

Mar

Nº 475
Octubre 2008

PRESUPUESTOS 2009

Las prestraciones sociales, a salvo de la crisis

**NAFO, se
recupera
el caladero**

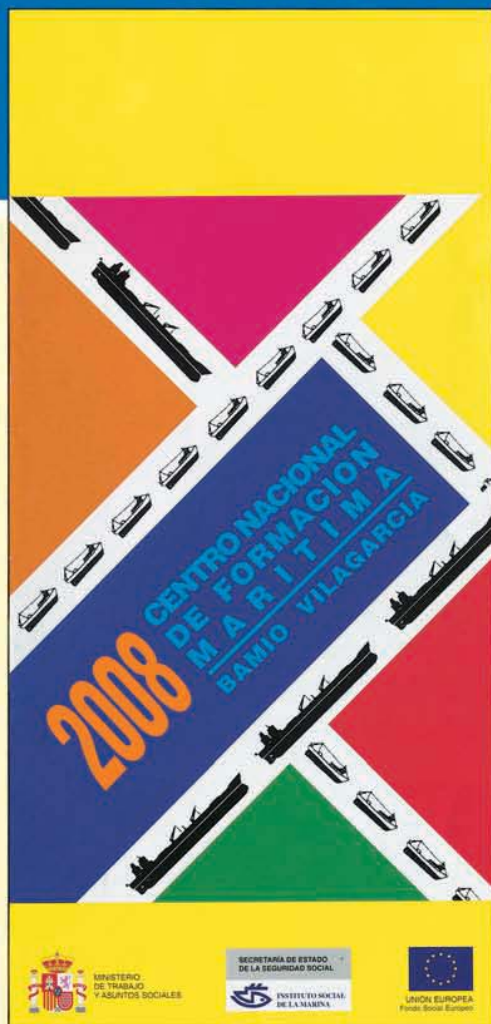
Los vertidos de fuel vuelven al Estrecho

Centro Nacional de Formación Marítima de

BAMIO

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

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



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

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



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



Con la crisis financiera mundial en todos los fogones, todo lo que no tuviera relación con el problema, incluida la política de pesca, ha quedado en un segundo plano. Los gobiernos de todos los países más fuertes han acudido, en el peor de los escenarios, al rescate y hasta la nacionalización parcial de algunas de las entidades financieras más importantes del mundo para salvaguardar los ahorros de los ciudadanos de a pie. En el caso de España, el gobierno acudió en apoyo del sistema financiero para inyectar liquidez, prestar dinero a los bancos y cajas y tratar de que no se paralice la actividad económica, tanto de las empresas como de los hogares.

Con las medidas billonarias inyectadas al sistema financiero se ha pretendido evitar lo que se veía como el colapso del sistema que ha marcado nuestras economías desde hace medio siglo.

En este contexto de aires de crisis, reducción del crecimiento económico y riesgos incluso de recesión, el gobierno presentó unos primeros presupuestos en el marco de una austeridad en los gastos ante las previsiones de unos menores ingresos consecuencia de un recorte de la actividad económica, sobre todo en algunos sectores como el inmobiliario. En esta coyuntura, cabe sin embargo destacar la decisión del gobierno de mantener como hasta la fecha sus compromisos en materia de prestaciones sociales en todas sus manifestaciones hasta superar ya las mismas el 50% del total del presupuesto del Estado.

En el ámbito de la pesca, Bruselas se ha despachado ya con

un primer documento sobre las posibilidades de capturas para la próxima campaña comenzando por los caladeros en aguas profundas. No es mucho lo que supone esta pesquería para la UE.

Sin embargo, hay que destacar la decisión comunitaria contenida en este texto para aplicar más estrictamente las recomendaciones de los informes científicos y evitar

que se sigan esquilmando los caladeros. Pesquerías como las de NAFO son un buen ejemplo donde los planes de recuperación están funcionando, lo que permite mantener hoy las capturas con esperanzas de poder aumentar las mismas a medio plazo.

Y, el Estrecho volvió a ser noticia por el accidente de dos nuevos barcos derramando fuel en la zona. Son más de 90.000

los barcos mercantes que pasan cada año por esas aguas y, frente a lo que sucede en Galicia, no es posible marcar rutas alejadas de la costa. Sin embargo, hay coincidencia en señalar la necesidad de tener unos mayores controles sobre los barcos que surcan las aguas del Estrecho y, sobre todo que, tanto España como Gibraltar, aumentan los controles sobre estas embarcaciones para evitar que se sigan repitiendo este tipo de desastres ecológicos. ■

Prioridades en tiempo de crisis



LEYENDO A PICK Crónica de su tierra y de su tiempo

Autor: José Manuel Pastor. **Edita:** Autoridad Portuaria de Santander

Antes de convertirse en *Pick*, José del Río estudió Náutica en la vieja escuela creada en el siglo XVIII por el Real Consulado de Mar y Tierra de Santander, e inició su carrera de marino mercante embarcando como agregado a la edad de 18 años. Tras varios años de singladuras entre los puertos de las costas atlánticas europeas, se enroló como voluntario en la fragata de guerra "Nautilus". Tras sufrir una grave accidente a bordo de "El Salvador", buque de la compañía Naviera de Navegación, se buscó un destino menos procelosos en el puerto que le había visto nacer. Fue entonces cuando lo enrolaron en la redacción de *La Atalaya*, diario en que ya había publicado algunas crónicas de viajes.

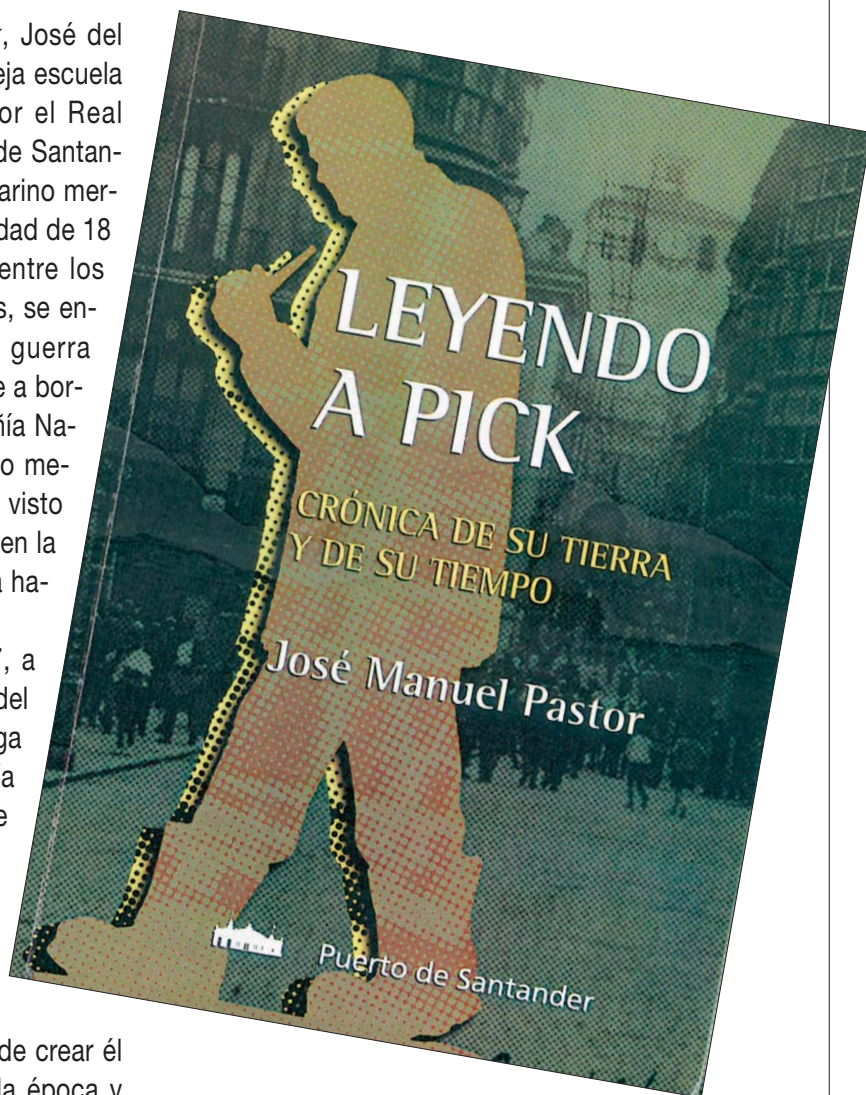
Su destino laboral se remató en 1917, a raíz de encomendarle la Junta de Obras del Puerto de Santander el mando de la draga "Cantabria", a cuyo timón permanecería todas las mañanas durante casi veinte años, hasta la huida del barco a Las Lanzas cargado de exilados, en el otoño de 1936. Las tardes las dedicaba a su labor literaria y periodística.

De este modo se convirtió en *Pick*, el marino varado en tierra que fuera capaz de crear él solo todo un océano de páginas sobre la época y las gentes con que le tocó vivir.

José Manuel Pastor pertenece al colectivo de médicos humanistas, aunque su título de licenciado en Periodismo y su carrera de Historia avalen una personalidad multifacética y compleja. Atraído por la ingente y casi olvidada obra de *Pick*, concibió la generosa idea de hacerla asequible a sus contemporáneos. Son muchas las afinidades personales que concurren en estos dos hombres -como destaca José Luis Soto, Director-fundador del Museo Marítimo del Cantábrico-, hechos cada uno de ellos

en una de las dos mitades del siglo XX.

En definitiva, se trata de un libro con 666 páginas, que se puede iniciar por cualquier punto que apetezca del extenso índice; obra capaz de procurar muchas horas de gratificante lectura mediante el acercamiento, muy humano, a las gentes y la vida de la primera mitad del siglo XX, desde un puerto del Cantábrico abierto al mundo en la complicada España de entonces. Puede adquirirse en la librería Estudio, de Santander, al precio de 20 euros. ■



Editor:



e n este número

Nº 475 - OCTUBRE 2008

Directora general:
Pilar López-Rioboo Ansorena.

Director:
Vidal Maté.

Redacción:
Raúl Gutiérrez, Ana Díaz, Jesús Salamanca y Ana Munguía.

Fotos:
Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo.

Secretaría de redacción:
Concha Serrano.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Redacción y Administración:
Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.
Teléfonos 91 310 04 07
y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.
revista.mar@ism.seg-social.es

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

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-08-001-9

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



Tawe. Verdemar-Ecologistas en Acción

68 VERTIDOS EN EL ESTRECHO. En las últimas semanas otros dos barcos produjeron vertidos de fuel en aguas del Estrecho por sendos accidentes provocados por las condiciones climatológicas.

6

PRESUPUESTOS PARA 2009. El gobierno presentó su proyecto de Presupuestos para 2009 donde, a pesar de la crisis mundial, que también afecta España, se mantienen las prestaciones sociales.

20

CONTROL DE PESQUERÍAS. Bruselas intensifica el desarrollo de una política de protección de calderos y cuotas ajustadas a las posibilidades de capturas.

- 6** Presupuestos de Trabajo e Inmigración
- 14** Los presupuestos del ISM
- 16** El retorno de los inmigrantes
- 18** El conflicto del mejillón
- 20** Propuesta de cuotas en aguas profundas
- 25** Los stocks de NAFO se recuperan
- 28** Las redes de deriva
- 34** Convenios de la OIT para la marina mercante
- 42** Convenios de la OMI
- 48** Congreso sobre seguridad marítima
- 50** Debates sobre la seguridad
- 52** Sistema de identificación de barcos
- 54** Foro marítimo
- 60** Conxemar, la feria del pescado congelado
- 64** Congreso sobre el Medio Ambiente
- 68** De costa a costa
- 72** Páginas médicas
- 74** Noticias breves



El ministro Celestino Corbacho, acompañado por su equipo directivo muestra, a los informadores gráficos, el Presupuesto de su Departamento, digitalizado en un CD

La protección social A SALVO DE LA CRISIS

“Estos son unos presupuestos diseñados para afrontar la actual situación económica. Las causas de la crisis tienen un origen internacional, un origen financiero y, por tanto, no hay que buscarla en el mercado de trabajo”, manifestó Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración durante la presentación del presupuesto de su departamento a los medios de comunicación.

Sobre las consecuencias de la crisis explicó que quien de verdad la notan son los trabajadores y, por ese motivo los presupuestos están encaminados a tres objetivos: “en primer lugar evitar al máximo la pérdida de puestos de trabajo. En segundo término facilitar la pronta recolocación de las personas que se queden en paro y,

“Este es un presupuesto para afrontar la actual situación económica” (Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)

por último, garantizar la cobertura a los desempleados”.

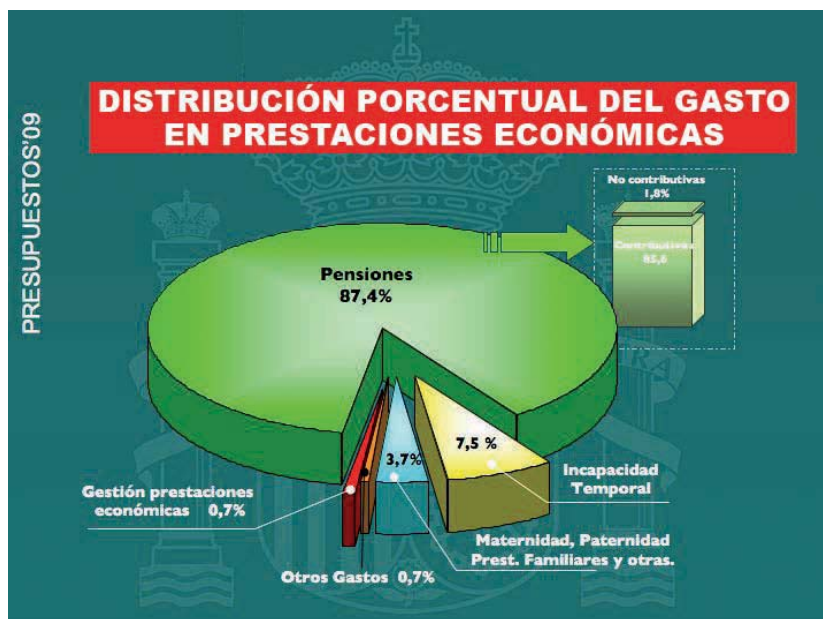
En resumen, destacó el ministro, “son unos presupuestos que dan respuesta a esta situación económica compleja y tienen como objetivo minimizar el impacto sobre los trabajadores y también sobre los más débiles, ya que ni unos ni otros son culpables de ella”.

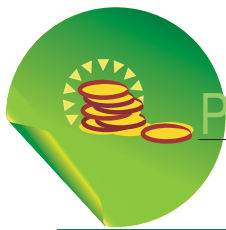
SEGURIDAD SOCIAL

Por su parte Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social, indicó que los presupuestos del sistema mantienen los compromisos de gasto, en materia de protección social, a los que se comprometió el presidente del Gobierno en el discurso de investidura. Y esto es posible –añadió– porque la Seguridad Social ha tomado medidas durante los últimos años que permiten que la crisis económica afecte menos a las cuentas de la Seguridad Social que al resto de las cuentas públicas. Además, tenemos una situación saneada ya que en los últimos cuatro años se han amortizado los créditos que lastraban al Sistema. “Además vamos a colaborar para que las empresas y empresarios creen empleo, ya que las bases de cotización de los trabajadores autónomos y la base máxima de cotización aumenten menos que la inflación”. Además anunció que va a disminuir la tarifa de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, merced al mayor control sobre la salud laboral y la reducción de accidentes de trabajo mortales y graves. “Esta reducción va a suponer para las empresas entre 250 y 300 millones de euros de ahorro”.

SUPERÁVIT

El superávit de la Seguridad Social superará los 9.000 millones de euros, lo que permite aumentar la protección social sin subir las cotizaciones. El presupuesto para pensiones asciende a más de 125.000 millones de euros, lo que supone un 8,7 por ciento más que en el presente ejercicio. Además este superávit permitirá inyectar 8.000 millones de euros al Fondo de Re-





Protección social

Un 24,42% de incremento para el desempleo

Prestaciones y cuotas S.S.	Pto. Inicial 2008 (1)	Presupuesto 2009 (2)	Diferencia (2) - (1)	% (2) / (1)
Contributiva	11.940.000	15.269.388	3.329.388	+ 27,9
Subsidio	3.234.000	3.652.317	418.317	+12,9
Renta activa de inserción	332.000	370.000	38.451	+ 11,6
Total	15.506.000	19.292.156	3.786.156	+ 24,4

(miles de €)

Garantía salarial

Prestaciones y cuotas S.S.	Pto. Inicial 2008 (1)	Presupuesto 2009 (2)	Diferencia (2) - (1)	% (2) / (1)
Total	530.000	551.200	21.200	+ 4,0

(miles de €)

Presupuesto 2009
Secretaría General de Empleo

el que se garantiza el poder adquisitivo sobre la inflación y avances y mejoras para las personas en situación de dependencia, las que perciben pensiones mínimas (suben una media del 6 por ciento) y prestaciones familiares, de maternidad y paternidad.

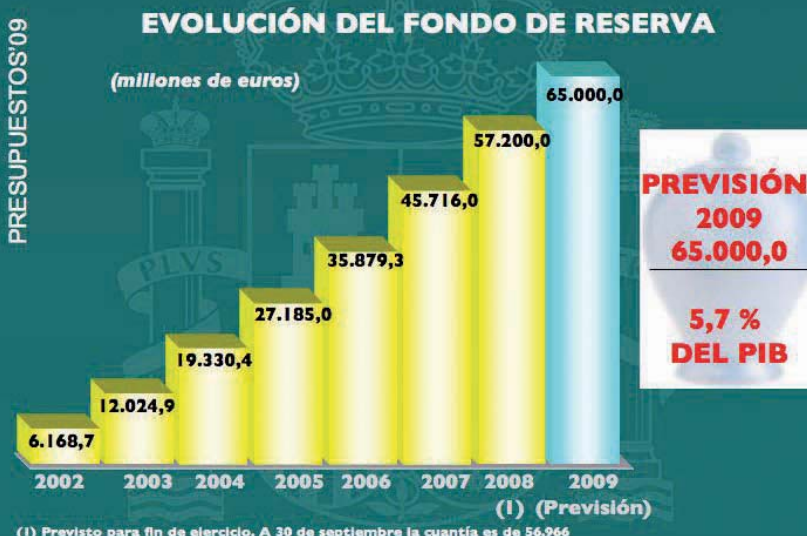
La mejora de las pensiones mínimas, por encima de la revalorización general, será de particular importancia en el caso de las pensiones que reciben las personas sin cónyuge a cargo, aumentando, sin desviación de inflación, entre un 5,28 y un 5,44 por ciento. Las pensiones de viudedad y pensionistas sin cónyuge a cargo, es decir los que viven solos y sin otros recursos para su mantenimiento, con aumento sin desviación de inflación entre un 5,84 y 7,55 por ciento, y pensionistas que no tienen cónyuge a cargo, que tendrán un aumento, sin desviación de inflación del 3 por ciento.

El conjunto de las pensiones sube un 2 por ciento, además de la compensación por la desviación de inflación que se registre en noviembre de este año en relación con el año anterior.

Las pensiones contributivas totalizan para el próximo año un gasto de 93.339,16 millones de euros, lo cual supone aumentar este capítulo en relación con este año en 7.298,33 millones de euros (8,48 por ciento). El gastos en Incapacidad Temporal, 8.143,81 millones, crece un 5,55 por ciento, las prestaciones familiares, 1.098,80 millones (11,14 por ciento) y maternidad, paternidad y riesgo para el embarazo y la lactancia, 2.416,35 millones, aumentan un 6,55 por ciento.

INGRESOS Y FONDO DE RESERVA

Las cotizaciones sociales representan el 89,94 por ciento de los ingresos del presupuesto de la Seguridad Social. Por este concepto se ingresarán 112.436,60 millones de euros, un



serva que alcanzará los 65.000 millones en el 2009.

Por otra parte la suficiencia financiera de la Seguridad Social hará posible incrementar la protección social, ya que el crecimiento de su presupuesto (8,7 por ciento), supera el aumento previsto para el Producto Interior Bruto (PIB), lo cual tiene como consecuencia incrementar la participación de la protección social en la renta y la riqueza nacionales.

PENSIONES

Los gastos atenderán a un nivel efectivo de protección de las prestaciones del sistema, en



7,48 por ciento más, de los cuales 104.066,12 millones corresponden a cotizaciones de empresas y trabajadores en activo y, 8.370,48 millones a cotizaciones procedentes del Servicio Público de Empleo Estatal por trabajadores que están en paro.

El presupuesto continúa consolidando la separación de fuentes de financiación entre prestaciones contributivas, que se financian a través de las cotizaciones, y las aportaciones que realiza el Estado ya que éstas se financian con impuestos. En el año 2009 el Estado aportará 7.452,25 millones de euros al presupuesto de la Seguridad Social, lo que significa un aumento del 8,66 por ciento. Para complementos a mínimos el presupuesto aumenta en 300 millones de euros, un 14,2 por ciento más que en 2008 y en 11 millones para la protección familiar lo que significa con 11,1 por ciento.

Las cuotas de los trabajadores autónomos crecen sólo el 2 por ciento para el año que viene y la base máxima de cotización aumenta un 3 por ciento, ambas por debajo de la inflación. En este sentido Octavio Granado subrayó que los trabajadores en activo deben ser solidarios con los desempleados y por lo tanto deben mantener sus cotizaciones por desempleo.

Por último cabe señalar que además de atender a las prestaciones propias del sistema, los ingresos previstos para 2009 generarán unos excedentes que permitirán aumentar el Fondo de Reserva de la Seguridad Social hasta 65.000 millones de euros, el 5,7 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB). En concreto se prevén dotaciones en el próximo año para la "hucha" de las pensiones por importe de 8.023 millones de euros y de 880 millones para el Fondo de Prevención y Rehabilitación. La aportación de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales a estos dos fondos para el año 2009 se estima en 1.066,13 millones de euros.

INMIGRACIÓN Y EMIGRACIÓN

"Por primera vez los fondos destinados a las prestaciones para inmigrantes y emigrantes, son ampliables". En estos términos se expresó la Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, Consuelo Rumí. "Anteriormente -recalcó- las prestaciones se otorgaban en función de la disponibilidad presupuestaria y "ahora están garantizadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. También las pensiones de nuestros conciudadanos que residen en el exterior se reconocen exactamente igual que las pensiones para los españoles que residen dentro de nuestras



Celestino Corbacho durante su intervención ante los medios informativos.

"El presupuesto para prestaciones por desempleo aumenta un 24,2 por ciento para garantizar la protección social de los parados" (Maravillas Rojo, Secretaria General de Empleo)

fronteras. Es decir, que blindamos las pensiones, blindamos la asistencia sanitaria y garantizamos el gasto social". En resumen, el emigrante español es un ciudadano de pleno derecho.

INMIGRACIÓN

La integración de los inmigrantes, con 299 millones de euros, continúa siendo un objetivo prioritario y, las políticas relacionadas con la ciudadanía en el exterior, contará con un presupuesto que se eleva a 132 millones de euros. El resto, hasta completar los 440 millones, es decir, 8 millones de euros, se destinan a la política de inmigración, en la canalización de los flujos migratorios de acuerdo con las necesidades del mercado de trabajo, en la cooperación con los países de donde proceden mayoritariamente los extranjeros que llegan a España, en la lucha contra la inmigración irregular y en la coordinación de la participación en la Unión Europea y en otros foros internacionales.

En este contexto, el Ejecutivo dirigirá sus esfuerzos fundamentalmente a la mejora de los mecanismos de gestión del empleo de la pobla-



CUANTÍAS MÍNIMAS DE LAS PENSIONES PARA 2009

CLASE DE PENSION	euros/mes			% de incremento sobre 2008 (sin desviación IPC)		
	Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge: unidad económica unipersonal	Con cónyuge no a cargo	Con cónyuge a cargo	Sin cónyuge: unidad económica unipersonal	Con cónyuge no a cargo
JUBILACION						
Titular con 65 años	693,52	559,41	544,41	5,28%	5,84%	3,00%
Titular menor de 65 años	649,13	522,28	507,28	5,44%	6,05%	3,00%
INCAPACIDAD PERMANENTE						
Gran invalidez	1.040,28	839,12	816,62	5,28%	5,84%	3,00%
Absoluta	693,52	559,41	544,41	5,28%	5,84%	3,00%
Total: Titular con 65 años	693,52	559,41	544,41	5,28%	5,84%	3,00%
Total: Con edad entre 60 y 64 años	649,13	522,28	507,28	5,44%	6,05%	3,00%
Total: Derivada de enfermedad común menor de 60 años	354,86	354,86	339,86	7,55%	7,55%	3,00%
Parcial del régimen de Accidente de Trabajo: Titular con 65 años	693,52	559,41	544,41	5,28%	5,84%	3,00%
VIUDEDAD						
Titular con cargas familiares		649,13			5,44%	
Titular con 65 años, o con discapacidad >=65%		559,41			5,84%	
Titular menor de 65 años:						
- De 60 a 64 años		522,28			6,05%	
- < de 60 años		419,82			6,82%	
ORFANDAD						
Por beneficiario		175,13			3,01%	
En la Orfandad absoluta, el mínimo se incrementará en 5.877,48 €/año distribuidas en su caso, entre los beneficiarios						
Por beneficiario discapacitado <18 con discapacidad >=65%		344,87			3,00%	
EN FAVOR FAMILIARES						
Por beneficiario		175,13			3,01%	
Si no existe viudo ni huérfano pensionistas:						
- Un solo beneficiario con 65 años.....		423,69			3,00%	
- Un solo beneficiario menor 65 años.....		398,93			3,00%	
- Varios beneficiarios: El mínimo asignado a cada uno se incrementará en el importe que resulte de prorratear 3.425,66 €/años entre el número de beneficiarios						
OTRAS CUANTÍAS CONTEMPLADAS EN LA LEY DE PRESUPUESTOS						
PENSION S.O.V.I.						
Vejez . Invalidez y Viudedad			366,89			3,00%
TOPE MAXIMO DE PENSION						
			2.432,21			0,02

ción inmigrante residente en España, a la gestión eficaz del régimen de extranjería, a la gestión conjunta de los flujos migratorios con los países de origen y la cooperación en la formación del capital humano.

Las medidas relacionadas con la integración de los inmigrantes continúan siendo una prioridad del Gobierno para el próximo ejercicio, área a la que destinará 299,3 millones de euros para responder a los objetivos previstos en el Plan Estratégico de Ciudadanía e Integración 2007-

A la "hucha" de las pensiones se destinan otros 8.000 millones, elevándose a 65.000 millones de euros

2010. Este Plan tiene previsto una serie de objetivos y programas relacionados con la educación, acogida, vivienda, empleo, servicios sociales, salud, infancia y juventud, igualdad de trato, mujer, participación, sensibilización y co-desarrollo. En este sentido las actuaciones prioritarias refuerzan la actuación conjunta de la Administración General del Estado con los restos de las administraciones públicas, así como el papel de Tercer Sector, mantener el sistema de protección a las personas que soliciten asilo y

“La coyuntura económica afecta menos a las cuentas de la Seguridad Social que al resto de las cuentas públicas” (Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social)

refugiados, gestionar los Centros de Migraciones existentes, como son los Centros de Estancia Temporal de Inmigrantes y Centros de Acogida a Refugiados, garantizar la atención humanitaria a personas en situación de vulnerabilidad así como consolidar el papel de la Administración en materia de integración.

Por otra parte el Gobierno encaminará su política de integración a prestar especial atención a los menores extranjeros que no tengan familiares, a promover la igualdad de trato y no discriminación, facilitar el retorno voluntario a sus países de origen de los trabajadores extranjeros desempleados y a la colaboración con organizaciones internacionales especializadas en programas de intervención.

EMIGRANTES

El presupuesto para el área de emigración asciende a 132,6 millones de euros, partida que permitirá cubrir las políticas sociales contenidas en el Estatuto de la Ciudadanía Española en el Exterior.

El principal objetivo consiste en trasladar el estado de bienestar alcanzado en nuestro país,



Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social

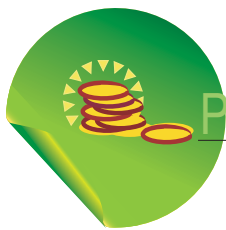
a todos los ciudadanos españoles residentes en el exterior. Así, las prioridades serán el mantenimiento y extensión de las prestaciones por razón de necesidad, la potenciación de los nuevos programas de subvenciones dirigidos a mujeres, jóvenes y mayores, el incremento de los canales de comunicación, el apoyo al asociacionismo, y la potenciación de la participación y el desarrollo, en colaboración con las comunidades autónomas, de la Oficina Española del Retorno.

EMPLEO, PROTECCIÓN Y FORMACIÓN

Mejorar las condiciones de acceso y mantenimiento del empleo, promoviendo programas y formación, garantizar la protección social ante el desempleo, las situaciones especiales de jubilación anticipada y las derivadas de empresas insolventes y regular las relaciones laborales y las condiciones de trabajo, constituyen los tres grandes objetivos de la Secretaría General de Empleo, que contará con un presupuesto para 2009 que asciende a 28.994 millones de euros, frente a los 25.317 millones presupuestados para este año, lo que significa un aumento del 14,4 por ciento.

Todos los desempleados tienen aseguradas sus prestaciones y para ello el presupuesto se ha incrementado un 24 por ciento. Según Mara-





“Por primera vez en la historia los fondos para prestaciones son ampliables, según las necesidades”. (Consuelo Rumí, Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración)

Los ingresos del Servicio Estatal provienen, fundamentalmente de las cuotas de desempleo, formación profesional, aportación del Fondo Social Europeo y para el año que viene, también de la aportación del Estado.

7.600 millones para Programas de Empleo y Formación: Las CCAA gestionan el 72,8%

	Pto. Inicial 2008 (1)	Presupuesto 2009 (2)	Diferencia (2) - (1)	% (2) / (1)
Empleo	2.121.569	2.287.023	165.453	+7,8
Formación Profesional para el empleo	2.380.647	2.541.446	170.799	+ 7,2
Promoción empleo estable -Bonificaciones-	3.200.000	2.800.000	- 400.000	- 12,5

(miles de €)

LA PROTECCIÓN, ASEGURADA

El mayor incremento de los Presupuestos Generales del Estado es la partida destinada a las prestaciones por desempleo que cuentan con una dotación de 19.292 millones de euros, casi 4.000 millones más que en 2008, lo que representa un aumento del 24,4 por ciento. De esta manera el Gobierno asegura la protección en todos los niveles, sea cual sea la situación económica en el futuro.

Para prestaciones de nivel contributivo, se destinan 15.269 millones de euros, con un incremento del 27,9 por ciento, para las de nivel asistencial, 3.562 millones, un 12,9 por ciento más y la renta activa de inserción contará con 370 millones de euros, lo que supone un aumento del 11,6 por ciento.

El presupuesto destinado a programas para el empleo aumenta un 7,8 por ciento, al pasar de 2.122 millones a 2.287 millones de euros. Concretamente los planes de empleo y formación cuentan con una dotación de 1.203 millones de euros; para la promoción de la actividad económica y empleo autónomo, 260 millones; para las medidas de inserción laboral de personas discapacitadas, 301,5 millones; para itinerarios de empleo, 134,6 millones; para planes territoriales, 116 millones; para planes sectoriales, 50 millones y para el Plan Extraordinario de Orientación, 132,5 millones de euros. El número de beneficiados se estima que alcance a 1.640.000 personas.

A la formación profesional para el empleo se destinan 2.541 millones de euros, un 7,2 por

villas Rojo, Secretaria General de Empleo, “este es el presupuesto que tiene el crecimiento más alto en el conjunto de los Presupuestos Generales del Estado y, por lo tanto, responde al compromiso del Gobierno para dar respuesta a la protección, especialmente a los parados. Estimamos que el número de beneficiarios que mediante el Servicio Público de Empleo Estatal pueden participar en programas de empleo y formación, se acerca a los 8 millones de ciudadanos”.

Para dar respuesta a la prioridad a corto plazo de asegurar la cobertura del desempleo y el apoyo a las personas en paro para que mejoren sus posibilidades de acceso al empleo, el Servicio Público de Empleo Estatal dispondrá de un total de 27.352 millones de euros, cantidad que supone un aumento, respecto a este año, de 3.590 millones de euros, es decir, un 15,1 por ciento.

Las pensiones mínimas para los pensionistas que viven solos subirán entre un 7 y un 8 por ciento con la desviación prevista del IPC



De izquierda a derecha, Leandro González, Subsecretario del Ministerio, Octavio Granado, Secretario de Estado de Seguridad Social, Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración, Consuelo Rumí, Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, y Maravillas Rojo, Secretaria General de Empleo.

ciento más que en el 2008. Durante el próximo año se calcula que 3.450.000 ciudadanos participan en este programa. El incremento presupuestario responde a la apuesta del Gobierno para que, en un contexto como el actual, se pueda seguir atendiendo a los desempleados y a quienes deseen mejorar su empleo.

Por lo que respecta a las bonificaciones para promover el empleo estable se reduce su presupuesto ya que se ha cumplido el periodo de dos años de vigencia, establecido en la reforma laboral de 2006, para que determinados contratos estables pudieran acogerse a dicha bonificación, por lo que muchos de estos contratos ya han finalizado y otros están próximos a hacerlo. El presupuesto destinado a este concepto asciende a 2.800 millones de euros que beneficiarán a 3.000.000 de ciudadanos que contarán con un contrato estable.

La protección social también se extiende a garantizar el salario y las indemnizaciones de los trabajadores ante la insolvencia de sus empresas. Esta partida está gestionada por el Fondo de Garantía Salarial que contará con 551 millones de euros.

“La plantilla de Inspectores de Trabajo se duplicará en el año 2012” (Leandro González, Subsecretario del Departamento)

PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

La reducción de los accidentes de trabajo y la mejora de la seguridad y salud en el trabajo son objetivos prioritarios del Gobierno, reflejados en la “Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2008-2012, consensuada con sindicatos, empresarios y comunidades autónomas.

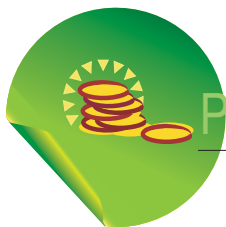
La cantidad total destinada a luchar contra los accidentes laborales y las enfermedades profesionales asciende a 377 millones de euros.

INSPECCIÓN

“La plantilla de inspectores de trabajo se duplicará en el año 2012”, anunció Leandro González, Subsecretario del Ministerio. Las previsiones apuntan a que cada año se incorporarán 250 inspectores. También hizo hincapié en la consecución de la mejora de los servicios de la Inspección de Trabajo y la potenciación de efectivos en el Servicio Público de Empleo Estatal, y reforzar los medios materiales, especialmente los informáticos. ■

Beneficiarios estimados en Programas de Empleo y Formación en 2009

Programas:	Nº de beneficiarios:
Empleo	1.640.000
Formación para el empleo	3.450.000
Promoción empleo estable -Bonificaciones-	3.000.000



El presupuesto del ISM AUMENTA MÁS DEL 7 POR CIENTO

El presupuesto del Instituto Social de la Marina para el próximo año aumenta un 7,11 por ciento, al pasar de 1.691 millones de euros a 1.812 previstos para 2009.

El dinero presupuestado a las prestaciones por maternidad y paternidad duplica al destinado para este año. En 2008 los fondos ascendieron a 1.300 millones de euros y, para el año 2009 están previstos 2.549, lo que supone un aumento del 96,11 por ciento.

Las prestaciones económicas, en su conjunto, absorben el 90,25 por ciento del presupuesto. En este ejercicio la cantidad asciende a 1.511 millones de euros y, para el próximo año está previsto destinar 1.635 millones de euros, lo que en términos absolutos supone 123,8 millones y en términos porcentuales el 8,19 por ciento.

PENSIONES

Para pensiones el presupuesto para el próximo año es de 1.580 millones de euros, 127,8 millones más que en este año, con una variación del 8,80 por ciento.

También se ha hecho un esfuerzo presupuestario para abonar las prestaciones por riesgo durante el embarazo y la lactancia natural, capítulo que asciende a 306 millones de euros, un 13,38 por ciento más que en este año.

Para asistencia sanitaria se han asignado 89,2 millones, de los que 37,7 son para medicina marítima. Para servicios sociales los fondos ascienden a 26,1 millones de euros, desglosados de la siguiente manera: 2,3 millones para acción asistencial y social; 15,6 para acciones formativas y gestión de empleo de los trabajadores del mar y, 2,5 millones de euros para la gestión de desempleo. Por último para tesorería, informática y otros servicios comunes la partida presupuesta asciende a 61,3 millones de euros. ■

Los fondos destinados a prestaciones por maternidad y paternidad se duplican respecto al año 2008



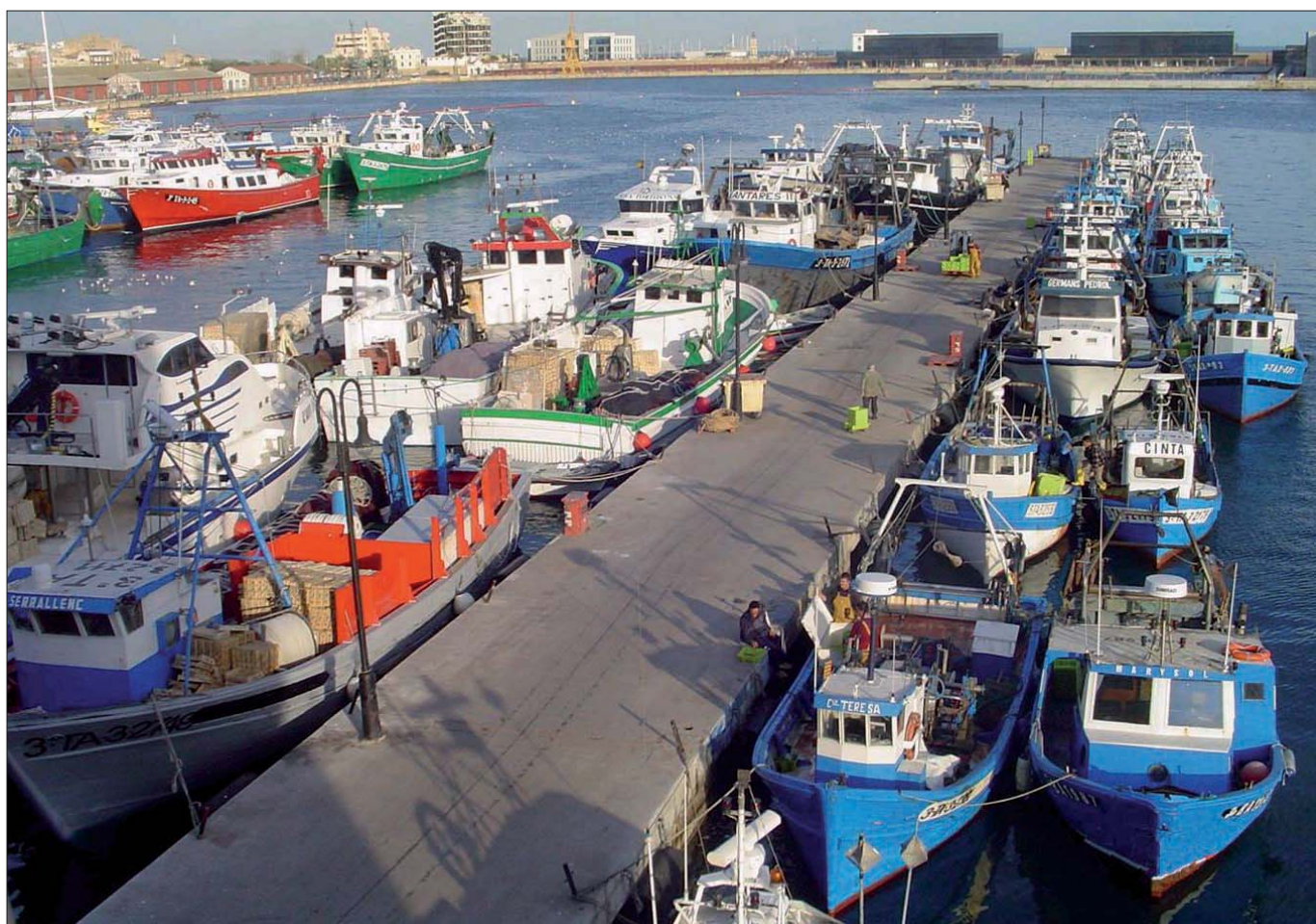
Ana Díaz

PRESUPUESTO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA PARA 2009

Importe en miles de euros

ÁREA GRUPO DE PROGRAMA PROGRAMA	NÚMERO DE PERSONAS	IMPORTES EN MILES EUROS	PORCENTAJES		
			S/GRUPO	S/ÁREA	S/PTO
1 Prestaciones económicas	158	1.634.926,05		100,00	90,25
11 Gestión de prestaciones económicas contributivas	158	1.634.911,05	100,00	100,00	90,24
1101 Pensiones contributivas	113	1.583.046,16	96,83	96,83	87,38
1102 Incapacidad temporal y otras prestaciones	45	51.864,89	3,17	3,17	2,86
12 Gestión de prestaciones económicas no contributivas		15,00	100,00	0,00	0,00
1202 Protección familiar y otras prestaciones		15,00	100,00	0,00	0,00
2 Asistencia sanitaria	318	89.233,11		100,00	4,93
21 Atención primaria de salud	58	2.150,52	100,00	2,41	0,12
2121 Atención primaria de salud	58	2.150,52	100,00	2,41	0,12
22 Atención especializada		2.094,62	100,00	2,35	0,12
2223 Atención especializada		2.094,62	100,00	2,35	0,12
23 Medicina marítima	260	37.733,46	100,00	42,29	2,08
2325 Medicina marítima	260	37.733,46	100,00	42,29	2,08
27 Transferencias a CC.AA. por los servicios sanitarios asumidos		47.254,51	100,00	52,96	2,61
2799 Dotaciones transferibles a CC.AA. para la cobertura de las prestaciones sanitarias asumidas		47.254,51	100,00	52,96	2,61
3 Servicios sociales	227	26.196,94		100,00	1,45
34 Otros servicios sociales	227	20.562,70	100,00	78,49	1,14
3434 Acción asistencial y social	35	2.335,91	11,36	8,92	0,13
3435 Acción formativa y gestión de empleo de los trabajadores del mar	116	15.670,60	76,21	59,82	0,86
3437 Gestión de desempleo de los trabajadores del mar	76	2.556,19	12,43	9,76	0,14
36 Transferencias a CC.AA. por los servicios sociales asumidos		5.634,24	100,00	21,51	0,31
3699 Dotaciones transferibles a CC.AA. para la cobertura de los servicios sociales asumidos		5.634,24	100,00	21,51	0,31
4 Tesorería, informática y otros servicios funcionales comunes	1.259	61.296,28		100,00	3,38
41 Gestión de cotización y recaudación	96	3.443,77	100,00	5,62	0,19
4161 Gestión de afiliación, cotización y recaudación voluntaria	96	3.443,77	100,00	5,62	0,19
45 Administración y servicios generales de tesorería y otros servicios funcionales comunes	1.163	57.852,51	100,00	94,38	3,19
4591 Dirección y servicios generales	1.163	57.852,51	100,00	94,38	3,19
TOTAL GASTOS	1.962	1.811.652,38			100,00

Los inmigrantes desempleados podrán regresar a sus países COBRANDO EL PARO DE UNA SOLA VEZ



El Consejo de Ministros y, posteriormente, el Congreso de los Diputados han dado luz verde a una norma que permite cobrar de manera anticipada y acumulada las prestaciones por desempleo a los trabajadores extranjeros no comunitarios que retornen voluntariamente a sus países de origen. El Real Decreto-Ley fue aprobado con 175 votos a favor, 3 en contra y 125 abstenciones.

Con esta medida el gobierno pretende ayudar a los trabajadores extranjeros que han contribuido al crecimiento económico de nuestro país, y que han decidido volver al suyo de origen, para que su retorno se realice en las mejores condiciones posibles, proporcionándoles un capital que favorecerá las posibilidades de reinserción laboral en sus naciones.

La UE acuerda el Pacto Europeo sobre la Inmigración y el Asilo

Esta iniciativa tiene voluntad de convertirse en permanente, para facilitar las denominadas migraciones circulares, que permiten a las personas migrantes decidir su estancia en nuestro país de acuerdo con las oportunidades laborales de su país de origen como a las de España.

También esta norma trata de favorecer el desarrollo de los países de origen de los flujos migratorios de nuestro país, con la llegada de personas cualificadas, con experiencia profesional y recursos económicos para continuar trabajando allí.

El abono anticipado y acumulado por parte del trabajador extracomunitario de la prestación por desempleo a la que tuviera derecho exige, lógicamente, que el trabajador retorne a su país de origen y adquiera el compromiso de no vol-



“El abono acumulado y anticipado de la prestación por desempleo tiene carácter voluntario” (Celestino Corbacho, ministro de Trabajo e Inmigración)

ver a España en un plazo de tres años.

Esta norma deberá ser informada a las organizaciones empresariales y sindicales y dictaminado por el Consejo de Estado.

INSERCIÓN LABORAL

El ministro Celestino Corbacho, en su comparecencia en el Congreso de los Diputados, puso de manifiesto que los desempleados inmigrantes tienen una buena oportunidad de volver a su tierra con expectativas de inserción laboral y social gracias a la experiencia profesional adquirida en España y, sobre todo, el estímulo económico que supone disponer de un capital.

Por otra parte indicó que esta medida se enmarca dentro de una política global de inmigración que respeta las directrices marcadas por la Unión Europea y en la que la ordenación de flujos migratorios, su vinculación con el mercado de trabajo y la cooperación al desarrollo, son aspectos esenciales.

Además Celestino Corbacho destacó que “como recordaba el presidente del Gobierno, en la sesión de investidura, el elemento clave de la política migratoria desde 2004 ha sido y debe seguir siendo el mercado de trabajo”.

Para determinar la cuantía del pago es que ésta sea equivalente a la prestación por desempleo que tenga reconocida y que no haya ago-

tado todavía y, en segundo término, es que esta modalidad de pago no conlleva cotizaciones a la Seguridad Social, lo que supone que de la cuantía total no se realiza ninguna deducción en concepto de cotización del trabajador. El importe de la prestación se recibirá en dos pagos, el primero se realizará en España y, el otro en el país de origen.

PACTO EUROPEO

Los países de la UE acordaron, por unanimidad, el Pacto Europeo sobre la Inmigración y el Asilo. El texto, en cuya redacción el Gobierno de España ha participado activamente, fue respaldado por la totalidad de los 27 países comunitarios. Según palabras del ministro Celestino Corbacho “el Pacto supone un gran paso adelante en el diseño de una política común de inmigración en toda la Unión Europea desde una visión integral del fenómeno, con total respeto a las competencias que en materia de mercado laboral tienen los Estados Miembros y con principios que deberían hacer posible convertir el fenómeno migratorio en su sistema que beneficie a todos, primero a los inmigrantes, pero también a sus países de origen y de destino y, en consecuencia, también a todos los ciudadanos de la UE”. ■



Las pérdidas económicas fuerzan un acuerdo entre productores y transformadores

Paréntesis en el CONFLICTO DEL MEJILLÓN

El acuerdo alcanzado entre los conserveros, los cocederos del mejillón con los productores ha permitido sacar el producto de las bateas y reanudar la producción, pero no ha calmado los ánimos. Al pacto, que inicialmente fue firmado por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (Anfaco), la Asociación Gallega de Cocederos y la Federación Arousa-Norte, se sumó posteriormente la Plataforma de Distribución de Mejillón de Galicia (Pladimega) forzada principalmente por la dura situación económica a la que se enfrentan sus asociados tras casi tres meses de inactividad. De esta forma, la situación vuelve al inicio del conflicto puesto que el producto alcanza el mismo precio que tenía el 1 de agosto cuando se inició la paralización, por parte de los productores, de descarga de bivalvo para la industria transformadora.

La patronal conservera Anfaco reinició la compra de mejillón gallego tras dos meses y medio de paralización de las descargas del bivalvo. La compra de producto por parte de la patronal abre un paréntesis de tranquilidad en el sector propiciado por el acuerdo alcanzado con los productores. Pero el conflicto sigue latente ya que Pla-

dimega, la asociación de productores más importante tanto en número de productores como en bateas, no ha conseguido que ninguna de sus propuestas planteadas al inicio del paro haya sido puesta en marcha. Al volver a las condiciones que había a principios de agosto los productores de mejillón no han conseguido centralizar las ventas del producto destinado a la industria cocedera, ni establecer un control centralizado de información sobre las ventas de las asociaciones que permita establecer acuerdos sectoriales, ni crear una central de cobros.

El pacto fue alcanzado inicialmente por Anfaco y la Federación de Arousa Norte tras acordar los productores servir el bivalvo al mismo precio que en agosto —es decir, con un descuento del 8%—, cuando se iniciaron los problemas entre productores debidos a los cupos de cada asociación y por los precios para la industria. La industria cocedera se sumó también al acuerdo dejando de esta forma a Pladimega sola. Esta plataforma había propuesto a la in-



Ana Diaz



Los productores bajan los precios y Anfaco reinicia la compra de mejillón

industria una oferta que suponía un descuento del 4% en la tabla de precios de 1998, con el compromiso de actualizar la tarifa de precios al índice de precios al consumo (IPC) la próxima primavera; pero tras el pacto alcanzado por Anfaco y la Federación de Arousa Norte los representantes de Pladimega optaron por unirse al pacto aplicando el mismo descuento (8 por ciento) que habían pactado la industria conservera con Arousa Norte.

Desde Pladimega se piensa que la rebaja es cuantiosa, pero la situación económica de muchas familias de bateiros es muy delicada y la venta aliviará la situación; además la tensión vivida en los puertos ha sido alta y es hora de calmar los ánimos y poner todos los esfuerzos en impulsar el avance de la denominación de origen del mejillón de Galicia.

Por su parte, desde la patronal de la industria conservera (Anfaco) se entiende que el pacto firmado con la Federación de Arousa Norte, al que se han unido después tanto la industria co-

cedera como Pladimega, es un punto de inflexión a partir del cual todas las partes implicadas tienen que trabajar unidas. Juan Manuel Vieites, secretario general de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas ha afirmado que la industria apuesta por el mejillón gallego; pero también ha dejado claro que las conserveras eligen a quién compran el producto y lo que enlatan.

Los casi tres meses de conflicto transcurrido entre los productores y la industria transformadora han vuelto a poner de manifiesto alguno de los problemas que tiene este sector acuícola determinante para la economía gallega del litoral. Por un lado, la atomización del sector mejillonero le resta fuerza a la hora de negociar con la industria un precio "justo"; pero estos conflictos también muestran alternativas y conciencian a los productores que hay competencia externa a la que hay que ganar a través de la calidad y la flexibilidad. Por otro, la tensión vivida en algunos puertos gallegos ha hecho que la Administración autonómica diera, desde el Consejo Regulador del Mejillón Gallego, los pasos necesarios para establecer este marchamo de calidad para el bivalvo gallego que hasta ahora ha estado relentizado por la industria. Este sello de calidad será beneficioso tanto para los productores como para los clientes.

Es inevitable que otras regiones o países cultiven mejillón; por ello el sector mejillonero gallego debe buscar alternativas para vender en otros mercados y tener la organización y flexibilidad necesaria para solucionar problemas que se remontan décadas atrás. ■ J.M.S.

La cuota de importación de mejillón foráneo aumentó durante el paro



Bruselas plantea **ENDURECER LAS PESQUERÍAS** en aguas profundas

Bruselas ha comenzado la cuenta atrás para elaborar su propuesta de posibilidades de pesca para 2009. Este ejercicio anual de búsqueda de un equilibrio entre los intereses del sector para mantener sus posibilidades de capturas y los informes de los científicos, generalmente a favor de recortes en defensa de unos caladeros sostenibles, se acaba de abrir con un primer documento sobre los TACs y cuotas de pesca en ese periodo en aguas profundas. Esta propuesta responde igualmente a los planteamientos expuestos ya por la propia Comisión la primavera pasada en relación con este tipo de pesquería que afecta fundamentalmente a poblaciones de tiburones, besugo, sable, granadero, reloj anaranjado y maruca azul. Igualmente responde a los compromisos logrados en 2006 por los países miembros para reducir de forma progresiva los niveles de capturas de algunas poblaciones en peligro en un periodo de cuatro años. Desgraciadamente, los informes actuales de los científicos avalan aquellos temores sobre la evolución y la situación de los caladeros.

El inicio de las negociaciones este año para asignar el Total Admisible de Capturas, TAC y cuotas, coincide justamente además con el inicio de las conversaciones en el marco comunitario para la revisión intermedia de la reforma de la Política Pesquera Común aprobada en 2002 y ante la sensación de que la aplicación de la misma en todos estos años no ha logrado enderezar el rumbo de la PPC desde su constitución al no haber sido capaz de proteger los propios caladeros frente a la sobreexplotación de los mismos.

Objetivo de la Comisión con esta propuesta a negociar con el sector, es lograr que el Total Admisible de Capturas (TAC) se ajuste en la mayor medida posible al esfuerzo pesquero real para aquellas poblaciones donde los niveles



de capturas son escasos o nulos. Bruselas, a la vista de lo sucedido en el pasado, es partidaria de aplicar medidas cautelares en la gestión de las frágiles poblaciones de las aguas profundas.

El comisario de Pesca Joe Borg, en relación con la política a seguir en estos caladeros, señalaba que "la Comisión está firmemente decidida a que la UE mantenga los compromisos adoptados en 2006 para reducir los niveles de capturas en algunas poblaciones más vulnerables con el objetivo de situarnos en cuatro años en un nivel cero de capturas. Gracias a esta disminución gradual, se ha dispuesto de un tiempo para el ajuste y la reorientación del sector. En enfoque cautelar es primordial para este tipo de pesquerías ya que las aguas profundas se caracterizan por la longevidad de sus espe-

La propuesta de TACs para algunas especies reduce las posibilidades de pesca en 100%

cies así como por reproducirse en fases tardías de su ciclo vital. Siempre que se planteen dudas, debemos garantizar, señala el comisario, que la actividad pesquera no se incremente más allá de sus niveles actuales hasta que conozcamos mejor las condiciones biológicas reales. Ello supone, concluye, reducir aquellos TACs que sean netamente superiores a los niveles oficiales de capturas".

DATOS CIENTÍFICOS

Las propuestas de la Comisión se hallan en su conjunto en una línea de fuertes recortes para casi todas las especies. Destacan fundamentalmente los descensos del 50% en 2009 y hasta del 100% para 2010 en especies como el tiburón y el reloj anaranjado, mientras para el



sable negro, el granadero, la maruca y el besugo, los recortes se sitúan para el próximo año en el 15% en las zonas de pesca sujetas a TACs

Las propuestas de TACs y cuotas de la Comisión para los próximos dos años en estas aguas responden a los datos proporcionados por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar, CIEM, así como por el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca, CCTEP. Inicialmente, las propuestas deben ser analizadas por los Consejos Regionales de pesca para que todas las partes implicadas debatan la cuantía de las mismas desde todo los ángulos. El objetivo es lograr un acuerdo político para finales de noviembre y que el compromiso pueda recibir luz verde en consejo de ministros.

Para la elaboración de la propuesta, las autoridades comunitarias han justificado esta medida por considerar que las especies que habitan en las aguas profundas, generalmente alejadas de las plataformas continentales en zonas muy

TAC DE POBLACIONES DE AGUAS PROFUNDAS Y PROPUESTAS DE LA COMISIÓN PARA 2009

Especie	Zonas de pesca CIEM	TAC 2008 en toneladas	Propuesta de la Comisión para los TAC 2009 en toneladas	Propuesta de la Comisión para los TAC 2010 en toneladas	Diferencia entre los TAC 2008 y 2009 en toneladas	% de variación respecto a los TAC 2008
Tiburones de aguas profundas	V, VI, VII, VIII, IX	1646	824	0	-824	-50
Tiburones de aguas profundas	X	20	10	0	-10	-50
Tiburones de aguas profundas, así como <i>Deania histricosa</i> y <i>Deania profundorum</i>	XII	49	25	0	-24	-50
Sable negro	I, II, III, IV	15	13	13	-2	-15
Sable negro	V, VI, VII, XII	3042	2586	2198	-456	-15
Sable negro	VIII, IX, X	4000	3400	2890	-600	-15
Sable negro	CPACO 34.1.2.	4285	3642	3642	-643	-15
Alfonsinos	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII, XIV	328	328	328	0	0
Granadero	I, II, IV, Va	20	17	17	-3	-15
Granadero	III	1000	850	850	-150	-15
Granadero	Vb, VI, VII	4600	3910	3910	-690	-15
Granadero	VIII, IX, X, XII, XIV	6114	5197	5197	-917	-15
Reloj anaranjado	VI	34	17	0	-17	-50
Reloj anaranjado	VII	130	65	0	-65	-50
Reloj anaranjado	I, II, III, IV, V, VIII, IX, X, XI, XII, XIV	30	15	0	-15	-50
Maruca azul	II, IV, V	78	66	56	-12	-15
Maruca azul	III	15	13	11	-2	-15
Besugo	VI, VII, VIII	298	253	215	-45	-15
Besugo	IX	1080	918	780	-162	-15
Besugo	X	1136	1022	1022	-114	-8
Brótola	I, II, III, IV	36	31	31	-5	-15
Brótola	V, VI, VII	2028	2028	2028	0	0
Brótola	VIII, IX	267	267	267	0	0
Brótola	X, XII	63	54	54	-9	-15



Las medidas responden al plan que se inició en 2006 para recuperar esos caladeros en cuatro años

Reglas para establecer los TACs

La propuesta comunitaria para el desarrollo de estas pesquerías en aguas profundas a la hora de establecer los TACs se basa en la declaración política sobre este punto de la Comisión Europea con unas posibilidades variables en función de la situación de cada caladero. En el mejor de los casos, cuando un caladero se halla en buenas condiciones, la variación máxima anual no podría superar el 25% con una media de incremento del 15% para situaciones de caladeros donde no se conozca exactamente la situación. En la parte contraria, las posibilidades de pesca se reducirían hasta un 30% cuando las poblaciones se hallan fuera de los límites biológicos de seguridad. Si la recomendación de los científicos fuera de nivel de capturas cero y de reducción lo máximo posible, el recorte sería como mínimo del 25% junto a medidas para salvaguardar el caladero.

De forma resumida, el cuadro refleja las reglas fijadas para el establecimiento de los TACs y posibilidades de pesca.

Diferencia entre los TAC 2009 y 2010 en toneladas	% de variación respecto a los TAC 2009	Categoría de la declaración política
-824	-100	10
-10	-100	10
-25	-100	10
0	0	6
-388	-15	6
-510	-15	6
0	0	11
0	0	6
0	0	6
0	0	6
0	0	6
-17	-100	10
-65	-100	10
-15	-100	10
-10	-15	7
-2	-15	7
-38	-15	7
-138	-15	6
0	0	6
0	0	11
0	0	11
0	0	11
0	0	11

ligadas al relieve submarino que les sirve de refugio, tienen unos niveles de crecimiento discreto y se hallan muy expuestas a la sobreexplotación. Para la actividad de los barcos comunitarios que operan en esas aguas, en diciembre de 2000 Bruselas ya fijó las posibilidades de pesca correspondientes a los años 2007 y 2008. A la hora de proponer estas medidas, se han tenido en cuenta muy especialmente los dictámenes científicos que emite cada dos años el Consejo Internacional para la Exploración del Mar sobre este tipo de pesquerías. El último de esos dictámenes corresponde al pasado verano y en el mismo se indica que para la mayor parte de las especies que habitan las capturas se llevan a cabo de forma insostenible. Del mismo dictamen, los técnicos determinan las posibilidades de pesca a no ser que otros dictámenes puedan demostrar todo lo contrario.

A pesar de los informes científicos, Bruselas reconoce en su propuesta no disponer de datos certeros suficientes que pongan de manifiesto la sostenibilidad de las pesquerías enmarcadas en las aguas profundas. Como medida preventiva, desde el CIEM se advierte que hasta que se pueda demostrar que nos encontramos ante pesquerías sostenibles, es preferible reducir las posibilidades de pesca. La propuesta comunitaria señala haber optado por seguir la parte más negativa del dictamen dada la vulnerabilidad de esas especies para evitar que por falta de conocimiento y por arriesgar se pueda poner en peligro el futuro de este tipo de caladeros.

Por otra parte, también se ha tenido en cuenta el carácter mixto de algunas de esas pesquerías, por lo que el TAC propuesto se fija sobre la base de la población que se halla en la peor situación.

Los TACs que figuran en la propuesta comunitaria se han calculado en base a las capturas

REGLAS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS TAC
(Declaración política de la Comisión Europea - Posibilidades de pesca para 2009. Anexo II)

	Dictámenes científicos	Método de establecimiento de los TAC
1	El índice de pesca de la población es el que genera el rendimiento máximo sostenible.	El TAC debe fijarse en el nivel de capturas previstas correspondiente al índice de mortalidad por pesca que garantiza el rendimiento máximo a largo plazo, pero la variación del TAC no puede superar un 25 %.
2	La población se halla sobreexplotada en relación con el rendimiento máximo sostenible, pero se encuentra dentro de los límites biológicos de seguridad.	El TAC debe fijarse en el más elevado de los dos valores siguientes: a) el nivel de capturas previstas que garantice el rendimiento máximo a largo plazo ¹¹ , o b) una explotación con un índice de mortalidad por pesca inalterado, pero la variación del TAC no puede superar un 15 %.
3	La población se halla fuera de los límites biológicos de seguridad.	El TAC debe fijarse en el nivel de capturas previstas que permite obtener una reducción del 30 % del índice de mortalidad por pesca, sin reducir la mortalidad por pesca hasta el punto de comprometer los rendimientos a largo plazo ¹¹ ni reducir el TAC en más de un 20%.
4	La población está sujeta a un plan a largo plazo y los dictámenes científicos recomiendan ajustarse al nivel de capturas del plan.	El TAC debe fijarse con arreglo al plan correspondiente.
5	Se trata de una población con un ciclo de vida corto por lo que no pueden ofrecerse previsiones anuales.	Debe fijarse un TAC provisional que se modificará a medida que se vaya disponiendo de nuevos datos a lo largo del año.
6	El estado de la población no se conoce con precisión y el CCTEP recomienda un nivel de capturas apropiado.	El TAC debe fijarse con arreglo al dictamen de CCTEP, pero su variación no debe superar un 15 %.
7	El estado de la población no se conoce con precisión y el CCTEP recomienda reducir el esfuerzo pesquero.	El TAC debe reducirse hasta en un 15 %, y debe solicitarse al CCTEP que recomiende el nivel de esfuerzo apropiado.
8	El estado de la población no se conoce con precisión pero el CCTEP indica que la población está creciendo.	El TAC debe aumentarse hasta en un 15 %.
9	El estado de la población no se conoce con precisión pero el CCTEP indica que la población está menguando.	El TAC debe reducirse hasta en un 15 %.
10	El CCTEP recomienda un nivel de captura cero, una reducción al nivel más bajo posible o medidas similares.	El TAC debe reducirse al menos en un 25 %. Deben, además, aplicarse medidas de recuperación como reducciones del esfuerzo y utilización de artes de pesca más selectivos.
11	No se dispone de dictámenes del CCTEP.	Los TAC deben fijarse en torno a niveles correspondientes a los de las capturas reales recientes, sin que su variación supere un 15 % anual, o bien los Estados miembros deben elaborar un plan de ejecución para la emisión de dictámenes a corto plazo.

habidas en 2007 y en función de los datos oficiales. Caso de que el CIEM manejara unas cifras de capturas superiores, se utilizaran las mismas

Desde la Comisión no hay un rechazo a revi-



sar en cualquier momento esta política de ajustes de capturas, pero se insiste que el esfuerzo pesquero debe ser hoy el mejor instrumento para la gestión de las poblaciones en aguas profundas.

Las medidas para salvaguardar este tipo de pesquerías se pueden adoptar bien de forma unilateral por parte de la Unión Europea o en el seno de la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nororiental con los demás países interesados. Bruselas tiene competencias exclusivas a la hora de establecer las posibilidades de pesca y las autoridades comunitarias consideran que las mismas deben estar en consonancia con los acuerdos internacionales sobre la gestión y explotación sostenible de los recursos pesqueros según se contempla en los compromisos en esta materia de Naciones Unidas. Por otra parte, desde Bruselas se justifica esta propuesta por estar en línea con los planteamientos comunitarios para reducir la mortalidad de los peces como la mejor vía para conservar la biodiversidad también mediante una reducción de los descartes. ■

VIDAL MATÉ

Cuotas de pesca ESTABILIZADAS en NAFO



España dispondrá en 2009 unas posibilidades de pesca de fletán negro de 4.396,5 toneladas en aguas de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste, NAFO, según el acuerdo adoptado por dicha organización en la reunión anual celebrada este año en Vigo el pasado mes de septiembre. Esta cifra supone una estabilidad en el volumen de capturas asignado tanto para España como para el conjunto de las posibilidades de pesca para todos los países miembros. El acuerdo contempla igualmente un aumento en las posibilidades de capturas de otras especies accesorias ante el desarrollo positivo de los recursos en dicho caladero.

España mantiene para 2009 la cuota de fletán negro de 4.395 toneladas



La decisión ha sido recibida favorablemente por el sector así como por la Administración pesquera española. La ministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, MARM, Elena Espinosa, además de felicitarse por el acuerdo adoptado en cuanto va a suponer una estabilidad y seguridad en la flota que opera en esas aguas, señaló el compromiso de la Administración española para el desarrollo de una gestión sostenible en esas aguas. España apoya sin reservas la aplicación de plan actualmente en vigor para la recuperación de las pesquerías en esa zona y adelantó la decisión del gobierno de llevar a cabo medidas complementarias para tener un mayor control sobre las actividades de la flota española, en su mayor parte con base en los puertos gallegos. La apuesta de la Administración española por el caladero de NAFO, no se ha limitado ni se limitará solamente el desarrollo de medidas de control y al apoyo del plan de recuperación, sino que además está



participando con los demás países en materia de inspección y sobre todo de investigación para analizar la evolución de los recursos. En esta línea, España ha ofrecido a los responsables de NAFO, su colaboración a través de la Secretaría General del Mar, de barco investigador Miguel Oliver” para realizar una campaña de prospección conjunta para localizar y proteger las áreas más sensibles de ese caladero.

En relación con la defensa de los ecosistemas en la zona, en esta reunión se decidió igualmente seguir sus esfuerzos para la protección de los espacios más vulnerables con el cierre a la actividad de la pesca del monte submarino Fofu para las artes de fondo para mantener lo que todavía sigue siendo una zona virgen donde no operan los barcos

El acuerdo adoptado en Vigo en la reunión de NAFO a la que asistieron todas las partes contratantes, Unión Europea, Estados Unidos, Canadá, Rusia, Cuba, Noruega, Japón, Corea, Ucrania, Francia y Dinamarca, supone en principio una estabilidad para la flota gallega que opera en esas aguas dedicada fundamentalmente a la pesquería del fletán negro, pero tam-

Los datos indican una progresiva mejora del caladero desde que se inició el plan de recuperación a quince años en 2003

bién a otras especies. Hoy se ha reducido considerablemente el número de barcos pasando los mismos desde casi cuarenta a menos de la veintena con el consiguiente impacto sobre el empleo, tanto en el mar como en tierra.

En materia de cuotas, junto al mantenimiento de las posibilidades de pesca para el fletán negro, un dato positivo es el avance en la recuperación de conjunto del caladero para la pesquería de otras especies accesorias como la gallineta el bacalao o la platija. En todos los casos se ha incrementado el porcentaje de posibilidades de capturas de esas especies. En la misma línea, se acordó un aumento en el TAC para el camarón boreal en la zona 3L hasta un techo de 30.000 toneladas manteniéndose los días de pesca. En el caso de la gallineta, las posibilidades de pesca se mantienen en 8.500 toneladas para la zona 3M, 20.000 toneladas en la zona 3O y 13.500 toneladas para la raya en la zona 3LMO

El comisario de Pesca de la Unión Europea Joe Borg, se felicitó por los acuerdos adoptados en el seno de NAFO en línea con la política comunitaria de defender la sostenibilidad de los

caladeros y la modernización en los mecanismos de gestión de la propia organización. Para el responsable comunitario de pesca, uno de los acuerdos más importantes ha sido el mantenimiento de las zonas de capturas para el fletán negro y la ampliaron de la zona dedicada a la pesquería de camarón.

FLETÁN DE LA POLÉMICA

Entre las posibilidades de pesca en aguas de NAFO ocupan un lugar prioritario las capturas de fletán, una especie cuya pesquería fue desarrollada fundamentalmente por la flota gallega desde finales de los años ochenta y que supuso un importante auge para el sector. La actividad de la flota gallega en esas aguas, sobre todo en la captura de esa especie, fue el origen de lo que se conoció en 1995 como la "guerra del fletán" cuando las autoridades canadienses procedieron a la detención del barco español "Estai" sin tener competencias para ello. De aquella detención y posterior multa para su puesta en libertad bajo la acusación de estar sobreexplotando el caladero, surgió una política de regulación de las posibilidades de pesca con el establecimiento de un TAC de 27.000 toneladas en dicha zona. Una vez superada la crisis artificial que había justificado Canadá para detener al barco español, el TAC se fue elevando hasta situarse en 2003 en 42.000 toneladas por consideran que en los últimos años se había producido una cierta recuperación de la especie.

Sin embargo, la situación dio un giro radical en 2003 a raíz de nuevos informes científicos según los cuales, los recursos del caladero, lejos de mejorar habían iniciado un serio deterioro que requerían serias medidas para evitar el agotamiento del mismo y lograr una progresiva recuperación. De acuerdo con esos informes y en contra de todo el sector de la pesca, los países miembros de NAFO con Canadá a la cabeza, pusieron sobre la mesa un duro plan de ajuste en las posibilidades de pesca acompañado por una política más dura de inspecciones. Ello se tradujo en un plan para la recuperación de la especie en un periodo de 15 años con revisiones periódicas para mantener o modificar las mismas a la vista de la evolución de los recursos

Sobre un Total Admisible de Capturas de 42.000 toneladas en 2003 de las que 12.000 correspondían a la Unión Europea y 9.000 para España, el plan contempla una rebajas del TAC para el fletán negro a 20.000 toneladas en 2004, 19.000 toneladas en 2005, 18.500 toneladas en 2006 y 16.000 tonelada en 2007. A partir de esa fecha, los países miembros se reservaban la posibilidad de aumentar o disminuir ese volumen de capturas en un 15% en función de



los informes de los científicos.

NAFO, como medida preventiva, según los datos manejados por los científicos, ha optado un año más por la estabilidad de las posibilidades de pesca.

NAFO se constituyó en 1979 como un instrumento para contribuir a una correcta gestión y conservación de los recursos pesqueros en una amplia zona situada en aguas internacionales frente a las costas de Canadá y Estados Unidos. ■

VIDAL MATÉ

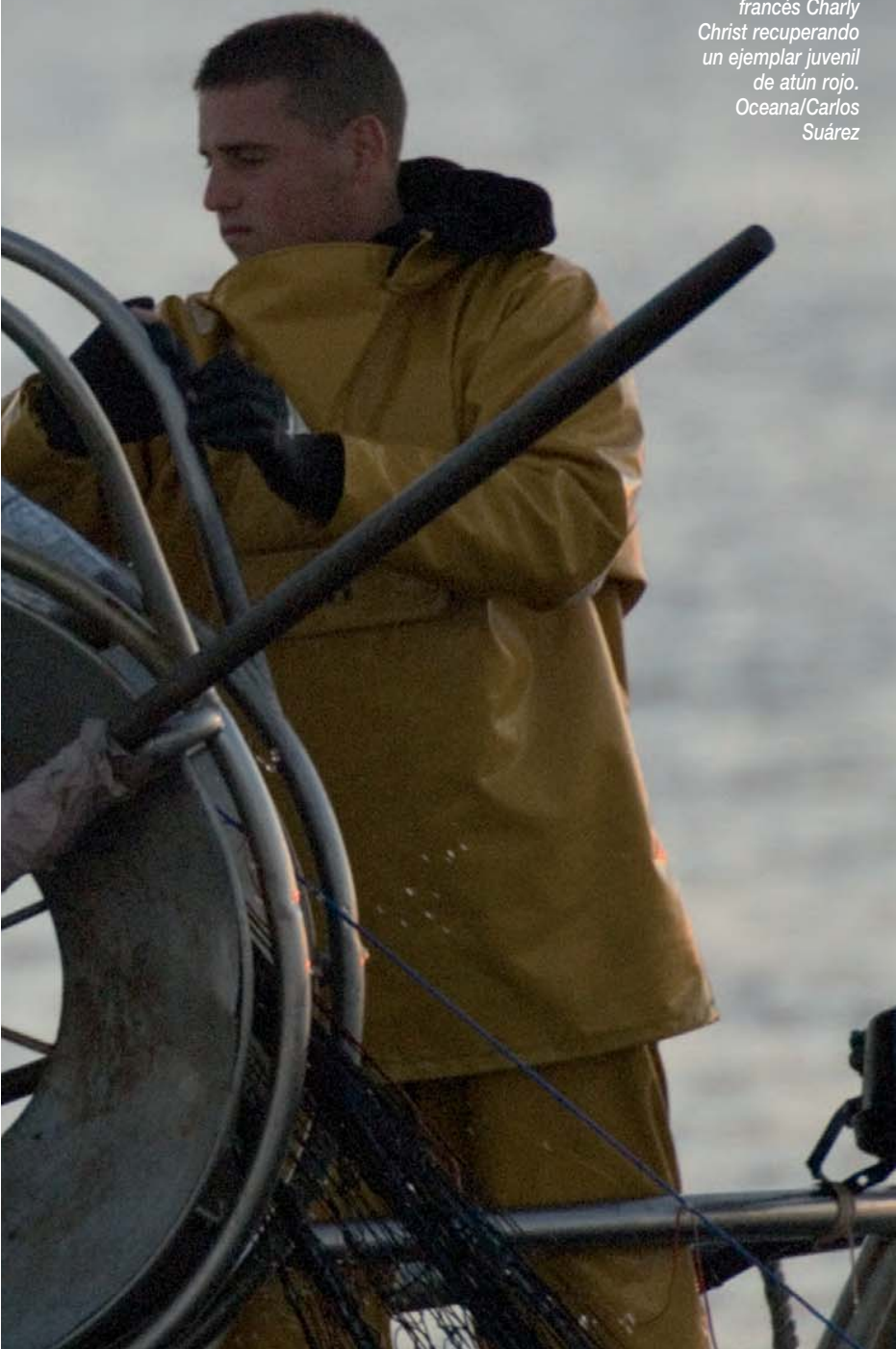
Francia e Italia mantienen las redes de deriva

La credibilidad de la gestión pesquera de la UE, **EN ENTREDICHO**

Apenas se han producido cambios en los últimos años. Ni en cuanto al uso de redes de deriva en el Mediterráneo, por parte de los pescadores franceses e italianos, ni en cuanto a la actuación de la Unión Europea, que prefiere mirar para otro lado. Oceana ha identificado a 229 embarcaciones de ambos países, en sus campañas entre 2005 y 2007, utilizando estas ilegales artes de pesca. En su tercer informe sobre la utilización de redes de deriva en el Mediterráneo, presentado recientemente, la organización ecologista afirma que la situación actual, al margen del impacto ecológico de esta actuación, "pone en duda la aplicabilidad, el control y la eficacia de todas las medidas que se emprenden dentro del marco de la Política Pesquera Comunitaria". Una circunstancia más preocupante en cuanto que a la degradación de este mar se une la "ausencia de una gestión pesquera que se adapte a la situación real de los stock que alberga".

Un 23% de los barcos franceses dedicados a la thonaille recibió subvención para su construcción después de la prohibición de la UE para el uso de redes de deriva

Pescadores del redero ilegal francés Charly Christ recuperando un ejemplar juvenil de atún rojo. Oceana/Carlos Suárez



Oceana ha vuelto a denunciar, por tercer año consecutivo, el uso ilegal de redes de deriva en el Mediterráneo por Estados miembros de la Unión Europea, a pesar de su prohibición desde enero de 2002. En su nueva campaña de control sobre la utilización de estas ilegales redes de deriva en el Mediterráneo, que tuvo lugar en 2007, la organización ecologista asegura que, al menos, hay medio millar de embarcaciones faenando con estas redes, de las que la mitad corresponde a barcos de Estados miembros de la UE. Se trata de una aproximación, dado que se trata de flotas que actúan ilegalmente y, que en los casos de Italia y Francia, su respectivos Gobiernos les han facilitado una cobertura "legal".

A día de hoy, estas redes ocasionan la muerte de miles de tortugas marinas y tiburones. Se estima que unos diez mil cetáceos perecen todos los años en el Mediterráneo a causa de este destructivo arte de pesca, cuya prohibición tuvo su principal razón de ser en el tremendo impacto ambiental que provoca.

Como ya se ha señalado en otras ocasiones, la situación raya lo esperpéntico. Los barcos que siguen utilizando este prohibido arte de pesca recibieron subvenciones para su reconversión. En esta situación se encuentran barcos italianos como el "Stella Mare", financiado en 2005 con 70.000 euros; "Felice", "Alessandro" o el "San Francesco Primo", que recibieron cantidades que van desde los 37.000 euros a más de 43.000, y que siguen faenando con redes de deriva, como lo atestiguan las identificaciones efectuadas por Oceana.

ILEGALES CON AYUDAS OFICIALES

Otros barcos, construidos después de 2002 -es decir, con posterioridad a la fecha de prohibición de las redes de deriva-, recibieron subvenciones procedentes de fondos europeos para su construcción, dedicándose a realizar una actividad pesquera prohibida por la propia UE. La cifra no es anecdótica ya que, según esta organización ecologista, alcanza a un 23% de la flota francesa identificada. Es el caso del "Orchidée II" francés, de 11,81 metros de eslora y 201 kw de potencia, construido en 2004. Nunca figuró en la lista de permisos especiales para la captura de atún rojo. Sin embargo, en 2007 se le otorgó por vez primera un permiso para obtener ayudas de *minimis* derivadas del cierre temporal de esta pesquería de atún rojo con *thonaille*.

La última ayuda de *minimis* puede llegar hasta los 30.000 euros por barco en un periodo de tres ejercicios fiscales, como pérdida de ingresos derivada del cese de actividad de la flota por la entrada en vigor en julio de 2007 del Re-



Redero ilegal Salvatore calando sus redes en aguas próximas a las islas Eolias. Oceana/Jesús Renedo

glamento de la Comisión en el que se define, de forma clara y completa, lo que es una red de enmalle a la deriva. A estas ayudas (en el caso de Francia, para unas 90 embarcaciones) hay que añadir otros 3 millones de euros destinados al desmantelamiento de un 30% de la flota que faena con *thonaille*, cofinanciado entre Francia y la UE a través del Fondo Europeo de la Pesca. Según el informe de Oceana, cada embarcación francesa recibirá unos 112.000 euros de promedio. En total, 5,5 millones de euros para la reconversión de una flota que lleva faenando de forma ilegal desde hace 5 años y que nada hace prever que no lo siga haciendo.

La política de control o, mejor dicho, de falta de control, es tan evidente que la organización ecologista señala que ello es, precisamente, lo que más daño está haciendo. Y es que, como se destaca en el mencionado informe, *la situación actual pone en duda la aplicabilidad, el control y la eficacia de todas las medidas que se emprenden dentro del marco de la Política Pesquera Comunitaria. La continuidad de este arte de pesca afecta a la credibilidad de las medidas pasadas, presentes y futuras que se adopten en materia de gestión pesquera.*

En esta misma línea de razonamiento, Oceana destaca que resulta contradictorio que *la UE haya permitido, e incluso fomentado, las importaciones de pez espada desde Marruecos capturado con un arte de pesca prohibido por la Reglamentación comunitaria* (Un 95% de la producción marroquí se dedica a la ex-

portación a través de empresas españolas. Un 75% de esa cantidad se destina al mercado italiano).

UNA PROHIBICIÓN POCO RESPETADA

Según los datos de los que dispone Oceana, en la actualidad se tiene constancia de la actividad de al menos 229 embarcaciones dedicadas al uso de redes de deriva con pabellón italiano o francés, y que han sido identificadas por esta organización en los años 2005, 2006 y 2007. Sin embargo, las argucias desarrolladas por estas flotas, así como el amparo o la permisividad de sus respectivos Gobiernos, han sido muy diferentes.

Así, la flota francesa, con apoyo de su Gobierno, prescindió de las ayudas concedidas para la reconversión de la flota redera, y se centró en el vacío legal existente en la legislación comunitaria por la ausencia de una definición de red de deriva. En 2003, el Gobierno francés publicó un decreto que autorizaba el uso de la *thonaille*, a través de un Permiso de Pesca Especial, al que siguieron otros dos decretos en 2004 y 2005, en los que se establecían ciertas normas para la utilización de esta red, como la incorporación de un ancla flotante en un extremo del arte. Medidas, todas ellas, que contravenían la legislación comunitaria.

Tuvo que ser un recurso interpuesto por tres ONGs francesas, en agosto de 2005, lo que dio lugar a que el Consejo de Estado francés anula-

Oceana señala que la situación actual pone en duda la aplicación, el control y la eficacia de todas las medidas que se emprenden dentro del marco de la Política Pesquera Comunitaria

ra los anteriores decretos. Ello no fue óbice, sin embargo, para que se autorizara a 47 embarcaciones a capturar con redes de deriva 300 toneladas durante la temporada de pesca de 2006, siendo muy superior la cifra real de las embarcaciones que estaban utilizando dichas redes. En 2007, en el mes de junio, el Consejo de Ministros de Pesca introduce una definición clara y completa de "red de enmalle a la deriva" que incluía, sin ningún género de dudas, a la *thonaille*. Momentos antes de que entrara en vigor esta modificación, el Ministerio de Agricultura y Pesca francés otorgó una cuota de 267 toneladas de atún rojo a una flota de 83 barcos que hacía meses que estaban faenando.

Oceana incide en la falta de control sobre las capturas de esta flota, ya que o no son comunicados a la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) o, si lo hacen, es bajo la calificación de "arte de pesca no especificado", en cuyo caso sólo existen datos disponibles a partir de 2003. Se señala en el informe que el esfuerzo pesquero puede ser mayor del estimado, ya que *al haber juveniles de atún durante todo el año en esta zona se han visto barcos faenando incluso en el mes de enero de este mismo año, ya que el único factor limitante para ellos es el meteorológico.*

CRECE EL NÚMERO DE BARCOS

Se han identificado durante el pasado año a 69 barcos en puertos franceses y otros 22 cuando faenaban en los golfos de León y Génova, seis de los cuales estaban en aguas del santuario de Pelagos. Muchas de estas capturas se descargan en puertos deportivos como Hyères y Cavalaire. Teniendo en cuenta los permisos de pesca especiales y distribución de cuotas para *thonaille*, en el informe elaborado por la organización ecologista se destaca que el número ha pasado de 47 barcos, en 2006, a 83, en junio de 2007, y 90 en octubre de ese mismo año (no todos los barcos recogidos en la primera lista están en la última), sin contar los barcos que utilizan de modo oportunista estas redes.

Por lo que respecta a Italia, se calcula que hay 137 embarcaciones utilizando este arte de pesca. De los 37 barcos identificados en 2005, se pasó a 71, en 2006, y a 82, en 2007. Muchas de estas embarcaciones, como se señaló anteriormente, recibieron subvenciones para su reconversión. Entre los identificados por Oceana, suman unas subvenciones que superan los 900.000 euros.

Al igual que en el caso francés, un buen número de los barcos identificados en 2007 ya habían sido denunciados anteriormente por esta organización, así como por Greenpeace y Humane Society. Lo más preocupante no es que tales denuncias no tuvieran mucho éxito,



Pesquero francés calando sus redes frente a Saint-Raphaël. Oceana/Thierry Lannoy.



Pesqueros italianos. Greenpeace

sino que estas embarcaciones siguen recibiendo las mismas subvenciones que cualquier otro pesquero que respete la legislación.

Italia también ha dado cobertura a los barcos que faenan con estas artes prohibidas. A partir de la entrada en vigor de la prohibición de las redes de deriva en el Mediterráneo, en enero de 2002, se autoriza la *ferratarà* (el sucedáneo italiano a estas redes) únicamente a una distancia inferior a las 3 millas náuticas de la costa y una longitud de red de 2 kilómetros. Un decreto de 2006 amplía las condiciones de uso hasta las 10 millas y una longitud de 2,5 kilómetros. A partir de ese momento, el uso de la *ferratarà* se ha disparado, e Italia, que venía hasta esa fecha declarando sus capturas como procedentes de

Rederos italianos en aguas tunecinas

Los datos ofrecidos en el presente reportaje corresponden a los avistamientos e informaciones recabadas por Oceana en 2007. A día de hoy, estas flotas siguen actuando impunemente en el Mediterráneo. El pasado mes de julio, observadores de esta organización, en un proyecto conjunto con la Fundación Marviva en el mar Mediterráneo, identificaron y denunciaron la actividad de varias embarcaciones italianas en aguas tunecinas.

“Andrea Doria II”, “Ausonia”, “Saratoka”, “Ross Lucy” y “Federica Secona” son las embarcaciones identificadas y denunciadas, mediante correo electrónico a la Guardia Costera italiana. Son barcos que tienen todas las características de arrastre o palangre pero que, en el interior, guardan kilómetros de redes de deriva que calan durante la noche y recogen a la salida del sol para

capturar pez espada y túnidos. Acuden a los caladeros del sur de Cerdeña y el este tunecino. Muchas de estas embarcaciones ya fueron denunciadas -a la vista de los resultados, tampoco con demasiado éxito- en los informes de Oceana de 2006 y 2007.

A las redes de deriva italianas se unen, en esta zona, las de Túnez y Argelia, a pesar de los compromisos internacionales adoptados contra este arte en organizaciones como la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) o el Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM). Xavier Pastor señala que más de 500 embarcaciones continúan utilizando redes de deriva en el Mediterráneo, cuestionando la validez de la legislación y los acuerdos internacionales y amenazando la supervivencia de especies protegidas. ■ R.G.

“arte no especificada”, ahora lo hace como red de deriva. Oceana denuncia que este decreto es incompatible con la legislación comunitaria, y lo que está posibilitando es que se prosiga con la utilización de este ilegal arte de pesca.

Como ya se señaló en otras ocasiones, Italia no consideraba la tenencia de redes de deriva a bordo como una infracción, a pesar de que el Reglamento comunitaria así lo contemplara. Esta situación hacía imposible la incautación de estas redes. No será hasta 2007 cuando se ilegaliza su tenencia.

La flota italiana que utiliza estas redes es muy heterogénea. En el informe, se les distribuye en dos grandes grupos. Por un lado, las embarcaciones con un arqueado inferior a 10 GT, funcionales para otros artes de enmalle y líneas de ma-

no; y embarcaciones con arqueado muy superior, que también pueden simultanear otros artes de pesca al mismo tiempo, como palangre y redes de arrastre. Según se destaca, un 60% de los 13 barcos identificados con redes de deriva en 2006 y 2007 son arrastreros de más de 15 metros de eslora.

El área de actividad principal de la flota italiana afecta a la zona Central y sur del Tirreno, las islas Eolias y la costa norte de Sicilia. Las zonas de pesca suelen estar próximas a los puertos de desembarque, ya que suelen realizar mareas diarias. Cuando duran más de un día utilizan caladeros como el comprendido entre el sur de Cerdeña y las islas Baleares.

No existen datos sobre el volumen total de capturas realizado por la flota redera italiana,



Oceana/Juan Cuetos



Oceana/Juan Cuetos

toda vez que se trata de una actividad ilegal, y presumiblemente los desembarcos no son declarados salvo, probablemente, por las embarcaciones que tengan también licencia de palangre de superficie.

Nada hace prever que se vaya a modificar de forma notable esta situación (ver recuadro). Como señala Xavier Pastor, director ejecutivo de Oceana Europa, *la frecuencia con la que observamos y denunciemos a estas embarcaciones es demasiado alta, si consideramos que nos encontramos ante un arte ilegal que fue prohibida hace seis años*. La organización ecologista pone el acento en la forma de actuar de la Unión Europea ante el incumplimiento de su propia legislación. Y si cabe, más preocupante aún si se tiene en cuenta la creciente degradación del

Las subvenciones para su reconversión a otro arte de pesca recibidas por los barcos italianos identificados por Oceana, y que siguen utilizando redes de deriva, supera los 900.000 euros

Mediterráneo, como se señalaba anteriormente, la ausencia de una gestión pesquera que se adapte a la situación de los stock.

El uso, pues, de este arte ilegal en el Mediterráneo sigue siendo muy frecuente y, en la mayoría de los casos, cabría incluirlo dentro de la pesca ilegal, no Declarada y no Reglamentada (IUU). Por ello, Oceana plantea *la necesidad de determinar qué factores han fallado durante todo el proceso y cuáles son las soluciones que pueden emprenderse (...) que garanticen la protección de un Mediterráneo cada vez más deteriorado*.

La situación no parece que vaya a solucionarse ya que, de hecho, todas las medidas se han quedado en declaraciones más o menos grandilocuentes. El propio comisario de Pesca, Joe Borg, a pregunta de una parlamentaria europea, señaló que "la Comisión consideraba que Italia no ha inspeccionado y controlado satisfactoriamente la aplicación de la legislación comunitaria referente a las redes de deriva". Y el mejor dato de que el problema de "insumisión" a la legislación europea no lleva camino de solucionarse es que la organización Oceana viene detectando un incremento en el número de barcos, de uno y otro país, que utilizan las prohibidas redes de deriva. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Sindicatos, armadores y representantes nacionales buscan alternativas sociales y económicas

Un grupo de expertos de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), por mandato de este último organismo, se encuentra articulando un instrumento internacional que garantice las indemnizaciones derivadas de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente del mar. Este fondo pretende paliar la inseguridad laboral que afecta a las tripulaciones debido al cambio de los armadores del abanderamiento de sus barcos mercantes a países con legislaciones más “convenientes” durante las últimas décadas. Este cambio de bandera, que afecta a dos tercios de la flota mundial y tiene por objeto reducir los costes, ha generado una situación de inseguridad a la gente del mar que ha forzado a los representantes de los trabajadores, armadores y gobiernos a buscar alternativas sociales, económicas y financieras que solucionen el problema.

GARANTÍAS **ante los abandonos de la** **gente del mar**



Los gobiernos deben establecer una provisión de garantía financiera que cubra los casos de abandono, lesiones corporales y muerte



El aumento de la inseguridad laboral, reflejado en el incremento del abandono de tripulaciones en puerto, impulsó a la OIT y a la OMI en 1999 a crear un grupo de trabajo para determinar la gestión de un fondo de garantía. Este grupo está compuesto por representantes de 12 países miembros elegidos por la importancia del tonelaje de los barcos que abanderan; representantes de 8 países observadores invitados; representantes de la Organización Internacional del Trabajo (OIT); representantes de Organizaciones No Gubernamentales involucradas en la asistencia marítima (ONG). Tanto los representantes de los países invitados como de las ONG no cuentan con derecho a voto. Este grupo de la Organización Marítima Internacional (OMI) se ha reunido en dos ocasiones durante el presente año para buscar salidas a los tremendos problemas que producen los abandonos de tripulaciones. Para ello plantean alternativas sociales, económicas y financieras que pueden ser resueltas mediante la creación y administración de un fondo de garantía que dé soluciones a las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente del mar. De esta forma, la asistencia médica, jurídica, económica a marinos abandonados estaría articulada y solucionada.

Las dos reuniones han servido para definir los requisitos previos que unifiquen las diferentes posiciones de las partes (sindicatos, armadores, representantes gubernamentales y no gubernamentales, etc.) y que permitan en el si-



pago de los gastos de atención médica, alojamiento y comida durante un tiempo específico. Resolver estas cuestiones es más difícil todavía cuando se plantean en países que carecen de instalaciones médicas adecuadas—e incluso de sistemas de seguridad social. Por tanto, la OIT en los convenios refundidos de 2006—aún no en vigor— quiere asegurarse que estas normas den una mejor protección a los marinos y redunden en reglas de juego más equitativas para todo el sector. En particular se esfuerza por que este proceso tenga resultados de utilidad práctica inmediata, acordes con la rapidez de la transformación y globalización del transporte marítimo. Según la OIT, la adopción por parte de los países de estas medidas que ofrezcan condiciones dignas de trabajo no supone una carga desproporcionada ni para los estados ni para sus armadores.

ANTECEDENTES

Las dificultades que suelen plantearse en los casos de abandono o de reclamación de indemnizaciones por lesiones o muerte de la gente de mar obedecen a que, con frecuencia, el buque, pertenece a nacionales de un país determinado, está registrado o abanderado en un país distinto y lleva una tripulación formada por marinos procedentes de varios terceros países. La mayor o menor rapidez y eficacia de las soluciones a la situación de los marinos abandonados depende del nivel de abandono del buque, del país o territorio donde se produce el abandono, de quién es el armador y de cuál es la legislación nacional aplicable. En el caso español, la ley 48/2003 faculta a las Autoridades Portuarias para declarar en estado de abandono aquellos barcos que lleven más de seis me-

guiente encuentro disponer de un método a nivel internacional aceptado por todos que posibilite resolver los problemas derivados de estos complejos casos.

El grupo mixto de trabajo creado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la OMI en 1.999, comenzó la redacción de las directrices para la resolución de las reclamaciones en caso de muerte, lesiones personales y abandono de la gente de mar. Desde ese momento, los comentarios formulados por los armadores, los sindicatos y los gobiernos han permitido afinar los requisitos previstos, con miras a disponer de un método aceptable a nivel internacional, que permitan resolver estos casos de desatención. De esta forma, los expertos quieren dar respuesta a las complejas cuestiones derivadas de la nacionalidad de la gente del mar y de los armadores y pretenden superar las leyes o reglamentos nacionales que limitan la responsabilidad de los armadores en lo concerniente al

Definiciones de propietario del buque, gente del mar y abandono

Propietario del buque, el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor o el agente naval o el fletador a casco desnudo, que asume del propietario la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y las responsabilidades correspondientes.

Gente del mar, toda persona que está empleada o contratada para cualquier puesto a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima

Abandono, la situación que se

caracteriza por la ruptura de vínculos entre el propietario de un buque y la gente de mar. El abandono se da cuando el propietario de un buque deja de cumplir ciertas obligaciones fundamentales con respecto a la gente de mar relativas a la pronta repatriación y pago de la remuneración adeudada y a la cobertura de las necesidades básicas, entre otras, una alimentación adecuada, alojamiento y atención médica. Constituye situación de abandono el que se haya dejado al capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque.

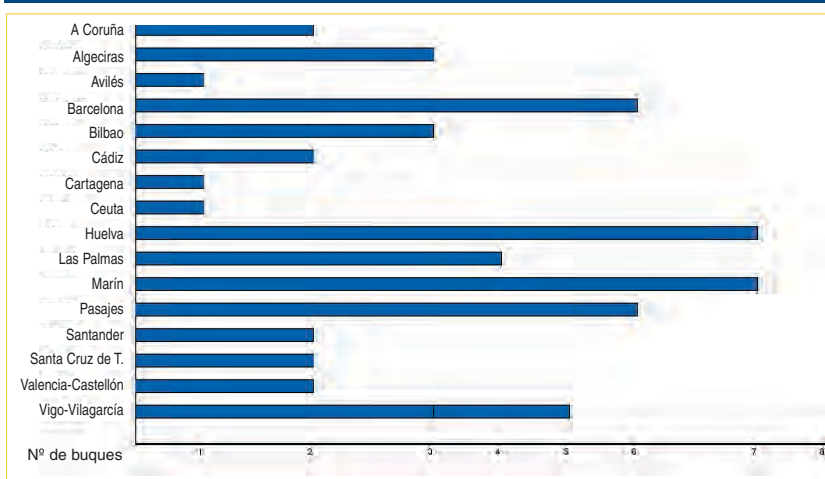


ses sin actividad aparente, y no estén al corriente de los pagos de los derechos portuarios. Por consiguiente, llegar a un acuerdo sobre la definición del concepto de abandono ha sido crucial para los expertos. La noción de abandono puede aplicarse a todo período de escala superior a 48 horas durante el cual el buque no recibe órdenes de operación. En algunos casos, resulta difícil determinar con exactitud a partir de qué momento se puede considerar que un buque y su tripulación han sido abandonados, ya que es posible que la compañía naviera envíe órdenes contradictorias. Por ejemplo, puede

emitir promesas de pago que no abonará o cursar pedidos de alimentos y suministros que en definitiva no pagará, lo que impide establecer con precisión la fecha en que el abandono se ha hecho efectivo.

Aunque el número de casos de abandono es enorme, si se compara porcentualmente la cifra con el volumen del tráfico marino mundial puede llevar a pensar que es un problema menor. Pero la realidad es muy distinta, ya que toda experiencia de abandono implica enormes sufrimientos y tensiones para la gente del mar afectada. Hasta ahora, algunas organizaciones caritativas tipo *Misión to Seafares* —Caritas en nuestro país— han demandado junto a la Federación Internacional del Transporte (ITF) en nombre de las tripulaciones abandonadas. Las demandas de estas organizaciones en los tribunales han permitido el embargo de los buques y su posterior venta en subasta pública que ha permitido afrontar el coste de la repatriación y el pago del 75 por ciento de los salarios adeudados a la tripulación.

ABANDONO DE BUQUES EN PUERTOS ESPAÑOLES



REUNIONES DEL GRUPO

La crisis del petróleo de la década de los setenta tuvo repercusiones directas en el sector marítimo. Ante esta situación los armadores pusieron en práctica una estrategia de recortes económicos a costa de las retribuciones y los



derechos de la gente del mar que ha originado constante abandono de tripulaciones. Estos abandonos se deben a que entre los costes operacionales del armador, el salario de los tripulantes es el más cuantioso. Debido a estos abandonos, los foros internacionales llevan años discutiendo la elaboración de un proceso de garantías por mandato internacional que resuelva las condiciones laborales de los marinos en estas situaciones.

Así, en la primera reunión—ya mencionada— del grupo mixto de la OMI se acordó la valoración objetiva de los problemas creados por los abandonos, lesiones corporales y muerte y su dimensión social y humana. En esta reunión también se planteó que los Estados de abanderamiento deben establecer mecanismos reales y efectivos para cumplir sus obligaciones y asegurar que los propietarios de buques lleven a cabo la repatriación de los miembros de su tripulación y de la gente de mar y abordar todos los aspectos del problema, como lo son la repatriación, apoyo a los miembros de la tripulación abandonados, situación en materia de inmigración, y pago de remuneraciones pendientes. Para ello, la OMI debe promover la ratificación del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar y examinar y evaluar los posibles criterios para resolver problemas del abandono de lesiones corporales y muerte de la gente de la mar, entre los que están, fondos nacionales, fondos internacionales, seguro obligatorio, garantías bancarias, seguro por accidente.

En la segunda reunión del grupo de trabajo (noviembre 2000) se decidió implementar las medidas en dos etapas. En la primera etapa—o

Base de datos sobre abandono de gente de mar

El sistema de base de datos, cuya creación se propuso al Grupo mixto OMI/OIT de 2004 celebrado en Londres, tiene entre sus principales características :

- Las informaciones sobre buques abandonados las emitiran los Gobiernos y organizaciones invitadas, destacan por ejemplo ITF o la ICMA.
- Es una base creada por la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE TRABAJO Y LA ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL, con el apoyo técnico de la ISSA.
- Su acceso es público. (no restringido).
- Contempla sin examen todos aquellos casos notificados, con los si-

guientes datos: buque, fecha de abandono, puerto, causa, tripulación, y situación del buque (jurídica-económica) y en su caso la resolución del mismo.

- Al no ser de carácter obligatorio muchos países no notifican los casos que suceden en sus puertos.
- La realidad de las cifras dista mucho de la realidad, así por ejemplo en los casos estudiados de España en el periodo 2000-2005 aparecen unos 51 casos mientras que las notificaciones no alcanzan más que ocho.
- Adolece de un seguimiento detallado de los casos y las notificaciones sobre su resolución tardan en llegar

a la base de datos.

- En las reuniones que se han celebrado se han utilizado estos datos como reales minimizando el problema y alargando los periodos y las tomas de decisiones de los mismos.
- Existe a pesar de estar plenamente definido un absoluto alejamiento del concepto de abandono de gente de mar (definido expresamente por la OIT, en el Convenio refundido de 2006).
- No se nutre de los estudios realizados sobre el abandono y la aportación de datos de ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES.
- Se esta redefiniendo su utilización y acceso.



corto plazo— se formularon resoluciones a las que se anexaron códigos o directrices relativos a la provisión de garantía financiera en los casos de muerte, lesiones corporales y abandono de la gente del mar. En la segunda, o a largo plazo, se incluiría la elaboración de un instrumento o instrumentos obligatorios que serían adoptados por ambas Organizaciones. De esta forma, fueron establecidas las directrices sobre la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de la gente del mar.

Estas decisiones del grupo fueron presentadas a la Comisión Paritaria Marítima. Los proyectos de resolución ponían de relieve que había que remediar que ninguno de los instrumentos internacionales existentes trataran adecuada-

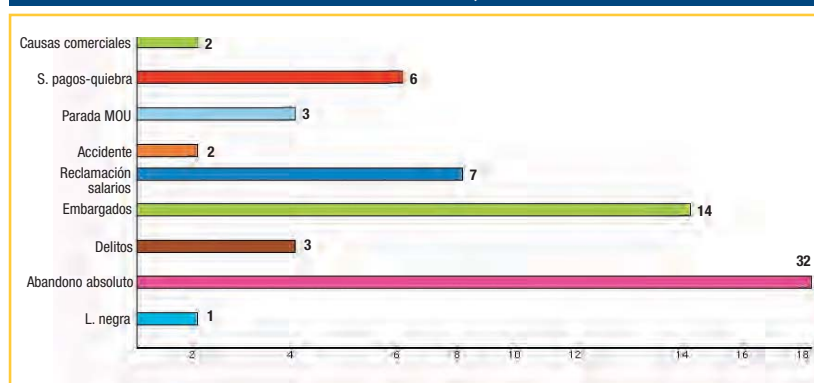
damente los problemas derivados de las lesiones corporales, la muerte y el abandono de las tripulaciones.

Durante la asamblea de Mayo de 2001 fueron acordadas las directrices sobre la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales y las directrices sobre la provisión de garantías financieras para los casos de abandono de la gente del mar. Además, los asistentes instaron a los gobiernos a que apliquen las directrices e informen de su aplicación. Esta información sería recogida y archivada en una base de datos conjunta creada y mantenida por la OMI/OIT. De esta forma, la base de datos almacenaría información sobre casos de abandono y sobre el grado de cumplimiento o incumplimiento de los instrumentos internacionales.

Esta medida fue acordada en la reunión mantenida por el grupo de trabajo en octubre de 2002. Y, por medio de ella, tanto los estados miembros de la OMI como las organizaciones no gubernamentales deben notificar los casos de abandono de barcos y tripulaciones para que sean incorporados a la base de datos. La base de datos fue presentada y aprobada en septiembre de 2005.

La sexta reunión de este grupo de trabajo celebrada en París en octubre de 2006 contó con la participación de ocho representantes de la

CAUSAS DEL ABANDONO DE BUQUES Y TRIPULANTES





OIT (tres representantes de los armadores, uno de los propietarios de buques y cuatro de la gente del mar) y se analizaron los 40 casos notificados e incluidos en la base de datos. De este total, 22 casos habían sido ya resueltos. Además, en la reunión se planteó trabajar para abordar los problemas de la garantía financiera con respecto a las indemnizaciones en caso de abandono, muerte o lesiones corporales de la gente del mar.

La próxima reunión tendrá lugar el próximo año 2009 con las siguientes líneas de trabajo:

- 1.** La adopción y aplicación de las directrices aprobadas en 2006 por la OMI y la OIT "Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo", que entró en vigor a partir del 1 de julio del mismo año.
- 2.** La recopilación de información sobre los casos de abandono y maltrato de la gente de mar, con la progresiva mejora en la toma y remisión de datos de buques abandonados al no coincidir los datos de la base de la OIT con los casos reales.
- 3.** La creación por el mandato del comité mixto OMI/OIT grupo especial de trabajo de expertos sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar, y el desarrollo de dos importantes resoluciones y directrices, una sobre la prestación de

garantía financiera para los casos de abandono de gente de mar, y otra sobre los armadores y responsabilidades con respecto a reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar.

- 4.** La participación de entidades privadas en el estudio y desarrollo de la viabilidad de un seguro contra abandono (aportando experiencias





entidades como SEACURUS o la Unión Internacional de Aseguradores Marinos (IUMI).

5. Desarrollo de elementos que cubran la asistencia sanitaria en modelos de Asistencia Universal

6. Análisis de las funciones y desarrollo de los Clubs de P & I. (Agrupaciones de Armadores de Protección e Indemnización que tienen su origen en el seguro marítimo británico)

7. Flexibilidad a la hora de adoptar un sistema de garantía financiera teniendo en cuenta los diversos modelos que existen.

8. Cobertura de seguro. No tener en cuenta en la elaboración de garantías del principio de pagar para ser pagado. La cobertura para la gente de mar debería cumplirse sin excepción

9. El desarrollo de un instrumento o directiva bajo los principios de: -la responsabilidad objetiva del propietario del buque

- limitación de la responsabilidad/ canalización de la responsabilidad hacia el armador

- obligatoriedad de seguros y el acceso directo/ - los certificados de seguro deben llevarse a bordo del buque con una copia depositado en las autoridades de la matrícula de buques.

10. Inclusión de un certificado obligatorio en los buques para la acreditación del seguro o garantía, cobertura, extensión y reclamación.

J.M.S. ■



Los propietarios de buques son responsables ante las reclamaciones

Abu Abdullah I IMO6923319

- **Abandonment ID:00034** Nombre del buque: Abu Abdullah I Bandera:Comoras

- **No. OMI: 6923319**

- **Puerto de abandono: Suez Canal**

- **Fecha de abandono:18 Enero 2006**

- **Fecha de notificación: 27 Enero 2006** ● **Reporting Member Govt. or Org.: Fed.Int. de los Trabajadores del Transporte (ITF)**

- **Nº de marinos: 15**

- **Nacionalidades: India (9); Sudán (6)**

- **Circunstancias: Desacuerdos financieros y problemas de propiedad del armadores del barco.**

- **Acciones tomadas: Se intentó contactar con el armador, pero no se pudo. Se contacto con seafarers; Embajada India en el Cairo; estado de abanderamiento; Oficinas de ITF en Delhi y para el Mundo Árabe; NUSI y MUI; se intentó contactar con las autoridades locales pero no estaba disponibles. Se intentó contactar con los afiliados egipcios pero no han respondido a los mensajes dejados.**

- **Estado de la repatriación: A la espera de respuesta del Estado de abanderamiento o la embajada**

- **Comentarios y observaciones: Fed. Int. de los Trabajadores del Transporte (ITF) (21 Enero 2008) Este caso se inició con la llamada de los marineros a la oficina de Acción de la Federación Internacional de Transporte (ITF). Tras intentar varios intentos contactar con el propietario, el Estado de abanderamiento, y otras partes concernientes con el problema, la oficina no recibió respuestas ni más información ni de los marineros ni del armador o representantes del Estado.**

- **http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.details?p_lang=es&p_abandonment_id=34**

En vigor dos nuevos convenios de la OMI

NUEVAS NORMAS

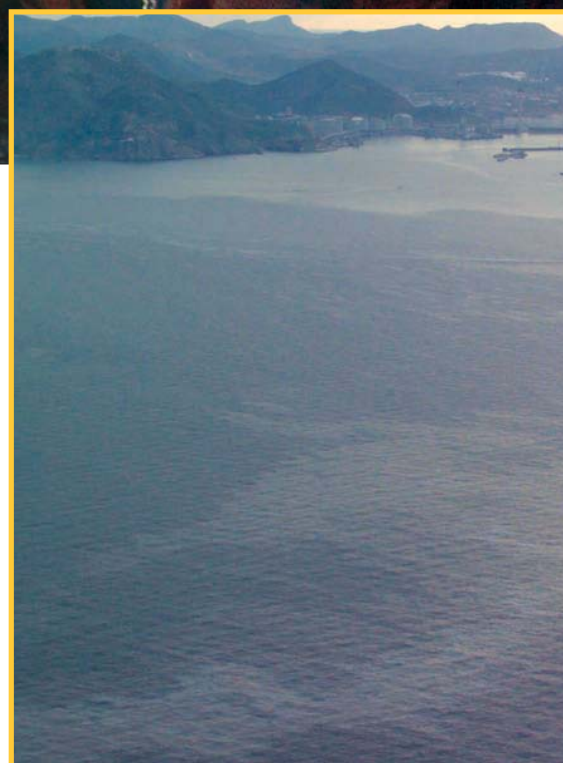
para el transporte marítimo

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha dado luz verde a dos nuevos Convenios de gran importancia para el transporte marítimo. El primero, hace referencia a las pinturas anti-incrustantes de los buques; y, el segundo, se centra en regular la responsabilidad por la contaminación causada por los hidrocarburos utilizados como combustible. La OMI, compuesta por 168 estados miembros y tres asociados, lleva 60 años trabajando en la mejora de la seguridad marítima y en la prevención y la lucha contra la contaminación en el mar, y es la responsable de acuerdos tan significativos para el sector como el Convenio de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar o el Convenio MARPOL.

Los buques que enarbolan pabellón de uno de los estados miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) o que, sin enarbolar su bandera, operen bajo su autoridad deberán de someterse a las exigencias que plantea el Convenio Internacional sobre Control de Sistemas Anti-incrustantes Perjudiciales en los Buques (AFS), que entró en vigor el pasado 17 de septiembre. Esta medida, que pretende reducir los efectos perjudiciales de las sustancias químicas contenidas en algunas pinturas de los cascos de los buques y en algunas redes, afecta también a embarcaciones que, con pabellón ajeno a la Organización, pretendan entrar en el puerto de uno de los Estados que han suscrito el acuerdo.

Para los barcos que enarbolan pabellón de un Estado miembro se establece un régimen de reconocimiento y certificación que afecta a los buques con un arqueo bruto igual o superior a 400, cualquiera que sea el viaje que vaya a realizar. Las embarcaciones con eslora de 24 metros o más y arqueo inferior a 400 tendrán simplemente la obligación de llevar una declaración de conformidad con lo dispuesto en el Convenio AFS, mientras que las de menor eslora, tan-

Los buques de arqueo igual o superior a 400 estarán sometidos a un régimen de inspecciones, según el nuevo Convenio Internacional sobre Control de Sistemas Anti-incrustantes Perjudiciales en los Buques (AFS)





José Manuel MARTÍN

to de pesca como de recreo, no deberán pasar ningún reconocimiento ni precisan certificación.

Ya hace algunos años que se constató que los recubrimientos utilizados para evitar el desarrollo de algas, moluscos y otros organismos que puedan entorpecer el avance rápido de las embarcaciones, contaban con un compuesto químico de carbono-estaño con efectos muy tóxicos para los organismos marinos, especialmente para especies sensibles como los moluscos. Es en este sentido en el que Ricardo Aguilar, director de investigación y proyectos de Oceana, quiere hacer hincapié, ya que para él *la entrada en vigor del Convenio es una noticia positiva aunque, lamentablemente, llega con*



Greenpeace

El buque frigorífico "Sierra Nava" vertió 70 toneladas de fuel que llevaba como combustible en la costa de Algeciras. Greenpeace/C.Castaño.



una década de retraso respecto a cuando se detectó el problema.

Aunque en Europa estos productos químicos llevan prohibidos desde hace algunos años, la puesta en marcha del Convenio supone la extensión de sus exigencias a terceros países. Su entrada en vigor es posible tras la ratificación de Panamá el año pasado, al cumplirse el re-

quisito de que sea suscrito por, al menos 25 Estados, cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 25% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial. Actualmente, el Convenio AFS 2001 ha sido ratificado por 28 Estados, entre ellos España, lo que supone el 43% del tonelaje de la flota mercante mundial.

Sin embargo, mientras su ratificación no alcance el 100% existe el riesgo de que se siga contaminando las aguas con las repercusiones que esto tiene para el medioambiente, y con la consiguiente competencia desleal que supone para los armadores que sí acatan la norma.

CONVENIO BUNKERS 2001

Otro Convenio suscrito por la OMI que entrará vigor en noviembre, y que participa también de la filosofía de conservación del medio ambiente, es el conocido bajo el nombre Bunkers 2001. El acuerdo establece las medidas necesarias para garantizar el pago de una indemnización, a nivel internacional, por los daños causados cuando se produce el vertido de hidrocarburos utilizados como combustible por los buques. El Convenio Bunkers 2001 viene a cubrir la laguna existente tras la aprobación del Convenio sobre Responsabilidad Civil por Daños por Contaminación por Hidrocarburos (CLC 92), que sólo se aplica a buques tanque, tanto si los hidrocarburos que se derraman son transportados como carga como si lo hacen como combustible. Así, accidentes como los del *Sierra Nava* o, el más reciente "Fedra", entre otros, ocurridos cerca del puerto de Algeciras, habrían sido regulados por el Convenio Bunkers, que ahora entra en vigor.

Otro aspecto novedoso de este Convenio es el establecimiento de la responsabilidad objetiva y solidaria del propietario del buque por los daños causados y del coste de las medidas preventivas para evitarlos. En este sentido, el acuerdo entiende por propietario del buque, además del propietario que figura en el registro -responsable en los Convenios CLC y Fund-, al arrendatario a casco desnudo, al gestor naval y al armador; y, en caso de coexistir todos ellos, se considerarán responsables solidarios de las indemnizaciones. Una medida lógica para Manuel Carlier, director general de Anave, que considera que *todos ellos pueden ser responsables en alguna medida del derrame*. Y señala

España, con 47 Convenios ratificados, se sitúa a la cabeza de los estados con mayor número de convenios e instrumentos ratificados

que este Convenio *no exige una responsabilidad adicional a la que ya tienen las empresas en aplicación al Convenio de Londres sobre Limitación de la responsabilidad*.



Lo que exige es tener un seguro por contaminación por combustible.

El Convenio BUNKERS se aplicará en el territorio de un Estado parte, donde se incluye su mar territorial y su zona económica exclusiva, independientemente del lugar donde se encontrara el buque en el momento del vertido, y no afecta a los buques de Estado ni a aquellos supuestos en los que sea de aplicación el Convenio CLC.

De atender las reclamaciones relativas al Convenio Bunkers se encargarán los tribunales del Estado parte donde se hayan ocasionado los daños, y establece la obligación de asegurar los barcos con un tonelaje superior a 1.000 de arqueo bruto matriculados en un Estado firmante. La cobertura debe extenderse hasta el importe que se establece en el Convenio de Londres de 1976 sobre limitación de responsabilidad, como ya se ha destacado anteriormente. Además, el Estado parte debe, conforme a su legislación, exigir esa misma garantía a los barcos que entren y salgan de sus puertos, cualquiera que sea su matrícula.

Para Ricardo Aguilar el Convenio, al igual que el CLC, *sigue limitando las indemnizaciones en caso de vertido lo que considera una deficiencia del Acuerdo.*

Hasta el momento, el acuerdo ha sido ratifi-

El Convenio Bunkers 2001, que entrará en vigor en noviembre, contempla el vertido del combustible de los barcos y establece la responsabilidad compartida de todos los implicados en la operación del buque

cado por 20 Estados que agrupan el 23,2% de la flota mercante mundial, por lo que está prevista su entrada en vigor el 21 de noviembre próximo. Además de España, han ratificado este Convenio: Alemania, Bahamas, Bulgaria, Chipre, Croacia, Eslovenia, Estonia, Grecia, Hungría, Islandia, Islas Marshall, Jamaica, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Noruega, Polonia, Reino Unido, Samoa, Sierra Leona, Singapur y Tonga.

PROYECTOS DE FUTURO

Entre las últimas iniciativas de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional se encuentra la modificación del texto del Convenio sobre Gestión del Agua de Lastre (BWM 2004). El intenso tráfico marítimo mundial lleva aparejado que se mueva diariamente una gran cantidad de agua de lastre de un lugar a otro. Este agua, que sirve para dar estabilidad al barco mientras está navegando, contiene gran cantidad de organismos que, al soltar lastre, son transferidos de un ecosistema a otro. Está comprobado que diariamente se trasladan más de 3000 especies de organismos de un lugar a otro en el mundo, lo que constituye una de las principales amenazas para la diversidad biológica.

Con las modificaciones introducidas en este texto -referidas a la norma de eficiencia de ges-

ción de agua de lastre para buques construidos a partir de enero de 2009-, se espera que ahora el texto sea ratificado por un mayor número de Estados, una vez eliminados de su redacción algunos aspectos que levantaban ciertas reticencias.

En el caso concreto de España, la puesta en marcha de estos Convenios permitirá controlar los más de 167.000 buques que transitan por nuestras costas, lo que también ayudará al control de los posibles buques *substándar*. Resulta extraordinariamente importante preservar el entorno costero, y con ello también la riqueza pesquera y el turismo, que en gran medida se asienta en las costas y supone una importante fuente de ingresos y un gran activo natural.

En este sentido, las organizaciones de ámbito mundial: Internacional Chamber of Shipping (ICS) e Internacional Shipping Fedetarion (ISF) han puesto en marcha una campaña para animar a los Estados a ratificar los convenios marítimos adoptados, principalmente por la OMI y

Isidoro MOYA



Convenios, enmiendas e instrumentos de la OMI ratificados por España

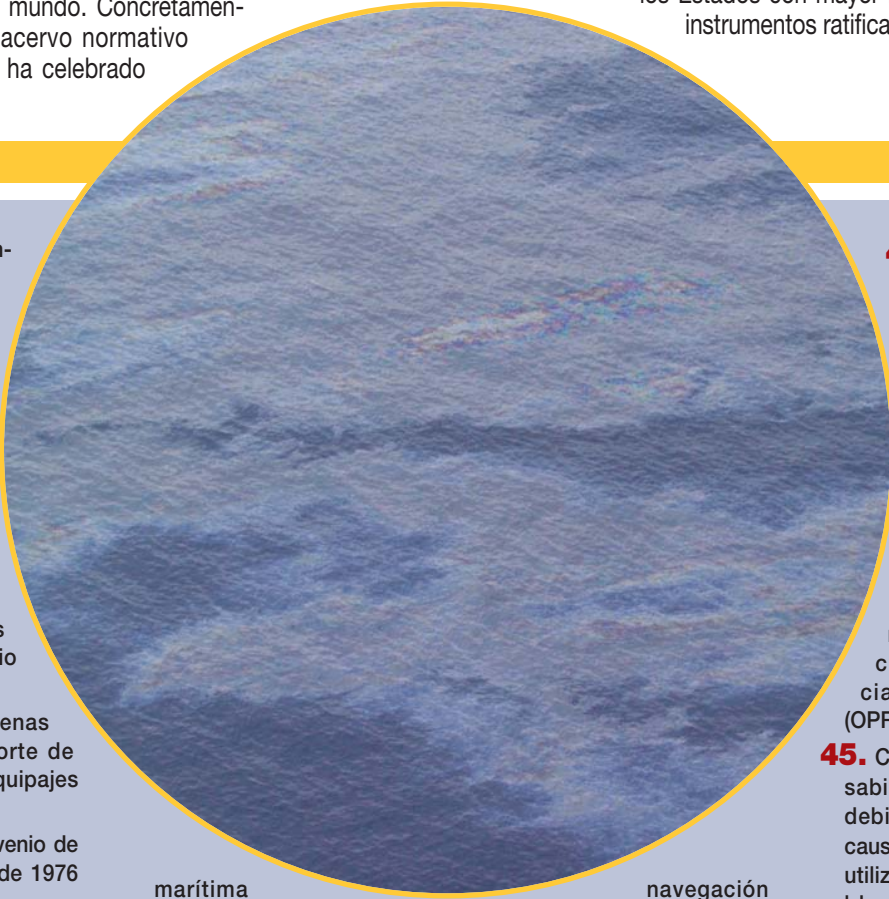
- 1.** Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (1948)
- 2.** Enmiendas al Convenio constitutivo de la OMI (1991)
- 3.** Enmiendas al Convenio constitutivo de la OMI (1993)
- 4.** Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974)
- 5.** Protocolo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1978)
- 6.** Protocolo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1988)
- 7.** Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL 1966)
- 8.** Protocolo del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL 1988)
- 9.** Convenio sobre Arqueo de Buques (Tonnage 1969)
- 10.** Convenio sobre el reglamento Internacional para prevenir Abordajes (Colreg 1972)
- 11.** Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC 1972)
- 12.** Protocolo de 1993 al Torremolinos de 1973 (SFV 1973)
- 13.** Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar (STCW 1978/1995)
- 14.** Convenio Internacional de búsqueda y salvamento marítimo (SAR 1979)
- 15.** Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marinas por Satélite (INMARSAT 1976)
- 16.** Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marinas por Satélite (INMARSAT OA 1976)
- 17.** Enmiendas al Convenio Internacional de Telecomunicaciones Marinas por Satélite (INMARSAT 1998)
- 18.** -Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL1965)
- 19.** Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78 Anexo I/II)
- 20.** Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78 Anexo III)
- 21.** Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78 Anexo IV)
- 22.** Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78 Anexo V)
- 23.** Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78 Anexo VI)
- 24.** Convenio de Londres sobre prevención por la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (1972)
- 25.** Protocolo del Convenio de Londres (1996)
- 26.** Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (Intervención 1969)
- 27.** Protocolo al Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (Protocolo de 1973 del Convenio Intervención)
- 28.** Protocolo al Convenio sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Protocolo de 1976 al CLC)
- 29.** Protocolo del Convenio sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (Protocolo de 1992 al CLC)
- 30.** Protocolo al Convenio Internacional sobre constitución de un Fondo internacional de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Protocolo del Fondo de 1976)
- 31.** Protocolo al Convenio Internacional sobre constitución de un Fondo internacional de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Protocolo del Fondo de 1992)
- 32.** Protocolo al Convenio Internacional sobre constitución de un Fondo internacional de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Protocolo del Fondo de 1992)

la Organización Internacional del Trabajo (OIT), lo antes y por el mayor número de países posible.

SEGURIDAD Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN

La conservación del medioambiente y el establecimiento de un marco de seguridad en el mar son las prioridades de la Organización Marítima Internacional, creado en el seno de Naciones Unidas. Este conjunto de normas específicas supone que el transporte marítimo sea uno de los pocos sectores que tienen una regulación global para los aspectos relativos a la seguridad y la prevención y la lucha contra la contaminación del medio marino. La Organización proporciona las pautas para que los sistemas de control en torno a estas materias se establezcan y desarrollen a partir de los mismos conceptos en todo el mundo. Concretamente, forman parte del acervo normativo de la institución, que ha celebrado

José Manuel MARTÍN



- ción de un Fondo internacional de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Protocolo del Fondo de 2003)
- 33.** Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares (Convenio Nuclear 1971)
- 34.** Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar (PAL 1974)
- 35.** Protocolo al Convenio de Atenas (Protocolo de 1976 al PAL)
- 36.** Protocolo al Convenio de Atenas de 1990
- 37.** Protocolo que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (Protocolo de 1996 al LLMC)
- 38.** Convenio para la represión actos ilícitos contra la seguridad de la navegación

- marítima (Convenio SUA 1988)
- 39.** Protocolo al convenio para la represión actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Protocolo de 1988 al Convenio SUA).
- 40.** Protocolo al convenio para la represión actos ilícitos contra la seguridad de la

- navegación marítima (Protocolo de 2005 al Convenio SUA)
- 41.** Protocolo al convenio para la represión actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (Protocolo de 2005 al Convenio SUA).
- 42.** Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (Convenio Salvage 1989)

- 43.** Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la contaminación por hidrocarburos (Convenio OPRC 1990)
- 44.** Protocolo del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (OPRC/HNS 2000)
- 45.** Convenio sobre responsabilidad nacida de años debidos a contaminación causada por hidrocarburos utilizados como combustible (Convenio Bunkers 2001)
- 46.** Convenio Internacional sobre control de los sistemas anti-incrustantes perjudiciales en los buques (Anti Fouling 2001)
- 47.** Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (Ballastwater 2004)

recientemente su 60 aniversario, convenios de tanta relevancia para el sector del transporte marítimo como el Convenio Solas, el Convenio Marpol o el de Formación, Titulación y Guardia para las gentes del Mar, entre otros, ratificados por un número de Estados que aglutinan bajo su pabellón el 98% de la flota mercante mundial.

España es miembro de la OMI desde 1962 y, en la actualidad, forma parte de su Consejo -órgano de dirección de la organización- donde por su importante actividad es considerado como "uno de los diez países con mayores intereses en el comercio marítimo internacional".

En palabras del secretario general de la OMI, Efthimios Mitropoulos, los esfuerzos realizados en los últimos años por España, para "fortalecer la seguridad marítima y la protección del medio marino", le ha llevado a situarse a la cabeza de los Estados con mayor número de convenios e instrumentos ratificados, un total de 47. ■

A. MUNGUÍA



Cádiz acogió el I Congreso Nacional
Salvamento Marítimo:
QUINCE AÑOS
protegiendo la
vida en el mar

Un momento de los ejercicios de salvamento marítimo realizados dentro de la celebración del Congreso de Salvamento en el Mar.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima ha celebrado el quince aniversario de su creación con la realización del Congreso Nacional de Salvamento en el Mar. Durante estos días, más de 300 profesionales han trabajado para unificar criterios de actuación y debatir nuevas propuestas que permitan enriquecer el acervo normativo existente en materia de seguridad marítima y lucha contra la contaminación. El esfuerzo de los profesionales y el impulso económico realizado por el Estado, a través de los cinco Planes de Salvamento puestos en marcha en estos años, ha servido para que este Servicio se encuentre entre los mejores de toda Europa.

Antes de que finalice el año, el Ministerio de Fomento tendrá redactado el nuevo Plan Nacional de Salvamento 2010-2013, que vendrá a relevar al actual, que abarca de 2006 a 2009, tal y como anunció la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en el Congreso Nacional de Salvamento Marítimo, celebrado entre el 2 y el 5 de octubre en Cádiz.

Durante la inauguración del Congreso, en el que han participado cerca de 300 profesionales relacio-

nados con el salvamento en el mar y la lucha contra la contaminación, la ministra alabó la labor desarrollada en los quince años de existencia del Servicio de Salvamento Marítimo y entregó galardones a las tripulaciones de los "salvamares", a las tripulaciones de los remolcadores y de los medios aéreos, así como a los técnicos de los Centros de Coordinación y Salvamento, al personal de los Servicios Centrales y a los trabajadores del Centro Jovellanos de Gijón.

También recibió la felicitación de la ministra el personal voluntario de Cruz Roja, cuya tarea está íntimamente ligada a la Sociedad conformando ambas entidades la Organización SAR española, según establece el Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo de la Organización Marítima Internacional. "Nos sentimos tranquilos y confiados en nuestros servicios de Salvamento Marítimo, en sus profesionales y en sus medios técnicos", declaró Magdalena Álvarez.

Durante la celebración del Congreso, los participantes debatieron, a través de las seis mesas temáticas previstas, sobre los retos que plantea el salvamento marítimo en los últimos años. La constante



presencia de embarcaciones con inmigrantes a bordo surcando nuestras costas; el crecimiento de embarcaciones de recreo, que representan el 57% de las emergencias anuales; la preparación ante una emergencia por derrames de hidrocarburos; la inquietud que despiertan los siniestros de la flota pesquera o la progresiva implantación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) son algunos de los puntos que se han debatido en las mesas y ponencias que han tenido lugar.

Con el objetivo de obtener una visión completa de la actividad de socorro en el mar, el Congreso ha reunido a profesionales y técnicos de todas las instituciones que participan en el servicio público, entre ellos, además de representantes de Salvamento Marítimo y Cruz Roja, representantes del Instituto Social de la Marina, de las Capitanías Marítimas o del Servicio marítimo de la Guardia Civil.

Paralelamente, tanto los participantes en el Congreso como otros ciudadanos, interesados en conocer la actividad de la Sociedad de Salvamento Marítimo, pudieron visitar una exposición conmemorativa que, a través de 14 paneles

donde se recogían los medios materiales y humanos de que se dispone, realizaba un recorrido por los quince años de existencia de un servicio público volcado en preservar la vida humana en el mar.

SIMULACRO DE RESCATE

La muestra contaba también con algunas de las herramientas utilizadas para realizar las tareas de salvamento y lucha contra la contaminación, entre ellas los *skimers* o bombas especialmente diseñadas para recoger los vertidos derramados al mar. Otros elementos que componían la exhibición, y despertaron el interés de los visitantes, fueron los uniformes utilizados por estos profesionales y algunas maquetas de los últimos medios marítimos y aéreos incorporados al Servicio, entre ellos, la reproducción del buque polivalente "Don Inda", del remolcador "María Pita", y de los nuevos aviones CN 235-300, así como del nuevo modelo de helicóptero incorporado al servicio de salvamento.

Para cerrar el Congreso, sus promotores organizaron un simulacro de rescate en alta mar para entrenar a los efectivos y evaluar la coope-



La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, junto a Pilar Tejo, directora de Sasemar, visitando la exposición conmemorativa de los quince años del Salvamento Marítimo.

Los países de nuestro entorno nos miran con gran envidia, ya que podemos presumir de tener los mejores recursos. (Pilar Tejo, directora de Sasemar)

ración operacional en materia de salvamento. Con este ejercicio se buscaba acercar a los ciudadanos la tarea desarrollada por los equipos de salvamento marítimo.

Desde la creación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, en 1993, se han puesto en marcha cinco Planes Nacionales de Salvamento. El conjunto de medidas adoptadas, las inversiones del Estado en las mismas y el esfuerzo del personal a su servicio ha hecho posible que, en este momento, la organización se encuentre entre las más avanzadas de Europa. Una circunstancia que, según Pilar Tejo, directora de Sasemar, ha motivado que *los países de nuestro entorno nos miren con gran envidia, ya que podemos presumir de tener los mejores recursos*. No en vano, el año pasado la Sociedad de Salvamento Marítimo recibió, entre otros premios, el que otorga la Organización Marítima Internacional en reconocimiento a su valentía en el rescate de personas en el mar. Los más de 30.000 inmigrantes asistidos en aguas del Atlántico y del Mediterráneo, de marzo de 2006 a febrero de 2007, avalan esta labor.

Según destacó la Ministra de Fomento, el Servicio de Salvamento Marítimo español ha logrado reducir un 75% los tiempos de respuesta por mar y un 66% por aire, aumentar un 80% la potencia de tiro de remolque y multiplicado por 50 la capacidad de recogida de productos contaminantes, y ha asistido a 150.000 personas desde que fuera puesto en marcha, en 1993.

Actualmente, Salvamento Marítimo cuenta con una flota marítima formada por 4 buques polivalentes, 12 remolcadores, 55 embarcaciones de intervención rápida tipo "salvamar" y 39 embarcaciones menores. Estos medios están reforzados por 9 helicópteros y 4 aviones. ■

A. MUNGUÍA

Más charlas sobre SEGURIDAD



El Instituto Social de la Marina y la Dirección General de la Marina Mercante iniciaron el pasado 25 de septiembre en Vigo una serie de conferencias sobre estabilidad de los buques y seguridad laboral en el mar. Las charlas están dirigidas a armadores, patrones y mecánicos y se enmarcan dentro del acuerdo que los actuales Ministerios de Trabajo e Inmigración; Fomento y Medio Ambiente, Medio Rural y Marino firmaron en el año 2005 para mejorar la seguridad en los buques pesqueros. Bernardo Rodríguez, coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima de Vigo; Ana Pouso, inspectora de Trabajo y Seguridad Social de Vigo y Luis Anguita, fiscal delegado de Siniestralidad Laboral en A Coruña fueron los conferenciantes en esta primera jornada.

El Instituto Social de la Marina, en virtud del acuerdo alcanzado en abril del 2005 por los entonces Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales; Fomento y Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros, es la institución elegida para coordinar las acciones que, enmarcadas en el contexto de dicho acuerdo, se desarrollarán en el último trimestre de este año. En concreto, lidera el Grupo de Trabajo denominado "Campañas y Prevención" que desarrolla inspecciones y acciones preventivas dirigidas a los profesionales del sector marítimo-pesquero.

Entre los objetivos previstos para el 2008 destaca la celebración de una serie de charlas especializadas dirigidas a armadores, patrones y mecánicos sobre estabilidad en los buques. Se pretende así incidir en algunos de los puntos donde se han detectado mayores deficiencias



en las inspecciones realizadas el año pasado y que atañen a la estabilidad de las embarcaciones pesqueras y a la responsabilidad de armadores y patrones en la seguridad, tanto del barco como de sus tripulantes.

A las jornadas, que se desarrollarán en algunas de las localidades con mayor tradición pesquera de nuestro país, asistirán siempre un Inspector de Buques –para hablar sobre estabilidad–, un Inspector de Trabajo –encargado de poner al día a los participantes sobre prevención de riesgos– y un Fiscal de Siniestralidad Laboral –que explicará la responsabilidad penal que, en caso de siniestro, tienen

los armadores y los patrones de los barcos.

En este sentido, el Inspector de Buques estará encargado de explicar cómo deben estructurarse y, a modo de barreras de contención, los distintos niveles de seguridad de los buques pesqueros. Además, analizará con los asistentes una serie de accidentes reales: las causas que los provocaron (vías de agua, golpes de mar, zozobras, pérdidas de estabilidad, incendios, embarrancamientos) y el modo en el que la tripulación se enfrentó a ellos. De sus errores o aciertos se sacarán distintas enseñanzas.

El Inspector de Trabajo que participe en las charlas deberá por su parte hablar de la prevención de riesgos laborales en el sector pesquero, incidiendo en los riesgos de seguridad y salud; las medidas colectivas e individuales de prevención; la responsabilidad administrativa, los protocolos de actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como las campañas de SEGUMAR y el PLAN VIXIA.

Finalmente, corresponderá al Fiscal de Siniestralidad Laboral explicar la responsabilidad empresarial de los armadores y patrones.

La primera de estas charlas tuvo lugar el 25 de septiembre en Vigo, en el edificio que la Cooperativa de Armadores tiene en el puerto pesquero de la ciudad y a la misma asistieron como ponentes Bernardo Rodríguez (Inspector de Buques), Ana Pouso (Inspectora de Trabajo) y Luis Anguita (Fiscal de Siniestralidad Laboral). La campaña continuará próximamente en la Casa del Mar de A Coruña, en Burela (Lugo), Santa Pola (Alicante), Caleta de Vélez (Málaga),

San Carlos de la Rápita (Tarragona), Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) Castellón y Bermeo (Vizcaya).

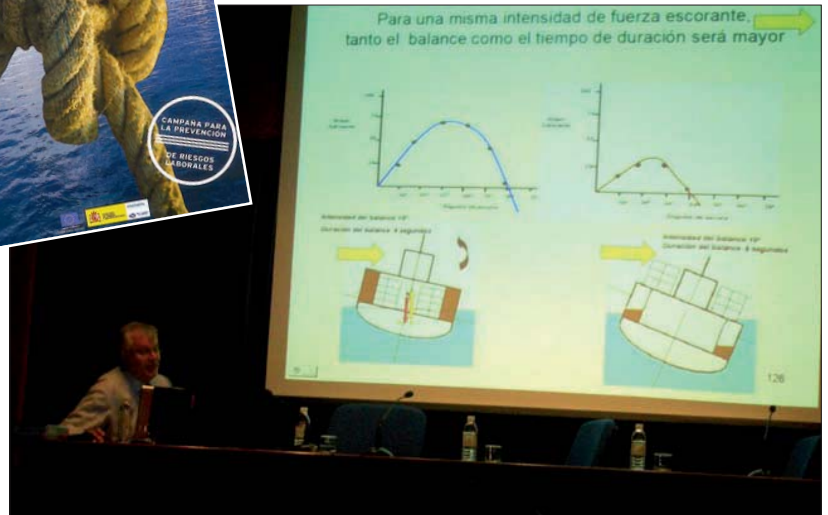
"AMARRA TU VIDA"

Las conferencias dan continuidad al plan de inspección de embarcaciones pesqueras y a la campaña de concienciación y sensibilización iniciados el año pasado con el programa "Amarra tu vida", del Instituto Social de la Marina, que incluía entre otras acciones la publicación de carteles y dípticos; charlas de concienciación y recorridos de tres autobuses publicitarios en cuyo interior se ofrecía información sobre prevención y proyecciones audiovisuales.

Durante el año 2007 se realizaron 62 charlas impartidas por personal de SASEMAR en locales pertenecientes al Instituto Social de la Marina o proporcionados por las Cofradías de Pescadores y Ayuntamientos de localidades pesqueras, a las que asistieron un total de 879 personas.

Lo que se pretende con estas acciones es mejorar la protección social y laboral de los trabajadores del mar y de sus familias, fomentando una cultura preventiva, promoviendo comportamientos y actitudes positivas y favorables en esta materia, informando de las actividades sanitarias preventivas y promoviendo la formación en prevención, identificando los riesgos y las medidas preventivas, la protección colectiva e individual, la normativa, la señalización y la formación sanitaria, entre otras materias.

Esto responde a que la actividad pesquera es



El año pasado se celebraron 62 charlas con la participación de 879 personas

El objetivo es promover actitudes positivas para prevenir accidentes y riesgos laborales en el sector

uno de los sectores económicos con mayor tasa de siniestralidad laboral, bien por una deficiente gestión de la prevención a bordo de las embarcaciones o bien por la inexistencia total de planes de prevención.

No hay muchos programas de prevención específicos para los profesionales del sector. De ahí, la importancia que tienen las acciones que desarrollan conjuntamente los Ministerios de Trabajo e Inmigración; Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y Fomento. No obstante, algunas Comunidades Autónomas también han elaborado sus propios planes. Así, la Xunta de Galicia puso en marcha el denominado PLAN VIXIA para mejorar los hábitos de trabajo en los barcos; de manera que los equipos y las actuaciones se utilizan y llevan a cabo adecuadamente, creando una tendencia habitual y una cultura hacia la prevención y las buenas prácticas.

La Consellería de Trabajo de la Xunta de Galicia colabora con la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, las Capitanías Marítimas, el ISM y distintas organizaciones pesqueras para poner en marcha este Plan en el que destacan las inspecciones a buques pesqueros o el programa ABOIA de dotación de chalecos salvavidas a los marineros de bajura autónomos. ■

ANA DÍAZ



Deberá estar en marcha el 31 de diciembre de este año

Los buques de carga y pasajeros así como las unidades perforación mar adentro deberán de tener operativos los equipos para emitir información a la larga distancia a partir del próximo 31 de diciembre. El Sistema de Identificación y Seguimiento a Larga Distancia (LRIT) permitirá a los Estados acceder en todo momento a la información de los buques bajo su pabellón y a la de aquellos barcos que se dirigen a sus puertos o simplemente transitan frente a sus costas.



Acto inaugural del Comité de la IMSO celebrado en Madrid, por primera vez fuera de su sede en Londres.

Pedro LÓPEZ

Luz verde al sistema de IDENTIFICACIÓN DE BUQUES a larga distancia

A partir del próximo 31 de diciembre los buques que realizan viajes internacionales estarán obligados a transmitir automáticamente la información LRIT, tal y como establecen las nuevas disposiciones introducidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS). Gracias a este Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT), los estados ribereños tendrán acceso a la información tanto de los buques que enarbolan su pabellón como sobre los que se dirigen a sus puertos o simplemente transitan frente a sus costas. Concretamente, por nuestras costas transitan alrededor de 300.000 buques de todo el mundo anualmente. Según el secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento, Fernando Palao, este método de identificación se presenta como *una herramienta eficaz para dar respuesta a las necesidades de protección marítima y mejorar las condiciones de seguridad de la navegación y protección del medio ambiente marino.*

Desde diciembre de 2004, los buques que navegan por las zonas costeras tienen que transmitir su identidad de forma permanente a través del Sistema de Identificación Automática

de los Buques (SIA), por lo que ahora se hacía necesario establecer un sistema de carácter global que cubra las grandes distancias. Así, la Organización Marítima Internacional (OMI) acometió el desarrollo del Sistema LRIT, al detectar la necesidad de los estados firmantes del Convenio SOLAS de garantizar la identificación y seguimiento de los buques más allá de las zonas costeras.

Como ya hemos indicado anteriormente, la medida afecta a los buques que realizan viajes internacionales y, concretamente, a los buques de pasaje, a los buques de carga de arqueado bruto superior a 300 y a las unidades móviles de perforación mar adentro.

A través de este Sistema se comunicará automáticamente a un centro LRIT la identidad del buque, las coordenadas (latitud y longitud) de su posición y la fecha y hora de la situación facilitada. Los equipos necesarios para suministrar esta información deberán estar ajustados a las normas y prescripciones funcionales adoptadas por la OMI que tendrán que ser supervisados por la Administración.

A nivel europeo, según las últimas informaciones a las que ha tenido acceso esta revista, parece que el Centro regional de datos Europeo no va a estar listo en la fecha prevista, por lo que serán los propios Estados de la Unión los que se encargarán provisionalmente del control y gestión de la información suministrada por los buques.

PRESCRIPCIONES MÍNIMAS

Entre las prescripciones mínimas que deben cumplir los dispositivos instalados a bordo se encuentra la obligación de poder transmitir au-





tomáticamente la información LRIT sin que exista interacción alguna de las personas que se encuentran a bordo del buque a intervalos de seis horas. Además, el sistema precisa que la frecuencia de transmisión pueda ser controlada de forma remota, de tal forma que ésta se pueda incrementar según varíen los niveles de protección y, por tanto, realizar una observación más detenida de los buques que así lo requieran. Además, el dispositivo debe ser capaz de interconectarse directamente con un sistema de posicionamiento por satélite, como el GPS o, en el futuro, con el sistema Galileo.

El LRIT se concibe como un instrumento fundamental para que los estados puedan controlar los buques bajo su pabellón y sobre aquellos que se encuentran en sus aguas, aunque sea a una cierta distancia, a través de un dispositivo basado en telecomunicaciones por satélite.

El alcance del sistema más allá de las aguas jurisdiccionales ha precisado tener en cuenta los derechos de los Estados y las disposiciones del derecho marítimo internacional, por lo que se ha establecido un compromiso multilateral entre los Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS para compartir esa información. Paralelamente, el acuerdo mantiene intacto el derecho de los Estados de abanderamiento de proteger la información sobre los buques con derecho a enarbolar su pabellón cuando lo considere necesario.

No obstante, la nueva regla sobre LRIT no crea ni establece ninguna prerrogativa nueva de los estados sobre los buques, ni modifica o afecta a los derechos, jurisdicción y obligacio-

Los dispositivos instalados a bordo transmitirán automáticamente la información LRIT a intervalos mínimos de seis horas



nes de los Estados respecto a la legislación marítima.

La información que reciban los Gobiernos a través del Sistema LRIT tendrá carácter confidencial y reservado desde el punto de vista comercial, por lo que estará protegida contra el acceso y divulgación no autorizados. Igualmente, los Estados contratantes correrán con los costes relacionados con la información de largo alcance que recaben, sin cargo alguno para los buques. Únicamente, los servicios de búsqueda y salvamento tendrán derecho a recibir gratuitamente del Sistema la información que precisen para proceder al salvamento de personas en peligro en el mar.

IMSO, COORDINADORA DE LA INFORMACIÓN

La Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO) es la institución asignada por la Organización Marítima Internacional para coordinar el Sistema LRIT.

Esta institución se encargará de la aplicación de criterios uniformes de calidad para los operadores que han de prestar el servicio. Concretamente, el IMSO examinará el funcionamiento de los proveedores de servicios que trabajan para el centro internacional de datos LRIT; efectuará auditorías de todos los centros de datos así como del funcionamiento del intercambio internacional de datos y de la estructura de sus tarifas y, por último, verificará el que los Gobiernos contratantes y los servicios de búsqueda y salvamento reciben la información LRIT. ■

A. MUNGUÍA



En el acto de inauguración intervinieron representantes de la Xunta, del Ayuntamiento de O Grove y la universidad.

LA CIENCIA al servicio del mar

En el marco de la Feria del Marisco de O Grove que tradicionalmente se celebra entre la primera y la segunda semana del mes de octubre, volvieron a organizarse una vez más las jornadas "Cultivando el mar" que cumplían en esta ocasión su vigésimo aniversario así como el XI Foro de los Recursos Marinos y de la Acuicultura de las Rías Bajas. Se dota de este modo a la fiesta gastronómica de un valor añadido al invitar a las instituciones públicas, privadas y científicas a debatir sobre la situación del sector de la pesca, el marisqueo y la acuicultura de Galicia y sus perspectivas de futuro. La innovación, la importancia del etiquetado en la comercialización de los productos del mar, los hitos de la acuicultura gallega o la nueva legislación de pesca fueron algunos de los temas abordados en este Foro de debate.

Con sus once años de andadura, el Foro de los Recursos Marinos y de la Acuicultura de las Rías Bajas se ha convertido en una cita de debate sobre la situación de la pesca y la acuicultura en Galicia. Su principal objetivo y razón de ser no es otro que el de actualizar el conocimiento del estado de los recursos marinos y de



la acuicultura en la Comunidad gallega y en el resto de España, favoreciendo el contacto entre centros de investigación, empresas e instituciones públicas.

Según Manuel Rey, presidente del comité organizador del encuentro, "cada año el Foro despierta mayor interés, tanto por el número de participantes como por la calidad de los trabajos de investigación presentados. Además, desde el año pasado se realiza un Foro Iberoamericano, cuya segunda edición se llevará a cabo



Miles de personas se acercaron a la Fiesta del Marisco de O'Grove a degustar los productos del mar gallego.

en Cumaná (Venezuela) durante los próximos 5 y 8 de noviembre, lo que amplía el carácter internacional del encuentro". De hecho, en esta ocasión, han venido expertos de Chile, EEUU y Portugal, entre otros países.

En el encuentro se ha querido destacar los 20 años de vida de las jornadas "Cultivando el mar", germen que dio lugar al Foro permitiendo complementar aspectos sobre la evolución de los recursos marinos y los avances en la acuicultura. También se han celebrado los 25 años de funcionamiento de la empresa Induiña, S.L.

Desde la Xunta se promueven los productos locales con marcas como "Pesca de Rias"

líder en el cultivo de rodaballo.

Durante dos jornadas se ha hecho una radiografía de la situación de la acuicultura y la pesca a través de cinco mesas de trabajo sobre "Marisqueo y Pesca de Bajura", "Acuicultura", "Empresa y Recursos", "Calidad del producto" y "Biotecnología".

Las experiencias de las mariscadoras a pie, la comercialización y el etiquetado de productos del mar en el mercado español, los beneficios del pescado y el marisco en la dieta Atlántica fueron algunos de los temas tratados por los especialistas.

Por otra parte, se programaron cuatro conferencias magistrales sobre "Las conservas del mar en Galicia", "La nueva Ley de Pesca en Galicia", "I+D+i de los recursos marinos y la acuicultura" y "Producción industrial de moluscos y acuicultura en Norteamérica".

NUEVA LEGISLACIÓN

Miguel Angel López Sieiro, Secretario General de la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia explicó los alcances de la nueva Ley de Pesca. Esta normativa, junto al reciente Plan Gallego de Acuicultura, regulará una de las actividades de mayor interés para la economía gallega.

El anteproyecto de esta Ley fue aprobado el pasado mes de julio y en estos momentos está pendiente de su debate en el Parlamento autonómico para su definitiva aprobación.





La nueva norma recoge la legislación básica de la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de pesca y constituirá el marco normativo y de ordenación del sector pesquero gallego. Además, incluye en su planteamiento los escenarios internacional, comunitario y estatal actuales así como la nueva realidad gallega que, desde la aprobación de la actual y vigente Ley de Pesca de 1993 hace 15 años, ha cambiado considerablemente.

De acuerdo con Miguel Angel López Sieiro, era necesario modificar la legislación debido a la pluralidad de normas reguladoras de las actividades marítimo-pesqueras en Galicia: la Ley de Pesca de Galicia, de 1993; la Ley de Cofradías de Pescadores; la Ley por la que se creaba el Servicio de Guardacostas; la Ley de creación del Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino de Galicia; y la Ley de Protección, Control, Infracción y Sanciones en materia marítimo-pesquera.

La existencia de todas estas leyes configura una "una realidad compleja, al no haber una úni-

La nueva Ley de Pesca armoniza la dispersión legislativa que existía hasta ahora

ca Ley, lo que provocaba una rigidez en su interpretación y no dar respuestas a las demandas y necesidades del sector, dificultando un crecimiento ordenado y sostenible e impidiendo la renovación y modernización de las estructuras pesqueras", señaló López Sieiro.

Los principios que inspiran esta nueva Ley son la participación de todos, la igualdad entre hombres y mujeres, la corresponsabilidad en la gestión de los recursos pesqueros, la explotación sostenible, la competitividad, la mejora de la calidad de vida y la seguridad alimentaria en lo que se refiere a trazabilidad de los productos.

Para el secretario general de la Consellería de Pesca de la Xunta, la nueva Ley de Pesca incorpora la doctrina del Tribunal Constitucional; asegura la viabilidad duradera del sector pesquero; mejora las condiciones de vida de sus trabajadores; regula una explotación sostenible, responsable y equilibrada; promueve un asesoramiento científico sólido; concede importancia a las organizaciones de productores como generadoras de empleo y tiene en cuenta el impacto que las actividades pueden tener a nivel socioeconómico y en el medio ambiente".

Entre otras acciones, el anteproyecto de ley prevé la creación de instrumentos de control de la pesca, salvamento y lucha contra la contaminación, como la Sociedad Gallega de Salvamento. Además, esta legislación permitirá la constitución de la Agencia de Desarrollo Sostenible de las Zonas de Pesca, un organismo que buscará nuevas fórmulas de gestión, y elimina la hasta ahora necesidad de reeditar anualmente los permisos del marisqueo a pie al igualar el período de licencias de todos los sectores de la actividad en cinco años.

Por otra parte, la reciente aprobación del Plan Gallego de Acuicultura tendrá una gran trascendencia para el desarrollo de esta actividad en Galicia, al constituir un instrumento de ordenación del territorio, determinando las zonas de la costa gallega donde va a poder llevarse a cabo esta actividad y teniendo por objeto el desarrollo de una acuicultura sostenible y respetuosa con el medioambiente.

MEJOR PANEL

El premio al mejor panel en la XI edición del Foro de los Recursos Marinos y la Acuicultura de las Rías Gallegas fue a parar a manos de los investigadores de la Universidad chilena de Concepción, Ricardo Galleguillos, Eduardo Tarifeño & Ferrada, S. del grupo de investigación ProMytilus, por su trabajo sobre "Las especies de mitílidos en las costas de Chile: un análisis con marcadores moleculares".

Se trata de un trabajo realizado en el marco de un proyecto Fondef cuyo objetivo es incrementar la eficiencia productiva de cultivos acuí-

colas mediante el mejoramiento genético de las especies, utilizando marcadores de ADN. En el mismo colaboran la Universidad de Concepción, la Universidad del Norte y seis empresas del sector en Chile.

En la mesa de trabajo sobre "Biotecnología", el profesor Tarifeño explicó que en su país se han mejorado genéticamente las semillas de mejillón. Además presentó la experiencia piloto de hembras de mejillón mediante técnicas biotecnológicas, consiguiendo un aspecto más parecido al macho, cuyo color y sabor es más apreciado por los consumidores y afirmando que "es posible inducir mediante tratamiento hormonal el sexo de las semillas de mejillón"

Por otra parte, explicó cuáles eran las distintas especies de mejillón producidas en Chile, afirmando que el *Mytilus chilensis* y el *Mytilus galloprovincialis* (el que se produce en Galicia) son fácilmente confundibles porque entre ellos existen tan pocas diferencias que "incluso los especialistas tienen a veces dificultades para distinguirlos", dijo Eduardo Tarifeño en su conferencia.

Chile es uno de los mayores productores de mejillón del mundo, estimándose una producción de 200.000 Tn para este año y de 300.000 Tn para el 2010. Al contrario de lo que sucede en las Rías Bajas, cuya producción se realiza fundamentalmente en bateas, el sistema más utilizado en las costas del país sudamericano es el de long-line.

Algo parecido sucede en Andalucía donde empresarios gallegos se han trasladado para poner en marcha proyectos de cultivo de mejillones. En el Foro, el empresario Enrique Bea explicó a los asistentes su experiencia en Andalucía donde hace prácticamente una década se realizaron los primeros experimentos con materiales procedentes de Galicia. Las zonas elegidas se concentraron básicamente en Marbella y Vélez-Málaga y se probaron sistemas de cultivo tanto en bateas como en línea e incluso sumergiendo las plataformas. Curiosamente, en la costa más occidental andaluza, los resultados han sido mejores.

Los principales criaderos de este molusco se dan en las Rías gallegas, una zona caracterizada por la calma y la ausencia de marejadas. En Andalucía, sin embargo, la presencia de corrientes y oleajes en la costa es continua, lo que dificulta el mantenimiento de los equipos de cultivo, afectando a su resistencia y durabilidad.

El Centro Tecnológico CTQUA está analizando proyectos para mejorar el cultivo de mejillón en



Los productos de la pesca y el marisqueo gallegos son muy apreciados. Galicia es la región donde más pescado se consume.

La Acuicultura puede ser una solución a los problemas de hambre en el mundo

Manuel Rey, Presidente del Comité organizador del encuentro.



Andalucía. Los principales se dirigen a encontrar estructuras de cultivo más adaptadas a las peculiaridades del litoral andaluz o a buscar embalajes que diferencien sus productos.

En la actualidad, la producción de mejillón en las costas andaluzas supone 1.000 toneladas al año frente a las 240.000 toneladas que se obtienen en Galicia, comunidad que lidera la producción en España. No obstante, se espera que en los próximos años crezca considerablemente debido a las licencias que ha concedido la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía.

MUCHO MÁS QUE MEJILLONES

Pero la acuicultura que se desarrolla en Galicia y las Rías Bajas va más allá del cultivo del mejillón. Mucho más cuando, tal como explicó Jacobo Fernández, de la empresa Insuñía, la primera referencia sobre piscifactorías de la que se tiene conocimiento en Galicia data del año 1129, con la construcción de un criadero de truchas en el río Sar.

Hoy en día, ATRUGAL es la Asociación que reúne a la mayor parte de los productores de trucha de la Comunidad gallega, que en sus 25 centros se obtuvieron 6621 Tn el año pasado.

Las primeras experiencias de cultivo de besugo se realizaron en el Instituto Español de Oceanografía de Vigo en 1991, iniciando su comercialización diez años más tarde, llegándose a producir en el 2007 más de 195 Tn. Y por lo que respecta al lenguado, los primeros estudios para criar esta especie se iniciaron en la década de los 70, comercializándose en el año 2005 las primeras 8 Tn y alcanzando el año pasado una producción de 40,33 Tn.

Otras especies como el salmón, el abadejo o



Científicos chilenos de la Universidad de Concepción recibieron el premio al mejor panel.

la dorada se han intentado producir con mayor o menor éxito en la región y algunas, como el rodaballo, lideran la producción mundial. En la actualidad, existen en Galicia 20 centros operativos de cría de pescado plano. Desde hace siete años, la Comunidad es autosuficiente en la producción de alevines, obteniéndose el 75% de la producción mundial en Galicia.

De cara al futuro, el sector apuesta por la investigación, habiéndose identificado más de 65 áreas de conocimiento en proyectos de I+D+i en el área de la acuicultura. Y realizándose experimentos con especies como la volandeira o el pulpo.

La tradición del mar con Galicia pudo observarse en el recuerdo histórico que el profesor Xoan Carmona de la Facultad de Económicas de la Universidad de Santiago realizó en su conferencia sobre la industria conservera gallega del siglo XX, en el que resumió la importancia que esta industria de transformación ha tenido a lo largo de la historia para la Comunidad Autónoma y que, si bien no tiene hoy en día la importancia que tuvo en épocas pasadas, ha sabido “adaptarse y perdurar en el tiempo”.

Según Xoan Camona, la industria conservera, con representantes como Conservera gallega, Conservas de Cambados, Portomar, Albo o Escuris, entre otras compañías, “ha superado la reestructuración, haciéndose estable a largo plazo y madurando en un entorno internacional muy competitivo”.

También se destacó la experiencia de las mariscadoras de a pie para adaptarse a la nueva realidad del marisqueo y cómo han tenido que luchar contra el furtivismo y trabajar codo a codo con los biólogos para introducir nuevas especies, como la almeja japónica, de cara a tener unos ingresos más elevados. Así como las experiencias de asociacionismo en la pesca y el marisqueo y las nuevas tendencias al querer los

El conocimiento científico mejora la producción. El sector va tomando conciencia de ello, valorando el trabajo de los biólogos

Los expertos en Nutrición insisten en que el consumo habitual de productos del mar previene muchas enfermedades

productores participar también en la comercialización y gestión de los recursos. Las mariscadoras pidieron que desde las instituciones se favorezca la formación a través de cursos para fomentar el cooperativismo así como asesoramiento para la creación de estas organizaciones empresariales.

CORRECTO ETIQUETADO

El consumidor, destinatario final de los productos del mar, también tuvo un lugar en el Foro. José Fernández Polanco, de la Universidad de Cantabria, expuso en su conferencia “Consumidor responsable, etiquetado y certificación en el mercado español” la necesidad de crear una “cultura” de buen consumo, fomentando una conducta responsable y exigiendo un correcto etiquetado donde se explique detalladamente la procedencia de los productos que obtenemos.

“En los países más avanzados, la seguridad alimentaria es prácticamente un derecho”. El correcto etiquetado añade valor al producto, sin que ello deba influir en el precio final. A juicio de José Fernández, la falta de una identificación adecuada perjudica a consumidores y productores e impide el desarrollo de estrategias comerciales que busquen la mejora del producto.

Una de estas estrategias es el desarrollo de certificados distintivos y marcas que garanticen el origen, la seguridad alimentaria y la sostenibilidad de la producción como sucede con la marca “Pesca de Rías” que engloba a un total de 99 especies producidas de la pesca y la recolección de bajura gallega (moluscos, algas, crustáceos, peces y equinodermos).

La marca promueve e impulsa las bondades de los productos gallegos y sirve para que los

los



consumidores sepan con certeza que los productos que adquieren proceden de la bajura gallega y no de otro lugar.

LA MAR DE POSIBILIDADES

El mar puede ofrecer además multitud de posibilidades que van más allá de la pesca extractiva o de su "cultivo". Prueba de ello son las jornadas "Cultivando el mar" que conmemoraban este año su vigésimo aniversario y que se organizaron en el velero "Nieves", atracado en el muelle del puerto pesquero de O'Grove, y desde el que se exigió el derecho de todos los pescadores gallegos "a faenar en los mares de todo el mundo para que puedan sustentar a sus familias decentemente y vivir con unas condiciones aceptables".

Este barco ofrece en distintas épocas del año viajes por las Rías a quienes deseen aventurarse en el descubrimiento del mar. Desde algunas Cofradías de Pescadores gallegas se impulsan actividades de turismo marítimo para que los interesados y curiosos conozcan de cerca cómo faenan nuestros marineros y ver "in situ" cómo se realizan las labores pesqueras. También pueden acompañar a las mariscadoras de a pie en sus tareas de recogida de almejas y otros moluscos.

La labor de difusión y divulgación de las actividades marítimas u otras relacionadas con el mar son también muy importantes. El acuario de Galicia en O'Grove realiza a lo largo de todo el año un intenso programa educativo dirigido a la población escolar.

E incluso, siguiendo la tradición histórica de ser un vehículo de unión entre los pueblos, el mar puede hoy en día servir a la cooperación internacional. En el Foro pudimos conocer la experiencia de la organización "Acuicultura Sin Fronteras" de la que habló su presidente, Daniel Montero, y con la que se pretende ayudar a los países en vías de desarrollo.

Además, en ella radica una solución a los problemas de hambre del mundo y también de abastecimiento de pescado debido sobre todo



El Foro se consolida como un encuentro de carácter internacional

a la sobreexplotación que han sufrido y están sufriendo algunas pescaderías. Esto es especialmente importante si tenemos en cuenta que todos los estudios realizados por expertos en Nutrición recomiendan el consumo habitual de productos del mar si queremos evitar algunas enfermedades contemporáneas propias de la civilización actual, como las dolencias cardíacas, el Alzheimer, los problemas musculoesqueléticos e incluso algunos tipos de cáncer.

La investigación también se dirige a encontrar nuevas formas de alimento para los seres humanos como pueden ser las algas que pese a que su consumo es habitual en los países asiáticos, no lo es tanto en Occidente. Antonio Muiños, de la empresa PortoMuiños, dedicada al cultivo y comercialización de algas para el consumo humano afirma que "todo es acostumbrarse a su textura y sabor"

Las algas y los productos del mar abren las puertas a un futuro lleno de oportunidades no sólo en la alimentación sino también por sus aplicaciones en cosmética, belleza y el cuidado del cuerpo a través de la fabricación de productos y tratamientos de talasoterapia y también en el descubrimiento de medicamentos contra determinados tipos de cáncer y enfermedades degenerativas.

Al igual que ha sucedido en las anteriores ediciones del Foro, las conclusiones, los trabajos y ponencias que se han desarrollado en el mismo se recogerán en un libro cuya edición verá la luz en los próximos meses. La propia directora general de Innovación y Desarrollo Pesquero de la Xunta de Galicia, Fátima Linares, resaltó que el Foro realiza "una importante labor de recopilación de la investigación que se está llevando a cabo. La información que aporta nos sirve a los que diseñamos acciones tanto en los recursos marinos como en la acuicultura de base para la implantación de políticas". ■

TEXTO Y FOTOS : ANA DÍAZ



El cultivo del mejillón en bateas es una actividad muy extendida en las Rías.

CONXEMAR
cumple su décimo aniversario



Cita mundial con el PESCADO CONGELADO



El comisario europeo JOE BORG junto a la ministra de Medio Ambiente, Elena Espinosa, la consejera de Pesca de la Xunta, Carmen Gallego.

El Comisario europeo de Asuntos Marítimos y Pesca, Joe Borg, inauguró junto a la Ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Elena Espinosa, la Consejera de Pesca de la Xunta de Galicia, Carmen Gallego y el alcalde de Vigo, Abel Caballero, la 10ª edición de la Feria Internacional de Productos del Mar Congelados, CONXEMAR 2008. Esta feria es la más importante en España dentro del sector y una de las más representativas a nivel internacional. En

ella se dan cita empresas procedentes de todo el mundo cuya actividad pertenece tanto al sector de la transformación del producto pesquero y acuícola como a la industria auxiliar, de equipamiento y servicio. La superficie total de la muestra de 33.700 metros cuadrados en el Recinto Ferial de Vigo (IFEVI) se ha quedado pequeña. Esta convocatoria ha reunido a 647 expositores -454 de ellos nacionales- procedentes de 41 países y 28 organismos.

Desde su nacimiento en el año 1999, la Feria Internacional de Productos del Mar Congelados ha experimentado un crecimiento constante. Si en la primera edición participaron un total de 85 expositores, en la última -celebrada entre el 7 y el 9 de octubre en Vigo- se ha alcanzado la cifra de 647, de los cuales 454 son nacionales y 193 empresas extranjeras. Con este volumen de participación, CONXEMAR se convierte en la principal muestra del sector en nuestro país y una de las más importantes a nivel mundial.

Además, han sido numerosas las instituciones (28) que no han querido perderse esta cita. Entre las 12 nacionales podemos decir que en el pabellón del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y los Cultivos Marinos (FROM) estaban presentes la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas y Semiconservas (ANFACO) y la Asociación Nacional de Mayoristas (ANMAPE). La Federación Galega de Confradías de Pescadores, la Autoridad Portuaria de Vigo o Mercamadrid también asistieron a Vigo.

Por otra parte, varias Comunidades Autónomas han contado con un pabellón en CONXEMAR 2008. La Junta de Andalucía acudió al evento para apoyar a las empresas andaluzas en la comercialización de sus productos pesqueros y promocionar aquéllos otros que poseen el distintivo de "calidad certificada": la caballa de Andalucía, la melva de Andalucía, la mojama del sur, los pescados de Conil y la dorada de Crianza del Sur. En el stand de la Junta estaban 18 de las 22 empresas andaluzas asistentes a la Feria que representaban a los sectores de ahumados, salazones, conservas, productos congelados, frescos y platos preparados. Los Gobiernos de Canarias, el Principado de Asturias, Euskadi y Galicia también contaron con un pabellón propio.

En el plano internacional 16 organismos procedentes de latitudes tan distantes como Estados Unidos y Vietnam o Perú y Turquía pasaron por CONXEMAR. Por primera vez asistieron Sri Lanka, Sudáfrica, las Islas Mauricio y Turquía. Este país se estrenó además con pabellón institucional propio al igual que otras naciones como Méjico, Panamá o Tailandia. Ello ha sido posible gracias al aumento de espacio disponible.

De hecho, en esta décima edición, destaca el



La Feria ha reunido a 647 expositores procedentes de 41 países y a 28 organismos

aumento de superficie expositiva (33.7000 metros cuadrados), al utilizarse una nueva carpa de 2.200 metros cuadrados. Sin embargo, CONXEMAR insiste en la necesidad de ampliar las instalaciones fijas del IFEVI en 6.000 metros cuadrados, en la mejora de los accesos al Recinto Ferial de Vigo y en el aumento de las plazas de aparcamiento para que la ciudad pontevedresa siga siendo la sede de esta muestra internacional.

Paralelamente y, al igual que ha ocurrido en anteriores certámenes, se llevaron a cabo diversas charlas y seminarios, así como una degustación gastronómica organizada por el Gobierno vasco. También se realizaron encuentros

EVOLUCIÓN DE CONXEMAR DESDE SU NACIMIENTO

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Expositores	85	143	258	266	377	450	552	559	645	647
Expositores Españoles	76	110	161	186	262	317	389	401	472	454
Expositores Extranjeros	9	33	97	80	115	133	163	158	173	193
Superficie bruta (m ²)	7.300	12.500	17.000	22.000	26.000	30.000	31.500	31.500	31.500	33.700

Fuente: CONXEMAR



Los productos de empresas extranjeras cada vez son más numerosos.

empresariales de carácter privado y la PTEPA (Plataforma Tecnológica de la Pesca y la Acuicultura) desarrolló varias sesiones de trabajo.

Por otra parte, dentro de la iniciativa del Eurofish Vigo 2008 que desde hace cuatro años se viene desarrollando con éxito gracias a la colaboración del FROM y las Cámaras de Comercio de Vigo y Pontevedra, tuvieron lugar también numerosos encuentros empresariales.

VISITA DE JOE BORG

La inauguración de CONXEMAR 2008 fue el acto con el que el Comisario de Asuntos Marítimos y Pesca, Joe Borg, puso punto final a su visita a Galicia donde analizó con las autoridades regionales las grandes líneas del trabajo que realiza la Comisión Europea en materia de pesca, como paso previo a la próxima reforma de la Política Pesquera Común, que entrará en vigor en el año 2012, la contribu-

ción al desarrollo de las zonas costeras con la financiación del Fondo Europeo de Pesca y el papel que la política integrada de la Unión Europea puede desempeñar en ámbitos como la ordenación territorial. Además, animó al sector a participar en los debates sobre la reforma de la política comunitaria de comercio y mercados que se abrirá este año.

Durante su estancia en la Comunidad gallega, Joe Borg se entrevistó con los Grupos de Acción Costera de Galicia que van a ser beneficiarios de ayudas con cargo al Fondo Europeo de Pesca. Galicia va a recibir de Bruselas una asignación de 40 millones de euros con cargo al Eje 4 (Desarrollo sostenible de las zonas de pesca).

Según el responsable comunitario de Pesca, "la dimensión regional es un elemento esencial de la nueva política marítima integrada europea y debe adquirir una importancia cada vez mayor en el futuro de la Política Pesquera Común si queremos lograr el objetivo de, no sólo simplificar la normativa existente, sino también de hacer que los interesados se sientan verdaderamente partícipes en el futuro de nuestras pesquerías"

Por su parte, la ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Medio Marino, Elena Espinosa, manifestó que era necesario atender la creciente demanda de productos pesqueros con criterios de seguridad y sostenibilidad de los recursos, destacando el apoyo de su departamento al sector del congelado mediante políticas de I+D+i.

José Luis Freire, presidente de CONXEMAR aprovechó la ocasión para pedir ayuda a las administraciones por el alto coste del combustible y las dificultades financieras. Si bien matizó que no exigían subvenciones sino alguna fórmula para abaratar el combustible que, tanto el sector

CONSUMO DOMÉSTICO DE PRODUCTOS DEL MAR

PRODUCTO	VOLUMEN (TM)		VALOR (m €)	
CONGELADO	246.727,44	270.740,63	1.817,28	2.005,51
Pescado congelado	130.537,27	136.812,21	823,29	883,13
Merluza/pescadilla	54.310,52	52.532,40	318,63	326,40
Lenguado	13.569,60	14.765,39	99,83	107,11
Bacalao	11.807,03	11.931,21	96,70	100,95
Salmón	1.942,90	2.569,99	15,78	21,20
Otros pescados congelados	48.907,22	55.013,22	292,35	327,47
Marisco y molusco congelado	116.190,17	133.928,42	993,99	1.122,38
Gambas/langostinos	64.014,58	72.035,16	618,12	677,66
Calamares	12.005,67	18.435,50	71,19	109,38
Pulpo	6.968,56	6.361,50	50,66	44,33
Mejillón	3.403,88	3.518,61	20,27	19,68
Almejas/berberechos	3.463,79	4.206,35	23,71	29,59
Otros mariscos congelados	26.333,69	29.371,30	210,04	241,74

Fuente: Panel de Alimentación



pesquero, el transformador y el del transporte, necesitan para poder competir con países con recursos energéticos propios o costes de explotación más bajos. También reclamó apoyo para “buscar soluciones y ser innovadores” en momentos de dificultades como el que vivimos.

Respecto al crecimiento de la Feria, el presidente de CONXEMAR explicó que en momentos de recesión económica, los profesionales demuestran mayor interés en asistir a citas como ésta, porque pueden intercambiar información que les permita tomar decisiones apropiadas.

CONSUMO

De acuerdo con los datos del Panel de Alimentación publicado por el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, el consumo de productos del mar congelados por parte de las familias españolas se incrementó un 9,73% frente al descenso del 1,29% que experimentó el consumo de pescado fresco. También cayó el consumo de ahumados y salazones mientras que las conservas y el producto cocido mantenía sus tendencias estables.

La evolución al alza que muestra el consumo de pescado congelado se debe al crecimiento experimentado por el grupo de mariscos y moluscos congelados, cuyo volumen experimentó un incremento del 15,27%. También creció el consumo de calamar.

Si los incrementos en volumen son importantes, los precios han evolucionado de manera diferente debido, de una parte a la bajada de éstos en origen y, de otra, a la sustitución de productos hacia otros de menor valor.



El sector de los congelados cada vez tiene más adeptos.

Desde su nacimiento CONXEMAR ha experimentado un importante crecimiento

En este sentido, uno de los productos congelados más comunes en los próximos años será el panga, el pescado blanco criado en el Mekong. Las perspectivas de desarrollo no se ponen en duda: de las 400.000 toneladas de filetes que se producen en la actualidad pasará a 700.000 toneladas en el mercado mundial en unos cuantos años.

El panga es un pescado blanco, de filetes sin espinas y textura agradable que está introduciéndose bien en algunos mercados. En Europa, Bélgica, Holanda y España son ya clientes importantes de Vietnam. ■

TEXTO Y FOTOS : ANA DÍAZ

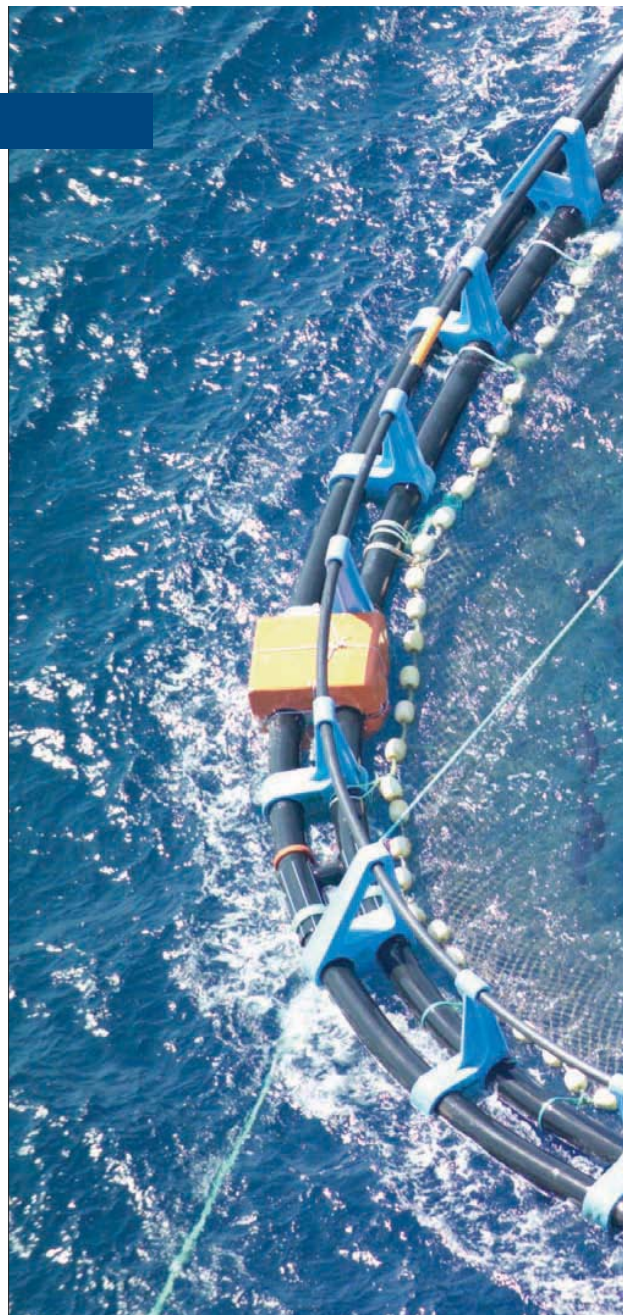
Con el apoyo de España y Japón

La UICN

IMPULSA
EL CIERRE

de la pesquería de atún rojo en el Mediterráneo

El atún rojo, debido a la importancia de su pesquería y a la grave situación por la que atraviesa su stock por el saqueo al que está siendo sometido, se convirtió en el tema estrella del IV Congreso Mundial de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), celebrado en Barcelona entre los días 5 y 14 de octubre, y que contó con la participación de ocho mil asistentes y 300 periodistas. Con el apoyo, entre otros, de España y Japón, salió adelante la moción, presentada por un grupo de organizaciones conservacionistas españolas junto al Gobierno de Baleares, en la que se impulsa la suspensión cautelar de las capturas de atún rojo en el Mediterráneo.




Suspender de forma cautelar las capturas de atún rojo en el Mediterráneo mientras que los gobiernos no pongan en marcha medidas para su recuperación. Exigir el establecimiento, en el seno de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), de un plan de recuperación basado en datos científicos e implante un drástico recorte de capturas. Estos son algunos de los puntos de la moción aprobada en la UICN, y que incluye la solicitud de creación de una zona de protección para la reproducción de la especie, como son las aguas de Baleares y el Mediterráneo oriental y central.

Este Plan insta también al establecimiento de planes nacionales de pesca que limiten el tamaño de la flota y mejoren, sustancialmente, los mecanismos de seguimiento y control de los ámbitos de pesca y la industria del engorde.

Greenpeace





Jaula con
atún rojo.
José Manuel
Martín

Presentada por los principales grupos conservacionistas españoles y con el apoyo del Gobierno balear, la moción recibió, entre otros, el voto a favor de España y Japón, además del apoyo de científicos de 48 países. WWF/Adena, principal impulsora de la moción, destacó que *por primera vez, España y Japón se han unido a una mayoría de países para proponer el cierre de la pesca del atún.*

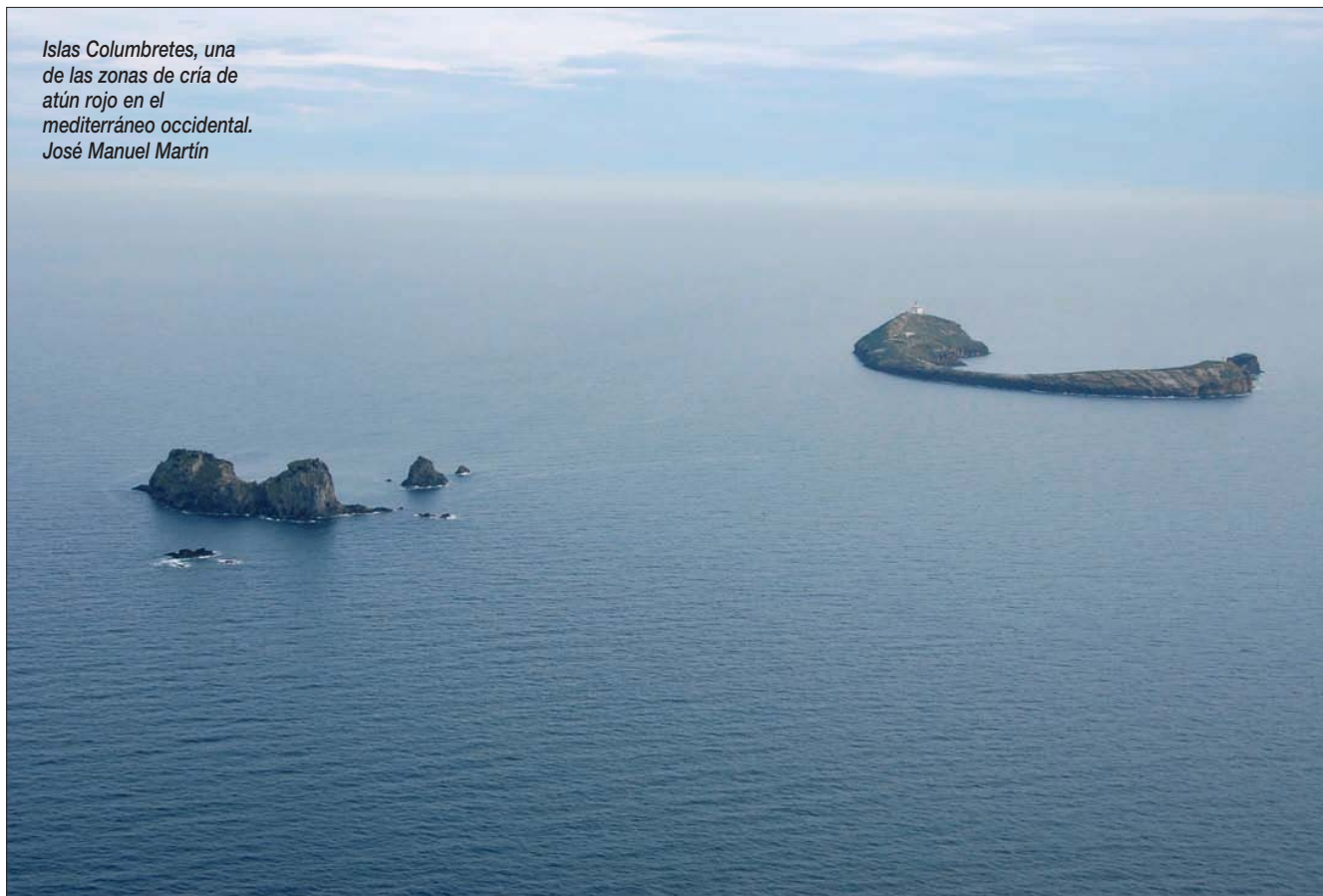
La situación del atún rojo sigue empeorando año tras año. La idea de proteger la zona de puesta próxima a Baleares había perdido efectividad de cara a proteger a la especie, a juicio de los científicos, debido al saqueo al que ha sido sometida la zona. De hecho, hace seis años salían del caladero balear 14.000 toneladas de atún rojo, frente a las 2.000 toneladas que se extraen actualmente. El Instituto Español de Oceanografía viene re-

El 90% de los daños que sufren los océanos se debe a la sobrepesca. Si no se hace algo, el atún será la próxima especie en desaparecer
(Daniel Pauly)

alizando trabajos de investigación en esta zona de puesta (como las campañas Tunibal, desde 2002), al frente de los cuales se encuentra el biólogo Francisco Alemany que, según señaló a MAR, la medida ideal sería una acción global de protección de las áreas de puesta en el Mediterráneo (oriental, central y Baleares).

Y es que las flotas siguen aprovechando la concentración de atunes que acuden a realizar la puesta para capturar a los reproductores, causando un doble daño. Investigadores de Oceana han podido documentar operaciones de pesca masiva al sur de Formentera en las que se contabilizaron hasta 30 barcos, entre cerqueros industriales españoles y franceses, remolcadores y otras embarcaciones de apoyo, actuando simultáneamente en un radio de dos millas sobre una concentración de atunes. Tam-

Islas Columbretes, una de las zonas de cría de atún rojo en el mediterráneo occidental.
José Manuel Martín



bién constataron la presencia de una avioneta Cessna "push-pull" de las que se utilizan de forma ilegal para detectar los bancos de atún.

LAS CAPTURAS DOBLAN LA CUOTA

La moción viene a insistir, en definitiva, en la adopción de las medidas propuestas por los científicos y que éstas se cumplan. Un ejemplo del descontrol existente lo encontramos, sin ir más lejos, en los datos de capturas del pasado año: Mientras los científicos aconsejaban un tope de capturas de 15.000 toneladas, la ICCAT acabó autorizando 29.500 toneladas. Según un informe de la propia organización, en el que se califica de "desgracia internacional" a esta pesquería y se solicita un cierre preventivo hasta que se ponga control en la misma, se calcula que se pescaron 61.000 toneladas (más del doble de la cuota legal y cuatro veces más que lo recomendado por los científicos). Oceana critica, además, la poca fiabilidad de esos datos, como reconoce la propia ICCAT, que señala que su evaluación se ve menoscabada por la falta de transparencia de los países, que pescan más de lo que dicen.

Para el oceanógrafo Daniel Pauly, director del Centro de Pesquerías de la Universidad British Columbia, al que la Generalitat de Cataluña le acaba de conceder el premio Ramón Margalef

El MARM presentó, mediante mesas redondas, la política de conservación de la biodiversidad en España y la cooperación internacional en el campo medioambiental

de Ecología, señaló que el 90% de los daños que sufren los océanos se debe a la sobrepesca. Las grandes flotas han arrasado los caladeros más recónditos y han desmontado el equilibrio del ecosistema marino. Si no se hace algo, el atún será la próxima especie en desaparecer. Para combatir esta situación, señaló que es urgente establecer reservas marinas efectivas.

Los datos sobre el atún rojo aportados por los científicos en el Congreso de la UICN en Barcelona se revisarán en la reunión plenaria que la ICCAT tiene prevista en Marruecos, entre el 17 y el 24 de noviembre.

El atún rojo, como se señalaba anteriormente, fue uno de los asuntos candentes del IV Congreso, pero en él se trataron otros muchos. Así, cabe reseñar la alerta ante la aceleración en la desaparición de especies y la necesidad de proteger la biodiversidad biológica, que es la base del bienestar de las sociedades humanas y sus economías, como declaró Juali Marton-Lefèbre, directora de la UICN. También se aprobó una recomendación a los gobiernos para que dejen de subvencionar la producción de biocombustibles.

SEO/BirdLife presentó los resultados preliminares del proyecto *Life* "Áreas Importantes para las Aves marinas en España", dotado con fondos europeos y cofinanciado con el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

(MARM). Hasta la fecha, hay 40 áreas candidatas a recibir esta calificación, y se encuentran en todas las aguas jurisdiccionales españolas.

El MARM presentó, mediante mesas redondas, la política de conservación de la biodiversidad en España y la cooperación internacional en el campo medioambiental, y presentó los principales objetivos y actuaciones contemplados en la Ley de Patrimonio Natural y la Biodiversidad, aprobado en diciembre del pasado año.

En este sentido, el director general de Recursos Pesqueros y Acuicultura, Fernando Curcio, destacó la importancia de los planes nacionales e internacionales como medidas de gestión pesquera en su intervención en el Congreso. Dentro de los Planes Nacionales, explicó el Plan de Gestión Integral del Mediterráneo, que garantiza la explotación sostenible de aquellos recursos que se encontraban sobreexplotados, y sirve para adaptar la capacidad de la flota a las posibilidades de pesca del caladero. También destacó el trabajo de la Secretaría General del Mar con centros de investigación, principalmente con el Instituto Español de Oceanografía, en el desarrollo de campañas científicas para la evaluación de stocks y la identificación de los ecosistemas necesarios de protección, tanto en aguas españolas como internacionales y comunitarias. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Raúl Gutiérrez

Un mundo diverso y sostenible

La Unión para la Conservación de la Naturaleza, UICN (de la que España forma parte desde 1984), es la red ambiental más antigua y a la que están ligadas más de mil organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, así como cerca de diez mil científicos voluntarios de más de 150 países que colaboran en la búsqueda de soluciones a los desafíos medioambientales.

Así pues, su objetivo es mejorar la forma en que se gestiona el medio ambiente natural para el desarrollo humano, social y económico. En el Congreso celebrado en Barcelona, entre el 5 y el 14 de octubre, y al que se tituló como "Un mundo diverso y sostenible", cabe reseñar, como novedad, la participación destacada de empresas a quienes se les reconoce su importante papel como agentes sociales en materia de gestión de ecosistemas.

El congreso, que se celebra cada cuatro años, consta de un foro (que reúne a organizaciones, empresas privadas, políticos, científicos, líderes sociales, empresarios, periodistas) y de una asamblea (la máxima instancia para la toma de decisiones de la UICN, en la que más de esas mil organizaciones reseñadas anteriormente debaten y votan las políticas a seguir y aprobar el programa de trabajo para los próximos cuatro años, entre otras actuaciones). Sus decisiones no tienen carácter vinculante. R.G.

S.V. Jiménez Gutiérrez/IEL



Dos nuevos buques encallan en Algeciras



Fedra. Verdemar-Ecologistas en Acción

“Fedra” y “Tawe”, dos buques de bandera liberiana, se han sumado a la larga lista de accidentes producidos en aguas del Estrecho de Gibraltar tras quedar encallados los días 10 y 11, respectivamente, de octubre. Ambos barcos, que cuentan con un largo historial de deficiencias, llevaban las bodegas vacías, aunque se vertieron más de 150 toneladas de combustible. Es el cuarto accidente grave ocurrido en esta zona desde enero de 2007.

Frente a Punta Europa, en aguas de Gibraltar, el temporal que azotó a la zona del estrecho provocó que el buque “Fedra”, carguero de 35.000 toneladas con bandera liberiana y construido en 1984, acabara encallado y partido dos. Según la organización Verdemar, afortunadamente el barco fue a acabar contra las rocas y no contra una gasolinera flotante, el buque “Europa Venture” que, con 100.000 toneladas de combustible, se encontraba en los alrededores haciendo *bunkering* (trasvase de combustible de un barco a otro).

Arrojó al mar 150 toneladas de combustible -de las supuestamente 300 toneladas que llevaba el barco- que originaron manchas de más de una milla de longitud, según los pescadores; manchas que obligaron a cuarenta pesqueros con base en Algeciras y entre 15 y 20, con base en Tarifa, a suspender las faenas de pesca. Las manchas de fuel llega-

ron tanto a las playas peninsulares como a las ceutíes.

Horas más tarde, el “Tawe”, también de bandera liberiana, encallaba frente a Punta San García, junto al Parque Natural del Estrecho. Este barco de 24.000 toneladas y construido en 1987, presenta, al igual que el “Fedra”, un largo historial de graves deficiencias.

ZONA DE PELIGRO

Ambos siniestros se han producido en una zona denunciada en reiteradas ocasiones por los grupos ecologistas debido al altísimo riesgo de accidentes. Denuncia que no parece exagerada dado el elevado número de accidentes producidos -los más recientes, el del “Sierra Nava” y el “New Flame”-, y el intenso tráfico, ya que anualmente atraviesan sus aguas unos 96.000 buques (un 10% del tráfico marítimo mundial), de los que cinco mil son petroleros. (El Dispositivo de Tráfico marítimo de Tarifa identificó en

2006 un total de 96.186 buques, de los 21.343 transportaban mercancías peligrosas).

Según la organización ecologista Oceana, el temporal no puede constituir una excusa para estos accidentes, pues la previsión de mal tiempo ya era conocida por todas las embarcaciones en el área del Estrecho. Julio Barea, de Greenpeace, señaló a MAR que, una vez más, se pone de manifiesto la necesidad de un mayor control de los barcos que navegan por la zona.

La práctica del *bunkering* está haciendo que el tráfico marítimo se incremente sin cesar. Se calcula que se superan ampliamente los 6 millones de toneladas las que se mueven al año en operaciones para repostar realizadas de barco a barco. Estas operaciones constituyen un riesgo permanente de catástrofe, así como vertidos casi continuados al mar de hidrocarburos. Es lo que Juan López de Uralde, Director de Greenpeace España, definía en esta revista como los "vertidos silenciosos", debido a las operaciones de *bunkering*, y además en una zona de alto valor ecológico.

En el momento del cierre del presente número de la revista MAR, ha finalizado la extracción de las 150 toneladas del fuel que aún quedaban en el "Fedra", y el "Tawe" pudo ser reflotado sin grandes problemas. Los grupos ecologistas Agaden, Greenpeace y Verdemar-Ecologistas en Acción volvieron a criticar la falta de información, por parte de las administraciones públicas, de los vertidos de hidrocarburos en la Bahía de Algeciras y de que los inspectores de la Junta de Andalucía prohibieron el consumo de mariscos y moluscos de esta Bahía, un extremo que algunos medios de comunicación no habían podido confirmar con los responsables de la Junta. Tampoco se ha confirmado si se han utilizado dispersantes para las manchas de fuel, lo que implicaría un impacto medioambiental aún mayor.



Tawe. Verdemar-Ecologistas en Acción

Verdemar también comunicó que el "Fedra" estuvo 20 horas a la deriva hasta que se estrelló contra las rocas. Se preguntan, desde esta organización, "cómo es posible que nadie actuara antes para evitar que llegara hasta las rocas".

Por último señalar, como recalca la organización Oceana, que los armadores de los barcos accidentados se han librado de pagar grandes indemnizaciones debido al retraso en la entrada en vigor de una convención internacional. Y es que la Convención sobre Responsabilidad Civil por Vertidos de Combustibles (Bunkers), aprobada en marzo de 2001, va a entrar en vigor el 21 de noviembre (ver artículo "Nuevas normas para el transporte marítimo" en este mismo número).

Siguiendo con la denuncia de Oceana, esta Convención "intenta 'tapar' uno de los agujeros existentes en la Convención Internacional de Responsabilidad Civil (CLC), que hasta ahora sólo cubría los daños producidos por vertidos de la carga de los petroleros, pero no abarcaba los provocados por los hidrocarburos de los tanques de combustible de los buques". ■

BREVES

◆ Recogida de vertidos en el mar

Una nueva unidad destinada al Servicio de Salvamento Marítimo, amadrinada por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, fue botada en Vigo. Se trata del buque recogedor "Urania Mella", con el que se incrementará la capacidad de hacer frente a los derrames de hidrocarburos, y que tiene una capacidad de almacenamiento de 3.100 metros cúbicos. La ministra destacó el que la capacidad de recogida de vertidos en el mar se ha multiplicado por 90 desde el año 2004. También destacó en el acto de botadura del buque, en que se quería rendir homenaje a una mujer gallega, Urania Mella, que luchó por la igualdad y el progreso social.

◆ X Jornadas de Puertos y Costas

Organizado por el Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria, se celebrará en Santander, los días 27 y 28 de mayo de 2009, las X Jornadas de Puertos y Costas. Entre los trabajos previstos destacan los que abordarán el clima marítimo, el medio ambiente y la gestión sostenible de los recursos costeros. La última edición tuvo lugar este año en San Sebastián, y contó con la asistencia de 650 delegados.

◆ Investigación de ecosistemas profundos

"Proyecto DEEPER" es el nombre del estudio impulsado por el Instituto Español de Oceanografía (IEO) que tiene, como principal objetivo, sentar las bases científicas que posibiliten el desarrollo de un modelo de gestión ambiental integral de los hábitat submarinos. Los trabajos se centran en los ecosistemas marinos profundos en el Golfo de Cádiz y Mar de Alborán.

◆ Los seabadales y el puerto de Granadilla

La Autoridad Portuaria ha solicitado al Gobierno canario que descatalogue los seabadales afectados por la construcción del polémico puerto de Granadilla en Tenerife. En total, un área de unos cuatro



BREVES



kilómetros cuadrados. Estas praderas marinas, protegidas por su papel fundamental en el ecosistema, mantienen bloqueadas las obras de construcción del puerto. La UE tiene prevista una visita a la zona para analizar si se cumplen los requisitos dictaminados por la Comisión Europea en diciembre de 2006, debido a la denuncia presentada por grupos ecologistas y vecinales.

◆ Cambio climático y mareas rojas

Científicos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, junto a científicos de la Universidad de Vigo y del Instituto Español de Oceanografía de esta localidad, han realizado un estudio pionero sobre el impacto del cambio climático en la incidencia de las mareas rojas. El trabajo demuestra cómo la disminución de la intensidad del viento y la duración del periodo de los de componente Norte, en los últimos 40 años, provocan que el tiempo de renovación del agua de las rías se haya duplicado, lo que explicaría el aumento de microalgas tóxicas que impiden la extracción de mejillón.

◆ La amenaza de los descartes

El periódico The Guardian hizo públicas unas imágenes en la que se podía ver a un barco británico descartando el 80% de su captura. En total, unas cinco toneladas de pescado capturado en aguas noruegas, donde se prohíben los descartes, por lo que se desplazó a aguas comunitarias donde sí se permite. En la UE se producen cada año cerca de 1.400.000 toneladas de descartes, lo que representa el 20% del total mundial, como denunció Ricardo Aguilar, de Oceana.

◆ Campaña oceanográfica en Perú

El buque de investigación oceanográfica "Miguel Oliver" finalizó recientemente una campaña en aguas de Perú, impulsada por la Secretaría General del Mar, gracias a la cual se dispondrá de un amplio conocimiento de



GALICIA

"María Pita", nuevo remolcador de Salvamento Marítimo

Desde el pasado mes de septiembre, el "María Pita" forma parte de la flota de embarcaciones con que cuenta la Sociedad de Salvamento Marítimo (Sasemar). Esta embarcación, dotada de gran versatilidad, se encargará de apoyar y remolcar a barcos con problemas, así como de la lucha contra la contaminación marina y los incendios en el mar que ocurran en la zona comprendida entre Vigo y A Coruña.



El remolcador "María Pita" reforzará las tareas de salvamento y lucha contra la contaminación que se vienen desarrollando entre Vigo y A Coruña y forma parte de la primera tanda de buques que tiene previsto fletar el Ministerio de Fomento, tal y como contempla el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009, que a su finalización contará con 14 barcos en propiedad -10 remolcadores y 4 buques polivalentes-.

Construido en las instalaciones de Unión Naval Valencia, el "María Pita" tiene las mismas características que el "María de Maeztu" -con base en Bilbao- y el "María Zambrano", fondeado en el puerto de Cádiz, a los que en próximas fechas se unirá un cuarto, el "Marta Mata", que tendrá su base en Baleares.

El remolcador está dotado de los

más sofisticados sistemas de navegación y comunicaciones y cuenta con una eslora de 39,70 metros, una potencia de tiro de 60 toneladas y una autonomía, a velocidad de crucero, de 6.000 millas.

Para las tareas de rescate el "María Pita" cuenta con una embarcación auxiliar, especialmente diseñada para tareas de salvamento, que también se puede usar para realizar trabajos en plataformas *off shore* y para el remolque de barreras anticontaminación y la recogida de residuos.

El buque dispone también de un servicio exterior contra incendios, compuesto por dos bombonas extintoras con una capacidad de 3.000 metros cúbicos a la hora a una presión de 14 bares, y de un sistema de rociadores que permite crear una cortina de agua para proteger el barco y poder así acercarse más a la zona del siniestro. ■

Oceana detecta una reducción de especies pesqueras en el Cantábrico

Tras la campaña de investigación realizada por Oceana en el Cantábrico, los primeros resultados revelan una drástica reducción de especies pesqueras comerciales, producto de la sobrepesca y la utilización de artes destructivas.

OCEANA/Carlos Suárez



El objetivo de la expedición a bordo del "Oceana Rangers", que recorrió los fondos marinos gallegos, asturianos, cántabros y vascos, tenía como objetivo localizar áreas marinas susceptibles de ser protegidas, ya que en 2010 España deberá entregar a la Unión Europea una lista de zonas que requieren control.

La primera conclusión que se puede extraer de esta campaña, según relata Ricardo Aguilar, es que *los fondos están bien, pero hemos visto pocos peces. Hay mucha escasez de especies comerciales, como merluza, rape y faneca*. La razón pa-

rece residir en que, a pesar de ser un mar abierto, el Cantábrico resulta más frágil que lo que se pensaba, y la sobrepesca y la utilización de artes destructivas han provocado un importante daño en este ecosistema. El responsable de Oceana también destaca lo poco que se han seguido en este mar las recomendaciones para su preservación. Un buen ejemplo de ello resulta la actual situación de la anchoa.

Ante esta situación, a la que se unen problemas ocasionados por vertidos, se insiste en la creación de más espacios protegidos, ya que sólo se cuenta con El Cachucho y el biotopo de San Juan de Gaztelugatxe, y limitar la pesca destructiva realizada con técnicas de arrastre, "que tanto han empobrecido este mar".

La campaña también ha servido para obtener datos positivos, como la abundancia de pescado en Gaztelugatxe, Matxitxako y Ogoño; el hallazgo de tiburones de fondo y el descubrimiento de una "estación de limpieza" de peces luna frente al Rato de Guetaria, a cargo de otros peces y gaviotas. ■

BREVES



los recursos con que cuenta su caladero. Científicos del IEO y del Instituto del Mar de Perú, a bordo del barco propiedad del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, han dado continuidad con esta acción a la campaña realizada el año anterior sobre las principales especies de la fauna bento-demersal, y que forman parte del convenio de colaboración entre ambos países.

◆ La UE y la crueldad contra las focas

Los ministros de Medio Ambiente de la Unión Europea debaten una propuesta francesa para cerrar las fronteras a las pieles de foca sacrificadas con crueldad. Canadá, donde se sacrifican unas 300.000 focas utilizando un palo de madera con un gancho metálico con el que se golpea la cabeza de los animales ("hakupik"), asegura que no es un método cruel, a pesar de las discrepancias de las asociaciones ecologistas. Si la propuesta sale adelante, Francia presentará un texto definitivo antes de fin de año.

◆ Arrecife artificial en Málaga

La Junta de Andalucía ha iniciado la construcción del arrecife artificial de Algarrobo, en el litoral malagueño, que evitará actividades de arrastre de fondo no autorizadas. El arrecife, que cuenta con un presupuesto superior a los 300.000 euros, protegerá a especies pesqueras de interés comercial en sus fases de alevinaje. Con esta nueva obra, el litoral andaluz contará con una veintena de estructuras dirigidas a la planificación sostenible de la pesca.

◆ Londres y París, contra la Ley de Costas

La aplicación de la Ley de Costas, que impide la construcción sobre la playa, podría ocasionar que cientos de extranjeros que viven en nuestro país pierdan el control sobre sus viviendas. La situación ha motivado que las embajadas de Reino Unido y Alemania estén presionando a España para proteger a sus ciudadanos cuyas construcciones infringen ese límite. ■

Sanidad marítima

LOS MEDICAMENTOS

La media de años de vida de las personas ha aumentado alrededor de 25 años en el último siglo. Si bien las mejoras experimentadas durante la primera mitad del s. XX han contribuido de forma decisiva a este incremento, la mayor aportación en los últimos 30 o 40 años se debe al descubrimiento de nuevos medicamentos, mucho más potentes y eficaces.



Además, los medicamentos han conseguido una mejora en la calidad de vida (disminución del sufrimiento al eliminar muchos síntomas relacionados con las enfermedades) y un ahorro económico al disminuir las bajas por enfermedad o reducir las estancias hospitalarias.

INFORMACIÓN GENERAL

Un medicamento es una sustancia medicinal, es decir, que tiene la capacidad de prevenir, diagnosticar, aliviar o curar enfermedades.

Los medicamentos se emplean a dosis tan pequeñas, que para poder administrar la dosis exacta, se han de preparar de forma que sean manejables. Las diferentes formas en que se preparan (pastillas, jarabes, supositorios, inyectables, pomadas, etc) se denominan formas farmacéuticas.

Los medicamentos, están formados por:

a) sustancias medicinales con actividad terapéutica llamadas principios activos o fármacos. Existen muchos tipos: antiinfecciosos (tratamiento infecciones), antiálgicos (para aliviar el dolor), antiinflamatorios, etc.

b) Sustancias sin actividad terapéutica que permiten que los fármacos tengan estabilidad y se conserven adecuadamente, conocidas como excipientes que en algunos casos pueden estar relacionadas con la aparición de problemas en algunos pacientes (alergias, intolerancias, etc).

TIPOS DE MEDICAMENTOS SEGÚN SU ACCESO

- **Medicamento de venta libre.** Son aquellos medicamentos que se distribuyen libremente en las farmacias, sin necesidad de receta o prescripción médica. Se dividen en dos categorías:

- Las Especialidades farmacológicas publicitarias (EFP) se corresponden con medicamentos publicitados en los medios de comunicación de masas como, por ejemplo, la televisión.

- Los productos OTC son fármacos destinados al alivio, tratamiento o prevención de afecciones menores, con los que se posee una amplia experiencia de uso y han sido expresamente autorizados como tales.

- **Medicamento con receta médica.** Son aquellos medicamentos recetados por un médico para

el tratamiento de una enfermedad o síntoma en concreto.

- **Medicamento de uso hospitalario.** Su prescripción se realiza en un hospital. Habitualmente son administrados en el mismo hospital mientras el paciente está ingresado, pero existen casos en los que el tratamiento ha de continuar después del alta, en el domicilio. Estas especialidades se dispensan en las farmacias de los hospitales.

- **Medicamentos que necesitan visado de inspección.** Son de uso restringido para ciertas enfermedades y que requieren un control adicional por parte de Sanidad.

- **Medicamentos extranjeros.** En algunos casos, si el principio activo no se encuentra en nuestro país, el medicamento o la sustancia se ha de importar del extranjero. El Ministerio de Consumo dispone de un procedimiento para efectuar la correspondiente importación.

SÍMBOLOS SOBRE DISPENSACIÓN DE MEDICAMENTOS

○	Requiere receta médica
⊖	Psicótopos (1): Psicótopos incluidos en el anexo 2 del Convenio sobre sustancias psicotrópicas del 21 de Febrero de 1971.
⊙	Psicótopos (2): Psicótopos incluidos en la lista II, III y IV, del anexo 1 del mismo Convenio.
●	Receta de Estupefacientes
▲	Diagnóstico Hospitalario, requiere receta de especialista y visado de la Inspección.
ECM	Especial Control Médico, debido a sus posibles efectos adversos.
EFG	Especialidad Farmacéutica Genérica. Son medicamentos equivalentes a los de marca, pero más baratos en muchos casos.
EFP	Especialidad Farmacéutica Publicitaria. Puede dispensarse sin receta médica.
●	Cícero (en el cupón precinto). Medicamento de aportación reducida, cuando se financia en una receta del Sistema de Salud (Osakidetza, Insalud, MUFACE, ISFAS)

COSAS QUE DEBE SABER ACERCA DE CADA MEDICAMENTO QUE USTED TOMA

- Nombre (genérico y de marca)
- Razón para tomarlo
- Cantidad que debe tomar y con qué frecuencia debe tomarlo
- Posibles efectos secundarios y qué hacer si los tiene

- Durante cuánto tiempo debe continuar tomándolo
- Instrucciones especiales (tomar antes de acostarse o con comidas, etc.)

COSAS QUE DEBE HACER Y QUE NO DEBE HACER CON LOS MEDICAMENTOS

● Lea el rótulo atentamente. Cada medicamento ha de ir correctamente identificado, por lo cual debe conservarse el envase original y el prospecto. NO debe tener pastillas sueltas (todas se parecen)

● Tómese el medicamento exactamente como su médico le indica: No deje de tomarse un medicamento ni tampoco cambie la cantidad o la frecuencia de lo que toma sin primero consultar con su médico ni tampoco modifique el tiempo indicado para la toma. Por ejemplo, los antidiabéticos orales antes de comer, no se puede romper la cadena del antibiótico, no deben existir lapsos de tiempo en según qué tipo de anticonceptivos, los medicamentos para dormir se deben tomar media hora antes, etc. Respetar aquellos fármacos que han de tomarse fuera de las comidas como el hierro, las tetraciclinas o los bifosfonatos. Otros han de tomarse con las comidas como por ejemplo la griseofulvina. Pida la correspondiente información a su médico o farmacéutico. Si se olvida de alguna dosis, es preciso que tome el medicamento tan pronto como se de cuenta, aunque, si ha pasado mucho tiempo, será preciso esperar a la toma siguiente. **NO HA DE DUPLICAR LA DOSIS.**



● Asegúrese que cada uno de sus médicos (si ve a más de uno) tiene una lista de todos los medicamentos que usted está tomando.

● Asegúrese de que todos los que vivan con usted sepan qué medicamento está tomando y a qué hora debe tomárselo.

● No combine medicamentos que se obtienen con prescripción y medicamentos que no la requieren a menos que su médico le diga que está bien hacerlo.

● No se tome el medicamento de ninguna otra persona. Todo medicamento presenta una serie de ventajas e inconvenientes, de manera que cada indicación se ha de hacer siempre que se tenga claro que los beneficios son superiores a los riesgos. Esto sólo lo puede valorar su médico. Cada enfermo es diferente y condiciona la idoneidad o no de los tratamientos.

● No use medicamento después de su fecha de caducidad.

● No guarde los medicamentos que sobren después de acabar un tratamiento.

● No aplaste, rompa ni chupe tabletas o cápsulas a menos que su médico se lo indique. Algunos medicamentos no funcionan correctamente a menos que sean ingeridos completos.

CONSERVACIÓN Y ALMACENAMIENTO

● Almacene los medicamentos y suministros médicos en un contenedor adecuado (botiquín) en un lugar limpio, seco y fresco, protegido de la luz y del calor y al abrigo de insectos y roedores. Deben estar fuera del alcance de los niños (el 30% de las intoxicaciones infantiles son causadas por la ingesta accidental de medicamentos). Las condiciones ideales de almacenamiento son: temperatura no superior a 22° C ni inferior a 15°C, humedad menor al 85% y no exposición directa a la luz solar.

● Los medicamentos termolábiles deben conservarse en nevera (entre 2 y 8° C). Algunos ejemplos son las insulinas, las vacunas, determinados colirios, algunos antibióticos. Es indispensable para garantizar la idoneidad del preparado que nunca se rompa la cadena de frío desde su fabricación hasta la administración al paciente.

- Manténgalos en sus cajas de origen, sin variar su envasado: nos informa de la caducidad y disminuye el riesgo de errores y aparición de daños indeseados.

● Revise el contenido del botiquín para comprobar que no ha pasado la fecha de caducidad, que indica la efectividad de los componentes del medicamento, el cual reduce su poder curativo a medida que pasa el tiempo. Esto es especialmente importante en medicamentos como la nitroglicerina, la insulina y algunos antibióticos.

● Los medicamentos no se tiran nunca a la basura, sino que se desechan llevándolos a los puntos SIGRE (Servicio Integral de Gestión y Reciclaje de Envases) que están en cada farmacia. ■



SÍMBOLOS SOBRE CONSERVACIÓN DE MEDICAMENTOS

- ★ Condiciones especiales de conservación (frigorífico, de 2 °C a 8 °C)
- ⌚ Caducidad inferior a 5 años

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA. MADRID

Ayudas al desarrollo tecnológico del sector

El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino publicó en el BOE del 25 de septiembre las bases reguladoras de las ayudas al desarrollo tecnológico para proyectos de producción, transformación y comercialización de productos de la pesca y la acuicultura.

Estas subvenciones tienen como objeto impulsar acciones destinadas a mejorar la gestión y conservación de los recursos, promoviendo artes de pesca selectivos; reduciendo capturas accesorias; mejorando las condiciones de trabajo y seguridad; contribuyendo a la transparencia de los mercados y facilitando la cooperación entre científicos y profesionales del sector.

Los posibles beneficiarios de estas ayudas serán las organizaciones de productores pesqueras, las cofradías de pescadores y las asociaciones

empresariales que ejerzan su actividad en el medio marino, pesquero o acuícola y que estén realizando acciones de innovación tecnológica.

El importe de cada ayuda –que se financiará con cargo a los créditos que para esta partida se destinen en los Presupuestos Generales del Estado– no podrá exceder nunca de la totalidad de la inversión realizada.



Fondo de apoyo para la pesca y la acuicultura

El próximo 10 de noviembre acaba el plazo de presentación de solicitudes para beneficiarse del Fondo de Apoyo a la Diversificación del Sector Pesquero y Acuícola que financia el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y cuya gestión ha sido encomendada a SEPI Desarrollo Empresarial, S.A. (SEPIDES). Este Fondo pretende apoyar las iniciativas empresariales que supongan una mejora de la competitividad en los sectores pesquero y acuícola.

Las fórmulas de financiación comprenden la participación temporal y minoritaria en el capital social de las empresas y la concesión de préstamos participativos y préstamos ordinarios. Los plazos de amortización podrán alcanzar los seis años.

Para facilitar la difusión y el acceso a esta ayuda, los interesados pueden consultar la página web de SEPIDES (<http://www.sepides.es/fon-pesca/>) en la que se ofrece información detallada sobre estas ayudas así como los formularios de solicitud.

Ésta es la primera de las tres convocatorias previstas en el Fondo que cuenta con un presupuesto de 11 millones de euros. Para los años 2009 y 2010 se realizarán otras dos convocatorias dotadas con cinco millones de euros cada una. De esta manera, se cumplirá el compromiso de alcanzar los 21 millones de euros anunciado por Juan Carlos Martín Fragueiro, Secretario General del Mar, y Mariano Casado, presidente de SEPIDES, el pasado 10 de julio.

Curso de especialista en Seguridad Social

La Universidad Politécnica de Valencia y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social (Tesorería General, INSS e Instituto Social de la Marina) han puesto en marcha un curso de "Especialistas en Seguridad Social" que se desarrollará hasta mayo del 2009, con una duración equivalente a 23 créditos universitarios.

El curso va dirigido a diplomados en Relaciones Laborales, licenciados en Derecho, abogados, graduados sociales y funcionarios tanto de las Entidades Gestoras y servicios comunes de la Seguridad Social como del servicio público de empleo que sean diplomados o titulados universitarios.

Unos 50 alumnos participan en los cursos. De ellos, la Secretaría General del Instituto Social de la Marina becará a dos y en esta institución se han recibido siete solicitudes. Las clases estarán impartidas por profesores y catedráticos universitarios así como por personal técnico y letrados de la Seguridad Social. Elena Martínez Carqués, subdirectora general de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, asistió en Valencia a la inauguración del curso.

Falleció nuestro compañero Nicolás Quiñones

El pasado 13 de septiembre falleció, de muerte repentina, nuestro compañero Nicolás Quiñones Sánchez. Nicolás, de 57 años, entró a trabajar en el Instituto Social de la Marina en abril de 1974.

Licenciado en Ciencias de la Información ascendió puestos en la Administración hasta llegar a ocupar el cargo de Jefe del Servicio de Participación en la Gestión e Información, trabajo que implicaba una vinculación directa con los órganos de participación del Instituto. Su profesionalidad y dedicación fueron destacadas por el presidente del Consejo General, D. Octavio Granado, en la sesión del 23 de septiembre, cuando informó de su fallecimiento, cualidades que fueron corroboradas por la totalidad de los miembros del Consejo en sus intervenciones.

Murió Rafael Montoya

A la edad de 76 años murió Rafael Montoya, un histórico defensor del sector de la pesca andaluza y nacional. Rafael Montoya fue Patrón de la Cofradía de Pescadores de Algeciras, Presidente de la Interfederativa andaluza de Cofradías y vocal de la Comisión Permanente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n.

21410 Isla Cristina (Huelva)

Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



Cada día hay demasiadas personas que
sufren un accidente de trabajo...

y algunas mueren.

¿Buenos días?

Seas empresario o trabajador,
exige trabajo seguro. **Exige...**

¡Buenos días!

365 días sin accidentes de trabajo
son buenos días para todos.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
E INMIGRACIÓN



INSTITUTO NACIONAL
DE SEGURIDAD E HIGIENE
EN EL TRABAJO

www.365buenosdias.mtas.es