación de la flota de gran altura se complica... y cada vez es menos competitiva en comparación con las flotas de los nuevos países pesqueros que funciona con menos costes. Entre tanto, la generalización de los

pabellones de conveniencia, la pesca ilegal, la falta de reglas transparentes y los efectos de las subvenciones públicas directas o indirectas están conduciendo a un creciente falseamiento de la competencia y al desarrollo de prácticas que ofrecen menos garantías para el mantenimiento de una actividad pesquera global sostenible.”

En la misma línea, la Comisión Europea señalaba su preocupación a medio plazo temiendo que la falta de iniciativas políticas por parte de la UE pudiera conducir a una progresiva reducción de la flota de altura comunitaria no vía desguaces, sino mediante su paso a otros pabellones. Bruselas aboga ya en ese momento por evitar llegar a esa situación que daría lugar a la sustitución de la flota de altura comunitaria por otra flota bajo otros pabellones y otros criterios en política de pesca.

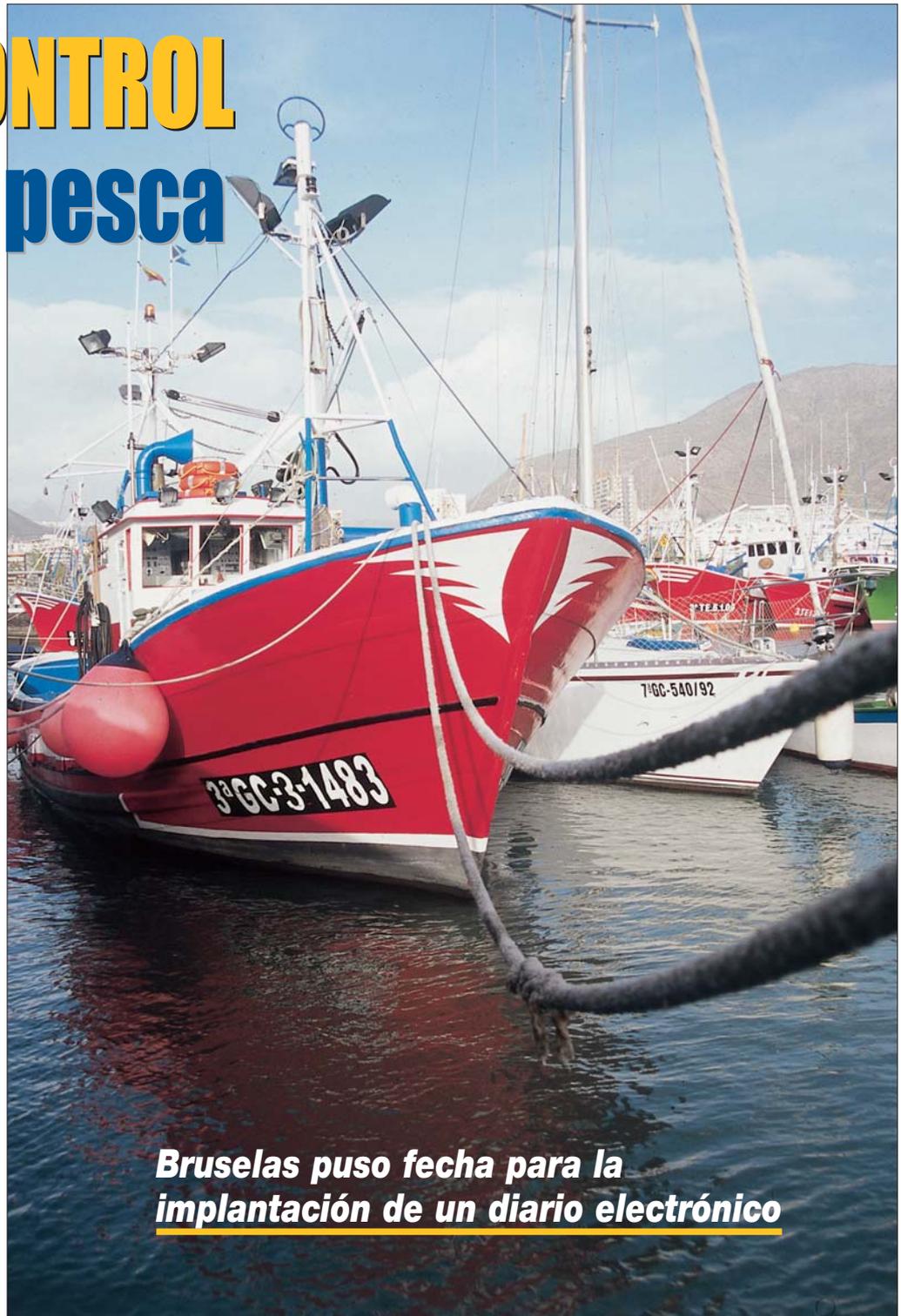
De acuerdo con las directrices comunitarias para apoyar el mantenimiento de una política de transporte marítimo, todo hace indicar que existe la misma preocupación por el futuro de la flota de altura, sólo a falta de medidas concretas para garantizar su supervivencia bajo pabellón comunitario. ■

VIDAL MATÉ

Una de las principales peticiones es la posibilidad de que cada Estado pudiera poner en marcha un segundo registro con una serie de bonificaciones fiscales

MÁS CONTROL para la pesca

Saber lo que se pesca realmente, además de la existencia del Total Admisible de Capturas (TACs) y cuotas, constituye uno de los objetivos más viejos de las autoridades comunitarias de cara a lograr el mantenimiento de los recursos y el desarrollo de una política sostenible. Para el cumplimiento de esos fines, Bruselas ha desarrollado una amplia normativa para regular el acceso a los caladeros y a los recursos, limitando capturas, modificando artes de pesca y los métodos de capturas, estableciendo planes de recuperación, sin que hasta la fecha se haya logrado el control que pretenden los responsables comunitarios.



Bruselas puso fecha para la implantación de un diario electrónico

Con todos estos antecedentes por delante, la Comisión de la Unión Europea ha considerado necesario el establecimiento de nuevos mecanismos en la actividad de la pesca con unos medios más apropiados de acuerdo con el avance de las nuevas tecnologías para obtener una información lo más exacta posible sobre captu-

ras, desembarques, transbordos, transportes, ventas, tiempo de trabajo de cada barcos características de cada buque y los artes utilizados. Con todos esos datos en la mano, las autoridades comunitarias pretenden lograr una información más fiable sobre las actividades de los barcos de pesca, mecanismos a los que se sumará a corto plazo la utilización de sistemas informáticos como

la obligación de cada embarcación de implantar un diario electrónica y la obligación de registrar y transmitir toda la información relativa a su actividad.

Las nuevas exigencias comunitarias afectarán aproximadamente a un millar de barcos españoles con eslora superior a los 15 metros. Las autoridades españolas lograron a finales del pasado año que Bruselas ampliara en seis meses los periodos previstos inicialmente para la implantación del diario electrónico, lo que se va a traducir en unos mayores gastos para las embarcaciones. Bruselas adoptó la petición de los Estados miembros, entre los que se halla España, para apoyar los gastos derivados tanto de la implantación de los nuevos sistemas como para la formación de los tripulantes para un buen manejo de los aparatos.

El nuevo reglamento comunitario que entró en vigor el pasado mes de enero, contempla la obligación de los capitanes de los buques de pesca de transmitir los datos del diario al, menos una vez al día. Esa obligación la deberán cumplir cuando hayan finalizado su última faena y antes de regresar a puerto. Deberán hacerlo igualmente cuando se lo solicite el Estado de bandera.

Esa obligación de registrar y transmitir esos datos se aplicará a los capitanes de los buques de pesca de más de 24 metros de eslora a los 24 meses de la entrada en vigor de esta disposición y a los 42 meses cuando los barcos tengan una eslora entre 15 y 24 metros. En un futuro también se contempla la posibilidad de que los Estados miembros obliguen a la transmisión de datos a los barcos de 15 y menos metros de eslora.

En el caso de las cifras sobre ventas, desde el 1 de enero de 2009 se aplicará igualmente la obligación de registrar y transmitir datos electrónicamente a los compradores autorizados, lonjas u otras entidades cuando el volumen anual de la primera venta supere los 400.000 euros.

Los países miembros deberán contar a partir de 2009 de sistemas de control para teledetección de buques de pesca que faenen ilegalmente.

ACUERDO CON FRANCIA

En materia de control de la actividad de la pesca, cabe señalar finalmente el acuerdo suscrito a finales del pasado año entre España y Francia para incrementar su política de colaboración. Este acuerdo contem-



pla, entre otras medidas el intercambio de inspectores con la presencia de personal español a bordo de las patrulleras francesas fundamentalmente en el Golfo de Vizcaya y de inspectores franceses a bordo de las patrulleras españolas. Intercambio de inspectores para llevar a cabo los controles de los desembarcos en los puertos. Reforzamiento de las operaciones conjuntas para el control del transporte de pescado en carretera muy especialmente para detectar la comercialización de especies sin las tallas reglamentarias. El impulso en la colaboración contra la pesca ilegal, no documentada ni reglamentada con un intercambio de información sobre los barcos que operan en ese segmento de actividad y finalmente el intercambio de datos sobre inspecciones y de infracciones sobre barcos de otros países. ■

VIDAL MATÉ

Para barcos mayores de 15 metros de eslora total se implantará en un plazo de 42 meses, desde el pasado enero, y para los barcos con más de 24 metros el plazo de entrada en vigores de 24 meses



Durante el 1º Congreso de Prevención de Riesgos Laborales en el sector pesquero gallego, celebrado el año pasado en Vigo, se explicó el Plan Vixía y el programa Aboia. Foto cedida por la Xunta de Galicia.

La Xunta de Galicia emprende un plan para mejorar la seguridad en la pesca de bajura

CHALECOS para salvar vidas



Bajo el lema “En el mar mantente a flote”, la Dirección General de Relaciones Laborales de la Xunta de Galicia ha iniciado un programa con el que pretende formar e informar a los marineros, concienciándoles de la necesidad de tomar medidas de prevención para evitar ahogamientos y muertes en el sector. Consciente de que se trata de una asignatura pendiente y de que el uso de sistemas de seguridad no está muy extendido entre los pescadores de bajura, la Consellería de Trabajo gallega ha puesto en marcha el programa Aboia para informar de las ventajas que conlleva la utilización de chalecos salvavidas a bordo. Un total de 90 chalecos autoinflables se han repartido entre los marineros de 14 organizaciones pesqueras de Pontevedra. Los responsables de Trabajo esperan, a partir de iniciativas como ésta, generalizar el uso de herramientas de seguridad entre los trabajadores del mar. En unos dos meses se recogerán datos sobre el programa y se hará balance de los resultados. Si el proyecto tiene éxito se ampliará a los puertos de Lugo y A Coruña.

Los técnicos de la Xunta hacen entrega de chalecos en la cofradía de Cangas. Foto cedida por la Xunta de Galicia.



El programa Aboia es una de las actuaciones que ha puesto en marcha la Consellería de Trabajo de la Xunta de Galicia dentro del Plan Vixía, de Prevención de Riesgos Laborales para el sector pesquero. Se trata de un proyecto ambicioso y consensuado entre las partes, cuyo objetivo es determinar cuáles son las necesidades de los trabajadores del mar en materia de seguridad para mejorar las condiciones de vida, laborales y sanitarias a bordo y, de paso, dar respuesta al problema de la siniestralidad en el mar.

Según los técnicos de prevención de riesgos laborales de la Xunta, el programa Aboia está especialmente dirigido a los trabajadores de bajura porque es esta actividad la que registra mayor número de accidentes y muertes por ahogamiento. Se trata de personas que trabajan cerca de la costa, en embarcaciones pequeñas y que incluso a veces lo hacen en solitario. Estos marineros no suelen emplear medidas de prevención bien porque no conocen cuáles son los riesgos o bien porque algunas de las medidas, como es el uso de chale-

cos salvavidas, resultan incómodas a la hora de faenar.

Aproximadamente el 80 por ciento de la flota nacional es de bajura. Se trata, de acuerdo con los datos de la Mutua de Prevención de Riesgos Laborales FREMAP, de una actividad realizada con barcos pequeños –de una eslora inferior a 15 metros– muchos de ellos antiguos y cuyos propietarios son muchas veces los miembros de una misma familia. En estas condiciones no es de extrañar que los mayores niveles de siniestralidad pesquera se den en la actividad de bajura.

DEFICIENCIAS EN LOS BARCOS

Los participantes en el 1º Congreso Gallego de Prevención de Riesgos Laborales del sector pesquero, celebrado el pasado verano en Vigo, coincidieron en señalar

Chalecos como estos pueden salvar la vida a muchas personas. (Foto FREMAP)





Riesgos Laborales en el sector pesquero, dentro del cual se engloba el programa Aboia. Según los participantes en el encuentro, los datos de siniestralidad y de estructura de la flota reflejan la precariedad existente en el sector pesquero respecto a la prevención de riesgos laborales y su repercusión socioeconómica.

De acuerdo con las informaciones ofrecidas por los técnicos e inspectores de Trabajo, la mayor parte de los siniestros se producen por las características de las embarcaciones y las condiciones de habitabilidad o de trabajo que tienen los barcos, ya que en muchos de ellos no hay sitios para descansar o los niveles de ruido son muy elevados.

Desde la Mutua FREMAP, también se observa que muchos de los accidentes se deben a las condiciones de los barcos. Concretamente, en el caso de la pesca de bajura se producen por el hundimiento de la embarcación; por las caídas al agua al subir o bajar de la nave, cuando se navega o durante la faena; por la realización de trabajo o permanencia en el buque en condiciones higiénicas desfavorables; por exposiciones a elevados niveles de ruido, a vibraciones, a contactos eléctricos o por atrapamientos en la sala de máquinas.

De los barcos inspeccionados por los técnicos e inspectores de la Xunta, un 45% carecían de elementos básicos de higiene y salud tales como servicios, retretes, duchas, sistemas de ventilación y limpieza adecuados o una caja de primeros auxilios y un 9% tenían deficiencias especialmente graves.

Respecto a los espacios de trabajo, ninguno de los barcos visitados por la Xunta presentaba unas condiciones óptimas; de ahí el gran número de accidentes que se producen ya que en los barcos se acumulan agua, restos de peces o de lubricantes.

Un 14% de los barcos inspeccionados contaban con buenos medios de salvamento, entendiéndose por tales flotadores, chalecos de salvamento, radiobalizas, bengalas o cohetes de localización. Para los técnicos de la Xunta estos elementos no pueden ser objeto de discusión ya que de ellos depende la vida de los tripulantes. Un 81% de las embarcaciones cuentan, según los técnicos de la Xunta, con medios de salvamento suficientes debido a

que, pese a la espectacularidad de los grandes siniestros que se producen en la pesca de altura y gran altura, es en las artes de bajura y artesanal donde se registran las mayores cifras de bajas por lesiones y enfermedades, ya que son las actividades donde las medidas de control y formación son más difíciles de aplicar porque no hay obligaciones.

Y esto se debe a que, como hemos señalado anteriormente, muchas de las empresas que realizan estas actividades son de carácter familiar y, por tanto, resulta complicado implicar a todos los miembros de la familia, habitualmente autocontratados como autónomos, en relaciones profesionales de seguridad y salud laboral.

El Congreso sirvió para dar a conocer el Plan Vixía, de Prevención de



FREMAP



control administrativo y a las inspecciones periódicas que se hacen para que los barcos tengan los certificados correspondientes antes de hacerse a la mar y a la cada vez mayor sensibilización de los pescadores.

No ocurre lo mismo al analizar las salas de máquinas. Sólo un 9% de los barcos inspeccionados reúnen los elementos básicos de seguridad en estas zonas. Las razones son varias: los armadores dicen que la maquinaria no viene protegida en origen e incluso a veces no se cumplen las prescripciones que marca la Ley respecto a la gestión de la prevención en las empresas.

En cuanto a medidas de protección individual, en un 36% de los barcos analizados se observa algún tipo de deficiencia como pueden ser la ausencia de ropa de colores llamativos o la falta de protectores auditivos, que algunas veces han quedado antiguos y no están homologados.

Finalmente hay que destacar la mejoría de los barcos en cuanto a los medios de protección contra incendios a bordo.

Prácticamente la mitad de los barcos inspeccionados cumplen las medidas básicas, lo que confirma la teoría de que el control, por parte de la Administración, se traduce en una concienciación en la gente del mar.

SATISFACCIÓN ENTRE LOS PROFESIONALES

Los profesionales de la Inspección se muestran satisfechos por el proyecto de la Xunta. El jefe provincial de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de Pontevedra, José María Casas de Ron, considera que hay motivos para el optimismo porque "esta es la primera vez que hay una técnica, un protocolo administrativo concertado y multidisciplinar". Casas cree imprescindible el carácter multidisciplinar del equipo



FREMAP



que trabaje con el inspector y de la necesidad de una formación específica sobre el sector pesquero en materia de seguridad y prevención de riesgos laborales.

Desde la Consellería de Trabajo, la directora general de Relaciones Laborales de la Xunta, Pilar Cancela, asegura que antes de entrar en el tema de las sanciones “potenciaremos y exigiremos formación e información dentro de sector pero aseguró que, comenzado el plan, la dinámica de control sobre las irregularidades serán permanentes y constantes.

CONCIENCIAR SOBRE SEGURIDAD

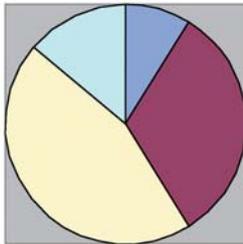
El Plan Vixía aborda el reto de implantar una mentalidad sobre prevención que ayude a mejorar los hábitos de trabajo de los profesionales del mar. Además, pretende definir modelos de gestión diferentes, como pueden ser los servicios de prevención mancomunado. Todas estas actividades se llevan a cabo sin dejar de velar por el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos en el sector marítimo pesquero por los equipos de inspección especializados.

Dentro del Plan Vixía, el programa Aboia representa una herramienta imprescindible para arraigar la cuestión de la seguridad entre los trabajadores, dotando de un chaleco autoinflable, de uso permanente, a quienes faenan en la bajura, el marisqueo a flote y la acuicultura.

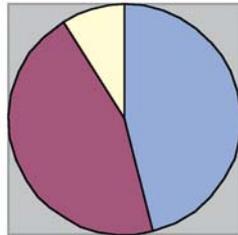
Un total de 90 trabajadores, pertenecientes a 14 organizaciones pesqueras de las rías de Vigo, Pontevedra y Arousa han participado en esta experiencia piloto con la que se pretende concienciar al resto de la flota de las necesidades de adoptar como hábito de trabajo el uso de esta prenda en cualquiera

RESULTADOS DE LAS INSPECCIONES EFECTUADAS EN LA FLOTA GALLEGA

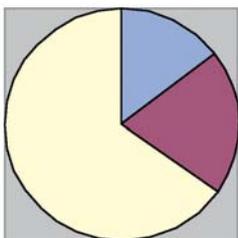
MEDIOS SANITARIOS



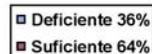
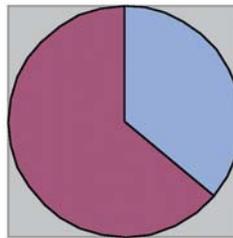
SALA DE MÁQUINAS



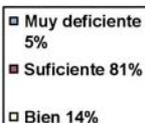
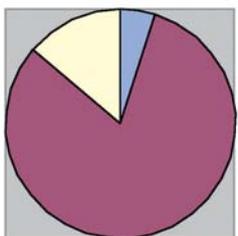
ESPACIOS DE TRABAJO



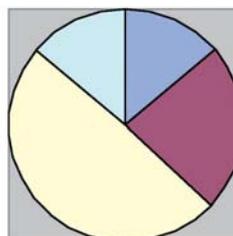
PROTECCIONES INDIVIDUALES



MEDIOS DE SALVAMENTO



PREVENCIÓN DE INCENDIOS



Fuente: Xunta de Galicia

DATOS DE ACCIDENTES CON BAJA DURANTE LA JORNADA LABORAL EN LA PESCA GALLEGA (A 23 -01-07)

	2005	2006	GALICIA	LEVES	GRAVES	MORTAIS	TOTAIS	2006	%Var.	2005	2006	%Var.
A CORUÑA	712	731	2,67	32	13	-59,38	3	1	-66,67	747	745	-0,27
LUGO	233	178	-23,61	8	5	-37,50	9	1	-88,89	250	184	-26,40
OURENSE	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
PONTEVEDRA	842	753	-10,57	61	46	-24,59	5	7	40,00	908	806	-11,23
TOTAL	1787	1662	-6,99	101	64	-36,63	17	9	-47,06	1905	1735	-8,92

Fuente: Xunta de Galicia

de las maniobras que se lleven a cabo en el barco.

El reparto de chalecos se lleva a cabo en colaboración con la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta, con la Federación Galega de Cofradías de Pescadores y con los colectivos de marineros y bateros de acuicultura elegidos para participar en el programa.

En esta primera experiencia han sido las cofradías de las rías de Vigo (que aglutinan a las cofradías de Baiona, Arcade, Cangas y Cíes Artesanales), de la Ría de Pontevedra (a la que pertenecen las cofradías de Bueu, Portonovo, Raxó y la Asociación de Acuicultores de SOCOMEBU) y de la ría de Arousa (cofradías de O Grove, isla de Arousa, Cambados, Rianxo, A Pobra de Caramiñal y la Asociación de Acuicultores EGROME) las beneficiadas por el programa. De los resultados dependerá que se extienda a puertos de A Coruña y Lugo.

BASE PARA OTRAS EXPERIENCIAS

Pero el programa Aboia va más allá del simple reparto de chalecos salvavidas. Los participantes han recibido charlas y conferencias sobre seguridad en la mar. En las reuniones mantenidas en las distintas entidades se ha explicado en qué consiste el plan Vixía y cómo deben usarse los chalecos.

Las actividades de formación se extenderán a otras cofradías para concienciar así al mayor número de profesionales del mar de la necesidad de cumplir y llevar a cabo medidas de prevención de accidentes.

La Consellería de Trabajo de la Xunta, consciente de que la pesca es una ocupación peligrosa, intenta mejorar de este modo la salud y las condiciones laborales y de seguridad de los profesionales del mar.

Juan Manuel López Álvarez, secretario general de la Federación Galega de Cofradías, considera que "hay que apoyar cualquier tipo de medidas como ésta, ya que evitan la pérdida de vidas humanas. Hay que dejar claro que con algo tan sencillo como es el uso de un chaleco salvavidas se evita la muerte".

Por ahora, los participantes en el programa se han comprometido a usar los chalecos de forma continuada y permanente, sin que hasta el momento se hayan devuelto ninguno. José Manuel López Álvarez considera que la experiencia tendrá resultados positivos y pronto se extenderá a toda la provincia de Pontevedra y a las de Lugo y A Coruña. De acuerdo con el secretario general de la Federación Galega de Cofradías, "se harán reuniones con patronos y tripulantes para difundir el programa, insistiéndoles en que es fundamental desarrollar buenos hábitos para garantizar la seguridad en el trabajo". ■

ANA DÍAZ

OBJETIVOS PLAN VIXÍA

- *Mejorar los hábitos laborales de los profesionales del mar y el uso de material y equipos de trabajo.*
- *Implantar una concienciación preventiva en el sector.*
- *Abordar modelos preventivos específicos diferenciando las distintas actividades llevadas a cabo en el mar.*
- *Impulsar modelos de gestión preventiva adecuados para el sector, como pueden ser los servicios de prevención mancomunados.*
- *Aumentar el grado de conocimiento de la situación sociolaboral del*

sector marítimo-pesquero y establecer los medios precisos para el seguimiento continuo de la situación del sector.

- *Velar por el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales nacional, comunitaria e internacional en el sector marítimo-pesquero.*

- *Contribuir, con la presencia de la Administración laboral, a la eficacia de otros programas de dicha Administración, como de cualquier otra principalmente de las administraciones marítimas, así como de los programas so-*



VIXÍA

Hombres y mujeres del mar, marineros, mariscadoras, pesca, economía, salud, seguridad, prevención. Difícil combinación que parece tener pocas posibilidades de éxito a la vista de las realidades que actualmente presenta el sector, y que lleva a todas las partes implicadas a tomar decisiones de forma inmediata para buscar alternativas válidas, capaces de aportar soluciones que hagan la vida de las gentes del mar más segura y saludable.

Objetivamente el sector pesquero gallego muestra un colectivo que representa a la mayor flota pesquera de España, que suma aproximadamente el 40% de su TRB, con más de 27.000 empleos directos, y una repercusión de 4 empleos en tierra por cada empleo en el mar y que supone la nada despreciable cifra del 10% del PIB de Galicia.

Por el contrario, siendo un sector tan importante, presenta unos datos que en materia de prevención de riesgos laborales sorprenden:

- Altísimas cifras de siniestralidad laboral
- Deficiente gestión de la prevención de riesgos laborales a bordo o ausencia en muchos casos de planes de prevención.
- Escasos programas específicos para el sector en materia de prevención de riesgos laborales. (inspecmar, formación puntual en cofradías)
- La ausencia de la pesca como actividad de riesgo especial en el anexo I del R.D. 39/97 no deja de ser paradójico.
- Muchos marineros y mariscadoras en Galicia son autónomos, y por lo tanto no tienen obligaciones en prevención de riesgos, excepto las derivadas del R.D. 171/2004 de Coordinación de actividades

empresariales en materia de prevención de riesgos laborales

Consciente de estas realidades, la Consellería de Traballo de la Xunta de Galicia, diseñó, programó y puso en marcha el PLAN VIXÍA de prevención de riesgos laborales para el sector pesquero, que fue presentado en un congreso realizado en la Estación Marítima de Vigo los días 22 y 23 de junio de 2007 con la presencia de más de 450 profesionales del sector y del mundo de la prevención, que debatieron ampliamente las ponencias que en ese foro se expusieron.

Los objetivos de este plan, consisten a grandes rasgos en mejorar los hábitos de trabajo a bordo, de forma que se utilicen adecuadamente los procedimientos y los equipos de que disponen nuestros profesionales, creando una tendencia habitual hacia la prevención e impulsando modelos preventivos específicos

en función de los distintos tipos de flota y artes que se utilicen.

La creación de servicios de prevención mancomunados en el sector, sería así mismo un sistema de elección en cuanto a la organización preventiva

Ampliar el conocimiento que la administración tiene del sector, será un elemento imprescindible para aplicar acciones de inspección y control de la normativa de prevención de riesgos laborales para que estas políticas den resultados y se consiga rebajar los índices de siniestralidad que son una de las grandes lacras de la pesca.

Las líneas de actuación para conseguir la implantación real de estos objetivos, son las de sensibilización, formación y asesoramiento técnico en prevención de riesgos laborales (cursos, jornadas técnicas, seminarios, etc.), realizados en colaboración con las organizaciones representativas del sector, así como la dotación de medios materiales de seguridad y salvamento en los casos que se considere necesario.

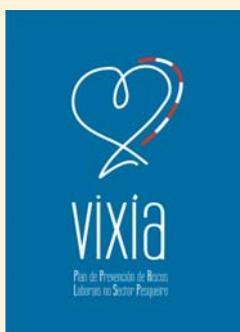
La Consellería de Traballo para llevar adelante este plan, realiza actuaciones



coordinadas con otras administraciones con competencia en el sector, como la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, Capitanías Marítimas, ISM, y distintas organizaciones (cofradías, sindicatos, armadores, etc.)

Mención relevante merecen los equipos de control especializados del PLAN VIXÍA, que formados por un inspector de trabajo y seguridad social y por un técnico de prevención de riesgos laborales de la Consellería de Traballo, son los encargados de realizar las inspecciones a bordo de los buques en lo que se refiere a las condiciones de seguridad y salud, sin renunciar a cualquier otra competencia que en su ámbito profesional tiene el inspector de trabajo y seguridad social, que utilizará la vía del requerimiento para la subsanación de deficiencias encontradas sin que ello condicione su facultad de paralización o sanción

Se estima un número inicial de visitas de 10 buques al mes en cada provincia



LABORALES PARA EL SECTOR PESQUERO DE GALICIA



costera, visitando todos los puertos y todo tipo de flotas, y que podrá variar en función de los resultados obtenidos en las evaluaciones periódicas del plan.

Los puntos de incidencia de estas inspecciones, serán los relativos a la documentación de prevención y gestión de la misma, medios de embarque, certificados del buque, botiquín y cuadro orgánico, medios de salvamento y supervivencia, departamentos de habilitación, cocina y gambuzas, cubiertas de tránsito y de trabajo, pañoles, bodegas, taller mecánico, parques de pesca y maquinaria en general, salidas de emergencia, señalización, epis, etc.

PROGRAMA ABOIA

En los últimos años, estamos asistiendo en Galicia a una sucesión de accidentes mortales por ahogamiento durante las faenas de pesca en embarcaciones de bajura y cerca de la costa, en muchos casos en lanchas con un solo tripulante.

Evidentemente son varios los factores que influyen en un accidente de este tipo, (zozobra por mal tiempo, altura de las bordas, etc) y no se puede en todo caso obviar la utilización de equipos de protección individual (y los chalecos salvavidas autoinflables lo son) pensando sobre todo en que esta EPI puede salvar la vida de su portador, que paradójicamente, en muchos casos, y hablando incluso de marineros muy veteranos, su nivel de natación no es todo lo adecuado que sería deseable, y a mayores vestidos con botas y traje de aguas.

Bajo el amparo del PLAN VIXÍA, la Xunta de Galicia pretende desarrollar una serie de programas de trabajo que ayuden a los objetivos marcados en el mismo con el fin de conseguir la mejora de las condiciones de trabajo de nuestras tripulaciones.

Uno de ellos es el PROGRAMA ABOIA, que consiste en dotar de Chalecos Salvavidas Autoinflables a los marineros de bajura autónomos con el COMPROMISO DE UTILIZACIÓN PERMANENTE por los mismos de este equipo de flotabilidad, de forma que al convertirse en escaparates de la prevención, se extienda su uso en la flota de bajura, marisqueo a flote y acuicultura. El objetivo último es que se considere tan habitual la colocación del Chaleco Salvavidas como cualquier otra de las faenas que realizan al preparar la embarcación.

Es importante señalar que los Autónomos no tienen obligaciones en prevención de riesgos laborales, pero a los cuales la Administración no puede dejar al margen debido a la obligación universal de tutela y salvamento de la vida y la salud de estos marineros.

Inicialmente se realiza en la provincia de Pontevedra con la siguiente distribución:

- Ría de Vigo
 - Cofradía de Pescadores de A Guarda
 - Cofradía de Pescadores de Baiona
 - Cofradía de Pescadores de Cangas de Morrazo

-Cíes Artisanais

- Ría de Pontevedra
 - Cofradía de Pescadores de Bueu
 - Cofradía de Pescadores de Raxó
 - Cofradía de Pescadores de Portonovo
 - Asociación de Mejilloneros SOCOME-BU
- Ría de Arousa
 - Cofradía de Pescadores de O Grove
 - Cofradía de Pescadores de A Illa de Arousa
 - Cofradía de Pescadores de Cambados
 - Cofradía de Pescadores de Rianxo
 - Cofradía de Pescadores de A Pobra do Caramiñal
 - Asociación de Mejilloneros EGROME

Fueron elegidos 6 marineros por organización, así como los vigilantes de las Cofradías citadas. En la Ría de Arousa, al ser una ría compartida por las Provincias de A Coruña y Pontevedra, participan también dos Cofradías de la orilla norte (Rianxo y A Pobra).

En la reunión que se realiza en cada centro, se explica el programa, se dan ligeras nociones de prevención de riesgos

laborales y una clase práctica de la colocación y uso del chaleco. A continuación se le hace entrega a cada participante de un Chaleco Salvavidas Autoinflable de trabajo de 150 NW. EN 396.

En la actualidad, fueron entregados 140 Chalecos, y con resultados pendientes de evaluar, podemos afirmar que tenemos una importante demanda de

colectivos y Cofradías que quieren participar en el programa.

Posteriormente a lo largo del 2007, se extenderá el mismo a las Provincias de A Coruña y Lugo sucesivamente, hasta llegar a universalizar su uso entre los marineros autónomos de Galicia. ■

JOSÉ ANTONIO RODRÍGUEZ ARRIBE

**TÉCNICO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES – SECTOR PESQUERO
CONSELLERÍA DE TRABALLO
XUNTA DE GALICIA**





Convenios para la Acuicultura Marina y el Tráfico Interior de Puertos

Tras varios años de intentos para negociar un convenio en la Acuicultura Marina, en octubre del año pasado la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) y los sindicatos UGT y CCOO constituyeron la Comisión negociadora del primer Convenio Colectivo Marco para la Acuicultura Marina Nacional. Tras varias e intensas reuniones de negociación y tomando como referencia el principio de acuerdo establecido en el año 2002, el Convenio se firmó el 22 de noviembre de 2006. Pero no ha sido éste el único pacto alcanzado por los agentes sociales, el 7 de febrero de este año la Asociación Nacional de Remolcadores de España (ANARE) y los sindicatos UGT y CCOO aprobaron el texto refundido que recoge las normas que sustituyen a la Ordenanza de Trabajo de las embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos para el período 2007-2011.



El 1 de enero del 2007 entró en vigor el 1º Acuerdo Colectivo Marco para la Acuicultura Nacional Marina que estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2008 que se prorrogará anualmente automáticamente, siempre y cuando no sea modificado o denunciado por las partes firmantes. El Convenio regula las relaciones laborales entre las empresas dedicadas al cultivo de productos marinos y los trabajadores que prestan servicios en dichas empresas, tanto los que están contratados de manera fija como los temporales, quedando excluidos el personal de alta dirección, cuya relación laboral está regulada por el Real Decreto 1382/1985, de 1 de agosto.

La firma del Convenio supone un paso más en la consecución de la madurez del sector. La acuicultura marina, según APROMAR, es un creciente motor económico en muchas costas de España y se consolida como fuente de empleo estable y de calidad.

Precisamente, uno de los aspectos que más han destacado los agentes sociales a la hora de rubricar este acuerdo ha sido el de fomentar el empleo estable, favoreciendo la estabilidad de las plantillas en las empresas del sector. Según el convenio, sólo podrán contratar de manera temporal aquellas empresas que, siendo su actividad de carácter permanente, tengan un mínimo del 65% de sus empleados contratados indefinidamente. Dadas las necesidades del sector, también se promueve la formación continua de los trabajadores como instrumento para desarrollar las competencias profesionales y para contribuir al mantenimiento y mejora del empleo.

Los contratos temporales podrán ser de obra o servicio determinado para empleos adscritos a programas de Investigación y Desarrollo, programas piloto, programas experimentales y de aplicación de nuevas tecnologías o en casos de ser trabajos altamente cualificados. O en situaciones especiales como pueden ser las circunstancias del mercado, el exceso de pedidos o la acumulación de tareas o urgencias. En estos casos, la temporalidad no podrá superar los 12 meses dentro de un período máximo de 18 meses. También podrán ofrecerse contratos temporales de interinidad para cubrir bajas derivadas de incapacidad temporal, vacaciones, relevos o excedencias.

La temporalidad también puede afectar a los contratos de formación y a los de prácticas, cuya duración no podrá ser nunca inferior a seis meses ni superior a dos años.

GRUPOS PROFESIONALES

El Convenio Marco para la Acuicultura establece una clasificación de cuatro grupos profesionales considerando Grupo I al personal técnico (directores, jefes de departamento y de secciones), Grupo II al



personal administrativo (jefes administrativos de 1ª y 2ª categorías, oficiales administrativos de 1ª y 2ª categorías, auxiliares, telefonistas y ordenanzas), Grupo III al personal de producción tanto los que realizan sus trabajos en granjas en tierra como en jaulas flotantes y Grupo IV el integrado por el personal de mantenimiento.

Respecto a la jornada laboral ésta tendrá una duración máxima de 1.776 horas anuales distribuidas, con carácter general, en 40 horas semanales. Dado que en la actividad laboral del sector de la acuicultura se trabaja con animales vivos, la jornada de trabajo de algunos empleados puede prolongarse. Si bien el Convenio regula que el número de horas ordinarias de

El Convenio de la Acuicultura favorece la estabilidad en el empleo y la formación continua en las empresas del sector

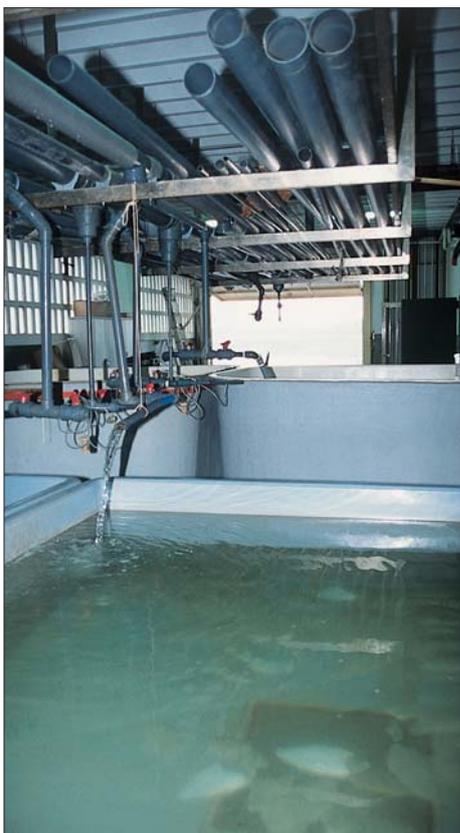


trabajo efectivo no podrá ser superior a nueve horas diarias, mediando entre el término de una jornada y el inicio de la siguiente un plazo mínimo de doce horas.

El número de horas extraordinarias que realicen los trabajadores no excederán de 80 al año, llevándose a cabo éstas en situaciones de urgencia para reparar siniestros o daños imprevistos, cubrir cambios de turnos o circunstancias puntuales derivadas de la naturaleza de la actividad y siempre que no puedan adscribirse a contratos de carácter temporal. Las horas ex-

TABLA SALARIAL ACUICULTURA ESTATAL 2007 (Retribuciones mínimas y brutas)

CATEGORÍAS	Salario Base	Plus Especialización	TOTAL
GRUPO 1. Personal Técnico			
Director Técnico	1.121,01 €	385,18 €	1506,19 €
Jefe de departamento	1.110,22 €	366,84 €	1477,06 €
Jefe de sección	1.014,20 €	343,10 €	1.357,30 €
GRUPO 2. Personal Administrativo			
Jefe de administrativo 1ª	1.014,20 €	343,10 €	1.357,30 €
Jefe de administrativo 2ª	940,83 €	- €	940,83 €
Oficial 1º administrativo	854,52 €	- €	854,52 €
Oficial 2º administrativo	822,15 €	- €	822,15 €
Auxiliar administrativo o Telefonista	718,57 €	- €	718,57 €
Ordenanza	718,57 €	- €	718,57 €
GRUPO 3. Personal de Producción			
Encargado o Jefe de Planta	1.014,20 €	343,10 €	1.357,30 €
Acuicultor Patrón de embarcación	854,52 €	112,21 €	966,73 €
Oficial 1º Acuicultor (y Submarinista)	854,52 €	112,21 €	966,73 €
Oficial 2º Acuicultor (y Submarinista)	822,15 €	84,16 €	906,31 €
Oficial 1º Acuicultor	854,52 €	- €	854,52 €
Oficial 2º Acuicultor	822,15 €	- €	822,15 €
Acuicultor especialista	780,07€	- €	780,07 €
Auxiliar Acuicultor	718,57 €	- €	718,57 €
Marinero	718,57 €	- €	718,57 €
Embajadores-clasificadores	718,57 €	- €	718,57 €
GRUPO 4. Personal de Mantenimiento			
Técnico mantenimiento	1.014,20 €	343,10 €	1.357,30 €
Maquinista-Conductor	854,52 €	112,21 €	966,73 €
Oficial 1º mantenimiento	854,52 €	-€	854,52 €
Oficial 2º mantenimiento	822,15 €	- €	822,15 €
Almaceneros	718,57 €- €	718,57 €	
Rederos	718,57 €	- €	718,57 €
Guarda	718,57 €	- €	718,57 €
Peón	718,57 €	- €	718,57 €
Servicio de limpieza	718,57 €	- €	718,57 €



traordinarias habituales tenderán a una reducción progresiva.

Para el segundo año de vigencia del Convenio y por el período comprendido desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2008, se tomará como referencia la tabla salarial del 2007, revisada e incrementada en el IPC previsto por el Gobierno para dicho año, más el 1%.

El régimen salarial fijado en el Convenio no será de obligada aplicación para las empresas cuya estabilidad económica pueda verse dañada como consecuencia de situaciones de déficit o pérdidas objetivas y fehacientemente acreditadas en los dos últimos ejercicios; las sociedades que se encuentran en situación de disolución legal; empresas que estén inmersas en un proceso de concurso de acreedores y aquéllas cuya actividad esté afectada por cualquier causa, excepto las derivadas de huelga legalmente convocadas o litigios laborales planteados por los trabajadores y sus representantes.

El Convenio marco establece un plus de especialización en las categorías profesionales para cuyo desempeño se necesita una titulación homologada o una especialización; un plus de asistencia por día efectivamente trabajado y un plus de transporte para suplir los gastos ocasionados por la distancia que ha de recorrer el trabajador desde su domicilio al centro de trabajo. Estos pluses se incrementarán en los mismos valores porcentuales en que lo hagan las tablas salariales.

Desde la entrada en vigor del presente Convenio, desaparece la antigüedad como concepto retributivo. A los trabajadores que disfrutaran de este complemento se les ajustará, a fecha de 1 de enero, la cantidad que venían percibiendo por tal concepto en el año 2006, revisándose anualmente su cuantía en el mismo porcentaje que sean revisados los salarios de su grupo y categoría.

Los trabajadores que durante cinco años hayan realizado su labor profesional en una misma categoría y sin recibir ningún ascenso por ello, se promocionarán a la categoría profesional inmediatamente superior una vez a lo largo de su vida laboral en la empresa, alcanzando como mínimo el nivel de oficial de 1ª. Si no es posible contratarle en esta categoría se le compensará al menos económicamente.

SEGURO DE VIDA

Entre las ayudas sociales y complementarias incluidas en este Acuerdo destaca el seguro de vida e invalidez que las empresas del

sector se comprometen a suscribir para sus trabajadores durante el tiempo que permanezcan en las mismas. Al tratarse de un seguro de vida, las compañías aseguradoras pueden solicitar un informe de salud del trabajador, por lo que sólo estarán obligadas a cubrir las contingencias contempladas en la póliza, siempre y cuando el asegurado haya cumplimentado el cuestionario de salud y haya sido aceptado por la compañía de seguros.

En el caso de que la aseguradora rechace la cobertura de algún trabajador por motivos de salud, la empresa contratante deberá consultar con dos aseguradoras más la posibilidad de cobertura. Si tras dichas solicitudes el



trabajador sigue sin poder asegurarse, la empresa quedará eximida de cualquier responsabilidad respecto a las contingencias y al trabajador.

Cuando el seguro sea efectivo, los beneficiarios de las pólizas serán en caso de invalidez el propio trabajador y en caso de muerte, salvo designación expresa del afectado, el cónyuge no separado judicialmente y, en su defecto, los familiares de primer grado, descendientes y ascendientes, por este orden. ■

ANA DÍAZ



Negociación
colectiva

Transporte Interior de Puertos

*Se podrá
compensar
económicamente a los
trabajadores
que realicen
actividades
penosas en los
buques*

La Asociación Nacional de Remolcadores (ANARE) junto con representantes de los sindicatos UGT y CCOO alcanzaron el 7 de febrero un acuerdo por el que se aprobaba el texto refundido con la totalidad de normas sustitutorias de la Ordenanza de Trabajo de las Embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos para los próximos cinco años. El Acuerdo se aplicará a todas las empresas que se dediquen al remolque portuario, tanto interior como exterior de los puertos, de altura, actividades off shore, de asistencia y salvamento, siempre y cuando no exista ningún otro convenio colectivo, acuerdo o pacto que regule las materias de este Acuerdo.

Tiene una vigencia de cinco años que se prorrogarán automáticamente por períodos sucesivos de otros cinco años si ninguna de las partes lo denuncia fehacientemente. El Acuerdo regula la estructura salarial, la clasificación y promoción profesionales y el régimen disciplinario de los trabajadores del sector.

Según han pactado los agentes sociales, la estructura salarial de los trabajadores dedicados al tráfico interior de puertos estará integrada al menos por un salario base, correspondiente a la prestación económica mensual que recibe cada trabaja-

dor y por las pagas extraordinarias de junio y diciembre, cuya cuantía será como mínima la misma que el salario base de cada categoría.

Las retribuciones de los excesos de jornada podrán pactarse en los convenios colectivos como horas extraordinarias, horas de presencia o cualquier otra prolongación de jornada. Además, podrán pactarse otros conceptos extrasalariales –que se contemplan en el Acuerdo y que no son obligatorios– tales como la antigüedad, el plus de embarque, el de realización de trabajos penosos (entendiéndose por tales los pintados de cofferdam, cementado, limpieza de tanques de agua, limpieza de tanques de consumo, el trabajo en caja de cadenas o el pintado de sentinas), el plus de mantenimiento, las dietas y gastos de locomoción, el traslado de residencia o la pérdida de equipajes.

ESTRUCTURA PROFESIONAL

Los trabajadores –cualesquiera que sean la actividad que realicen y la categoría profesional que sustenten– estarán siempre a las órdenes del capitán o patrón al mando de las embarcaciones que son quienes representan al empresario o al armador.

En cuanto al personal titulado (oficiales)



el Acuerdo distingue las categorías de capitán, patrón, inspector, jefe de máquinas, oficial de puente o cubierta, oficiales de máquinas y oficial radiotelegrafista. Los trabajadores que no tienen título son, en la categoría de maestranza, el contraaestrate, el calderero y el cocinero y entre los subalternos, el marino mecamar-cocinero, el mecamar-marino de puente y máquinas, el marino de cubierta, el engrasador-marino de máquinas, el marino buceador y, finalmente, el gabarrero.

El Acuerdo contempla además la posibilidad de promoción profesional del personal de plantilla considerando que las empresas, cuando tengan necesidad de contratar a alguien tendrán en cuenta las posibilidades profesionales de su personal.

Otro apartado importante del Acuerdo alcanzado por los agentes sociales es el dedicado a las faltas y sanciones en las que pueden incurrir los trabajadores. Así se considerarán faltas a efectos laborales las acciones u omisiones de los trabajadores en relación a las tareas que deban realizar o a los servicios que deban prestar, con ocasión y a consecuencia de los mismos. Por razón de su gravedad estas faltas se clasificarán en leves, graves y muy graves.

En cuanto a las sanciones que se impondrán a los trabajadores, éstas dependerán del tipo de falta que se haya cometido, aplicándose la de mayor importancia en los casos que afecten a la disciplina. Las sanciones se entenderán sin menoscabo de la indemnización por daños y perjuicios a la que pudiera haber lugar.

Las faltas leves estarán penalizadas con una amonestación verbal o por escrito. En las graves se podrá suspender al trabajador de empleo y sueldo por un período de hasta tres meses y en los casos de faltas graves, se suspenderá al trabajador de empleo y sueldo por un período de entre tres y seis meses o incluso se le podrá despedir. ■

ANA DÍAZ

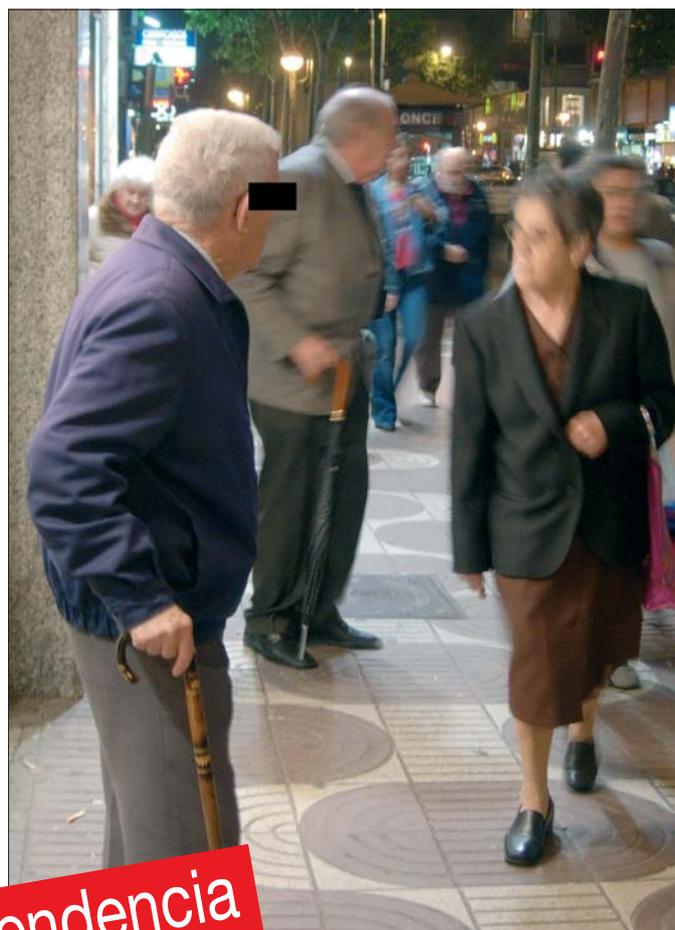
CATEGORÍAS PROFESIONALES. ACUERDO TRÁFICO INTERIOR DE PUERTOS

PERSONAL TITULADO

OFICIALES	Capitán Patrón Inspector Jefe de Máquinas Oficial de Puente (o cubierta) Oficiales de Máquinas Oficial Radiotelegrafista
-----------	--

PERSONAL NO TITULADO

MAESTRANZA	Contraaestrate Calderero Cocinero
SUBALTERNOS	Marino (Mecamar)-cocinero Mecamar/Marino de Puente y Máquinas Marino/Marino de Cubierta Engrasador/Marino de Máquinas Marino-Buceador Gabarrero



La Ley de Dependencia

SE PONE EN MARCHA

La Ley de Dependencia ya ha comenzado su andadura. En la próxima primavera las personas que no pueden valerse por sí mismas (personas mayores o con discapacidad) recibirán atención por parte del Estado. Esta norma, que contó con el respaldo de empresarios, sindicatos, movimiento asociativo de personas mayores y una amplia mayoría de grupos políticos, se configura como el cuarto pilar del Estado de Bienestar, tras el Sistema Nacional de la Salud, el sistema educativo y el de pensiones. Las administraciones públicas destinarán más de 25.000 millones de euros para poner en marcha el sistema, que se llevará a cabo de manera gradual.

En la primavera se atenderá a las personas con un grado de "Gran Dependencia"

En primer lugar recibirán atención el Grado III de Gran Dependencia, que hace referencia a aquellas personas que necesitan ayuda para realizar varias actividades básicas de la vida cotidiana varias veces al día y, por su pérdida total de autonomía mental o física y, por lo tanto, necesita el apoyo indispensable y continuo de otra persona.

TELÉFONO DE INFORMACIÓN

En tan sólo un mes se han registrado más de 50.000 llamadas para obtener información sobre los efectos de esta norma, los servicios y prestaciones que ofrece la ley así como las características de la



valoración de los tres grados de dependencia. También se han atendido un gran número de peticiones, y se han resuelto dudas generales sobre esta norma.

Para obtener información, en una primera fase, sólo tiene que llamar al teléfono gratuito 900.40.60.80. Este servicio, está ubicado en el Instituto Nacional de las Tecnologías de la Comunicación (Inteco) de León.

Casi todos los ciudadanos que se han puesto en contacto con los servicios de información se han identificado como posibles beneficiarios o como familiares de personas mayores o con discapacidad.

Una vez que el Gobierno y las Comunidades Autónomas definan el desarrollo reglamentario en el plazo establecido por la ley, el servicio indicará a los interesados los pasos concretos que deben dar para recibir los servicios y prestaciones que ofrece esta norma.

DEPENDENCIA SEVERA Y MODERADA

Como antes señalamos en una primera fase, que comenzará aproximadamente en la primavera, se atenderá a aquellos ciu-

dadanos cuyo grado sea de Gran Dependencia.

Posteriormente se atenderá a las personas con Dependencia Severa, que son aquellas que necesitan ayuda para realizar varias actividades físicas para realizar varias actividades básicas de la vida ordinaria o tres veces al día, pero que no requieren el apoyo permanente de un cuidador.

El siguiente y último grado de dependencia, denominado Dependencia Moderada, se refiere a las personas que necesiten ayuda para realizar varias actividades básicas de la vida diaria, al menos una vez al día.

En cada uno de los grados de dependencia, se establecerán dos niveles, en función de la autonomía de las personas y la intensidad de cuidado que requieren.

AMPLIO CONSENSO

La Ley de Dependencia es una de las normas que ha obtenido el mayor grado de consenso. Negociada y consensuada con empresarios y sindicatos, entregada al Consejo Económico y Social (CES), pre-

Las Administraciones Públicas destinarán más de 25.000 millones de euros



**Teléfono
gratuito de
información:
900.40.60.80**

sentada al Consejo Estatal de Personas Mayores, al Consejo Nacional de la Discapacidad y a la Conferencia Sectorial de Asuntos Sociales (de la que forman parte los responsables de Asuntos Sociales de todas las comunidades autónomas).

Por otra parte, la Ley establece un plazo máximo de tres meses (entró en vigor el pasado 1 de enero) desde la Constitución del Consejo Territorial de la Dependencia, para definir el desarrollo reglamentario de

la ley, en el que se incluirán el baremo, los servicios y prestaciones, cuidadores familiares y el plan para menores de tres años.

El Consejo Territorial de la Dependencia, formado por el Gobierno, las Comunidades Autónomas, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y la Federación Española de Municipios y Provincial (FEMP), se constituyó el pasado 22 de enero y estudió el baremo por el que serán evaluados los ciudadanos para determinar su grado y nivel de dependencia. Este instrumento de valoración elaborado por el Gobierno y las Comunidades Autónomas, será dictaminado por los órganos consultivos.

El baremo acordado incluye las especificaciones de los diferentes tipos de discapacidad (física, psíquica, mental o intelectual) para valorar la posible dependencia de los ciudadanos.

Así, este instrumento de valoración identifica el nivel y los problemas de desempeño que puedan tener las personas en un entorno habitual para realizar las actividades básicas de la vida diaria, así como el grado de supervisión y apoyo de otra persona requerido para estas tareas. Este instrumento de valoración establece una clasificación de niveles de autonomía personal y de necesidad de supervisión y/o apoyo para estas actividades con el objetivo de determinar el grado y nivel de dependencia de los ciudadanos. En la evaluación, se hará especial hincapié en la discapacidad intelectual y la enfermedad mental.

Por otra parte, el pasado 7 de febrero, se constituyó el Comité Consultivo del Sistema de Dependencia, formado por las administraciones públicas y los agentes sociales. Este comité, presidido por la Secretaría de Estado de Servicios Sociales,

PROYECCIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAS DEPENDIENTES PARA LAS ACTIVIDADES DE LA VIDA DIARIA POR GRADOS DE NECESIDAD DE CUIDADOS (España, 2005-2020)

	2005	2010	2015	2020
Personas dependientes				
Grado 3 (Gran dependencia)	194.508	223.457	252.345	277.884
Grado 2 (Dependencia severa)	370.603	420.336	472.461	521.065
Grado 1 (Dependencia moderada)	560.080	602.636	648.442	697.277
Total	1.125.190	1.246.429	1.373.248	1.496.226

Libro Blanco a partir de las proyecciones de población del INE.



Familias y Discapacidad, Amparo Valcarce aprobó su reglamento interno y ha comenzado a estudiar el baremo estatal con que serán evaluados los ciudadanos para determinar su posible grado y nivel de dependencia. Este instrumento de valoración fue remitido a los órganos consultivos por el gobierno y las comunidades autónomas en la reunión del Consejo Territorial de la Dependencia del pasado 22 de enero.

De esta manera ya están en marcha todos los mecanismos recogidos en la ley.

CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN

El desarrollo del Sistema de Autonomía y Atención a la Dependencia (SAAD) será gradual, con el fin de acompasar el desarrollo de las prestaciones con la creación de la infraestructura necesaria para ello. El desarrollo de todas las prestaciones, debido a la creación de infraestructuras de servicios, se realizará de forma progresiva durante ocho años:

- El primer año se reconocerá el derecho a acceder a las prestaciones a quienes sean valorados en el grado III de “Gran Dependencia”, niveles 1 y 2.

- El segundo y tercer año, a quienes sean valorados en el grado “Dependencia Severa”, nivel 2.

- El tercer y cuarto año, a quienes sean valorada en el grado “Dependencia Severa”, nivel 1.

- El quinto y sexto año, a los de “Dependencia Moderada”, nivel 2.

- El séptimo y octavo año, a quienes sean valorados de “Dependencia Moderada”, nivel 1.

LA DEPENDENCIA EN ESPAÑA

En España, y según los datos del Libro Blanco de la Dependencia, se calcula que hay más de 1.125.000 personas dependientes, aunque esta población, según las previsiones, aumentará en los próximos años. La mayoría tienen más de 65 años. Según los expertos que elaboraron el Libro Blanco, más del 80 por ciento de las personas que no se pueden valer por sí mismas supera esta edad.

La atención a estas personas se realiza, sobre todo, en el ámbito familiar y recae especialmente en las mujeres (representan el 83 por ciento de los cuidadores familiares) que, en la mayoría de los casos, se ven imposibilitadas de llevar a cabo actividad laboral alguna. De hecho, sólo uno de cada cinco familiares cuidadores tiene un empleo. ■

Durante este año todos los españoles que lo soliciten serán evaluados para determinar su grado y nivel de dependencia



SE DISPARAN los contratos indefinidos iniciales

“Tras la bonificación de las conversiones, contempladas en la Reforma, se están registrando más indefinidos iniciales”. En estos términos se expresó Antonio González, secretario general de Empleo, durante una rueda de prensa en la que analizó los efectos que ha tenido la Reforma Laboral en la contratación indefinida.

El pasado 31 de diciembre terminó el plazo para convertir el empleo temporal en fijo, en el que se contemplaba una bonificación anual de 800 euros durante cuatro años por cada conversión de un trabajador con contrato eventual en indefinido.

De todas las maneras, aunque las conversiones ya no están bonificadas, los empresarios que sigan acogidos a ellas durante 2007 podrán hacer a todos los trabajadores un contrato de fomento de empleo estable que sí está bonificado y además tiene una indemnización por despido más barata.

En su análisis, Antonio González indicó que la Reforma ha impulsado un creci-

	2004	
	Iniciales	Convertidos
ENERO	64.911	48.872
FEBRERO	75.071	59.255
MARZO	79.914	64.934
ABRIL	69.896	56.917
MAYO	67.307	55.390
JUNIO	63.886	53.444
JULIO	60.551	50.250
AGOSTO	43.845	37.540
SEPTIEMBRE	75.522	47.900
OCTUBRE	79.112	48.726
NOVIEMBRE	73.782	51.030
DICIEMBRE	52.477	39.186
Acumulado SEGUNDO SEMESTRE	385.289	274.632

miento en la contratación indefinida: “estamos asistiendo –subrayó– a un impulso de la contratación tres veces superior con carácter global y generalizado. Todos los trabajadores se están beneficiando y los datos del Plan General de Conversiones reflejan resultados excepcionales. Mujeres y jóvenes son los más beneficiados y entre ellos los de mayor edad”.

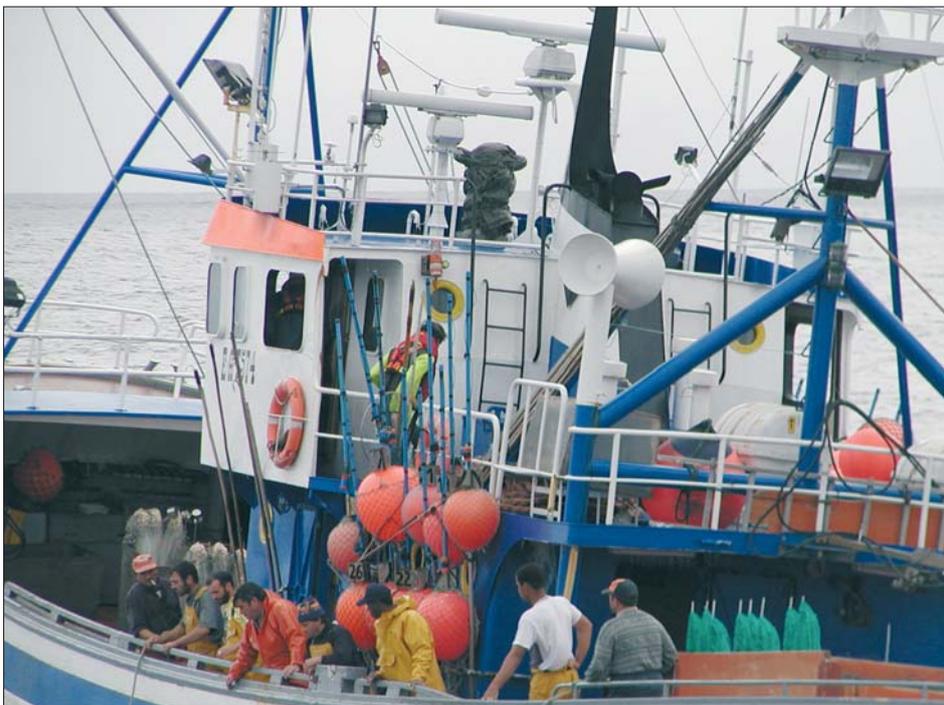
El secretario general de Empleo también manifestó que “la reforma ha tenido mayor incidencia en los sectores en los que había mayor temporalidad, como son la construcción y los servicios, aunque las conversiones se han generalizado y duplicado, especialmente en construcción”.

FUTURO OPTIMISTA

Sobre el futuro de la contratación indefinida Antonio González se mostró optimista: “el panorama que se muestra es más favorable que en años anteriores. Hay más empleo fijo de manera generalizada en todos los grupos y se observa con mayor intensidad en donde más falta hacía, las mujeres y los jóvenes en los que la temporalidad era mayor”.

Todo ello indica que la contratación inicial indefinida va a crecer y, de hecho, ya lo está haciendo. Durante el pasado mes de enero se registraron 255.000 contratos indefinidos, la mayor cifra registrada en cualquier mes de la serie histórica y representa el 15,4 por ciento de todos los contratos. En términos absolutos supone una subida de 90.683 contratos (59,9 por ciento) respecto al mes de enero del año 2006.

En cuanto a la duración de la jornada,



Antonio González, secretario general de Empleo

Tras la entrada en vigor de la Reforma Laboral se han registrado casi millón y medio de contratos indefinidos

EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN INDEFINIDA

FUENTE: Servicio Público de Empleo Estatal

CIFRAS ABSOLUTAS				VARIACIONES							
2005		2006		2005/2004				2006/2005			
Iniciales	Convertidos	Iniciales	Convertidos	Iniciales		Convertidos		Iniciales		Convertidos	
				Absolutas	%	Absolutas	%	Absolutas	%	Absolutas	%
64.452	55.083	79.734	80.005	-459	-0,7	6.211	12,7	15.282	23,7	24.922	45,2
67.315	67.819	77.927	82.630	-7.756	-10,3	8.564	14,5	10.612	15,8	14.811	21,8
70.479	70.193	87.259	89.007	-9.435	-11,8	5.259	8,1	16.780	23,8	18.814	26,8
70.961	62.186	73.469	72.189	1.065	1,5	5.269	9,3	2.508	3,5	10.003	16,1
73.165	61.274	85.397	81.471	5.858	8,7	5.884	10,6	12.232	16,7	20.197	33,0
71.475	61.547	78.539	73.945	7.589	11,9	8.103	15,2	7.064	9,9	12.398	20,1
63.417	52.848	77.387	90.898	2.866	4,7	2.598	5,2	13.970	22,0	38.050	72,0
50.442	41.675	57.223	82.774	6.597	15,0	4.135	11,0	6.781	13,4	41.099	98,6
83.191	55.701	103.523	97.165	7.669	10,2	7.801	16,3	20.332	24,4	41.464	74,4
87.762	60.472	120.874	118.799	8.650	10,9	11.746	24,1	33.112	37,7	58.327	96,5
80.558	62.343	108.943	122.965	6.776	9,2	11.313	22,2	28.385	35,2	60.622	97,2
59.538	48.942	77.485	157.637	7.061	13,5	9.756	24,9	17.947	30,1	108.695	222,1
424.908	321.981	545.435	670.238	39.619	10,3	47.349	17,2	120.527	28,4	348.257	108,2

mitido que, por primera vez, desde que existe este registro, se realicen en un año más de un millón de contratos indefinidos.

La contratación inicial indefinida registró desde julio a diciembre de 2006 un aumento de 120.527 contratos (28,4 por ciento) sobre el mismo periodo de 2005, pero fueron las conversiones las que registraron un mayor incremento, como consecuencia de la Reforma Laboral. En los últimos seis meses del pasado año se realizaron 670.238 conversiones frente a 321.981 en el mismo periodo de 2005, lo que supone un 108,2 por ciento de incremento, frente al 17,2 por ciento registrado entre 2005 y 2004.

En el último semestre de 2006, los contratos indefinidos iniciales de jóvenes menores de 25 años son los que experimentan el mayor incremento, al alcanzar el 22,4 por ciento, frente al 20,2 por ciento del total de la modalidad en el mismo periodo de 2005, mientras que los de 25 a 44 años representan el 60,1 por ciento frente al 59,7 por ciento en 2005.

Por el contrario, los mayores de 45 años han sido los más favorecidos en las conversiones, con un incremento del 190,8 por ciento en el conjunto del semestre, mientras que en 2005 fue del 35,3 por ciento. En diciembre pasado las conversiones para este tramo de edad aumentaron hasta un 375 por ciento anual, al pasar de 4.444 en ese mes de 2005 a 21.112.

MUJERES

Por sexos, si bien en términos absolutos son los hombres los más contratados, tan-

to en los indefinidos iniciales como en las conversiones, las mujeres son las más beneficiadas en términos porcentuales en la conversión de contratos temporales en fijos, al incrementarse la cifra un 112 por ciento sobre el mismo periodo de 2005 y, como consecuencia, ganan peso relativo en el conjunto de las conversiones, hasta alcanzar el 43 por ciento.

El crecimiento de la contratación indefinida inicial fue superior para las mujeres en los meses de noviembre y diciembre, pero en el conjunto del periodo son los hombres los más beneficiados, al incrementar su participación hasta el 51,2 por ciento de los contratos de esa modalidad registrados en el semestre, frente al 50,9 por ciento de 2005.

CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS

El mayor aumento de la contratación indefinida inicial se registra en el sector de la construcción (43,7 por ciento), seguido de servicios (28,9 por ciento), que son también los sectores que más peso ganan en el conjunto de la contratación inicial.

En las conversiones, los mayores avances se producen en construcción (196,2 por ciento frente al 21,9 por ciento en 2005) y en agricultura (105,1 por ciento frente al 51,2 por ciento), aunque servicios presenta el mayor número de conversiones y el mayor incremento absoluto: 229.298 (99,6 por ciento) más que en el segundo semestre de 2005, frente a un aumento de 34.372 en ese año en relación a 2004. ■



Los menores de 25 años, contratados en construcción y servicios, los más beneficiados por los indefinidos iniciales

La contratación fija ha aumentado en ambos sexos y en todas las edades

EVOLUCIÓN DE LOS CONTRATOS CONVERTIDOS EN INDEFINIDOS DE LAS MUJERES (Segundos semestres de cada año)

	CIFRAS ABSOLUTAS			VARIACIONES			
	2004	2005	2006	2005/2004		2006/2005	
				Absolutas	%	Absolutas	%
JULIO	20.680	21.799	39.295	1119	5,4	17496	80,3
AGOSTO	15.672	17.673	36.658	2001	12,8	18985	107,4
SEPTIEMBRE	20.155	23.662	43.363	3507	17,4	19701	83,3
OCTUBRE	20.464	25.745	53.028	5281	25,8	27283	106,0
NOVIEMBRE	21.502	25.899	52.622	4397	20,4	26723	103,2
DICIEMBRE	16.567	20.976	62.999	4409	26,6	42023	200,3
Acumulado SEGUNDO SEMESTRE	115.040	135.754	287.965	20.714	18,0	152.211	112,1

FUENTE: Servicio Público de Empleo Estatal

El ISM distribuye
30.000 folletos
informativos

El Instituto Social de la Marina (ISM) ha editado un folleto informativo sobre la "Acción Protectora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar". Cada una de las 25 direcciones provinciales del ISM recibirá los ejemplares correspondientes en base al número de afiliados y pensionistas que tengan.

LAS PRESTACIONES del Régimen Especial del Mar

El folleto informativo se distribuirá a través de las 25 Direcciones Provinciales del Instituto Social de la Marina

Según la mencionada publicación, la acción protectora es el conjunto de prestaciones que pone en funcionamiento la Seguridad Social para prevenir, reparar o superar determinadas situaciones de infortunio o estados de necesidad que suelen originar una pérdida de ingresos o un exceso de gastos en las personas que los sufren pertenecientes a dicho Régimen Especial.

Estas prestaciones pueden ser en especies o de servicios (asistencia sanitaria y social) y económicas. En el folleto informativo se incluyen únicamente las prestaciones económicas, con excepción de las prestaciones por desempleo y familiares. Estas últimas son prestaciones no contributivas cuyo reconocimiento no depende del encuadramiento en uno u otro Régimen de la Seguridad Social, reconociéndose en iguales términos a todas las personas que cumplen unos determinados requisitos y se tramitan,

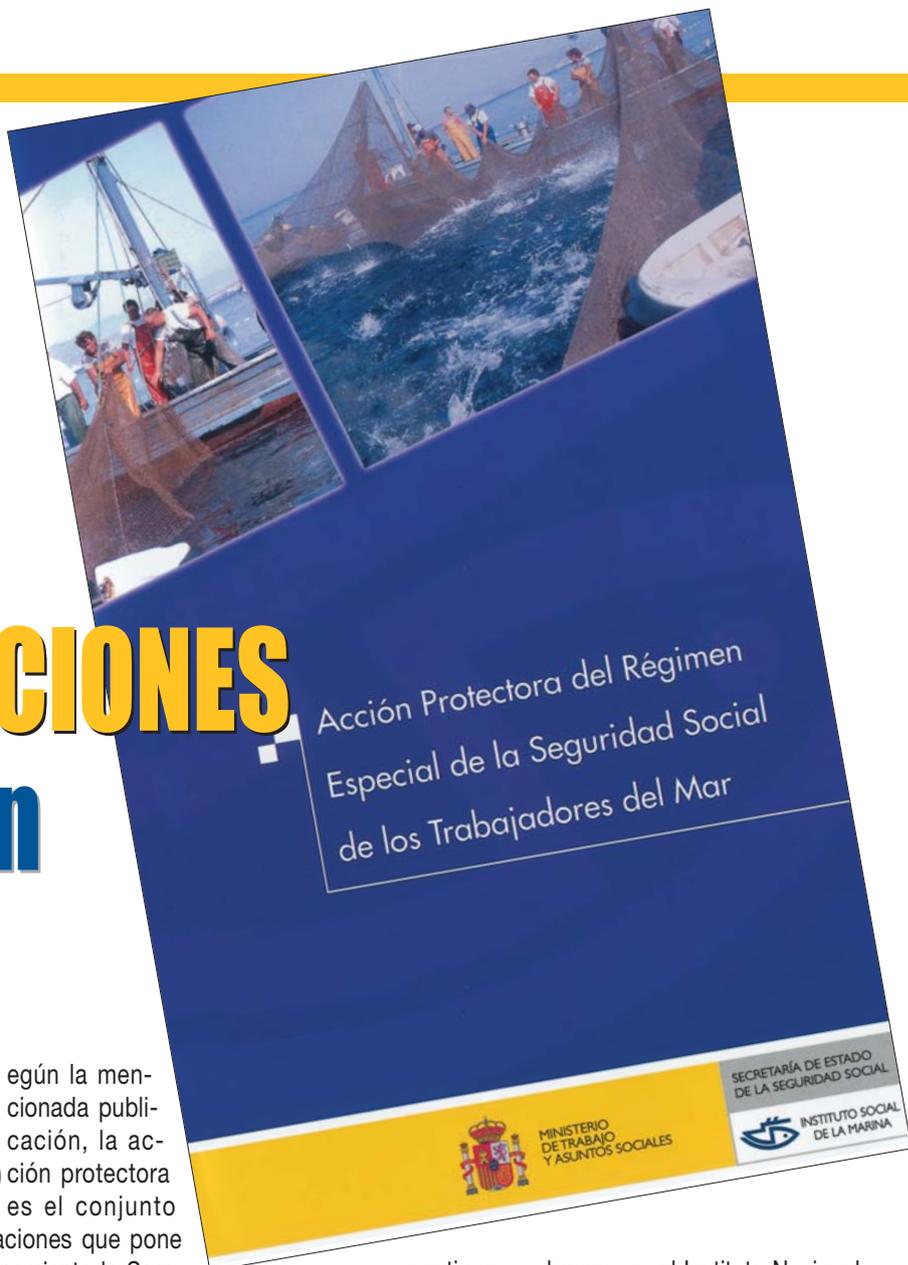
gestionan y abonan por el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS).

SUBSIDIOS

Las prestaciones económicas comprendidas en la acción protectora del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar pueden clasificarse en tres apartados: subsidios, pensiones e indemnizaciones a tanto alzado.

En los subsidios están incluidos la incapacidad temporal, el riesgo durante el embarazo, maternidad y a favor de familiares.

La incapacidad temporal se refiere a aquellas situaciones determinantes de incapacidad temporal debidas a enfermedad común o profesional y accidentales, sea o no de trabajo, mientras el trabajador se encuentre impedido para trabajar y reciba asistencia sanitaria de la Seguridad Social sí como los periodos de observación por enfermedad



profesional en los que se prescriba la baja en el trabajo.

El subsidio por riesgo durante el embarazo cubre la pérdida de rentas de la trabajadora embarazada durante el período de suspensión del contrato de trabajo o de interrupción de la actividad en los casos en que debiendo de cambiar de puesto de trabajo por otro compatible con su estado, al influir negativamente en su salud o en la del feto, dicho cambio no resulte técnica u objetivamente posible o no pueda razonablemente exigirse.

El subsidio por maternidad es el que cubre la pérdida de rentas de los trabajadores que disfruten los periodos de descanso laboral por maternidad biológica, adopción o acogimiento familiar, preadoptivo o permanente, de menores de 6 años o mayores de dicha edad y menores de 18 años, discapacitados o que por sus circunstancias y experiencias personales o por provenir del extranjero tengan especiales dificultades de inserción social y familiar.

El subsidio en favor de familiares tiene por objeto proteger la situación de necesidad económica ocasionada por el fallecimiento de la persona que causa la prestación. La duración máxima del este subsidio es de 12 meses, con inclusión de dos pagas extraordinarias.

PENSIONES

Las pensiones pueden ser de incapacidad permanente, jubilación, muerte y supervivencia, orfandad, en favor de familiares y las del Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI).

Las de incapacidad permanente son aquellas en que la situación del trabajador que, después de haber estado sometido al tratamiento prescrito y de haber sido dado de alta médicamente, presenta reducciones anatómicas o funcionales graves, susceptibles de determinación objetiva y previsiblemente definitivas, que disminuyen o anulan su capacidad laboral.

La de jubilación es una pensión vitalicia que se reconoce al trabajador cuando, alcanzando la edad establecida, cese en su actividad laboral.

En el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar la jubilación anticipada tiene unos coeficientes reductores distintos a las

del Régimen General. Concretamente los coeficientes reductores que se aplican varían según la clase de embarcación y naturaleza del trabajo:

- Trabajos a bordo de buques de Marina Mercante: 0,20 a 0,40.
- Trabajos a bordo de embarcaciones de pesca: 0,15 a 0,40.
- Estibadores portuarios: 0,30.
- Mariscadores, percebeiros y recogedores de algas: 0,10.

Las pensiones de muerte y supervivencia son prestaciones que tienen por objeto la situación de necesidad económica ocasionada por determinadas personas por el fallecimiento del familiar que origina la prestación. Pueden ser de viudedad, de orfandad y a favor de familiares.

INDEMNIZACIONES A TANTO ALZADO

Las que tienen por origen las lesiones permanentes no invalidantes la prestación consiste en una indemnización a tanto alzado que se reconoce a los trabajadores que sufran lesiones, mutilaciones o deformidades de carácter definitivo, causadas por accidente de trabajo o enfermedad profesional.

El auxilio por defunción es una indemnización económica para hacer frente a los gastos del sepelio del trabajador fallecido.

La indemnización por muerte causada por accidente de trabajo o enfermedad profesional se concede a determinados beneficiarios, además de la correspondiente pensión, una indemnización a tanto alzado.

Por último, la indemnización por incapacidad permanente parcial para la profesión habitual, es una prestación de pago único destinada a cubrir la situación del trabajador que, después de haber estado sometido al tratamiento prescrito y de haber sido dado de alta médicamente, presenta reducciones anatómicas o funcionales graves, susceptibles de determinación objetiva y previsiblemente definitivas, que ocasionan al trabajador una disminución no inferior al 33 por ciento en su rendimiento normal para su profesión habitual, sin impedirle realizar las tareas fundamentales de la misma. ■

La acción protectora del ISM abarca a 81.000 trabajadores en activo y a 132.000 pensionistas



En el plazo aproximado de un mes, 165 senegaleses comenzarán a trabajar en la pesca en España. Serán los primeros de un total de 700 trabajadores que empresas y cofradías de pescadores han solicitado al Gobierno español. La mayoría de ellos irán a faenar a Galicia aunque también hay peticiones procedentes de Andalucía y la Comunidad Valenciana. A mediados de febrero, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, se trasladó a Senegal para presentar a las autoridades del país africano un proyecto de gestión de flujos migratorios, que se materializará a través de un convenio de formación con la organización Internacional del Trabajo (OIT).



El ministro de Trabajo, Jesús Caldera, saluda al presidente senegalés, Abdoulaye Wade.

España EMPLEARÁ A SENEGALESSES en la pesca

Esta es la primera vez que el Gobierno español aplica la contratación en origen en una nación subsahariana. Para el ministro Caldera el acuerdo permitirá regular los flujos migratorios entre los dos países y reducirá la salida de cayucos con inmigrantes ilegales rumbo a Canarias. Tanto España como Senegal se han comprometido a favorecer la selección y contratación de empleados senegaleses por parte de las empresas españolas. Desde que se abriera la oficina laboral en la embajada española en Dakar, se han formalizado 75 contratos a trabajadores senegaleses que ya trabajan en nuestro país. Ahora, el Gobierno español quiere contratarles para cubrir puestos en la pesca.

El sector pesquero es uno de los más desarrollados en Senegal. Alrededor de 60.000 personas viven directamente de las actividades pesqueras y otras

600.000 de empleos indirectos generados en el sector. Hasta el momento, varias empresas pesqueras españolas y cofradías de pescadores han formalizado 165 ofertas de empleo que, en los próximos meses, podrían llegar a 700.

En principio será el Gobierno senegalés el encargado de seleccionar a los trabajadores que, una vez elegidos, serán formados por técnicos del Instituto Social de la Marina que se trasladarán a Senegal para enseñarles español y nociones básicas de las técnicas pesqueras más comunes en España. La embajada española gestionará la emisión de visados. Los contratos serán de carácter temporal, por un período de entre seis y 10 meses, al término de los mismos los trabajadores deberán volver a su país. Sin embargo, nada impedirá a los empresarios ofrecerles un contrato indefinido más adelante. ■



ANA DÍAZ

El traspaso de competencias a las comunidades autónomas, participar en el programa de contratación de trabajadores senegaleses en su propio país y el proyecto de ley del Acuerdo sobre medidas en materia de Seguridad Social, fueron los principales temas abordados por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, en la reunión de directores provinciales del ISM, celebrada en Menorca.



Reunión de DIRECTORES PROVINCIALES del ISM

“Uno de los retos más importantes del ISM es finalizar los traspasos de competencias a las comunidades autónomas”

(Octavio Granado, secretario de Estado de la Seguridad Social)



Octavio Granado destacó que la Reforma de la Seguridad Social se llevará a cabo mediante un proyecto de ley, aprobado por el Consejo de Ministros. El acuerdo, que ahora se debatirá en el Congreso de los Diputados y el Senado, es el fruto del diálogo social, promovido por el Gobierno, con las organizaciones empresariales y sindicales.

Por su parte la directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Rioboo, explicó el Plan Unitario de Formación del ISM para este ejercicio, el desarrollo del

acuerdo del Consejo de Ministros para la seguridad de los buques pesqueros, dentro del grupo de trabajo liderado por el ISM relativo a “Campañas de Prevención de Accidentes en los buques”. También destacó la importancia del control de la Incapacidad Temporal (IT) así como la propuesta de modificación de los coeficientes reductores de Marina Mercante con la supresión de las zonas de navegación.

En la reunión también participó, como anfitriona, la presidenta del Consell insular de Menorca, Joana Barceló. ■



Mujeres AUTÓNOMAS

El Programa de Microcréditos, cofinanciado por el Fondo Social Europeo, pretende favorecer la creación de empresas de mujeres a través de la concesión de microcréditos que no requieren avales y con condiciones más favorables que las habituales del mercado.

Para conseguir este fin la directora general del Instituto de la Mujer, Rosa María Peris, ha firmado un convenio de colaboración con la dirección general de la Pequeña y Mediana Empresa (DGPYME) y la Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona (La Caixa), que por sexto año consecutivo proporciona apoyo financiero y asesoramiento a los proyectos empresariales promovidos por las mujeres.

HASTA 25.000 EUROS

Mediante este convenio La Caixa ha habilitado una línea de crédito de seis millones de euros, para préstamos de 15.000 euros que, en algunas ocasiones, podrán alcanzar los 25.000 euros, con un interés fijo del 5 por ciento, con un plazo de amortización de 5 años, más 6 meses de carencia optativos.

Este programa va dirigido a emprendedoras y empresarias que inicien su actividad empresarial o la hayan iniciado en el año anterior y presenten un plan de empresa validado por la dirección general de la Pequeña y Mediana Empresa y las organizaciones de mujeres que participan en el acuerdo.

Las interesadas pueden obtener información y asesoramiento en los teléfonos de información gratuita del Instituto de la Mujer, 900.19.10.10 y de la Dirección General de la PYME, 900.19.00.92, así como en la dirección web de ambos organismos, www.mtas.es/mujer y www.ipyme.org.

CRÉDITOS PARA EL 2007

El presupuesto total para este año asciende a 840.000 euros, aportados por el Instituto de la Mujer y la Obra Social de la Caixa. Por su parte, las organizaciones de mujeres contribuirán a la realización de actuaciones para llevar a cabo este programa con una aportación económica en concepto de estructura y gastos de desarrollo.

Mediante el Programa de Microcréditos, iniciado a finales de 2001, se han creado 635 empresas constituidas por mujeres, de las cuales 142 lo han sido durante el año pasado.

El Instituto de la Mujer también lleva a cabo otras acciones en apoyo del emprendimiento femenino.

Por ejemplo, el programa de ayudas al empleo, denominado "Emprender en Femenino" que tiene como fin el fomento de la inserción laboral por cuenta propia de las mujeres que se hayan constituido como trabajadoras autónomas o hayan creado su propia empresa. Para este programa en concreto el Instituto de la Mujer ha concedido durante 2006 un total de 1.216.183 euros.

Este programa está cofinanciado por el Fondo Social Europeo y pretende beneficiar a todas aquellas mujeres cuya actividad se encuadra dentro de los "nuevos yacimientos de empleo" o en profesiones u ocupaciones con menor índice de empleo femenino. Las cantidades concedidas oscilan entre 6.000 y 12.000 euros.

APOYO EMPRESARIAL A MUJERES

Dentro de este abanico de programas para fomentar el empleo autónomo de las mujeres, hay que citar al "Programa de Apoyo Empresarial", que cuenta con la colaboración del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, que proporciona información, asesoramiento y orientación sobre la creación, financiación, gestión y desarrollo de la empresa a través de una Red de Gabinetes de Apoyo Técnico, ubicados en las Cámaras de Comercio.

En esta iniciativa participan 29 Cámaras de Comercio, que a través de unos gabinetes técnicos, creados a tal efecto, asesoran a mujeres emprendedoras y empresarias en cuestiones financieras, trámites para la constitución de una empresa e informaciones sobre mercados. Las consultas, que durante el año pasado se incrementaron un 7 por ciento, se pueden realizar personalmente o a través de Internet



en la web, www.empresarias.net.

Durante 2006, a través de este programa se facilitó la creación de 2.313 empresas. De las más de 26.500 consultas que se recibieron, prácticamente la mitad se realizaron vía on line.

APOYO A MUJERES EMPRESARIAS

En colaboración con el Instituto Cameral para el Desarrollo Empresarial (INCYDE), este programa tiene por objeto mejorar la competitividad, proporcionando una visión global de las distintas áreas funcionales de la empresa y determinar las oportunidades de mercado a través de herramientas de gestión. Durante el año pasado se han llevado a cabo 7 programas formativos (cursos de 400 horas) en los que han participado 140 mujeres.

También en colaboración con la Fundación Escuela de Organización Industrial (EOI), se realiza este programa de gestión empresarial para mujeres que, o bien tienen un proyecto de empresa y desean adquirir formación para el desarrollo del mismo, o ya han creado su propia empresa y necesitan ampliar la formación para su gestión. Durante 2006 se han organizado 11 programas formativos, con cursos de 500 horas, en los que han participado 220 mujeres.

Por su parte el Instituto de la Mujer ha llevado a cabo una iniciativa para apoyar y consolidar, a través de las nuevas tecnologías, la actividad emprendedora y empresarial de las mujeres. Se puede obtener más información en la página www.soyempresaria.com ■

Microcréditos para impulsar la actividad empresarial femenina

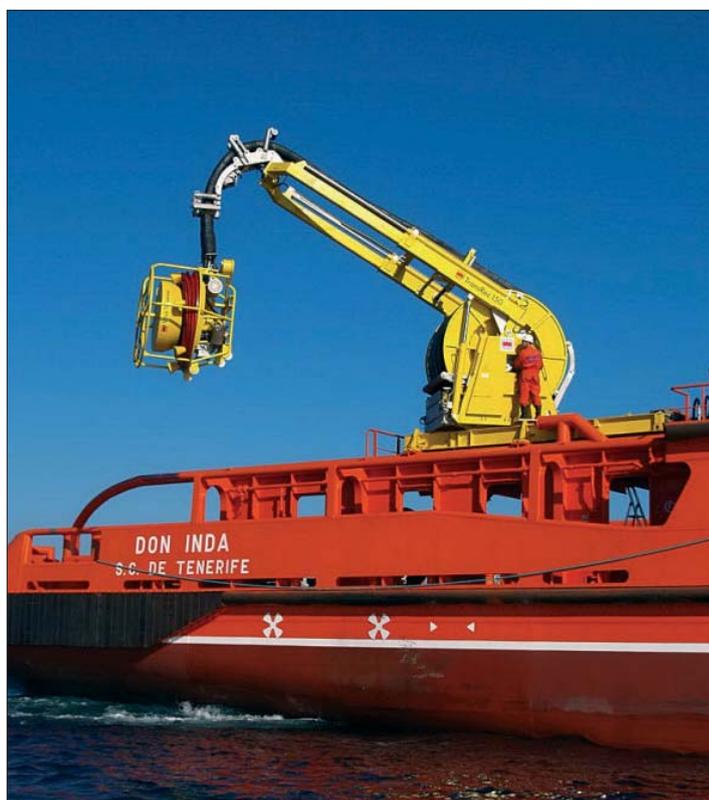
Durante el año pasado más de 400 mujeres han recibido asesoramiento y 142 obtuvieron un microcrédito

Desde el año 2001 este programa ha permitido la creación de 635 empresas



España **MULTIPLICA POR 30** la capacidad de recogida de residuos

Salvamento Marítimo multiplicará por treinta su capacidad de recogida de residuos en el mar, según explicó la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, que amadrinó al nuevo buque polivalente "Don Inda", el más moderno de Europa y que ha sido asignado a la base de Corcubión (A Coruña).





Tercero de los cuatro buques polivalentes previsto en el Plan Nacional de Salvamento (2006-09), el “Don Inda” –que honra la memoria del que fuera ministro de Obras Públicas republicano, Indalecio Prieto Tuero– tiene una capacidad de almacenamiento de 1.749 metros cúbicos, 80 metros de eslora y la más avanzada potencia de tiro, 228 toneladas, para el remolque de buques de gran porte y lucha anticontaminación.

OPERARÁ EN LA FACHADA GALAICO-CANTÁBRICA

En el acto de presentación del buque, la ministra de Fomento hizo una referencia al esfuerzo inversor del Plan Nacional de Salvamento que, con la incorporación del “Don Inda” multiplica por treinta la capacidad de recogida de residuos. Añadió Magdalena Álvarez que “España ha aumentado en un 43 por ciento las unidades marítimas y aéreas que operan en nuestro litoral, en el último año”, así como que “ya están ejecutadas o comprometidas casi al 50 por ciento las inversiones previstas entre 2006 y 2009, en este rubro, por valor de 515,75 millones de euros”.





Para el presidente de la Xunta de Galicia, Pérez Touriño, que hizo una inevitable referencia histórica a la catástrofe del “Prestige” (2002), “ahora, el Don Inda sitúa a la fachada marítima galaico-cantábrica en el mejor nivel europeo de buques recogedores de Holanda, Francia, Alemania, Bélgica y Reino Unido, que fueron –entonces– los que asumieron el reto de combatir aquel vertido de 60.000 toneladas de fuel...”.

El nuevo buque de lucha contra la contaminación incorpora “las últimas tecnologías en sistemas de recogida de hidrocarburos, por medio de brazos flotantes y barreras o bombas de succión (“skimmers”), así como medios dispersantes y un potente equipo de lucha contra-incendios”. También, como buque-plataforma de apoyo a operaciones de salvamento y remolque, el “Don Inda” dispone de espacios para el trabajo de buceadores y equipos auxiliares, a plena seguridad de posicionamiento dinámico y con dos embarcaciones auxiliares.

TERCER BUQUE POLIVALENTE ESPAÑOL

Con la incorporación de esta nueva unidad a los buques polivalentes ya operativos se incrementa en 1.749 metros cúbicos la capacidad de almacenamiento y recogida de residuos, que era en 2004 de 80 metros cúbicos y lo es ahora de 2.403.

El “Don Inda” se une, formando parte

Bruselas inicia planes para la creación del Servicio Europeo de Guardacostas

UNIDADES POR AÑO

Medios	2004	Dic. 2006	2009
Salvamares	40	49	55
Buques polivalentes de lucha contra la contaminación y remolcadores	12	14*	14
Bases estratégicas de lucha contra la contaminación	2	5	6
Bases subacuáticas	1	6	6
Aviones	0	4	4
Helicópteros	5	6	10
<i>* Además de los 14 buques (11 remolcadores y 3 buques polivalentes), Salvamento Marítimo dispone en estos momentos de dos remolcadores más, contratados para atender en Canarias el incremento de actuaciones relacionadas con el rescate de inmigrantes.</i>			
Medios	2004	Nov. 2006	2009
Capacidad de recogida de residuos de la mar (en metros cúbicos)	80	2.403,8	7.300



de la flota de Salvamento Marítimo, al “Luz del Mar”, que desde agosto de 2005 cubría Finisterre y pasará a operar en Canarias, y el “Miguel de Cervantes”, que desde febrero de 2006 realiza estas tareas en la zona de El Estrecho, a los que se unirá próximamente el cuarto de la serie, en construcción por el astillero Zamakona bilbaino, gemelo del “Don Inda”.

Los cuadros adjuntos señalan las unidades y tipos de medios aero-marítimos y nuevas bases de lucha anticontaminación con que Salvamento Marítimo ha incrementado sus dotaciones, en la presente Legislatura, algunos de los cuales cierran las previsiones del Plan 2006-09 y se hallan en construcción. ■

S. DE FRANCISCO

La ministra de Fomento amadrina el “Don Inda”, primer buque polivalente europeo, con base en A Coruña

BRUSELAS YA PIENSA EN EL SERVICIO EUROPEO DE GUARDACOSTAS

La Comisión Europea ultima planes de actuación que se refieren a una red de patrullas costeras que, coordinadas por los Estados-miembros, confluirán en los esfuerzos de blindaje de la frontera sur frente a la presión migratoria y que podrían converger en la creación del Servicio Europeo de Guardacostas, en breve.

El toque a rebato de las autoridades comunitarias ante la sostenida tragedia de la inmigración ilegal reproduce, al fin, las quejas de los países de la frontera sur, especialmente Italia y España, que han sufrido los principales incidentes en las zonas de Sicilia, Lampedusa y Canarias, el último año. La creación de un Servicio de Guardacostas, de similares trazos al de Norteamérica, se sustentaría en sendos centros regionales –en Canarias y Mediterráneo– con sistemas satelitarios para la mejor vigilancia y control de las costas.

Este planteamiento, compatible con los sistemas de control FRONTEX y EuroSur, sería iniciado por las infraestructuras de los

Estados-miembros, para, gradualmente, pasar a la esfera global europea.

Salvamento Marítimo español ha tenido un visible protagonismo, durante 2006, en la salvaguarda de las vidas humanas frente a la presión de la inmigración ilegal subsahariana y los hombres y mujeres al servicio de la institución han debido actuar en penosas situaciones de orden humanitario. Desde el 1 de enero hasta finales del verano 2006, los profesionales españoles de Salvamento Marítimo rescataron a 26.500 personas en casi medio millón de intervenciones. La presión inmigratoria gravitó especialmente frente a las costas de Tenerife y Gran Canaria, por lo que los expertos entienden consolidada la impresión de que la llegada de embarcaciones se ha desviado, desde El Estrecho a Canarias, lo que justifica el reforzamiento de medios humanos y materiales para afrontar los caracteres de una tragedia, por lo demás de visibles perjuicios para el archipiélago. ■

S. de F.

Investigación
para la náutica
del futuro

El desafío español 2007

BANCO DE PRUEBAS

para la industria del sector

Los desafiantes de la Copa América 2007 vienen a Valencia revestidos de medallas olímpicas y campeonatos mundiales, son pura élite del sector y van a batallar denodadamente sobre las aguas, pero no menos encarnizada resultará la puja de tecnología, diseño de cascos, velas y apéndices, nuevos materiales y aprovechamientos –incluso de software– que pueden resultar decisivos sobre el campo de regatas.

Es esta gran expectación por la tecnología, paralela al desafío deportivo, la que ha hecho reflexionar al presidente de la Fundación Innovamar, José Manuel Manzanedo, que “la Copa América, además de un espectáculo náutico mundial, será el banco de pruebas para la industria española del sector”. Así lo expresó a la firma del convenio, entre el Desafío Español 2007 (DEO-7) e Innovamar, que persigue aprovechar “todo el conocimiento y la transferencia de tecnología para que nuestros futuros equi-



pos e industrias ya no partan de cero, sino de unas bases avanzadas”.

UN PROGRAMA DE I+D NÁUTICA

El Desafío Español 2007 es un proyecto deportivo y tecnológico, dos facetas básicas y complementarias, y en la primera “la referencia y apoyo será la Real Federación Española de Vela –como club desafiante–, pero, en el aspecto tecnológico, el referente es Innovamar.

La Fundación Innovamar, que fomenta la investigación y desarrollo del sector maríti-



mo español se convierte en depositaria de los avances tecnológicos que desarrolle el Desafío Español 2007, según el siguiente protocolo:

- El objetivo es el de apoyar a la industria española de la náutica deportiva y de recreo, aprovechando el conocimiento y la transferencia de tecnología al curso de la celebración de la XXXII Copa América.

- Difundir este conocimiento entre las industrias –especialmente pymes– españolas del sector, apoyando su competitividad bajo un modelo de sostenibilidad y eficacia, como el que se ofrecerá desde el Desafío Español 2007.

- Ofrecer depósito de tecnología, nuevos materiales, diseños, etc., a todo lo desarrollado con el modelo de excelencia tecnológica que aportará el desafiante nacional.

Un grupo avanzado de centros tecnológicos e industrias españolas del sector se han asociado en la asistencia técnica al Desafío Español 2007, abriendo líneas de investigación en los siguientes campos:

- a) Desarrollo de herramientas de simulación, mejora de los algoritmos de cálculo en el diseño de casco, apéndices y velas, para aumentar la velocidad y el comportamiento del barco.

- b) Integración de nuevas tecnologías combinadas con el programa de navegación, adquisición y análisis de datos en tiempo real.

Transferirá a la Fundación Innovamar cuanta tecnología española se despliegue en la XXXII edición de la Copa América



c) Investigación en materiales tecnológicamente avanzados para la mejora del rendimiento del barco en la alta competición.

d) Mejora de técnicas de construcción y fabricación de prototipos, moldes y utillajes, bajo técnicas CAD/CAM/CAE.

e) Progreso de los sistemas de comunicaciones entre barcos y tierra, empleando tecnologías que aumentan la velocidad de transmisión.

f) Desarrollo de un sistema inteligente de ayuda a la decisión que dé apoyo al navegante (inteligencia artificial) en los instantes previos al comienzo de la regata.

Para Agustín Zulueta, director general técnico-deportivo del Desafío Español, "todo este acervo tecnológico quedará en el banco de datos de Innovamar, para uso futuro, así como lo que se vaya ampliando y diversificando sobre la marcha de la competición". Las empre-

La vela, primera línea del marketing mundial

No es un deporte ni un espectáculo de masas, pero la vela ha devenido el gran evento mundial y el argumento cimero del marketing, los últimos años, por virtud de la Copa América.

Valencia confía en su apuesta de impacto mundial y a un año de la competición final –en las pre-regatas y pruebas de 2006– espera a más de 100.000 personas, un tercio de extranjeros, desplazadas expresamente a la ciudad y que se gastarán una cifra aproximada a los 70 millones de euros, así, para empezar... El consorcio organizador valenciano ya desembolsó 90 millones de euros, como canon, para ser sede, un despliegue de velas que casi se amortizará con el gasto diario de

los cien tripulantes que cada equipo tiene viviendo, desde hace meses, en la zona.

Iberdrola, que ha embarcado 20 millones de euros en esta 32 edición de la Copa América, enfunda su marketing en la aspiración de transmitir "los valores del trabajo en equipo y el cuidado por el medio ambiente", asociando energías limpias al agua y al viento. También, "la confianza", que para la compañía es "el factor crítico en la decisión del cliente, pues no en vano la Comunidad Valenciana aporta el 30 por ciento de los abonados de Iberdrola. La alta inversión es rebajada por el hecho de que, al ser declarado "de interés nacional" este evento –como es el caso del Xacobeo– cualquier compañía in-

versora obtiene sustanciales desgravaciones.

Los expertos del Manager Business Forum, que dedica especial atención al atractivo inversor de la Copa América, han sentado como doctrina que el evento asegura "notoriedad de marca", "integración con otras acciones publicitarias", "fidelización de clientes" y "contactos vips de negocios". Los "valores" de la Copa América –añade Mirko Groeschner, director de Marketing de BMW Oracle Racing– "tecnología, ecología y triunfo", y quienes se asoman a los eventos saben que "en las personas se genera un sentimiento vip, con la simple presencia".

Los negocios vienen después. ■ S. de F.



sas españolas del sector “se beneficiarán con el futuro Centro Tecnológico del Sector Naval”, añadió José Manuel Manzanedo, que Innovamar tiene proyectado, con presupuesto de los ministerios de Industria y Pesca “que aglutinará todo este conocimiento”.

PROTAGONISTAS EN TECNOLOGÍA ESPAÑOLA

Entre los centros colaboradores de este esfuerzo tecnológico del Desafío Español 2007, destaca el compromiso del Centro de Supercomputación de Barcelona, donde el barco español ha sido testado exhaustivamente con simulaciones en tiempo real sobre el comportamiento del casco. Esta institución investigadora, cuarta del ranking mundial del sector, permite que su supercomputador “trabaje en 44 minutos lo equivalente a 10.000 horas de un procesador convencional” –puntualiza Juan Carlos Sánchez, director de I+D del Desafío Español 2007.

Medir el viento, la escora del barco, la velocidad, su posición –con un error máximo de un metro– es otro reto de inevitable cometido de las altas tecnologías. El barco español lleva un programa de electrónica –el Racing Bravo– con el que la Escuela Politécnica de la Almunia se ha anotado prestigio mundial.

El CEAMA de Granada, en su sección de Ingeniería del Viento, ha hecho su destacado

aporte para esta calibración en los sensores del barco español, y asimismo, la Universidad Europea del Madrid (UEM) experimentó un sistema de visión artificial que permite comunicación, en tiempo real, con el del barco y otros referentes desde la Universidad Politécnica de Valencia (UPV), que le añade la información meteorológica, las trayectorias y opciones para el navegante, etc. ■

S. DE FRANCISCO

“Un euro al principio vale por un millón al final”

La frase funciona entre los expertos y concedores de los entresijos de la histórica Copa América y sustenta la creencia de que “la verdadera inversión de un equipo es el desarrollo tecnológico y la construcción de los barcos”, mientras que “los fichajes de tripulaciones lo son en menor medida”.

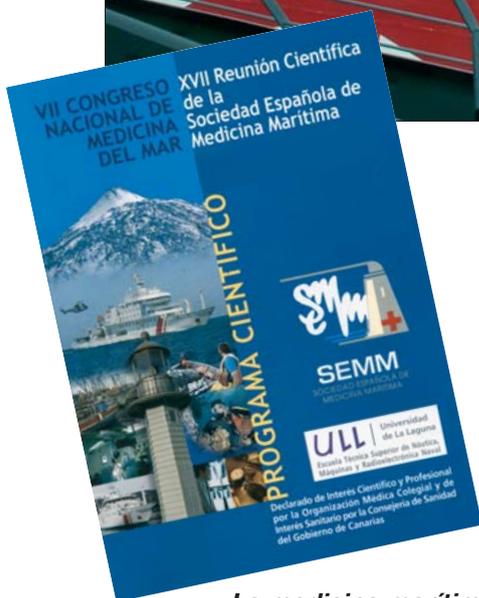
El Desafío Español 2007 cumple las expectativas de unos 60 millones de euros invertidos y afianzados por los grandes sponsors: Iberdrola –colores corporativos–, Cajamadrid, Altae, Viajes Marsans, Quebramar, Puleva y Axa, frente a los 100 millones del Alinghi, BMW Oracle, o los 80 de Emirates New Zealand, pero el sindicato español cree que se hará un buen papel y que “lo principal serán los retornos tecnológicos de esta aventura”.

La Administración española se ha volcado, con beneficios fiscales y de apoyo tecnológico neto, y la expectación en torno al astillero constructor del “ESP-88”, en Alginet, ha desbordado entusiasmos y visitas, entre las que no faltó la muy egregia de Su Majestad don Juan Carlos ni el madrinazgo de la alcaldesa de Valencia, Rita Barberá. ■

S. de F.



XVII reunión
científica de la
SEMM



La sanidad marítima, A DEBATE

La medicina marítima ha experimentado en los últimos tiempos importantes avances, tanto en lo que afecta a la formación de profesionales específicos para este sector como a la hora de detectar los problemas que afectan a este importante colectivo de trabajadores. Sin embargo, persisten importantes carencias en relación con la actividad de unos profesionales en el mar cuyo trabajo sigue siendo uno de los más peligrosos aunque se ha reducido el número de accidentes.

Este podría ser a grandes rasgos, el resumen de los trabajos celebrados en la última reunión científica, la XVII de la Sociedad Española de Medicina Marítima celebrada en la Universidad de La Laguna en Tenerife. Antonio Burgos fue el presidente del Comité Organizador de unas jornadas donde participaron varios médicos de diferentes servicios del Instituto Social de la Marina relacionados

con la sanidad y la asistencia marítima tanto en tierra como embarcada.

En las apretadas jornadas de trabajo se analizaron cuestiones de carácter general como los riesgos del trabajo marítimo y los mecanismos de prevención, las condiciones de trabajo y la salud en la actividad de la pesca, la medicina de rescate y en salvamento marítimo o la medicina en los puertos españoles, junto cuestiones más concretas como la sanidad en el puerto de Santa Cruz de Tenerife o la problemática muy concreta de la práctica del buceo. Los trabajos de esta reunión se han resumido en una veintena de conclusiones que pueden constituir un documento de trabajo para todo el sector implicado en la medicina marítima para dar respuesta a las carencias y los problemas detectados por los profesionales.,

De acuerdo con los datos presentados en esta reunión, la pesca sigue siendo una de las actividades más peligrosas donde los índices de accidentalidad de trabajo mortales son entre cuatro y nueve veces superiores al total de los trabajadores. Las cifras ponen de manifiesto que existe una tendencia a la baja. Las caídas son la principal causa de los accidentes y la patología no traumática ocupa el segundo lugar.

Según los datos manejados en estas jornadas, desde el año 1999 hasta el 2005 se ha registrado un descenso de un 34,5% en el número de accidentes de trabajo en la pesca y del 21,98% en la incidencia de accidentes laborales con baja, por lo que se podría pensar que está dando sus frutos el trabajo para la prevención de la siniestralidad

Aunque los trabajos en el sector de la pesca y en general en el conjunto de la actividad marítima sigue revistiendo una gran dureza, con la introducción de nuevas tecnologías se ha logrado una importante reducción del esfuerzo físico. Sin embargo, se ha constatado que han aumentado los riesgos psicosociales así como el aislamiento de los trabajadores del mar.

Para los médicos implicados en este sector, es fundamental un buen diseño de las listas de comprobación para el control de los riesgos laborales, tanto a bordo de los barcos como en los puertos así como para incentivar la cultura de la prevención y homogeneizar la recogida de datos en los puertos.

Aunque toda persona tiene la libertad amparada por la Constitución para hacer una



elección de su carrera profesional cumpliendo las exigencias en materia de estudios, en la reunión se debatió la conveniencia de la realización de reconocimientos médicos a los alumnos de náutica como un punto de partida importante a la hora de prevenir los riesgos laborales.

EL BUCEO Y SUS RIESGOS

Entre algunas de las actividades con un debate más específico en estas jornadas estuvo el subsector del buceo. En relación con esta actividad, una de las conclusiones señala la necesidad de que las comunidades autónomas homogeneizaran los criterios para las autorizaciones de los médicos a la hora de firmar los reconocimientos a los buzos

Aunque se han producido importantes avances en los últimos años, la actividad de la pesca sigue siendo una de las más peligrosas



A bordo de los barcos ha disminuido el trabajo físico, pero han aumentado los riesgos psicosociales y de aislamiento

en sus libretas profesionales. Se desaconseja la práctica del buceo a partir de los 50 años. En los reconocimientos a los buzos se indica que las alteraciones otológicas son las más frecuentes. Siguiendo con la problemática de esta actividad de los buceadores, los profesionales médicos coincidieron en señalar que para ver bien los senos paranasales se precisan al menos tres proyecciones a nivel radiológico, aunque sería deseable un TAC. En lo que afecta a la radiología de cadera, tórax y hombros, los especialistas la aconsejan en los reconocimientos iniciales a los buceadores profesionales. En las técnicas de enfermería en cámaras hiperbáricas, se aconseja adaptar las mismas al ambiente hiperbárico. Como planteamiento general que considera que todo el personal implicado debería estar formado adecuada-

mente y contar con una unidad de cuidados críticos cerca. Finalmente se indica que todos quienes participen en el transporte de buceadores accidentados deberían poseer una formación adecuada ante la gran importancia que tienen los primeros cuidados para la vida de estas personas.

EVITAR LA OBESIDAD

En cuestiones de carácter general, los expertos en medicina marítima concluyeron sobre la necesidad de fomentar entre los marinos unos hábitos correctos de alimentación para evitar el problema de la obesidad a bordo tanto por razones de salud en cada persona como para el mejor desarrollo de la actividad y evitar así igualmente otros riesgos laborales.

Según los datos manejados por los profesionales de la medicina



marítima, en los últimos tiempos se ha detectado que la tuberculosis tiene en los marineros una incidencia superior a la que se registra en el conjunto de la sociedad, por lo que se reclama la necesidad de adoptar medidas especiales en los reconocimientos médicos previos al embarque.

La vista es un sentido muy importante en el desarrollo de la actividad en los barcos. Desde esta perspectiva se estima necesario actualizar el cuadro de aptitud visual de los marinos disponiendo de los materiales de exploración adecuados junto con la realización de cursos monográficos para la correcta utilización de los métodos y los medios que se dispongan.

Los problemas de la inmigración ilegal, desde la perspectiva de la salud y más concretamente las circunstancias que se producen en las islas Canarias fueron igualmente objetivo de análisis. Los profesionales de la medicina marítima reconocieron en sus análisis los excelentes trabajos en este sentido están llevando a cabo todos los dispositivos españoles desde el barco hospital Esperanza del Mar en alta mar hasta los servicios en tierra de todos los dispositivos oficiales hasta Cruz Roja y todo el voluntariado

Finalmente, con la mirada más en el futu-



ro, aunque ya es en la actualidad una realidad, los expertos en medicina marítima apostaron por un mayor desarrollo de la telemedicina como instrumento para la asistencia sanitaria de los tripulantes embarcados. Frente a la misma, el sector aboga por su desarrollo desde una cuidada planificación previa en recursos con formación específica tanto en los médicos como en los marinos que se van a beneficiar de la misma. ■ V. M.





DISMINUYEN los accidentes a bordo

“En la evolución que ha registrado la siniestralidad a bordo, se observa que mientras que el número total de accidentes de trabajo en el total de la población no ha experimentado ninguna variación, se registra una tendencia a la disminución del número de accidentes de trabajo en la rama “pesca” y “acuicultura”, lenta pero constante año tras año”.

En estos términos se expresó Gabriel Táuriz, facultativo de Sanidad Marítima del Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio, perteneciente al Instituto Social de la Marina.

El doctor Táuriz presentó una ponencia sobre “Evolución de la siniestralidad laboral en la pesca” en la XVII Reunión Científica de la Sociedad Española de Medicina Marítima celebrada en Santa Cruz de Tenerife.

Y como ejemplo citó que mientras que en el año 1999 se registraron 5.789 accidentados, en el 2005 se produjeron 3.790, es decir un 34,5 por ciento menos. Paralelamente, señaló, hay una disminución de los índices de incidencia de accidentes de trabajo con

baja en jornada de trabajo desde el año 1998, pasando del 9,41 por cien mil, a 7,35 accidentes por cien mil trabajadores durante el año 2005 (21,89 por ciento).

Sobre la forma en que se producen los accidentes, el doctor del ISM indicó que las caídas, tanto al mismo como a distinto nivel, sigue ocupando un lugar destacado entre las causas de la siniestralidad a bordo de las embarcaciones, concretamente el 41 por ciento sobre el total de accidentes. En este sentido subrayó que la embarcación es una plataforma en constante movimiento, sobre todo, cuando hay malas condiciones de mar. “Si la cubierta está abarrotada y la superficie resbaladiza por el pescado, sus restos y agua marina, se darán todas las circunstancias para provocar este tipo de siniestros. El golpe de mar no avisa, pero sus consecuencias pueden prevenirse”.

Precisamente sobre las medidas para prevenir los accidentes a bordo, el doctor Táuriz subrayó que los sistemas de flotabilidad personales deben utilizarse siempre que se esté en la cubierta de los barcos, no sólo

mientras se está trabajando sino también en los momentos de ocio. También dijo que “los resbalones son la causa más frecuente de caídas al mismo nivel, por lo que el orden y la limpieza a bordo es una medida de prevención básica. “Sabemos que las pinturas antideslizantes se deterioran en las zonas donde se arrastran las artes y en los puestos de trabajo más concurridos, pero se puede recurrir a otros métodos como alfombrillas de goma o otros dispositivos en los lugares que más posibilidades tienen de registrarse accidentes”.

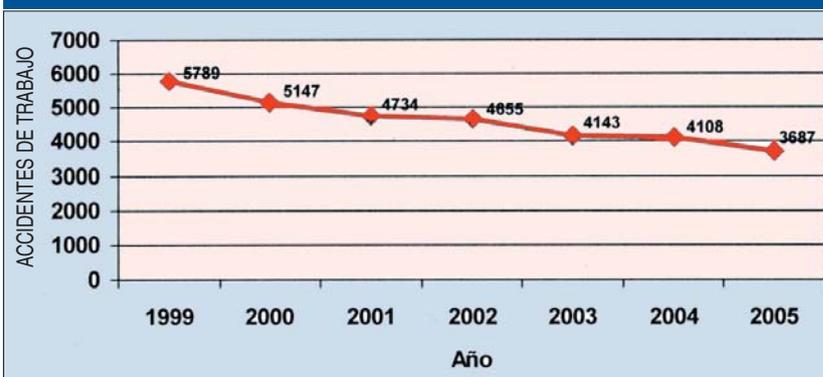
Por otra parte señaló que le siguen en frecuencia los accidentes mortales no traumáticos, como infartos, ACVA, paludismo y otras enfermedades no laborales cuyo desenlace fatal a bordo viene considerándose como accidente de trabajo. “Los pescadores –dijo- se encuentran más desprotegidos que la población trabajadora en tierra frente a este tipo de sucesos. El envejecimiento progresivo de los trabajadores del mar en combinación con la elevada prevalencia de las afecciones cardiovasculares nos hace sospechar que puede producirse un incremento progresivo de este tipo de siniestros en los próximos años. La prevención de los factores de riesgo cardiovascular y la promoción de hábitos de conducta saludables en los reconocimientos médicos previos al embarque, es la mejor baza que podemos utilizar para disminuir la incidencia de este tipo de sucesos”.

También citó algunas tareas que suelen desembocar en accidentes, entre ellos los choques contra objetos móviles, los atrapamientos por cabos y cables, artes de pesca, maquinillas, haladores, chigres, tambores de red y puertas de arrastre, así como los golpes con herramientas manuales o eléctricas, y equipos y elementos de trabajo. Para prevenir este tipo de accidentes, el doctor Gabriel Táuriz manifestó que “los trabajadores que ocupen los mandos de este tipo de dispositivos deben de estar adecuadamente formados y ser conscientes de los riesgos a que están expuestos y a los que puedan exponer a sus compañeros”.

Sobre los accidentes mortales señaló que han ido disminuyendo desde el año 2000, aunque se produjo un ligero repunte en el año 2004 debido a siniestros marítimos, hasta alcanzar la cifra récord de 14 fallecidos en el año 2005, muy lejos de las 92 víctimas registradas en 1991. También hizo refe-



ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA EN PESCA



rencia a la Ley de Prevención de Riesgos laborales señalando que su entrada en vigor ha comenzado a producir sus efectos positivos, incidiendo en una mayor actividad preventiva, el mejor antídoto para evitar los accidentes de trabajo.

Gabriel Táuriz terminó diciendo que la labor de los técnicos de prevención, las medidas legislativas y la formación de armadores y pescadores, comienza lentamente a dar sus frutos. También argumentó que la labor de los inspectores de trabajo a bordo, durante las faenas de pesca va a contribuir a seguir manteniendo la tendencia descendente de la siniestralidad laboral a bordo. ■

Las cofradías siguen preocupadas por la campaña supuestamente “científica” de la anchoa

El Comité Científico y Técnico de Pesca de la Comisión Europea valora, en el momento de redactar esta información, las características técnicas que tendrá la denominada “campaña científica” de la anchoa. Mientras los pescadores españoles piden que no se puedan comercializar las capturas, los franceses proponen pescar un mes sin límite alguno.



Siguen los cruces de declaraciones, a la espera de que los expertos se pronuncien sobre las características que tendrá la “campaña científica”, tras la reunión mantenida los días 19 y 20 de febrero por el Comité Científico y Técnico de la Comisión Europea, y en la que estuvieron presentes representantes de las cofradías de pescadores del Cantábrico y franceses.

Iñaki Zabaleta, representante de las cofradías de Vizcaya, pidió a los científicos que fueran honestos, *que nos apoyen en hacer una pesquería que sea muy científica y que no es necesariamente matar*, al tiempo que aseguraba que no confiaban mucho en que ello fuera así *porque están muy condicionados por los políticos*. Los pescadores españoles, por boca de sus representantes, insistieron en que se reduzca el número de días para la realización de la “pesca experimental” (que sea un muestreo durante dos semanas), así como que consideraran excesivo el número de barcos para tal fin. También pidieron que las capturas no se comercialicen y que incluso se obligue a que

sean devueltas al mar, algo que se podría hacer con las que obtengan los barcos españoles, ya que la anchoa sigue viva, mientras que con los barcos franceses, al utilizar un arte más agresivo, ello no sería posible.

Los pescadores franceses no han ocultado sus verdaderas intenciones que no son otras que dar cobertura a una campaña real –como denuncian los pescadores españoles–, en la que incluso podrían igualar las capturas propuestas por Francia en el Consejo de diciembre, como señala Iñaki Zabaleta: 3.000 toneladas, de las que 300 serían para barcos franceses. Sus pescadores no se han andado por las ramas, al solicitar directamente un mes sin límite de capturas, mientras que el otro mes realizarían exclusivamente prospecciones científicas.

Cuando esta revista llegue a manos de nuestros lectores ya se conocerán los términos en que se realizará esta “campaña científica”, y si al final, como denuncian los pescadores españoles, acaba en una farsa, *ya que Francia siempre consigue lo que quiere*. ■

Boyas con emisores de radiofrecuencia para detectar artes ilegales

Unas 600 boyas con emisores de radiofrecuencia permitirán detectar las artes de pesca ilegales en el Mar Menor, ya sea desde alta mar, aire o tierra. El coste del dispositivo asciende a 60.000 euros y afectará a un centenar de embarcaciones de la flota de San Pedro del Pinatar, Murcia.



Cada una de las embarcaciones recibirá hasta cinco boyas por tripulante a bordo. Boyas que serán perfectamente identificables, facilitando las labores de inspección, ya que llevarán grabados el escudo de la Comunidad Autónoma y un número asignado a cada pesquero, junto a una pegatina indicativa con su nombre y matrícula.

Los emisores que llevarán estas boyas serán detectados por una antena y un software específico, lo que permitirá identificarlas de forma inequívoca. Con este procedimiento, pionero en España, según el consejero de Agricultura y Agua de la Comunidad murciana, Antonio Cerdá, se pone fin a la falta de uniformidad de las redes, así como a las dificultades que surgían a la

hora de identificar las matrículas de los barcos y, de paso, se evitarán los frecuentes robos de boyas a los profesionales que luego eran utilizadas por furtivos.

Además de identificar las redes, evitando las artes de pesca ilegales, esta actuación supondrá una mejora en la seguridad de navegación. Los pescadores de las zonas costeras se verán beneficiados por el valor añadido que esta medida proporcionará a sus productos, según señaló Antonio Cerdá, que serán identificados como alimentos procedentes de un ejercicio de pesca responsable.

La flota de San Pedro del Pinatar cuenta con 657 pescadores que, en el pasado año, capturaron cerca de 640 mil toneladas, con un valor de 1,9 millones de euros. ■

BREVES

► Propuestas cuatro nuevas reservas marinas

El banco de Galicia, situado a 1.200 metros de la costa gallega y en cuya ladera yacen los restos del Prestige, el banco del Cachucho (Asturias), el canal de Menorca (Baleares) y el cabo de Creus (Cataluña) son las cuatro nuevas propuestas para ser declaradas reservas marinas. Según el director general de Recursos Pesqueros, Fernando Curcio, juristas y técnicos tendrán que valorar los impactos sobre los ecosistemas de las actividades humanas sobre la zona y decidir la regulación para conseguir los objetivos medioambientales.

► Evangelina Lago, patrona mayor de la ría de Arousa

Desde el día 15 de febrero, Evangelina Lago es la nueva patrona mayor de la cofradía de Vilanova de Arousa, convirtiéndose así en la segunda mujer que ocupa este cargo en un pósito de la ría de Arousa, ya que, en 2006, la mariscadora Olga Carou accedió a este mismo puesto en la cofradía de Carril, aunque hubo de abandonarlo al no contar con el apoyo de los socios. Evangelina Lago se muestra muy satisfecha con su nombramiento y agradecida por el respaldo de sus compañeros.

► Nueva definición para las redes de enmalle a la deriva

El Parlamento Europeo aprobó en sesión plenaria un nuevo Reglamento por el que se introduce una definición de las redes de enmalle a la deriva. La votación se realizó basándose en un informe presentado por la eurodiputada socialista Rosa Miguélez, y viene a evitar triquiñuelas como la utilizada por el Gobierno francés que, al incorporar a este arte un ancla flotante en el extremo, afirmaba que no se trataba ya de una red a la deriva.

La organización Oceana felicitó al Parlamento Europeo por esta decisión y espera la pronta aprobación de la misma por el Consejo de Ministros de Pesca. Según esta organización, más de 71 embarcaciones italianas y 37 francesas continuaban en 2006 utilizando estas redes.



BREVES



► Capturas ilegales de pulpo en las rías gallegas

Según un reciente estudio realizado por el Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), en colaboración con la Universidad de Vigo, el 24% de las capturas artesanales de pulpo en las rías gallegas (unas 1.200 toneladas) no pasa por lonja, evitando cualquier tipo de control oficial. Dicho estudio recoge también que la talla mínima fijada por la Xunta para esta especie (750 gramos) está por debajo del necesario para que estos animales puedan reproducirse con éxito, ya que el peso ideal para las hembras es de 1.700 gramos y 900, para los machos.

► El IEO alerta sobre la situación en el golfo de Cádiz

La presencia de algunas especies, en aguas del golfo de Cádiz, es cuatro veces menor que en 2005, según el último estudio realizado por el Instituto Español de Oceanografía. El director del IEO, Ignacio Sobrino, destacó que, entre las especies comerciales, el caso más preocupante es el del pulpo. Según el mencionado estudio, el índice del caladero respecto al pulpo ha pasado de ocho kilos de biomasa por hora de arrastre a tan sólo 1,5 kilos. La gamba, otra de las especies comerciales más importantes, también ha sufrido una fuerte caída. Los datos se recogieron a finales de noviembre de 2006, cuando la flota llevaba más de un mes de parada biológica.

► Plan de pesca del MAPA en Fuerteventura

Tras consultar al sector pesquero y del informe elaborado por el Instituto Español de Oceanografía, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha establecido un plan de pesca que afecta a las aguas exteriores del Caladero Nacional de Canarias, situadas al este de la isla de Fuerteventura. Dicho plan regula la utilización de determinados artes de trampa: tambores (para morenas); nasas (para peces y para camarón). En el resto de las aguas exteriores



GALICIA

“Os Miñarzos”, primera reserva marina de Galicia

La tramitación de la primera reserva marina de Galicia está en su tramo final, según declaró el director general de Recursos Marinos de la Xunta, Francisco Cortés. De hecho, está prevista su creación en el mes de marzo y estará situada frente a la costa de Lira (Carnota, A Coruña).



Desde hace tiempo, los pescadores de Lira-Carnota llevan trabajando por lograr la protección del área de “Os Miñarzos”, como se conoce ya el entorno en el que se asentará esta nueva reserva marina de 2.000 hectáreas, pensada para favorecer la regeneración de los recursos marinos e impulsar un modelo de pesca sostenible. En este área se permitirá ejercer la extracción profesional con artes tradicionales de la zona; la recogida de erizo, navaja y percebe, según los planes de explotación aprobados; el marisqueo a pie y la recogida de algas; el buceo de ocio; y la pesca marítima de recreo de superficie.

Dentro de este área restringida habrá dos reservas integrales: una, frente al puerto de Lira; y, otra, frente a la playa de Carnota, que quedarán vedadas a la actividad pesquera, y que serán “los pulmones de la reserva”,

según Juan Manuel Gómez, patrón mayor de Lira. Estas dos reservas integrales ocuparán una extensión de 140 hectáreas.

El grupo de pesquerías de la Universidad de A Coruña apoyará los trabajos en la reserva con un seguimiento diario de la evolución de las capturas de las principales especies y realizando un estudio de la biodiversidad de la zona.

Por su parte, la organización ecologista WWF/Adena, que apoyó desde 2003 este proyecto, se encargará de analizar el efecto reserva durante los próximos tres años, trabajos que estarán sufragados por la Obra Social Caja Madrid y Telefónica. Esta organización ya había destacado, en un estudio del que se hizo mención en esta revista sobre los veinte paraísos marinos españoles que debían ser conservados, el de la Costa da Morte. ■

Las obras del edificio del CETPEC en Celeiro empezarán este año

El edificio del Centro Tecnológico de la Pesca (CETPEC) en Celeiro, Lugo, se iniciarán este año y abarcará una superficie de 1.700 metros cuadrados. Dentro de los trabajos que está desarrollando este Centro, destaca el proyecto "Peixe verde", diseñado para reducir el gasto de energía en los barcos de pesca.



Un gran edificio con un singular diseño, que simulará el movimiento de una ola, empezará a construirse durante este mismo año. En él serán ubicados los más de veinte ingenieros de telecomunicaciones, químicos, biólogos, informáticos... que trabajan actualmente en el Centro Tecnológico de la Pesca de Celeiro en tres grandes áreas: energía, producto y nuevas tecnologías. Además, se dispondrá de aulas de formación, salón de actos, sala de archivos, y las dependencias del parque tecnológico donde las empresas externas pueden colaborar en la realización de los proyectos.

La puesta en marcha del CETPEC viene tutelada por la "Fundación para la investigación, desarrollo tecnológico e innovación en el sector pesquero", que en 2005 constituyeron la cofradía de pescadores de Celeiro, el grupo empresarial Puerto de Celeiro, y la empre-

sa de servicios integrales Servicel, SA. En este corto espacio de tiempo, los trabajos de este Centro Tecnológico se han dirigido a contribuir al desarrollo del sector pesquero extractivo a través del uso y fomento de la innovación tecnológica, en aras a lograr una flota competitiva y rentable, comprometida con la sostenibilidad de los recursos y con el medio ambiente.

Como se señalaba anteriormente, su proyecto estrella es el denominado "Peixe verde", que se ocupa de la búsqueda de energías alternativas que sean técnica y económicamente admisibles para el sector pesquero. En estos momentos están adaptando al barco pesquero (que la Cofradía utiliza como aula de tecnología marina) Santiago Apóstolo para que pueda utilizar gas para su propulsión, con el objetivo de conseguir reducir el coste energético y una mejora medioambiental. ■

BREVES

●●● queda prohibida su utilización dirigida a la captura de peces o moluscos.

► La pesca ilegal surte el 20% de los productos de alta gama

El 20% de los productos pesqueros de alta gama que llega al mercado mundial procede de las pesquerías piratas, según César Debén, director de Relaciones Internacionales de Pesca y Acuerdos Pesqueros de la Comisión Europea. Estas declaraciones las realizó en Santiago de Compostela, en la inauguración de un Seminario sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y que forma parte de las consultas que realizará la Comisión para adoptar medidas contra esta "lacra generalizada". En países subdesarrollados de África, el impacto de esta actividad representa más de la mitad del total de capturas, destacando el "drama" local que supone esta actividad económica.

► Intervenido 3.500 kilos de inmaduros en Sevilla

El Seprona intervino más de 3.500 kilos de pescado inmaduro, y que tampoco llevaba el etiquetado exigido, en dos actuaciones que tuvieron lugar en la provincia de Sevilla. La primera, en un control de carretera en las proximidades de la localidad de Lebrija, y la segunda, en una inspección en Mercasevilla, en Dos Hermanas. El total de la mercancía decomisada se valoró en unos 58.000 euros.

► Nueva edición de Expomar

La Fundación Expomar ha puesto en marcha la XII edición de la feria náutico-pesquera Expomar 2007, que tendrá lugar del 17 al 20 de mayo en la explanada portuaria de Burela (Lugo). Entre las actividades que se llevarán a cabo, destacan la Jornadas Técnicas Expomar, que tendrán lugar en el salón de actos de la Cofradía de Pescadores de Burela, y el VIII Encuentro Empresarial de organizaciones profesionales de armadores, así como exposiciones, jornadas gastronómicas, etc...

Sanidad marítima

Es el trastorno metabólico más frecuente de las sociedades desarrolladas y constituye un importante problema sanitario debido a su elevada frecuencia en ambos sexos y a que es un factor de riesgo de múltiples enfermedades crónicas, como las enfermedades cardiovasculares, diabetes, dislipemias, procesos degenerativos de las articulaciones, etc...

La obesidad se caracteriza por un exceso de grasa corporal (acumulo excesivo de triglicéridos en el tejido adiposo).

CAUSAS Y CLASIFICACIÓN

La obesidad es una enfermedad crónica de causas multifactoriales en la que intervienen factores medioambientales y genéticos.

1) Obesidad simple: constituye el 99% de los casos. En ella intervienen:

- Factores medioambientales: la sobrealimentación y el sedentarismo. En términos generales el aumento de la grasa corporal se produce, bien por un aporte excesivo de nutrientes, bien por una disminución del gasto energético o por ambos factores.

- Factores genéticos: la predisposición genética por sí sola no puede considerarse como única causa de obesidad. Siempre sobre esa base condicionada genéticamente, la sobrealimentación actúa como un factor primario que provoca alteraciones en las células del tejido adiposo.

2) Obesidad secundaria a otros procesos: es rara y constituye solo el 1% de los casos. Puede ser debida a trastornos endocrinos, síndromes genéticos malformativos, obesidad inducida por fármacos (corticoides, antidepresivos, contraceptivos orales...)

DIAGNÓSTICO Y VALORACIÓN CLÍNICA

En la práctica diaria, la obesidad puede diagnosticarse simplemente a través de la observación del individuo, pero en la práctica clínica es necesario hacer una valoración más exhaustiva y evaluar el grado de obesidad.

El método más utilizado en el adulto para definir y clasificar la obesidad es el Índice de Masa Corporal (IMC) que se calcula dividiendo el peso del individuo en (kilogramos) por su talla (en metros) elevada al cuadrado. La Organización Mundial de la Salud (OMS) atendiendo a este índice establece la siguiente clasificación:

- Normopeso.....IMC entre 18'5 y 24'5
- Sobrepeso.....IMC entre 25 y 29,9
- Obesidad.....IMC igual o mayor de 30.

En los últimos años ha aumentado el interés clínico de la medición de los perímetros o circunferencias corporales, especialmente de la cintura y la cadera, pues diversos estudios han puesto de manifiesto la gran correlación que hay entre la distribución de la grasa en el organismo y determinados riesgos para la salud.

La circunferencia de la cintura nos da un valor indicativo del riesgo de complicaciones metabólicas (diabetes, dislipemias, hipertensión, aumento de ácido úrico). Cifras superiores a 88 cm. en las mujeres y a 102

OBESIDAD

cm. en los varones indican riesgo muy elevado de estas complicaciones.

MANIFESTACIONES CLÍNICAS

Se pueden distinguir dos grandes grupos de pacientes.

1) Pacientes con obesidad a lo largo de toda la vida. Fueron generalmente niños obesos con incrementos progresivos de la grasa en la pubertad, para mantenerse a posteriori durante la vida adulta.

- Estos pacientes tienen un aumento tanto del número como del tamaño de los adipositos (células grasas).

- La distribución de la grasa es generalizada sin que predomine en ningún sitio en concreto.

2) Pacientes con obesidad desarrollada en la vida adulta. Su peso y grasa corporal fue proporcionado en la niñez, adolescencia y juventud y es a partir de los 35-40 años cuando empiezan a tener excesiva acumulación de grasa.

- Estos pacientes tienen un aumento importante del volumen o tamaño de los adipositos siendo el número normal.

- La distribución de la grasa es troncular siendo especialmente interesante valorar el cociente o relación cadera-cintura.

- *Obesidad androide:* el exceso de grasa se acumula en la región abdominal pudiendo hacerlo no sólo debajo

de la piel sino también alrededor de las vísceras (hígado, riñones...) Comporta riesgo de desarrollar las complicaciones metabólicas antes mencionadas.



- *Obesidad ginecoide:* el exceso de grasa se acumula a nivel de los glúteos y los muslos. Este tipo de obesidad tiene tendencia a producir complicaciones de tipo mecánico como la artrosis y la insuficiencia venosa.

Al margen de las cuestiones estéticas, la obesidad es una patología con importantes repercusiones sistémicas, es decir que afecta prácticamente a todos los órganos y sistemas.

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE BAJAR PESO?

Por lo general, la probabilidad de enfermar es significativamente mayor en la población obesa que en la población con un peso adecuado. De forma resumida las repercusiones más importantes para la salud son:

- Disminución de la esperanza de vida.

- Factor de riesgo para el desarrollo de diabetes tipo 2.
- Aumento del colesterol total y de los triglicéridos.
- Complicaciones cardiovasculares: hipertensión, cardiopatía isquémica, accidentes cerebrales vasculares.
- Otras complicaciones: hígado graso, cálculos en vesícula biliar, disminución de la capacidad pulmonar total, apnea del sueño, artrosis, gota, varices...

¿CÓMO TRATAR LA OBESIDAD?

En términos generales el tratamiento médico es un tratamiento integral y se basa en la aplicación combinada de las siguientes medidas: cambios en la dieta, la práctica de ejercicio físico, apoyo psicológico, utilización de fármacos y en algunos pacientes rigurosamente seleccionados medidas de tratamiento quirúrgico.

Además del interés y seguimiento del proceso por parte del médico, el éxito del tratamiento requiere sobre todo una gran motivación personal por parte del paciente, por lo que la iniciación y seguimiento de un tratamiento debe decidirlo el propio paciente.

Los objetivos del tratamiento son:

- Prevenir una ganancia adicional de peso.
- Alcanzar un peso corporal (IMC) realista y aceptable previamente pactado con el paciente.
- Mantener a largo plazo la reducción de peso conseguida.

1) Cambios en la dieta y dietas bajas en calorías. Es el punto clave del tratamiento.

- Se aconseja que los cambios dietéticos y la reducción de peso sean graduales. Cambios bruscos en la dieta provocan rechazo y abandono al asociar la dieta con pasar hambre. En general se aconseja conseguir una reducción del 10% del peso en 4-5 meses y así sucesivamente hasta alcanzar el peso marcado como objetivo.

- La dieta aunque baja en calorías, debe ser equilibrada, es decir que debe garantizar el aporte de los macronutrientes (hidratos de carbono, grasas y proteínas) y los micronutrientes (vitaminas y minerales) en cantidades no inferiores a las recomendadas. Debe ser variada y repartida en 4-5 comidas al día, con una ingesta abundante de líquidos (mínimo de dos litros de agua /día) y fibra.

- Se deben ir cambiando los hábitos alimenticios, y mantenerlos después de haber conseguido la disminución de peso para no volver a recuperar los kilos perdidos.

Es básico suprimir el alcohol y las bebidas calóricas (refrescos y bebidas azucaradas).

2) Actividad física: Es un pilar básico en el tratamiento para aumentar el gasto energético, por lo que se recomienda:

- Potenciar la actividad física cotidiana (subir escaleras en vez de usar ascensor, prescindir del coche en desplazamientos cortos, dar pequeños paseos)

- Hacer ejercicio programado adaptado a cada individuo. Debe ser constante y progresivo. Inicialmente se recomienda 30-45 minutos de actividad física moderada, 3-5 días a la semana (caminar deprisa, nadar, ciclismo, bicicleta estática...)



3) Apoyo psicológico: Es muy importante. En obesidades leves y moderadas puede realizarlo el propio médico de medicina general o el endocrinólogo. En obesidades graves y mórbidas se requiere el apoyo de un psicoterapeuta.

4) Tratamiento farmacológico: Debe prescribirlo siempre el médico en aquellos casos que sea necesario y siempre debe ir acompañado de la dieta y el ejercicio físico.

RECOMENDACIONES IMPORTANTES

Existe mucha picaresca en torno a la problemática que plantea el tratamiento de la obesidad y una desmedida publicidad que en muchos casos es engañosa, hasta extremos tales como la venta de productos por correo.

No existen fórmulas mágicas para perder peso y la única forma efectiva se basa en adoptar hábitos de vida saludable, complementando una alimentación sana y equilibrada con el ejercicio físico.

- Pida siempre consejo a su médico, si decide bajar peso.

- Desconfíe de las dietas milagro que ofrecen bajar peso en pocas semanas. Provocan desequilibrios en el organismo con riesgos para la salud y tienen "efecto rebote" o de recuperación de los kilos perdidos e incluso más al abandonar la dieta.

- No tome productos o fármacos de composición desconocida. Muchos de ellos contienen sustancias como anfetaminas, diuréticos, extractos tiroideos, benzodiacepinas, etc... que pueden provocar serias complicaciones. No se automedique.

- Modifique paulatinamente los hábitos alimenticios perjudiciales.

- Incluya siempre el ejercicio físico como medida coadyuvante para conseguir que el equilibrio energético sea negativo (gastar más calorías de las que se consumen). ■

M^a TERESA JOVEN RIVERO
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. CARTAGENA

FALLECIÓ PAULINO SAN EMETERIO

Fue el primer secretario general del FROM y una vida dedicada totalmente al mar

El pasado día 16 de enero falleció en Santoña, su villa natal, Paulino San Emeterio. Tenía 85 años.

Dedicó prácticamente toda su vida a la pesca y a los pescadores. Solía decir que había escogido el trabajo con los pescadores para vivir la vida aprendiendo.

Muy joven fue nombrado Secretario de la Cofradía de Santoña, puesto que abandonó al ser designado Experto de la FAO, permaneciendo durante cinco años en países del Cono Sur, fundamentalmente en Chile.

A su regreso a España se incorpora nuevamente a la Cofradía de Santoña y es nombrado Secretario de la Interfederativa del Cantábrico.

Posteriormente en 1980 se crea el FROM, pasando a ser el primer Secretario General de este Organismo. En 1983 es designado Director General de Pesca de la C.A. de Cantabria.

Más tarde, regresa a Madrid, para hacerse cargo de la Secretaría General de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca hasta 1997, ocupando puestos de responsabilidad en Bruselas en diferentes Comités de la U.E.

Regresó posteriormente a su Santoña natal colaborando, prácticamente, hasta los últimos días, con la Organización de Productores de Cantabria.

Estaba en posesión de numerosas condecoraciones, entre ellas la Medalla de Plata de la Cruz Roja, la Cruz al Mérito Naval de 1ª Clase con distinto blanco y le Encomienda de Número de la Orden del Mérito Pesquero.

Pero a Paulino San Emeterio le gustaría ser recordado por sus logros en materia social de apoyo a los pescadores. Siendo primer Teniente de Alcalde de Santoña contribuyó en los años 60, de forma decisiva, en la construcción del poblado de pescadores, en la creación de la primera guardería para los pequeños cuyas madres trabajaban en las fábricas de conservas, así como de las escuelas municipales para los hijos de los pescadores. Gracias a su inestimable intervención, se cedieron los terrenos de la Fundación Manzanedo en Santoña al Instituto Social de la Marina, de forma gratuita, para la construcción de la "Casa del Mar" destinada a la prestación de toda clase de asistencia sanitaria y social a los pescadores y sus familias.

Por último, Paulino como persona era todo un caballero, generoso, con gran sentido del humor, una personalidad desbordante y una contagiosa alegría de vivir.

Descanse en paz.

XI Premio Literario Nostromo

Al novelista donostiarra de la Generación del 98, Pío Baroja, estará dedicado en esta ocasión el Premio Literario Nostromo "La Aventura Marítima", al celebrarse este año el cincuenta aniversario de su fallecimiento.

Al igual que en años anteriores, las obras presentadas a concurso serán inéditas con una extensión mínima de cincuenta mil palabras, escritas en castellano o catalán, y el tema de la narración debe ser ficticio y tener relación con la navegación, industria, aventura y cultura marina, y en general con la mar. La fecha tope para la presentación de originales es el 30 de junio de 2007, debiendo ser remitidas al Museu Marítim de Barcelona, avinguda de les Drassanes, s/n, 08001 Barcelona.

Para más información, dirigirse a Nostromo, teléfono 93.412.24.55; al Museu Marítim de Barcelona, telf. 93.342.99.23, o al correo electrónico premionostromo@diba.es.



PROYECTO "PESCANATURA"

La Secretaría general de Pesca Marítima presentó en Barcelona a la Asociación de Empresarios Marítimos Pesqueros el nuevo proyecto Pesca Natura que va dirigido a las pequeñas empresas del sector de la pesca profesional formadas por armadores de Cataluña y Baleares. Este proyecto ha sido aprobado por la Fundación Biodiversidad y cuenta con el apoyo para su desarrollo del Fondo Social Europeo.

MÁS CONTROL CONTRA LA PESCA ILEGAL

El Parlamento Europeo aprobó un informe por el que se reclama a las autoridades comunitarias unos mayores controles contra la pesca ilegal, no declarada o sin reglamentar, un fenómeno que según los expertos sigue en aumento. Según estudios recientes, la pesca que se lleva a cabo en estas circunstancias supone como mínimo un valor de 2.400 millones de euros. Entre las medidas planteadas destacan las referidas a los mayores controles en la mar y sobre todo para impedir las descargas en los puertos comunitarios.

REFORMA DE LOS SISTEMAS DE LICENCIAS

La Comisión de la Unión Europea ha presentado una propuesta por la que se pretenden revisar los actuales sistemas en relación con las licencias y los permisos de pesca. Esta revisión no va a suponer abordar la llamada estabilidad relativa en la que se basa al distribución de las cuotas históricas fijadas en 1983 antes de la adhesión de España a la Unión Europea.