

Mar

Nº 508

Octubre 2011

NIPO: 793-11-004-2

Alicia Villauriz, secretaria general del MAR

**“La reforma de la PPC
es desequilibrada
e incierta”**



El MARM regulariza la flota de bajura

Plan para ajustar la flota

Sobran barcos en los caladeros exteriores

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:
Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio
C/ O Salgueiral nº 43, Bamio
36618 Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra)
Tel: 986 56 66 41 • Fax: 986 50 61 11

BAMIO

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



MINISTERIO
DE TRABAJO
E INMIGRACIÓN

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Rentas, pescar y vender



Uno de los problemas más importantes para una parte de la flota es la falta de rentabilidad consecuencia de la escasez de recursos en los caladeros, con unos costes de explotación en días de trabajo, combustible y mano de obra superiores en muchos casos al valor de las capturas. Esta es una de las razones, entre otras muchas, por la que las autoridades comunitarias han puesto sobre la mesa una propuesta dura de reforma. Para Bruselas, con una explotación más racional y sostenible de los recursos, sería posible aumentar en un 70% el tamaño de los peces, lo que se traduciría en un incremento del 17% en el volumen de capturas y, en consecuencia, en un fuerte aumento de los beneficios y el valor

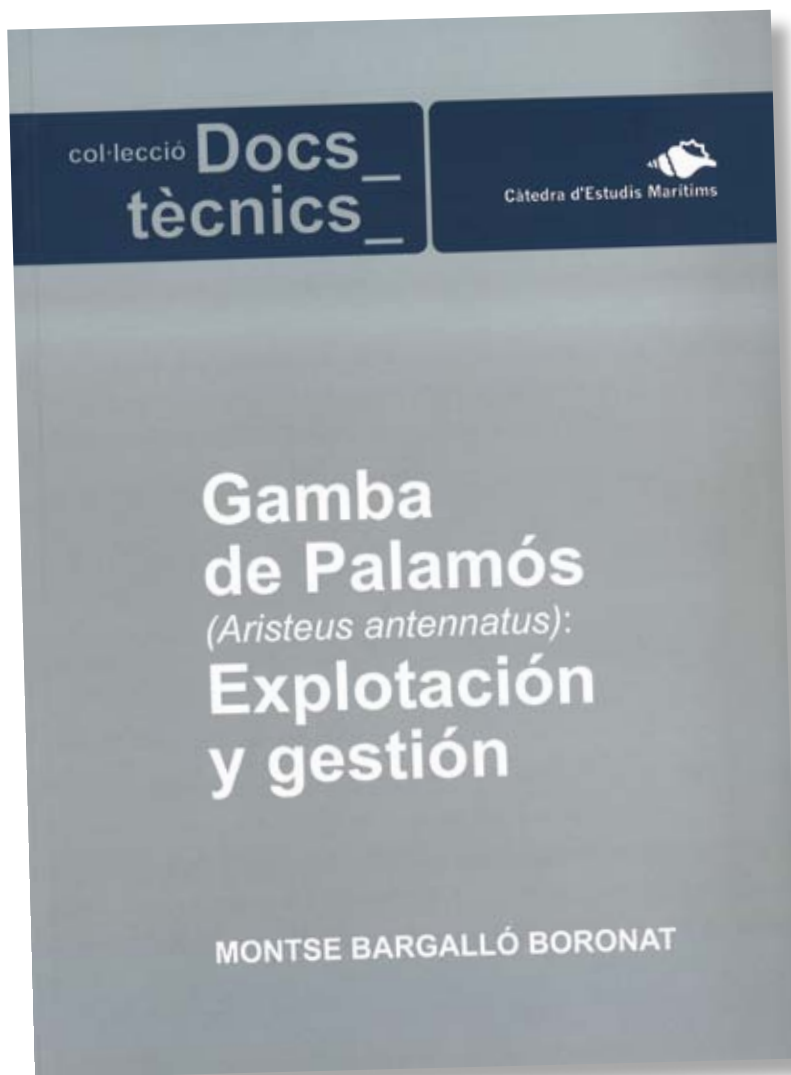
añadido bruto en los resultados de las empresas.

Sería deseable que con la próxima reforma, el sector mejorase sus resultados desde la perspectiva de la rentabilidad en el proceso de capturas. Pero, ese esfuerzo quedaría minimizado si el sector no afronta en paralelo una profunda mejora en lo que afecta a todos los procesos de comercialización en fresco, así como al desarrollo de otras formas en la política de transformación para adaptarse a las nuevas demandas de los consumidores.

En un reciente informe de la Comisión Nacional de la Competencia, organismo público nada dado a actuar contra sectores casi monopolísticos que pudieran contribuir con sus políticas a mantener a la baja el Índice de los Precios al Consumo, criticaba abiertamente el proceso de concentración de los grandes grupos de distribución por su capacidad para imponer sus exigencias, tanto a los proveedores de materias primas frescas y transformadas como a los consumidores. En los últimos tiempos, el conjunto de la actividad económica ha sido escenario de una aceleración en los grandes procesos de concentración, desde los

grupos industriales a las grandes cadenas de distribución que, en el caso de España, sólo media docena controlan más del 60% de la demanda.

En este nuevo escenario, además de pescar más con una política más racional, se impone el desarrollo de nuevas estructuras con capacidad para vender desde posiciones de mayor fuerza, no solo a los operadores tradicionales, sino también a las nuevas estructuras que operan en los mercados. El desarrollo de las organizaciones de productores o diferentes formulas similares, con los mismos objetivos, en el marco de las reglas de juego de Competencia, constituyen un reto pendiente al que el sector no puede renunciar so riesgo de poner en peligro su propia supervivencia, aunque mejore su actividad y rentabilidad en los caladeros. ■



Gamba de Palamós (*Aristeus antennatus*): Explotación y gestión

Autora: Montse Bargalló Boronat

Edita: Catedra d'Estudis Marítims (Universidad de Girona-Ajuntament de Palamos).

La repercusión de la gamba roja en el sector pesquero de Palamós ha aumentado considerablemente hasta alcanzar el 40 por ciento del dinero que genera la pesca en primera venta en la lonja. Esta importancia económica no se ciñe al ámbito pesquero sino que se extiende a otros sectores económicos como restauración, turismo, etc. Debido a su efecto económico social, la Cofradía de Pescadores, la Universidad de Barcelona, y el Ayuntamiento se plantearon la necesidad de dotarse de un plan de gestión que proporcionara a los pescadores de la información necesaria para que esta pesquería tenga en el futuro la misma relevancia que tiene ahora.

El presente estudio, realizado por Montse Bargalló Boronat, parte de la información de su trabajo de campo sobre la flota pesquera que captura la gamba para establecer la organización del oficio en diferentes estrategias de pesca. Esta organización está determinada por la potencia instalada en los motores y se clasifica en: intensificadora, se-

mi-intensificadora y diversificadora. El trabajo también estima el esfuerzo pesquero ejercido en los diferentes caladeros.

La información recogida durante el estudio puso de manifiesto la necesidad de cambiar el modelo de explotación del recurso y para ello se ha diseñado un Plan de Gestión que fomente la autogestión a través de medidas dirigidas a disminuir el esfuerzo de pesca, mejorar la selectividad y disminuir el impacto ambiental, así como medidas de formación del sector pesquero y medidas económicas orientadas a mejorar los beneficios y a alcanzar la autofinanciación.

El estudio es un buen ejemplo de la necesidad de colaboración entre todos los actores (pescadores, administraciones y científicos) para garantizar no sólo el futuro de esta pesquería sino también mantener los beneficios económico-sociales que genera en localidades costeras como Palamós. ■



Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

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

Fotos:

Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortigueira

Secretaría:

Concha Serrano.

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

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

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

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

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. Santander. Tel. 942 21 46 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Madrid: Oficina Administrativa. C/Churruca, 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 19 10 00.

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

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orllamar, 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:

Churruca, 2. 28004 Madrid.

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

Fax: 91 591 99 19. revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

Diseño: Editorial MIC

www.editorialmic.com

Imprime: Editorial MIC

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO: 793-11-001-6

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

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



6

ENTREVISTA ALICIA VILLAUORIZ

La secretaria general del Mar rechaza la propuesta de reforma de la PPC por desequilibrada e incierta.



14

DESMANTELAMIENTO DE LA FLOTA EXTERIOR

El MARM pone en marcha un plan para eliminar parte de la flota que opera en caladeros de terceros países y en aguas de ORP.



16

REGULARIZACIÓN DE BARCOS

La Administración abre la ventanilla para regularizar la situación de unos 1300 barcos, en su mayor parte de bajura.

- 6 Entrevista Alicia Villauriz
- 14 Plan para desmantelamiento de flota exterior
- 16 Nueva regularización de flotas
- 20 La costera del bonito
- 24 La gamba de Palamós
- 32 Foro de la acuicultura
- 36 Ferias del mar
- 40 La invasión de las medusas
- 44 Embargo preventivo de mercantes
- 52 Balance del paso del Estrecho
- 54 Autopistas del mar
- 56 Líneas de interés público
- 58 Reunión de directores del ISM
- 60 Conferencia de empleo
- 64 Congreso sociedades laborales
- 66 Guía laboral
- 67 Negociación colectiva
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

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

Alicia Villauriz, secretaria general del Mar

“LA PROPUESTA DE REFORMA DE LA PPC es desequilibrada e incierta”



Gallega de La Coruña, ingeniero agrónomo, ha desarrollado toda su actividad profesional en el seno de la administración desde que en 1987 ingresó en el Cuerpo de Ingenieros Agrónomos del Estado. En el seno del viejo Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha pasado por diferentes cargos de responsabilidad como jefa de Servicio de Estudios del Fondo de Ordenación y Regulación de Producciones y Precios Agrarios (FORPPA), la dirección del Instituto Nacional de Investigaciones Agrarias (INIA) o la Secretaría General de Medio Rural. Desde poco menos de un año, aunque su trabajo había estado ligado siempre al sector agrario, la nueva responsable del departamento, Rosa Aguilar, dispuso que era la persona adecuada para ocupar la Secretaría General del Mar donde, sus profundos conocimientos sobre los entresijos de la Unión Europea, avalan su trabajo en el marco de la política pesquera comunitaria. Alicia Villauriz cree que la situación de los caladeros en todo el mundo no es la ideal, que hay un alto porcentaje de aguas con problemas de sostenibilidad, pero no comparte la visión catastrofista de la comisaria Maria Damanaki porque, entre otras cosas, confía en las grandes posibilidades que hay, como se ha demostrado, para su recuperación. Se opone a la actual propuesta para la reforma de la Política Pesquera Común por ser desequilibrada e

“La reforma contempla importantes cambios, pero no pone los instrumentos para su ejecución”

“No nos oponemos a los descartes cero ni al Rendimiento Máximo Sostenible, pero con otros tiempos”

incierta, donde se contemplan una serie de importantes nuevos objetivos, pero sin instrumentalizar los medios o los cambios necesarios para ello. Está de acuerdo en avanzar hacia la eliminación de los descartes o con lograr el Rendimiento Máximo Sostenible, pero no en los plazos pretendidos por Bruselas, y siempre que esas medidas vayan acompañadas por otros compromisos como políticas de cuotas o de mercados. Apoya la posibilidad de los derechos individuales transferibles como un elemento importante para el ajuste de flotas, pero siempre que exista la posibilidad de hacerlo, no en un solo país, sino a escala comunitaria. No rechaza que se puedan producir ajustes de flotas, siempre que ello cuente con los necesarios recursos financieros comunitarios. Está cansada de bregar por modificar la estabilidad relativa y lo ve difícil conseguir de forma directa ante la oposición de muchos países miembros, pero ve la posibilidad de cambios vía modificaciones en las políticas de cuotas ante los ajustes que pueden derivarse de la aplicación de los descartes. No cree que el sector pueda vivir en el futuro sin apoyos y estima indispensable la necesidad de una mejor y mayor organización comercial del sector para la defensa de sus intereses. Y tiene muy claro que la política de pesca debe suponer un equilibrio entre las posibilidades de capturas y los intereses sociales y económicos de las poblaciones costeras dependientes de la pesca.

María Damanaki describió un futuro de la pesca negro si no se adoptan medidas urgentes para su conservación. ¿Comparte la posición de la comisaria? Nos quedamos realmente sin peces?

Supongo que la comisaria debe tener una información muy superior a la que dispone esta Secretaría General del Mar en lo que afecta a los caladeros de todo el mundo. Es evidente que existen problemas en una gran parte de los mismos, pero también hay constancia que si funcionan los adecuados mecanismos de control y los planes de recuperación, mejoran las posibilidades de capturas y se recuperan los recursos. Hablando de aguas y problemas más cercanos, tenemos el caso de la bacaladilla donde en un plazo de dos años se ha pasado de una mala situación a una mejora ostensible para situarse en los niveles de 2009. No comparto el panorama tan negro al que hacía referencia la comisaria sobre el futuro de las pesquerías en el futuro, fundamentalmente porque creo existen y tenemos en nuestras manos los mecanismos suficientes para lograr una sostenibilidad de los caladeros.

¿Cómo se valora globalmente desde la Administración española la propuesta de reforma?

Para la Administración española se trata de una propuesta de reforma desequilibrada e incierta.

“Los derechos individuales transferibles pueden ser un instrumento para el ajuste de flota, pero para aplicar no solo en un país, sino en toda la UE”

Desequilibrada, porque en la misma se plantean una serie de objetivos nuevos para el desarrollo de la actividad en el sector, pero, en paralelo, no se articulan los mecanismos e instrumentos para lograr los mismos. No hemos visto en la propuesta medidas para cumplir con esos nuevos desafíos. Compartimos con la Comisión la necesidad de una política que suponga un uso más racional de los recursos, pero creemos que la propuesta debería conservar igualmente el impacto social y económico que la aplicación de esos mecanismos. Es fundamental buscar un equilibrio entre las posibilidades de pesca y los intereses socioeconómicos de las poblaciones de las zonas costeras dependientes de la pesca. En ocasiones es oportuno que un plan no se programe a dos sino a cuatro años, si con el mismo se sigue logrando la recuperación de una especie, pero sin colapsar la actividad económica ligada a la misma.

Es una propuesta incierta porque fija unos desafíos importantes como la eliminación de los descartes en 2015 y lograr el Rendimiento Máximo Sostenible, pero sin ofrecer instrumentos para su consecución si no se modifican otras cuestiones. Por ejemplo, en el capítulo de los descartes en el caso de unas pesquerías mixtas donde convivan hasta diez especies y un barco tenga solamente permiso para operar con cuatro, es imposible el cumplimiento de ese objetivo de descartes cero. Que nos digan cómo se puede lograr.

En el tema de los derechos individuales transferibles, no es admisible que, si de verdad se quiere que funcione un instrumento efectivo en la reforma, sea solamente de aplicación en cada Estado y no en el conjunto de la Unión Europea si asumimos que estamos ante una política común desde las capturas a los mercados.

En materias de financiación, no conocemos cuáles serán las disponibilidades de fondos y eso es indispensable si se pretende acometer una reforma en profundidad que puede afectar a varios segmentos de la flota y la necesidad de disponer de mecanismos de compensación.

En la propuesta, prácticamente se halla ausente la política de mercados, algo muy importante en un sector donde dos terceras partes de la demanda proceden del exterior y donde, en el sector se está planteando un cambio im-



portante como es la obligación de descargar todas las capturas.

Es preciso que exista un equilibrio entre las medidas propuestas, los objetivos y los mecanismos disponibles, desde los cambios en la normativa hasta los recursos financieros ya que, si no es así, nos encontraremos ante una reforma no válida para el sector.

Creo que la propuesta de reforma aborda de forma positiva la posición que debe mantener la Unión Europea en el exterior para defender una política de sostenibilidad de los caladeros similar a la que se aplica en el marco comunitario.

La política de TACs y cuotas no ha supuesto una solución para el control de la actividad de la pesca en aguas comunitarias ¿Qué mecanismos se deberían aplicar para conseguir mayor eficacia?

Probablemente la aplicación de la política de TACs y cuotas no ha sido toda la solución a los problemas del sector de la pesca. Pero yo creo que se han logrado unos mayores controles sobre la actividad de las flotas, mecanismos que se deben complementar más con una política basada en el esfuerzo pesquero. Es importante avanzar en ambas direcciones o buscar otros mecanismos como los derechos individuales transferibles en el ámbito comunitario.

¿Qué posición mantiene la Administración española sobre la política de descartes y con los objetivos del Rendimiento Máximo Sostenible(RMS)?

Compartimos la filosofía y los objetivos que se pretenden en ambos casos. Pero, estamos en desacuerdo con la forma como se plantea desde la Comisión, sin que se hayan tenido en cuenta los efectos que ambas medidas pueden tener sobre caladeros, mercados, política de cuotas o en la propia estabilidad relativa.

Desde la Administración española defendemos que las medidas no se pueden aplicar au-



“El sector de la pesca, por sus condiciones específicas, deberá contar siempre con determinadas ayudas”

tomáticamente desde 2015 y que es preciso hacerlo de una forma progresiva hasta 2020. Se deben eliminar las actuales rigideces y parece lógico que se produjera una adaptación, por ejemplo, en las políticas de cuotas.

¿El carnet por puntos puede ser una medida positiva para controlar mejor la actividad de la pesca?

Se trata simplemente de una medida disuasoria, como sucede con el carnet de conducir. El armador se juega la actividad de su barco y un mecanismo más para llamar a la responsabilidad en la gestión de los recursos. Tal como está previsto, entrará en vigor para 2012.

¿Los derechos individuales transferibles son una solución para ajustar las flotas a las posibilidades de pesca?

Podría ser una medida importante para ajustar las posibilidades de pesca a la situación de los caladeros y de hecho es el instrumento más importante en esa dirección que se plantea en la propuesta de reforma. Pero, tal como se ha pensado, para su aplicación solamente en un mismo país, cuando funcionamos en un marco comunitario, la realidad es que no sirve. Debería aplicarse con posibilidad de transferencias entre países y los Estados miembros tendrían en sus manos los mecanismos suficientes para evitar riesgos de excesivas concentraciones de flota en una sola mano. Con



este mecanismo se puede impulsar un ajuste de las flotas, como se pretende desde la Comisión, pero Bruselas no puede pensar que ese proceso se pudiera hacer sin disponer de los necesarios recursos financieros.

¿La información sobre los recursos pesqueros es fiable como para basar en la misma la política de capturas?

Probablemente en muchos casos sea una información mejorable, que en ocasiones no se dispongan de los datos suficientes. Pero, en líneas generales sí existe una buena coordinación entre diferentes organismos de investigación y ello posibilita la disponibilidad de cifras correctas. Uno de esos ejemplos ha sido el análisis de la situación de la anchoa en el Golfo de Vizcaya, los planes de recuperación y la situación actual. Cuando hablamos del mar, es preciso igualmente considerar que no se trata de espacios cerrados y que se pueden producir, por diferentes circunstancias, procesos de cambios no predecibles. Además de la información sobre recursos, considero que es importante disponer de la información económica sobre las flotas o poblaciones afectadas

“Bruselas debe extender la filosofía de su política de pesca a los acuerdos con terceros países y en el seno de las ORP”

por esos recursos a la hora de adoptar decisiones de ese tipo.

¿Lograr modificar la estabilidad relativa en aguas comunitarias es un reto imposible para España?

No lo es, pero casi lo parece. Es una carga que sufre la flota española desde la integración de España en la Unión Europea, probablemente consecuencia del temor de los países miembros de entonces al potencial de la flota española y pensando igualmente en las posibilidades de venta de los productos de la pesca que suponía el mercado español, lo que ha obligado a que algunos armadores adquieran flotas en otros países

En la actualidad modificar la estabilidad relativa sigue siendo una tarea difícil si tenemos en cuenta la oposición frontal de los demás países con intereses en la pesca, aunque sea una medida de justicia, de equilibrio y de racionalidad. Creo que lograr ese cambio por una vía directa, es una tarea difícil, como se ha demostrado en los años precedentes. Considero sin embargo que se podrían dar avances por vías indirectas a través de los cambios en otros mecanismos que se plantean en la actual propuesta de reforma, como la política de descartes.

¿Sobran barcos, o faltan peces?

No sobran barcos y existen los mecanismos suficientes para mejorar los stocks y las posibilidades de pesca. Lograr el Rendimiento Máximo Sostenible puede y debe ser un punto importante de apoyo para lograr unos niveles de recursos sometidos a menos variaciones y para ello existen mecanismos como los planes de gestión que, como se ha demostrado, están funcionando correctamente. Hay sin embargo otros objetivos, como la política de descartes que en este momento resulta de imposible cumplimiento. Si no se modifica el actual sistema de cuotas, no se podría salir a pescar.

¿Cómo se valora desde la Administración la política y la presencia comunitaria en caladeros exteriores, acuerdos con terceros países, Organizaciones regionales de pesca etc.?

Se valora de una forma muy positiva ya que es un instrumento muy importante, no sólo

para aumentar las posibilidades de faenar de las flotas comunitarias, sino por lo que ello supone de implantar progresivamente en esas aguas la filosofía comunitaria de sostenibilidad de los caladeros. Cuando se firma un acuerdo con un tercer país, eso ya se está haciendo, no sólo se piensa en pescar más, sino también en mantener ese caladero y que ese país exija en todos los acuerdos que se cumplan las mismas exigencias de control. No se trata solamente de dinero a cambio de peces, sino de instaurar otra cultura como la que se aplica en los caladeros comunitarios. España apoya el mantenimiento y el desarrollo de estos acuerdos para facilitar la actividad de la flotas y como política de abastecimiento al mercado comunitario, además de ser uno de los principales países beneficiados.

Esta política en relación con terceros países debería ser la misma que se aplique en el seno de las Organizaciones Regionales de Pesca donde considero que la posición comunitaria debería reforzarse para lograr un mayor control sobre la actividad de las flotas en esas aguas.

“La investigación y la aplicación de las tecnologías más avanzadas son indispensables para el futuro del sector”

¿Marruecos?

Hay una prórroga hasta el 28 de febrero próximo. Actualmente las relaciones son correctas y para su renovación solo existen sombras ante la posición en contra de algunos países del norte de la UE al exigir a Marruecos datos sobre el destino de recursos para el territorio del Sahara en cuyas aguas faena una parte de la flota

¿Cuál es la situación del segundo registro para los barcos pesqueros?

Los trabajos se pusieron en marcha antes de verano y en los mismos se contempla la entrada gradual de una serie de bonificaciones sociales y fiscales. El trabajo está hecho y armado para una decisión política cuyos debates han quedado paralizados por la convocatoria de elecciones.

El sector de la pesca denuncia la falta de rentabilidad de la actividad, precios a la baja, falta de capturas, costes de producción, competencia exterior... ¿Qué



medidas se podían adoptar para cambiar ese panorama?

A la hora de medir la rentabilidad de una empresa o un sector como el de la pesca, se deben tener en cuenta los escenarios que la conforman, costes de producción, capturas y comercialización y ventas. No hay una medida ni una varita mágica para solventar un problema que es viejo en este sector, como en general en sectores de productos primarios como agricultura y la pesca.

En materia de costes, es importante el componente energético, actualmente estabilizado, pero con periodos de fuertes subidas, donde, al margen de las ayudas públicas, es indispensable avanzar en los procesos de innovación que ya están en marcha. La falta de recursos suficientes en los caladeros requiere más tiempo de faena, más coste y en esa vía es fundamental la mejora de los stocks y la pesca responsable de los mismos para que la actividad sea rentable. En tercer lugar es indispensable que el sector siga en el camino ya iniciado de mejorar los procesos de comercialización, lograr un mayor peso de las organizaciones de productores frente al poder de los mercados e ir hacia una mayor y mejor regulación de la oferta respetando las reglas de Competencia

“El sector debe avanzar en su organización en los procesos de ordenación de la oferta y la comercialización”

¿Es posible una pesca sin ayudas.?

Rotundamente, no. Existe la ayuda para compensar la subida de los precios del gasóleo, y se debe mantener, pero sin olvidar que el sector debe avanzar en el desarrollo de innovaciones tecnológicas para lograr una mayor eficiencia en el uso de la energía. Las mejoras tecnológicas deben ser uno de los ejes prioritarios en la actividad de las flotas. No se puede poner fin a las políticas de ayudas para los ajustes estructurales en las flotas. La situación de los caladeros es muy cambiante y en función de las posibilidades de capturas, los mismos son objeto de cierres, planes de recuperación, vedas etc... situaciones que deben suponer apoyos para los colectivos afectados. Es importante seguir apostando y apoyando los programas de seguridad ante los buenos resultados que se están obteniendo. Finalmente, se impone los apoyos para avanzar en el desarrollo de I+D.

Dos terceras partes de las capturas proceden de caladeros exteriores, ¿tiene futuro la flota artesanal?

Tiene y mucho. Disponen de una oferta totalmente diferenciada del resto de los productos de la pesca por su calidad, su frescura y variedad de especies. Se trata de productos que tienen además una buena imagen ante el consumidor. Un ejemplo es el trabajo llevado a cabo para diferenciar la merluza de Asturias. Es fundamental lograr una mejor organización comercial que hoy sigue siendo deficiente, aunque en los últimos tiempos se han dado pasos importantes como la extensión de norma y donde la Cofradías tienen que jugar un papel clave. El sector tiene la posibilidad de comercializar productos con un importante valor añadido por todos esos conceptos y lograr una adecuada rentabilidad

¿Cómo se valora desde la Administración el actual sistema de comercialización de los productos de la pesca?

Sigue existiendo un importante nivel de dispersión y minifundismo y es indispensable aumentar la dimensión de sus estructuras para lograr una mayor capacidad de negociación. Sucede que, mientras la gran distribución y los industriales han ido ganando peso mediante una política de concentración, el sector de la pesca no ha tenido el mismo recorrido. Es indispensable que haya organizaciones de pro-



Alicia Villauriz e Ignacio Gandarias, Director General de Ordenación Pesquera.



ductores potentes para defender el valor de sus materias primas.

¿Cree que se aplica adecuadamente el sistema de etiquetado al consumidor sobre la calidad, procedencia, etc, de los productos de la pesca?

Se ha hecho un esfuerzo importante para su aplicación, pero se trata de un proceso muy complejo donde se pueden producir fallos a lo largo de la cadena de control. Es un procedimiento en el cual se hallan implicadas varias administraciones, desde la central a la municipal, pasando por la autonómica. Tenemos en marcha un plan de Coordinación entre todas las partes para superar los posibles desajustes que se pueden producir.

¿Funciona en España el sistema de inspección en el sector desde las capturas hasta la distribución y el comercio final?

Estamos satisfechos del funcionamiento y de los resultados de las inspecciones en todo el proceso de comercialización de los productos de la pesca donde es importante la colaboración con los servicios de la Guardia Civil. En el caso del control del comercio de inmaduros, se puede decir que el mismo se halla bajo control. En cuanto a la política de capturas disponemos de los suficientes mecanismos de control que se han completado con la instalación del Diario Electrónico de Abordo.

¿Cómo se valoran los mecanismos para el control de las pesquerías ilegales?

La inexistencia de un claro marco exterior en

“Es preciso buscar un equilibrio entre las posibilidades de pesca y los intereses socioeconómicos de las poblaciones de las zonas costeras que dependen de esa actividad”

esta materia hace que los controles no sean siempre los que serían necesarios. Pero, en muchos casos, a iniciativa fundamentalmente de la Unión Europea, se han dado pasos muy importantes para el desarrollo de unos mayores controles en lo que afecta a las pesquerías ilegales, no reguladas y no reglamentada. Bruselas ha endurecido de forma muy importante los mecanismos para evitar la entrada de los productos de la pesca de esas flotas en el mercado comunitario y por lo tanto, impedir una competencia desleal para nuestras flotas

¿Cuál sería su balance sobre este final de legislatura en materia de pesca?

Yo diría que ha sido un trabajo muy intenso, quizás poco espectacular, pero importante, dominado por los trabajos con todo el sector, comunidades autónomas y con el resto de los países comunitarios sobre el futuro de la pesca con la reforma. Entre las medidas más importantes destacaría la puesta en marcha del Diario Electrónico de Abordo, la implantación de los sistemas de control de la pesca ilegal, no regulada y no reglamentada y la redacción de un plan de control de la trazabilidad de los productos de la pesca para aplicar en 2012, negociado con comunidades autónomas y ayuntamientos. Se aprobó la ley de Protección del Medio Marino, y la convocatoria de elecciones generales ha cogido en pleno proceso de debates parlamentarios el proyecto de Ley de Pesca Sostenible. ■



Plan Nacional para DESMANTELAMIENTO DE PESQUEROS



El gobierno ha puesto en marcha, con unos fondos de 28 millones de euros, un Plan Nacional para el Desmantelamiento de barcos que operan en la actualidad en aguas de terceros países o en caladeros internacionales siempre que los mismos no se hallen afectados por planes de gestión o de recuperación de recursos o afectados por medidas de urgencia consecuencia de la no renovación de un acuerdo. Este Plan se

Al mismo se pueden acoger los 108 buques que faenan en caladeros internacionales o en terceros países

aplicará en el periodo de 2010 a 2013. La medida, solicitada por Cepesca, se pone en marcha de acuerdo con la reglamentación comunitaria para buques que se hallen incluidos en la lista tercera del Registro de barcos pesqueros, así como en el Censo de la Flota Pesquera Operativa. Estas paralizaciones definitivas de los barcos, junto con las medidas económicas para los tripulantes afectados, tienen acceso a las ayudas de los fondos comunitarios de acuer-

do con la normativa del Fondo Europeo de la Pesca y del Programa Operativo para el sector pesquero español.

La administración pesquera española señala la necesidad de poner en marcha esta iniciativa ante las dificultades que están sufriendo una parte de esos barcos en sus caladeros por el deterioro de las posibilidades de pesca según los datos avalados por los informes científicos. Entre las zonas donde se están produciendo los mayores problemas se halla el Atlántico Sudoccidental, Mauritania y África Occidental para las flotas de cefalopoderos y de barcos marisqueros. Igualmente se indica la existencia de dificultades en la flota bacaladera que opera en las zonas CIEM, II A y IIB, así como en las zonas CIEM VI B y parte de las zonas XII y XIV B.

De acuerdo con las exigencias de este Plan, los barcos que se acogan al mismo deberán proceder a la paralización definitiva de sus actividades de pesca, lo que supone su desguace, reconversión bajo pabellón de un Estado miembro y su registro en la Comunidad para actividades no relacionadas con la pesca o su reconversión para la creación de arrecifes.

A este Plan se pueden acoger barcos que operen en esos caladeros con una edad superior a los 10 años y que cumplan con los requisitos de haber tenido actividad 90 días en cada uno de los periodos de doce meses anteriores o de 120 días en el último año anterior a la fecha de solicitud de las ayudas. En todo caso, solo se podrán incluir en este Plan los barcos que no puedan acogerse a planes de recuperación, medidas de urgencia, no renovación de un acuerdo de pesca, planes de gestión u otras medidas adoptadas por el Estado miembro.

En la actualidad, los barcos que se hallan incluidos en los censos de los caladeros internacionales o en aguas de un tercer país se elevan a 108 con un arqueo GT de 95.170 y una potencia de 137.601 Kw. La reducción global de la capacidad pesquera supondrá, al menos, un 10,1% en GT y el 13,8% en Kw. El Plan contempla un baremo a la hora de decidir los barcos admitidos para su desmantelamiento en virtud de las

La ayuda total se eleva a 28 millones de euros y puede afectar al 10% de la flota

circunstancias de cada uno, así como una tabla sobre la cuantía de las indemnizaciones según la categoría del barco por su tonelaje.

Para la ejecución del Plan, la Administración ha dispuesto un montante de 28 millones de euros en ayudas. De esa cifra, 9,7 millones corresponden al año 2011, 10,8 millones al año 2012 y 7,5 millones al año 2013. Por comunidades autónomas, en el total de la aplicación del Plan, Canarias recibirá 11,24 millones de euros, Andalucía 8,06 millones, Galicia 5,01 millones y País Vasco 3,7 millones de euros

COOPERACION CON MAURITANIA

La secretaria general del Mar, Alicia Villauriz mantuvo el pasado mes un encuentro con el presidente de Mauritania, Mohamed Ould y con otros altos cargos del gobierno para analizar el desarrollo de una cooperación bilateral entre ambos países. España ha ofrecido a Mauritania un amplio programa de formación marítimo pesquera para los próximos tres años que se sumaría los trabajos desarrollados ya por el buque "Intermares" y con las campañas de investigación del "Vizconde de Eza".

El acuerdo de pesca entre la UE y Mauritania supone para España la posibilidad de faenar para 80 barcos y el mismo expira el 31 de julio de 2012.

V.M.



Modificación de la Ley de Pesca Marítima del Estado

LA FLOTA IRREGULAR SEGUIRÁ FAENANDO, pero sin ayudas



La nueva normativa de regularización de embarcaciones pesqueras aprobada a principios de octubre permite a los 1.294 armadores que no pudieron regularizar sus embarcaciones en el marco de la Ley 9/2007 volver a solicitar su regularización. La modificación de la Ley rebaja tanto los requisitos para hacer coincidir las características que figuran en los papeles con la embarcación que realmente está en el puerto que difícilmente quedará flota irregular. Pero aunque se flexibilice el procedimiento, los armadores que no aporten bajas serán penalizados sin ayudas.

Penalizaciones por censar la embarcación sin aportar bajas:

- 1.- No recibir ayudas públicas.
- 2.- La embarcación será desguazada al final de su vida útil y no podrá ser aportada como baja.
- 3.- Prohibida su venta con excepción de fallecimiento o incapacidad permanente del armador.

El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (MARM) ha establecido un procedimiento de regularización para las embarcaciones pesqueras que se presentaron al proceso abierto en 2007.

Con esta disposición adicional, que modifica la Ley de Pesca Marítima, se flexibilizan los requisitos para permitir seguir faenando a las 1.294 embarcaciones que recibieron un informe desfavorable cuando en octubre de 2010 se cerró el proceso de regulación. De esta forma, se pretende que estas embarcaciones —el 90 por ciento menores de 10 metros— sigan saliendo al mar a pesar de que sus características principales (medidas, materiales del casco, arqueo en GT's y potencia motora en KW) que figuran anotadas en los registros oficiales no coinciden con las reales, debido a que sus dueños han realizado modificaciones sin autorización administrativa.

En la actualidad existen dos registros administrativos para la flota pesquera: el Registro de Buques y Empresas Navieras que inscribe a todo tipo de barcos, y a los pesqueros en las listas 3º y 4º, y el Censo de la Flota Pesquera Operativa. Por lógica, ambos registros deben contener los mismos datos, pero no es así. La regularización pretende tanto la adecuación de los datos registrales a la embarcación real para conocer las dimensiones reales de la flota como controlar su esfuerzo pesquero para que no exceda la capacidad permitida por Bruselas a nuestro país en el conjunto de la flota comunitaria.

PROCESOS

Hasta el presente, se han puesto en marcha tres procesos para regularizar la flota pesquera. El primero se llevó a cabo en 1999; el segundo en 2003; y el tercero se inició en octubre de 2007. Éste concedía dos años para la tramitación de las solicitudes (hasta octubre de 2009), pero fue prorrogado hasta octubre de 2010 a petición de las Comunidades Autónomas y ahora se abre un nuevo proceso para que sea el definitivo, aunque los beneficiarios sean los 1.294 que iniciaron sus expedientes en el marco del proceso del 2007 y recibieron respuesta desfavorable.

Los dos primeros no dieron los resultados esperados por las administraciones y durante los tres años del último proceso se han gestionado cerca de 3.000 expedientes (2.958 según los datos facilitados por los responsables regionales), que requería un informe previo de la Secretaría General del Mar (SGM), que ha registrado 2.711 expedientes de regularización.

Galicia es la comunidad autónoma que tiene



Los 1.294 armadores con embarcaciones irregulares deben solicitar de nuevo su regularización

más embarcaciones afectadas (2.140). Las otras siete Comunidades tienen un número de embarcaciones irregulares mucho menor—Andalucía (232), Canarias (155), Baleares (107), Murcia (28), Cataluña (17), Asturias (15), C. Valenciana (2), Ceuta y Melilla (15).

De las 2.711 solicitudes presentadas en el tercer proceso, 1.230 embarcaciones han obtenido un informe favorable de la SGM. Es decir, el 45,37 por ciento. Otras 1.294 embarcaciones, un 47,7 por ciento, recibieron una respuesta desfavorable. De entre las que no pudieron regularizar su situación hay dos tipos principales: los expedientes denegados por haber estado incluidos en regularizaciones anteriores (706) y los que debían aportar bajas (487), debido a que las inspecciones obligatorias mostraban un exceso de arqueo y/o potencia superiores a las tolerancias admitidas por la ley.

Entre las 706 embarcaciones que presentaron expedientes de regulación que no fueron admitidos a trámite por haber sido regularizadas con anterioridad, 526 fueron regularizados por la Instrucción del Servicio 8/99, 1 regularizado por la Ley del 2003 y 179 expedientes por otras regulaciones, pero todas con Resolución expresa de la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros solicitando la aportación de bajas.

De las 487 embarcaciones que no obtuvieron la regulación por tener más arqueo y/o potencia de las tolerancias admitidas en la ley de 2007, 36 lo son por exceder su GT tolerado, 15 embarcaciones combinan el exceso de GT y potencia, y la casi el 90 por ciento (436) por exceder su potencia los 20 CV de tolerancia que permitía la norma.

Hay, finalmente, un centenar de barcos gallegos que además de incumplir alguna de las condiciones de la Ley, exceden la potencia máxima autorizada con carácter general para la flota es-



pañola y, por tanto, deben adaptar su cabalaje a la normativa como condición indispensable e independiente para proceder a su regularización.

Desde la SGP se subraya que, a petición del sector y de las Comunidades autónomas, en 2009 Fomento elevó considerablemente las potencias máximas permitidas para la flota menor de 12 metros, hasta casi duplicarlas en algunos tramos de eslora. Esta ampliación de las potencias se aplicó a los buques irregulares y, aún, continuaron presentado a regularizar embarcaciones que superaban en mucho lo permitido legalmente.

EL NUEVO PROCESO

Las difíciles circunstancias socioeconómicas que soporta el sector pesquero han llevado a la

Administración a establecer unos mecanismos de flexibilización del procedimiento en cuanto a aportación de bajas, entrada en el proceso de embarcaciones pertenecientes a procesos anteriores (1999 y 2003) y la utilización de la baja provisional que evite la baja definitiva.

Así para solucionar la exigencia de aportación de bajas, que según el sector pesquero tienen un elevado precio en el mercado por su escasez, se regularizarán las medidas y potencias reales de las embarcaciones anotándolas en los registros de Marina Mercante y de Pesca, pero penalizando a sus armadores sin percibir ningún tipo de ayuda pública durante la vida de la embarcación. De esta forma, Pesca pretende evitar agravios comparativos con las embarcaciones cuyos registros son acordes con la realidad y cuyos armadores han invertido capital en la compra de bajas. Pero si el armador de la embarcación irregular desea aportar bajas, se prevé la flexibilización de las condiciones concediendo un plazo de seis meses para su aportación, permitiendo la procedencia de cualquier censo o caladero, y admitiendo tolerancias similares a la Ley de 2007. Es decir, 1,10 GT, en arqueado para embarcaciones de menos de 10 metros de eslora y de 0,9 GT, para las restantes y hasta 21 CV.

Respecto a las embarcaciones que tramitaron su regulación en procesos anteriores, se permitirá su entrada en el proceso con las mismas condiciones que las indicadas para la aportación de bajas.

Otro de los requisitos que tendrán que realizar los armadores es la presentación de una nueva solicitud como condición para que sea tramitada en el marco de la nueva normativa. Esto se debe a que el proceso de regulación de la ley 9/2007 concluyó el pasado 24 de octubre de 2010.

Además, la norma establece que las embarcaciones regularizadas deberán permanecer durante al menos dos años en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, para que ésta pueda ser aportada como baja o recibir ayudas al desguace.

Otro mecanismo de flexibilización es sin duda el implementado para evitar la baja definitiva de las embarcaciones en situación irregular—por no haber presentado solicitud de regularización o por no haber superado el proceso. La ley 9/2007 establecía que los barcos irregulares, o no inmersos en procesos de regulación que fueran detectados por las autoridades pesqueras debían ser dados de baja de oficio del censo de la Flota Pesquera. Para evitar la baja definitiva de los



registros pesqueros de los barcos irregulares se ha decidido utilizar la “baja provisional”, que será aplicada caso a caso. Este tipo de baja impedirá que las unidades puedan ser despachadas para la pesca, pero permite al armador presentar en el plazo máximo de cinco años bajas equivalentes para poder reactivar su embarcación.

APORTACIÓN DE BAJAS

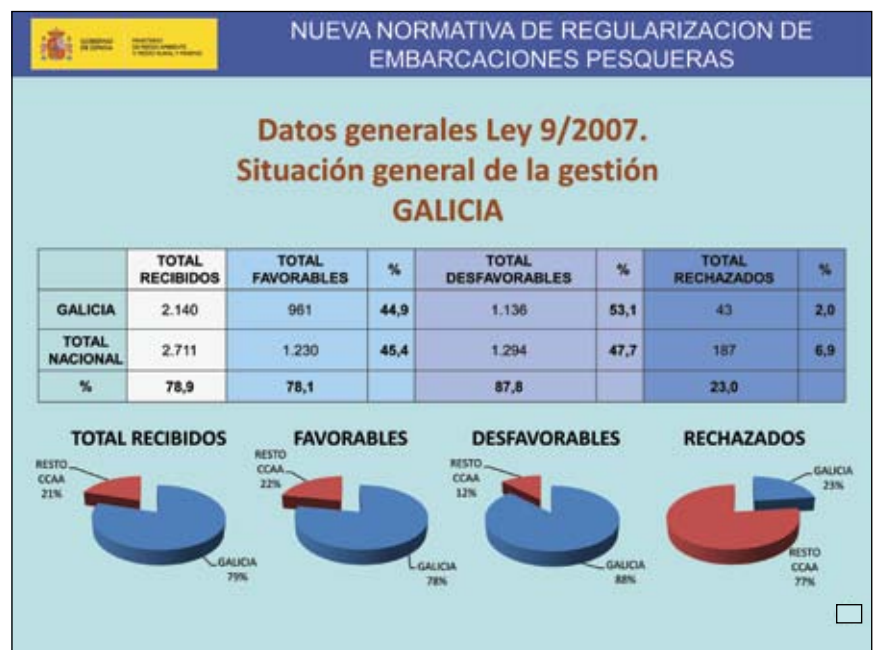
Si antes se mencionaba que los barcos en situación irregular serán registrados sin aportar bajas y podrán faenar durante la vida operativa de la nave, pero no podrán recibir ayudas; ahora, los que opten por presentar bajas para regular sus embarcaciones lo harán sin restricciones, ya que éstas pueden proceder de cualquier modalidad de pesca o caladero. Y, además, sin limitación del puerto base. Otra novedad que se incorpora es la posibilidad de aportación de una o varias bajas para la regularización de varias embarcaciones. Anteriormente la aportación estaba limitada a un baja para un máximo de 10 embarcaciones procedentes de un mismo puerto base.

Como contrapartida a esta flexibilización, y para no incurrir en agravios comparativos, estas embarcaciones no podrán recibir ningún tipo de ayuda pública ni ser aportadas como bajas en ningún caso en su vida útil.

En conclusión, el nuevo proceso flexibiliza los requisitos para registrar en el censo aquellas embarcaciones no admitidas en la ley 9/2007 y resuelve el problema planteado por los re-

presentantes de la bajura del coste de las bajas al permitir la anotación en el censo de flota de las características reales de la embarcación sin aportar bajas pero con tres penalizaciones: no recibir ayudas públicas, la embarcación será desguazada al final de su vida útil y no podrá ser aportada como baja, y, por último, la embarcación no puede ser transferida con la excepción de fallecimiento o incapacidad permanente del armador. Por tanto, esta “ley escoba”—como ha sido bautizada—, permite dejar limpia una flota con demasiadas manchas en sus papeles. ■

J.M.S.



El precio del gasoil y la lejanía de los bancos de pescado trastran la costera

EL BONITO se aleja de la costa

La escasez de capturas durante la campaña ha incrementado los precios del pescado en primera venta en torno al 40 por ciento; pero esta circunstancia positiva no ha sido suficiente aliciente para las flotas de las cuatro comunidades del Cantábrico que han abandonado paulatinamente una costera marcada por la escasez de cardumen cerca de la costa. La lejanía de los bancos de pescado ha obligado a barcos y tripulaciones a alargar las mareas por encima de las dos semanas suponiendo un coste añadido en combustible que ha reducido la rentabilidad de la pesquería estrella del verano.

El producto estrella de las pescaderías durante el verano ha sido como en otras campañas bonito y bueno; pero no ha sido barato. La escasez de capturas, debido a que los bancos de pescado se han situado muy lejos de la costa —entre las islas Azores y el sur de Irlanda—, y el elevado precio del combustible—por encima de 60 céntimos de euro el litro— han obligado a muchos de los 471 pesqueros autorizados por Pesca para participar en la campaña a abandonarla antes de tiempo por falta de rentabilidad.

La flota más afectada por la lejanía de los bancos de la costa ha sido la de cebo vivo—principalmente vasca y cántabra. Estos bar-

cos pescan en aguas del golfo de Vizcaya más próximas a la costa donde realizan la pesca de cerco para obtener el cebo —especies pelágicas como anchoa, caballa, chicharro— que mantienen vivos en los tanques a bordo. La flota de cacea o currican —acostumbrada a recorrer grandes distancias persiguiendo los bancos de bonito— ha sido menos perjudicada por el alejamiento de los peces de la costa. Pero el alto precio del gasoil ha reducido la rentabilidad de las capturas.

Los pescadores—especialmente los arrantzales vascos— están desanimados debido a que los bonitos blancos no se acercan al Golfo de Vizcaya. Esta circunstancia fuerza a los barcos a desplazarse durante tres o cuatro jor-

nadas en busca de cardumen. Por ello, los representantes de las cofradías vascas plantean que los científicos establezcan a que se debe la lejanía del pescado de la costa.

El comportamiento migratorio de este túnido hace que cruce el Atlántico de oeste a este y viceversa de acuerdo con la fase del ciclo vital en que se encuentre. De esta forma, los ejemplares juveniles migran del mar de los Sargazos a las islas Azores donde pasan el primer invierno de su vida. A finales de primavera se desplazan hacia latitudes septentrionales en paralelo a las costas de la península ibérica hasta las costas sur de Irlanda. Parte de estos bonitos se dirigen durante el verano al golfo de Vizcaya para alimentarse hasta mediados de otoño y después regresan a las Azores para pasar el invierno. Estas migraciones en busca de alimento o migraciones tróficas se producen durante los cuatro o cinco primeros años de los ejemplares; momento en el que alcanzan la madurez sexual, momento en el que el crecimiento se ralentiza.

En esta ocasión, a diferencia de campañas precedentes en las que las capturas experimentaron altibajos a lo largo del verano, la pesca ha sido escasa en todo momento como lo constatan las cifras de venta de las lonjas.

PAÍS VASCO

Las 55 embarcaciones guipuzcoanas con base principalmente en los puertos de Getaria, Hondarribia y Pasaia han capturado 3.000 toneladas. La escasez de pescado incrementó los primeros meses de la campaña el precio de primera venta hasta los 5 euros por kilo de media. Si se compara el volumen de capturas de esta costera con las 3.300 toneladas pescadas la campaña pasada que obtuvieron un precio de 3,5 euros, la presente cierra algo mejor. Aunque, la subida de precio no es una solución ni para los arrantzales ni para el sector ya que, como señala el responsable de recursos pesqueros de la Federación de Cofradías de Gipúzcoa, Leandro Azkue, *no queremos que este pescado se convierta en un artículo de lujo sino que mantenga el aprecio y el valor que siempre ha tenido entre los consumidores*. Por otra parte el alto precio del pescado no es suficiente para paliar la notable reducción de las capturas.

Las lonjas de los puertos vizcainos, como la de Bermeo y Ondarroa, también han tenido una costera muy floja. Las poco más de 665 toneladas descargadas suponen un descen-



Algunas embarcaciones del puerto de Bermeo han navegado cinco días hasta el suroeste de Irlanda y han vuelto con las bodegas medio vacías. (Iñaki Zabaleta)

so del 40 por ciento respecto de la campaña pasada que cerró con 1.900 toneladas. Como subraya, el representante de las cofradías vizcainas, Iñaki Zabaleta, *algunas de las veinticinco embarcaciones del puerto de Bermeo que faenan al curricán han navegado cinco días hasta el suroeste de Irlanda y han vuelto con las bodegas medio vacías. Otras, se han dedicado a pescar otras especies como chicharro*.

GALICIA

La reducción de las capturas también se ha dejado notar en los puertos gallegos donde el negocio se ha reducido en más de un 30 por ciento a pesar de la subida del precio del pescado en lonja. Así, la lonja de Burela, que concentra entorno al 60 por ciento de las subastas de bonito, ha experimentado un descenso notable. Según el gerente de la asociación de armadores, Miguel Neira, *la presente costera ha cerrado con poco más 1.000 toneladas de bonito subastado*. Esta cifra supone una caída de capturas cercana al 50 por ciento respecto al volumen subastado durante la campaña de 2010. Como en otras lonjas del Cantábrico, este acusado descenso ha supuesto un retroceso del volumen de negocio. La lonja ha cerrado la costera con una facturación de 4,8 millones de euros. Cifra que representa una bajada de un 36 por ciento respecto a la campaña pasada que terminó con 8,2 millones de euros. El precio medio la campaña pasada fue de 3,7 euros por kilo mientras que en la presente ha subido hasta entorno de los 5 euros. Esta subida de casi 1,5 euros por kilo de pescado o del 40 por ciento ha permitido maquillar una campaña en Burela. En esta localidad lucense el peso económico de esta pesquería es



importante, no sólo por la veintena de embarcaciones que capturan la especie—cada una con una docena de tripulantes de media— sino también por los puestos de trabajo directos e indirectos de la lonja, la distribución y puestos de venta.

El balance, para Neira, es negativo. Aunque el gerente también subraya que la pasada costera fue *excelente para Burela. La mejor de la década.*

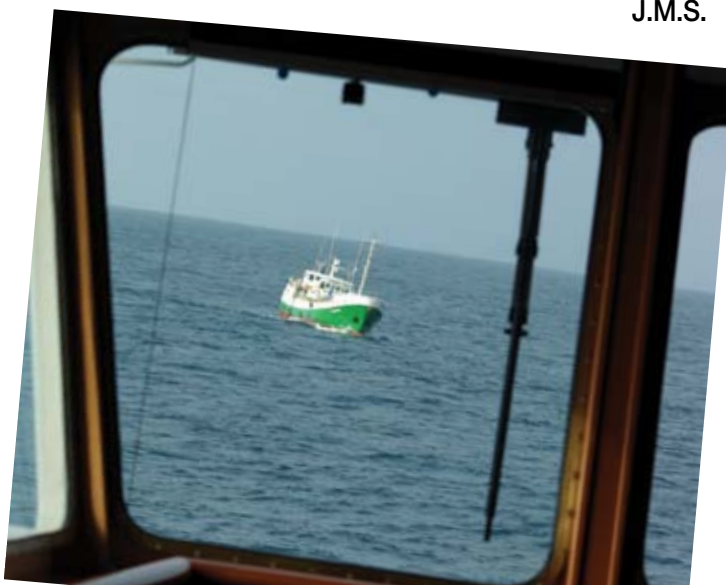
ASTURIAS

Las 123 embarcaciones asturianas acreditadas para pescar bonito no han sido ajenas a la reducción de capturas que ha experimentado toda la flota del Cantábrico-Noroeste. Si algunos barcos asturianos adelantaron su salida para estar en la primera subasta de bonito en la lonja de Avilés la primera semana de junio, también han tenido que adelantar casi un mes el cierre de la costera debido a la escasez de capturas. Según, el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores, Dimás García, la costera ha dejado un balance malo, ya que las 1.200 toneladas capturadas suponen un descenso cercano al 50 por ciento respecto de las 2.250 pescadas en 2010. El precio de venta

—como en el resto de lonjas del Cantábrico— ha sido más alto, pero no ha compensado. De este modo, el volumen de negocio de las lonjas asturianas esta campaña está por encima de los 5 millones de euros, muy por debajo de los 9,3 millones de euros de la campaña pasada.

Parece que la presente costera ha sido mala para las distintas flotas del Cantábrico-Noroeste sin excepción. Las previsiones que técnicos y profesionales hicieron a finales de primavera respecto a que el precio del gasoil marcaría la campaña se han cumplido al desplazarse los bancos de peces hacia Irlanda sin pasar por las costas cantábricas. ■

J.M.S.



ASISTENCIA MÉDICA DURANTE LA COSTERA DEL BONITO



Una campaña más, los tripulantes 471 de las embarcaciones autorizadas por Pesca para participar en la campaña han contado con la asistencia médica del buque hospital del ISM *Juan de la Cosa* durante los cuatro meses que ha durado la costera del bonito.

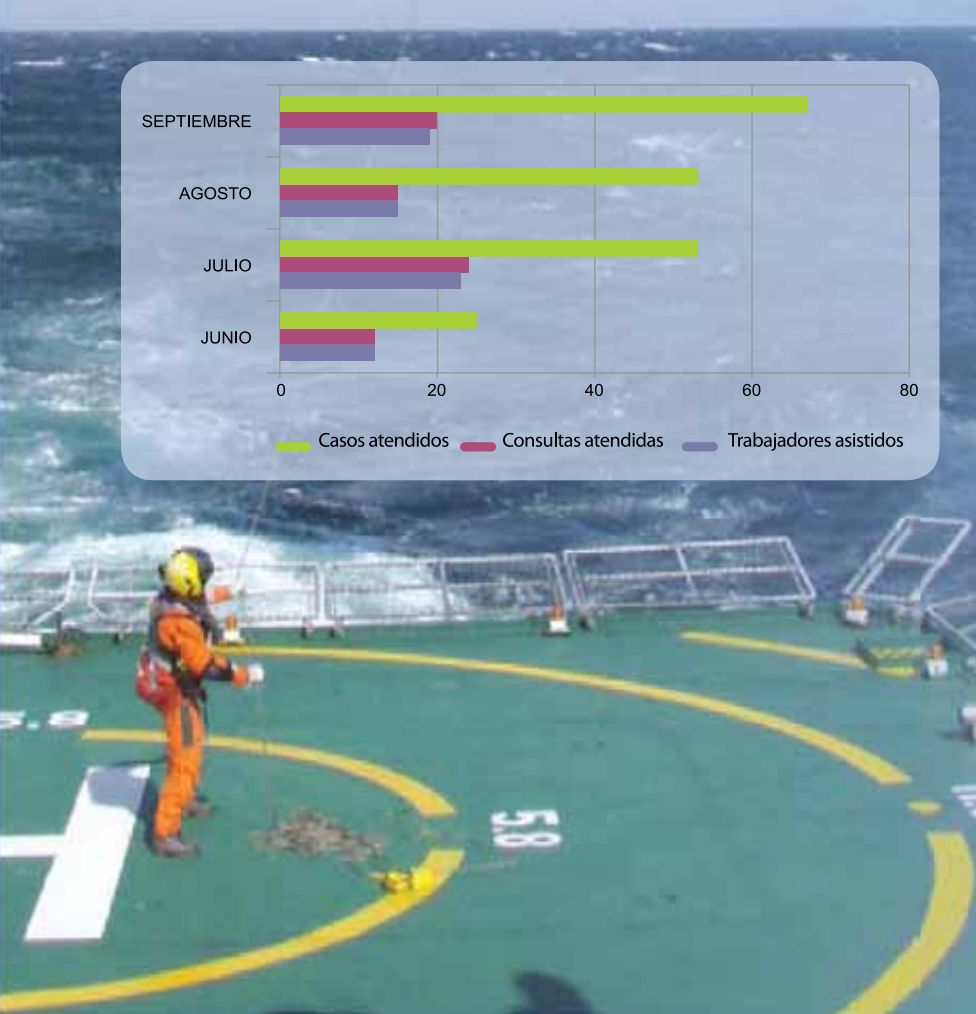
En esta campaña el personal médico a bordo del buque hospital ha atendido a 86 pescadores entre junio y septiembre. En este período, desde los barcos pesqueros se han realizado 235 consultas médicas y han necesitado de 69 atenciones.

A pesar de que la costera ha sido, según los datos del sector, más corta y ha contado con menor participación de barcos, los casos atendidos se han incrementado respecto de la pasada campaña. Al comparar las cifras de las actuaciones médicas del buque en 2008, 2009 y 2010 se apreciaba un descenso paulatino tanto en el número de trabajadores atendidos como en el número de consultas. Un descenso que llegó a alcanzar porcentajes entorno al 20 por ciento. Sin embargo, esta tendencia a la baja cambia por el incremento de asistencia que ha necesitado la flota pesquera durante la presente campaña.

En esta campaña también cambia de tendencia en cuanto a durante qué meses la flota reclama más asistencia de los servicios del *Juan de la Cosa*. Julio y agosto han sido tradicionalmente los meses en los que tripulantes necesitaban más asistencia por ser el punto culminante de esta pesquería. Pero durante esta campaña septiembre ha superado a agosto en actividad sanitaria. Esta circunstancia muestra lo peculiar que ha sido esta costera que ha dejado un mes de agosto con escasa actividad pesquera por la lejanía del bonito de las costas.

El barco hospital ha contado con la asistencia del patrullero de altura *Chilreu*. En esta ocasión, y debido a la crisis económica, la Armada ha asistido a la flota bonitera con un solo barco que se unió a los pesqueros en el ecuador de la campaña—del 12 de julio al 22 de agosto. La Xunta, también en época de recortes, envió al *Sebastián Ocampo* durante el mes de agosto.

ACTUACIONES MÉDICAS DEL JUAN DE LA COSA			
COSTERA BONITO 2011			
MES	TRABAJADORES ASISTIDOS	CONSULTAS ATENDIDAS	CASOS ATENDIDOS
JUNIO	12	12	25
JULIO	23	24	52
AGOSTO	15	15	53
SEPTIEMBRE	19	20	67
TOTAL	69	71	197





Plan de Gestión de la Gamba de Palamós

ARTESANÍA DE VANGUARDIA

La cofradía de Palamós ha tomado conciencia de que su futuro está atado a la gamba roja y para asegurarse la viabilidad del crustáceo ha implementado un plan asentado en la autoregulación de la pesca, en la mejora de la calidad y seguridad alimentaria, y en alargar la vida comercial del producto. Para ello, los pescadores han contado con ayuda de científicos y técnicos, pero echan en falta más apoyo de las administraciones.

Hace unos meses pescadores, científicos y técnicos se reunieron en la casa del Mar de Palamós para analizar la situación presente y las estrategias de futuro de su producto estrella: la gamba de Palamós. Desde mediados de la pasada década la Cofradía de Pescadores de Palamós—asesorada

por expertos— ha implementado un plan de gestión que ha dado pasos en dos ámbitos principalmente: la autorregulación de la pesquería y la comercialización de producto en fresco.

Sobre la explotación y gestión de la gamba se realizó una investigación que incluía un trabajo de campo. El estudio puso de

manifiesto las distintas estrategias de pesca de las flotas que capturan la gamba roja y planteó la necesidad de cambiar el modelo de explotación del recurso. Para ello, la autora del estudio Montse Bargalló, diseñó un Plan de Gestión fomentando la autogestión con medidas dirigidas a disminuir el esfuerzo de pesca, mejorar la selectividad y disminuir el impacto medio ambiental, así como medidas de formación del sector pesquero y medidas económicas orientadas a mejorar los beneficios alcanzando la autofinanciación. También se evaluó la productividad de las embarcaciones. El resultado, una vez evaluadas las capturas totales y habiendo dividido las unidades productivas en tres segmentos en relación a su potencia y capacidad de carga, se constató que no existe una relación directa entre tamaño y potencia de los barcos con la productividad. Es decir las embarcaciones de mayor potencia no son las más productivas, ni en abundancia de capturas ni en los ingresos percibidos.

El plan también incluía el reto de cumplir con la política de calidad y seguridad alimentaria de los productos definida por el sistema de análisis de riesgos y puntos críticos de control (ARPCC) y la formación y concienciación de pescadores y trabajadores de la cofradía en lo concerniente a mejorar el sistema de producción. De esta forma se creó la marca de garantía “Gamba de Palamós” que define los requisitos y normas de calidad que deben observar todos los actores implicados en la cadena de producción.

FRESCURA SIN ADITIVOS

Alargar la vida comercial de la gamba ha sido otro de los retos de la cofradía. En este caso los pescadores han contado con la ayuda de los técnicos del Instituto de Investigación y Tecnología Agroalimentarias (IRTA) que han examinado las condiciones de captura, manipulación y acondicionamiento del crustáceo a bordo hasta su descarga en el puerto. De acuerdo con los científicos el tiempo de arrastre, la limpieza y la manipulación del producto durante la captura, así como el mantenimiento de la cadena de frío —entre 0 y -2°C— evitando las oscilaciones térmicas durante el proceso y el transporte permiten mantener la

La gamba roja alcanza el 40 por ciento del volumen las ventas en lonja

gamba en un estado de perfecta calidad.

El objetivo, por tanto, es conservar las características de sabor, aroma y textura de la gamba roja inalterados. Si se logra extender la calidad sensorial hasta tres días después de su captura y envasado sin necesidad de añadir aditivos, se posibilitará la venta de la gamba en mercados geográficamente más alejados donde existen clientes dispuestos a pagar un precio alto por este producto de alta calidad.

Así, la conservación de la gamba de roja de Palamós envasada en atmósfera modificada posibilita la venta de este producto en otros mercados ampliando su demanda y la revalorización del producto. Con la consiguiente repercusión económica en la flota pesquera y en la cofradía.

De acuerdo con los datos de la Generalitat de Catalunya, la lonja de Palamós entre el 2003 y el 2007 experimentó un incremento del volumen total de capturas alcanzando casi 2.800 toneladas. En 2008 experimentó un descenso hasta las 1.880 toneladas. En ese período los ingresos económicos estuvieron entre los 10,7 y los 14 millones de euros. Sobre estas cifras hay que señalar que la gamba roja significa casi el 40 por ciento de los ingresos en primera venta, colocando a la gamba roja como el principal sustento económico del sector pesquero de Palamós y de su cofradía. Por tanto, el futuro de los pescadores pasa por la gestión responsable del recurso siempre asesorados por los expertos. ■

J. M.S



Objetivo para la gamba roja:

Máxima producción SOSTENIBLE

El profesor de investigación del Centro Superior de Investigaciones Científicas, Dr. Francesc Sardà, analiza en estas páginas desde la nueva Política Pesquera Comunitaria la situación del plan de gestión de la gamba roja que en 2007 pusieron en marcha pescadores, científicos y las administraciones.



La nueva reglamentación de la CE tiene entre sus objetivos regular las pesquerías del Mediterráneo en base a su producción máxima sostenible (MSY, siglas del término en inglés Maximum Sustainable Yield). Ninguna pesquería debería sobrepasar este valor de referencia que se calcula principalmente en base al crecimiento de la especie en cuestión y su captura: no se puede extraer más de lo que se produce. De hacerlo, se sobre-explota la pesquería, lo cual quiere decir que estamos sacando menor rendimiento del recurso del que podríamos y, por tanto, nuestro esfuerzo para capturar cada kilo de este recurso aumenta día a día. Una pesquería importante que no se regule en función

de parámetros científicos—como demuestran suficientes estudios—, será una pesquería que tarde o temprano esté destinada al fracaso.

La cofradía de Palamós es la que más gamba roja (*Aristeus antennatus*) desembarca de todo el Mediterráneo. Dispone de más de una veintena de arrastreros especializados en esta pesca, y los ingresos que genera dicha especie, con denominación de origen, sostienen principalmente a su cofradía y a una importante parte de la restauración de la región. Los pescadores de gamba de la Cofradía de Palamós, consciente del tesoro de que disponen y, conscientes también de la importancia de preservarlo en el futuro, pretenden establecer un plan de gestión basado en el MSY.

La evolución de una pesquería tradicional

muestra que a medida que se inicia la explotación se desembarca más producto (ver cuadro). Pero aumenta también el esfuerzo en número de nuevos barcos que se incorporan a la pesquería. Antes de que la curva alcance su cenit, la pesquería llegará a su máximo rendimiento económico, pero a partir de este punto, si la pesca es intensiva y el esfuerzo sigue aumentando, la pesquería entrará en una fase de menor rendimiento; no tanto en valor absoluto, sino en lo que se denomina captura por unidad de esfuerzo, es decir, cada vez se deberá invertir más para obtener la misma captura. Al mismo tiempo veremos disminuir los ejemplares grandes en detrimento de la pesca de ejemplares de menor talla.

RENDIMIENTO ÓPTIMO

El cenit de la curva se define como el punto en que el recurso puede dar su máximo rendimiento para una determinada explotación. Para que este máximo fuera sostenible en el tiempo, deberíamos explotar por debajo de este cenit, por tanto el esfuerzo en número de barcos, días de faena, caballaje, etc., debería disminuir como indica la flecha roja.

Este máximo sostenible se calcula en base a la biomasa del recurso que se encuentra en la mar; y ahí es donde cobran importancia los números, es decir, las toneladas que se estima que el recurso mantiene en el mar. Los científicos disponen de las herramientas necesarias para este cálculo, las cuales parten de los muestreos biológicos que realizan a bordo de los pesqueros i/o en las lonjas. Hay que recalcar que científicos y pescadores obtienen información de la misma fuente y, por tanto, sus percepciones deberían coincidir.

Conseguir la información básica y veraz para los cálculos de evaluación de las poblaciones no es fácil. En primer lugar la red de científicos destinada a la obtención de esta información es muy perentoria y, en segundo lugar, las administraciones no son lo suficientemente eficientes. La Generalitat de Catalunya dispuso entre 2007 y 2010 de un programa de recogida de información (monitoring) que consiguió aportar las primeras estimaciones de biomasa de algunas especies del litoral catalán, entre ellas la gamba. Por primera vez se tuvo una idea de la biomasa media que podía sustentar nuestra población regional. En los diez últimos años Palamós pescó oficialmente 120 t de media anual, de las 400t de todo Catalunya (el



Pescadores y administración deberían valorar si quieren volver a los mejores rendimientos

30%). Las primeras estimaciones provisionales estiman en que para obtener este rendimiento actual, sería necesario que, como mínimo, la biomasa media anual del recurso alcanzara las 1500 t. Pero, el rendimiento actual, ¿es el satisfactorio comparado con el rendimiento de hace décadas? La respuesta es, no. Actualmente el rendimiento es menor. Calculamos que el esfuerzo para capturar cada kilo de gamba ha aumentado unas 6 veces respecto de los años 70 (sin contar con el incremento de tecnología).

Lamentable, cuando ya se disponía de un seguimiento de tres años y se empezaba a disponer de datos suficientes para establecer unos valores fiables de biomasa, la subvención de nuestra administración terminó, y de nuevo quedamos en la más absoluta ignorancia respecto a la evaluación de nuestras poblaciones.

SITUACIÓN ACTUAL

Pescadores y administración deberían de valorar si quieren volver a los mejores rendimientos de antaño y qué precio están dispuestos a pagar por ello (monetario o en restricciones del sector).

Para ello, primero, hay que tener en cuenta que el camino hacia atrás no sigue el mismo itinerario que el que siguió hacia adelante. En el momento de los mejores rendimientos nos encontrábamos con una población más abundante, con hembras grandes que daban un máximo poder reproductivo a la población, con un buen reclutamiento de juveniles y menos caballaje. Ahora estaríamos en biomasa bastante más bajas, menor capacidad repro-

ductora, y una mayor explotación de juveniles, lo cual hace que la población responda lentamente a las medidas de protección.

Segundo, la inversión en explotación es ahora más elevada. Grandes arrastreros con importantes aportes tecnológicos y con unas perspectivas inminentes del aumento del precio del petróleo.

La deducción es clara, si se quiere alcanzar una pesquería sostenible no hay otra solución que reducir esfuerzo. Los costos sociales y económicos serán importantes y es en esta dirección que las administraciones habrían de hacer sus cuentas, en función de la rapidez con que quieran alcanzar cotas más productivas. Se hace necesaria una planificación a medio plazo, seria y equilibrada, que permita una reducción de esfuerzo de manera que el

sector pueda soportarla. Se quiere aquí hacer hincapié en las responsabilidades pasadas: es decir, si las medidas que se pretende tomar, y a las cuales se enfrentan sistemáticamente una parte del sector y de los grupos de presión, se hubieran tomado hace por ejemplo 20 años atrás, cuando estos esquemas de sostenibilidad estaban ya en auge, hoy las medidas a tomar serían menos traumáticas. Esta reflexión debe ser fruto de un proceso maduro, sereno y necesario, ya que difícilmente se puede superar una situación adversa sin hacer un análisis profundo de porqué se ha llegado a ella y realmente se tenga claro que hay que cambiar las formas. O se cambia, o se huye hacia adelante. Estas son las alternativas que tienen el sector y las correspondientes administraciones.

Bajo estas perspectivas, en 2007, y gracias a un proyecto de la CE llevado a cabo por miembros del Institut de Ciències del Mar de Barcelona (CSIC), los pescadores de la Cofradía de Palamós y científicos, establecieron las pautas a seguir para estructurar un plan de gestión a medio plazo que permitiera acercarse al MSY. El plan consistía en la aplicación progresiva de varias medidas y a varias escalas, destinadas a no incrementar el esfuerzo y disminuirlo en lo posible, reducir la captura de juveniles en épocas y caladeros consensuados, preservar las hembras ovadas más profundas y mantener paradas biológicas estratégicas, tanto de algún día por semana, de una parte de la flota o de varios meses. Al mismo tiempo el plan planteaba su seguimiento científico y algunos estudios piloto concretos. En aquel momento la administración central y autonómica recibió la idea con entusiasmo, sin embargo, cuatro años después, científicos y pescadores ven con asombro que todo quedó en las buenas intenciones, pero que a pesar de los esfuerzos realizados y acuerdos alcanzados, la iniciativa no fue apoyada realmente por nuestras administraciones ni plasmada en normativas. Actualmente los científicos seguimos aportando nuestro conocimiento a través de proyectos conseguidos de la CE, con sus limitaciones presupuestarias, de tiempo y de personal. Esperemos que el plan de gestión multianual de la gamba de Palamós vea algún día la luz en su plena dimensión dentro del marco de la administración local y estatal. ■



GESTIÓN VIABLE DE LA GAMBA



Como en las páginas anteriores, el profesor de investigación del Centro Superior de Investigaciones Científicas, doctor Joan B. Company, expone cómo los avances en el conocimiento de esta pesquería y la colaboración entre productores y científicos han hecho viable un plan de gestión pesquero en el que destaca negativamente la ausencia de un actor esencial: las administraciones.

En la última década, el esfuerzo pesquero que se ejerce sobre la gamba roja de profundidad *Aristeus antennatus* aumentó en todo el litoral mediterráneo español. Con algunas excepciones, el precio del pescado en las lonjas ha sufrido un descenso. Una de estas excepciones es la gamba roja cuyo precio en primera venta en las lonjas sigue siendo muy competitivo aunque el precio medio haya sufrido en los tres últimos años oscilaciones a la baja debido principalmente a la crisis económica. Esta circunstancia ha empujado a muchas embarcaciones de tamaño medio, que anteriormente destinaban poco esfuerzo pesquero anual a esta pesquería, a dedicar ahora mucho más. Así, en los diferentes puertos pesqueros del li-

toral español estas embarcaciones medias se han especializado en la captura de esta especie en caladeros que no son frecuentados habitualmente por las embarcaciones de mayor potencia. (ver Figura 1). Lo que en la última década ha producido que el valor total del desembarco de gamba respecto al total de captura en las lonjas catalanas haya aumentado del 5 % anual a más del 15 %, con la excepción de los años 2005 y 2006 debido al colapso de esta pesquería por causas naturales.

FENÓMENOS NATURALES Y SUS CAUSAS

Durante los años 2005 y 2006, se produjo un hundimiento de agua fría desde la plataforma



hacia aguas profundas que produjo un desplazamiento, o mortalidad, de las poblaciones de gamba roja donde se indican de arriba a abajo los valores registrados por un correntímetro oceanográfico de la temperatura en el Cap de Creus a 200 metros de profundidad, la velocidad de la corriente (speed), la temperatura en el margen profundo a 800 m de profundidad y la salinidad. (ver Figura 2). Al contrastar estos valores físicos de las masas de agua con los desembarcos diarios (gráfica inferior de la Figura 2) de la cofradía de pescadores de Palamós se observa como las capturas disminuyen drásticamente durante estos procesos de cascadas de agua densa y fría hacia zonas más profundas.

Ante este incierto panorama que pone en duda la viabilidad a medio-largo plazo de la pesquería de la gamba roja, la cofradía de pescadores de Palamós lideró una ambiciosa iniciativa: promover un plan de gestión para la pesquería de esta especie en sus caladeros.

VIABILIDAD DE LA PESQUERÍA

Ente las razones que han impulsado la cofradía de pescadores a buscar el apoyo de la administración pesquera (tanto de la catalana como de la española) cabe destacar las siguientes:

Primero, Palamós es uno de los puertos pesqueros más importantes de Cataluña y sin duda el que más gamba roja desembarca anualmente.

Las cofradías de la comarca consideran realizar en un futuro ajustes de esfuerzo pesquero

Los valores en la Figura 1 así lo indican: en los últimos 10 años, el valor de la captura de gamba roja en este puerto ha sido de entre el 10 y el 15 % del total del valor de las capturas de gamba de Cataluña y entre el 20 y 40% del valor de las capturas de gamba si únicamente se tienen en cuenta los desembarcos de los buques de arrastre.

Segundo, las descargas de gamba roja son vitales para el mantenimiento de su flota actual (unas 30 embarcaciones) y de la cofradía en sí misma. Más del 50 % de las ganancias de la cofradía provienen de la captura de la gamba roja (ver gráficas en la parte inferior en Figura 1).

Tercero, el avance de los conocimientos científicos de la biología de esta especie que en los últimos años han publicado las diversas instituciones científicas del país han convencido finalmente a los pescadores de Palamós que en la actualidad hay suficientes conocimientos para poder abordar con éxito un Plan de Gestión con el objetivo final de que la pesquería y la flota sea viable a medio-largo plazo. Entre estos conocimientos de la biología de esta especie, cabe destacar el hecho de que entre los dos o tres años posteriores al momento de producirse un evento intenso de cascadas submarinas y, por consiguiente, de que se produzca un colapso pesquero, la población de gamba roja se recupera espectacularmente. Aunque, esta recuperación produzca inicialmente el aumento de capturas de juveniles de muy pequeño tamaño como ocurrió durante los años 2002 y 2008; es decir, entre 2 a 3 años después de las cascadas submarinas de los años 1999 y 2005 (ver figura 3).

En la Figura 4 se presenta un esquema de la interacción de las cascadas de profundidad con las poblaciones de gamba roja.

Por último, la cofradía de pescadores de Palamós ha llevado a cabo diversas medidas de autogestión destinadas a evitar la espectacular captura de juveniles durante los inviernos posteriores a los años de cascadas submarinas. En la Figura 5 se puede observar como la captura de juveniles disminuye con el uso de un tamaño de malla de 50 mm y un grosor de 3 mm, medida de autogestión que realizaron durante 5 semanas en invierno del año 2008. Esta misma cofradía realizó otra medida de autogestión en invierno del año 2010 en el que durante 8 semanas no se realizó ningún esfuerzo pesquero en la cabecera del cañón de Palamós, donde los juveniles se

concentran en invierno migrando desde las zonas más profundas del cañón de Palamós, más allá de los 1000 metros de profundidad

ACTORES DE LA INICIATIVA

Los científicos del Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona del Consejo Superior de Investigaciones Científicas han apoyado desde el inicio, hace ahora más de 4 años, esta iniciativa de la Cofradía de Pescadores de Palamós.



Fig.3

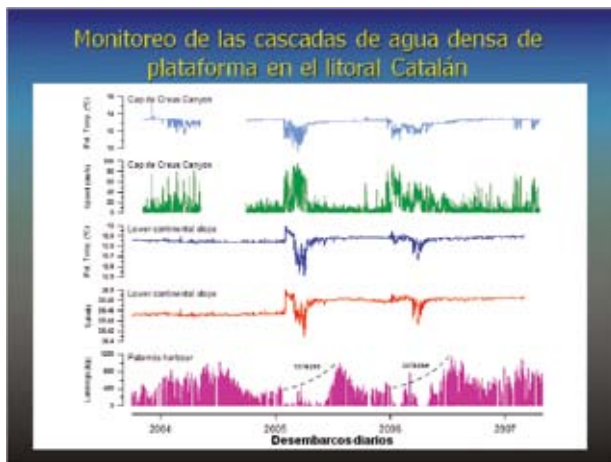


Fig.2

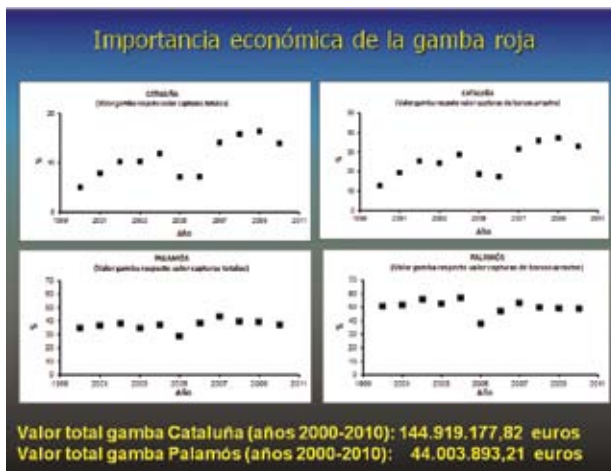


Fig.1

A tal efecto, los científicos han participado en las múltiples reuniones que los pescadores han mantenido con las administraciones responsables de las pesquerías del país, tanto la catalana como la española. Hasta la fecha, ninguna de las administraciones parece saber cómo afrontar este problema.

Otro aspecto a considerar sobre la potencial viabilidad del Plan de gestión propuesto por la Cofradía de Pescadores de Palamós es que hay un consenso en la totalidad de las cofradías de pescadores de las comarcas de Girona en el sentido que han apoyado en Asamblea General la iniciativa de Palamós, aunque de momento consideran que en el resto de cofradías de Girona no sería viable realizar las acciones de ajuste de esfuerzo pesquero propuesto en Palamós.

PELIGRAN LAS AYUDAS

Finalmente, hay que destacar un aspecto importante de la pesquería de la gamba roja en el marco del futuro incierto de las ayudas económicas que las pesquerías europeas están recibiendo en la actualidad. Todo indica que estas ayudas económicas van a disminuir o desaparecer a medio plazo. Parece de sentido común que las administraciones responsables en materia de pesca tendrían que apostar por las pesquerías potencialmente viables económicamente, es decir, que podrían subsistir sin ayudas económicas. El precio de la gamba roja, haría de esta pesquería una de las potencialmente más viable de las costas españolas.

Dentro del marco de la Comisión Europea en el que se pretende promover la colaboración entre investigación pesquera y pescadores, nosotros como investigadores seguiremos apoyando la iniciativa de los pescadores de Palamós. Así, hace este pasado abril, se inició el proyecto científico europeo GAP2 "Bridging the gap between science and stakeholder" dirigido por el autor de este artículo y por el Dr. Sardà, ambos del Instituto de Ciencias del Mar de Barcelona. En este proyecto se pretende hacer el seguimiento de la evolución de las poblaciones de gamba roja después de las medidas de disminución de esfuerzo pesquero que los pescadores se auto-aplicarán sin que ninguna administración las haya regulado. Estas investigaciones se llevarán a cabo con la total colaboración y corresponsabilidad del sector pesquero, que a la vez son participantes activos en el proyecto financiado parcialmente por la Comisión Europea. ■

XIV edición del Foro Dos Recursos Mariños e da Acuicultura das Rías Galegas

PESCA Y ACUICULTURA, Temas de debate en la Toja

Como se viene realizando desde hace más de una década, la Isla de la Toja acogió durante los pasados 6 y 7 de octubre la decimocuarta edición del Foro de los Recursos Marinos y de la Acuicultura de las Rías Gallegas, un punto de encuentro de científicos y expertos donde se analiza y actualiza el conocimiento del estado de la pesca y la acuicultura en Galicia y el resto de España poniendo en contacto a centros de investigación, empresas e instituciones públicas, tanto nacionales como internacionales.



Jornada de inauguración del XIV Foro dos Recursos Mariños e da Acuicultura das Rías Galegas (Meyling Tang).

Cada año, coincidiendo con la fiesta del marisco en O'Grove el Foro de los Recursos Marinos y la Acuicultura de las Rías Gallegas reúne en La Toja a más de 200 expertos que revisan las novedades de la pesca y la acuicultura y los problemas que afectan a estas actividades, tanto a nivel nacional como internacional.

Durante las dos jornadas que duró el encuentro tuvieron lugar cinco mesas de trabajo sobre marisqueo y pesca de bajura, acuicultura, empresa y recursos, cooperación y biotecnología.

Según el presidente del comité organizador del Foro, Manuel Rey-Méndez, "las alianzas e intercambios de información que se generan cada año en el Foro permiten realizar una radiografía del sector y compartir nuestras experiencias desde Galicia con otras Comuni-

dades Autónomas y con investigadores y empresarios de todas las partes del mundo, identificando áreas de trabajo".

La conferencia inaugural "Campus do Mar. Un proyecto para construir el futuro a través de los océanos" corrió a cargo de Emilio Fernández Suárez, director de dicho Campus, quien explicó que se trata de un proyecto liderado por la Universidad de Vigo y promovido por las tres Universidades gallegas, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO) que en el 2010 recibió el reconocimiento de Campus de Excelencia Internacional. El Campus aglutina a los agentes socioeconómicos e investigadores de la Eurorregión Galicia-norte de Portugal relacionados con el ámbito



Además de productos como el mejillón los consumidores pronto encontraremos en el mercado nuevas especies de crianza (Laura Gómez).

Expertos y científicos se reúnen cada año en La Toja para debatir sobre el estado de la acuicultura y la pesca

marino, con el fin de convertirse en dinamizador de una red transfronteriza e integrada de unidades de investigación, docencia y transferencia tecnológica.

El cultivo del atún rojo, la acuicultura multitrofica y su proyección en Galicia, la huella del carbono y su aplicación en la industria acuícola fueron algunos de los temas que despertaron mayor interés en esta decimocuarta edición del Foro.

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

La Fundación Observatorio Español de Acuicultura participó en esta ocasión en una sesión especial sobre la acuicultura como instrumento de cooperación al desarrollo en terceros países. Además, aprovechó el encuentro para presentar cuatro nuevos libros: "Ingeniería de Acuicultura", "La crianza de corvina", "Las enfermedades de moluscos de interés en acuicultura" y "El cultivo de rodaballo", elaborados por Daniel Beaz, Salvador Cárdenas, Antonio Figueras y José Luis Rodríguez, respectivamente.

La acuicultura es motor de desarrollo productivo y económico en las zonas más desfavorecidas del planeta. En algunos países la acuicultura tradicional además sirve para combatir ciertas plagas, como las que afectan al arroz, y para fertilizar las tierras mediante el limo del fondo.

En esta sesión participaron el consejero principal del Departamento de Cooperación Técnica de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), Alberto López García-Asenjo, el direc-



tor de APROMAR Cooperación, Juan Manuel Fernández Aldana y la coordinadora de Cooperación Internacional de la Fundación CETMAR, Yolanda Molares Montero.

En los últimos diez años, España ha participado en más de 50 proyectos de cooperación relacionados con la acuicultura en diferentes países como Argelia, Namibia, República Dominicana, Angola, Vietnam, Camboya, Uruguay, Honduras o Venezuela.

El director gerente de la Fundación OESA señaló que “El desarrollo en acuicultura puede ser un elemento vital para la consolidación socioeconómica de determinadas áreas territoriales del mundo, al ser una importante fuente de recursos, tanto económicos como productivos, en las zonas más desfavorecidas”

Entre las aportaciones de la acuicultura en la cooperación al desarrollo, destacan su contribución a aumentar la disponibilidad y acceso a los alimentos, la creación de empleo y el aumento de los ingresos así como la mejora de la calidad de la dieta con el aporte de proteínas y macronutrientes beneficiosos para la salud.

En Latinoamérica existen once millones de hectáreas de espejos de agua de embalses y se calcula que la producción acuícola actual de estas zonas no representa más del 12% del potencial aprovechable. La piscicultura puede convertirse en una alternativa sostenible de producción de proteína muy necesaria dada la existencia de especies nativas, que pueden ser criadas en cautiverio y la oferta de terrenos apropiados a bajo costo para la implantación de estanques o represas.

CULTIVOS EMERGENTES

El ciclo “Cultivando el mar”, que se realiza en colaboración con la cofradía de pescadores de O’Grove desde hace 23 años, abordó el tema de los cultivos emergentes, los poliquetos y las nuevas tecnologías para la cría de peces.

El mercado español podría contar en un futuro no muy lejano con nuevas especies de crianza. Atún rojo, algas marinas, erizos de mar, poliquetos y percebes son algunas de las especies que podrían sumarse a la oferta de acuicultura existente en la actualidad con mejillones, trucha, lubina, dorada o rodaballo como principales productos.

Representantes de la empresa Futuna Blue España dieron a conocer los avances del cria-

La Fundación OESA participó en el encuentro en una sesión sobre la acuicultura como instrumento de cooperación internacional

dero de juveniles de atún rojo que tienen en Andalucía y que podría producir hasta 12 millones de larvas y un millón de alevines de atún rojo al año. En la actualidad, en el período de prueba de las instalaciones, esta compañía ha llevado a cabo la cría de alevines de rodaballo y seriola en un sistema de cultivo en tierra con recirculación de agua. El año que viene la empresa construirá una instalación para los reproductores y espera conseguir los primeros desoves de atún rojo a escala comercial en España en el 2013.

Javier Cremades, investigador de la Universidad de A Coruña, postula que la acuicultura multitrófica está en un momento histórico pero



La pesca deportiva puede ayudar a dinamizar el sector acuícola en zonas rurales (Ana Díaz).

Los productores europeos podrían desarrollar una acuicultura “gourmet”, con productos más caros pero de mayor calidad

que debe ir ligada al desarrollo de cultivos de algas marinas y a su posterior revalorización económica. Tras la “revolución verde”, que involucró al sector agrícola, y la “revolución azul”, que hablaba del impacto de la pesca y la acuicultura, este investigador sostiene que “hoy se busca una “revolución turquesa”, más respetuosa con el medio ambiente y con un uso racional de los recursos.

El gerente de la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos de España (APROMAR), Javier Ojeda, habló de innovación y enumeró algunos de los fallos del mercado mundial que están afectando a la acuicultura como los subsidios y las ayudas, el desequilibrio en la capacidad de negociación junto con una insuficiente información para los



La acuicultura puede beneficiar a países en desarrollo. Cultivo de carpa en Hoa Binh, Vietnam (Lin López).

consumidores. Para Ojeda, el impacto negativo sobre la competitividad de la industria acuícola ha disminuido la capacidad de innovación en el sector.

OPORTUNIDADES DE NEGOCIO

Rodrigo Burgos, representante de Kreathon Investment, sostuvo en referencia a las posibilidades de invertir en acuicultura que “siempre ha habido tiempos difíciles”. Sin embargo, aseguró que existe una alta gran demanda por abastecer el mercado de la Unión Europea. A su juicio, lo importante es identificar si se quiere realizar una acuicultura genérica de bajo coste o una acuicultura “gourmet”, con productos de calidad a un mayor precio. Rodrigo Burgos opina que

El mercado español contará en un futuro no muy lejano con nuevas especies procedentes de la acuicultura

ésta debería ser la opción que adoptaran los productores europeos.

El futuro de la acuicultura como actividad rentable podría pasar por el desarrollo de proyectos de pesca deportiva, capaces de dinamizar las zonas rurales españolas.

Fernando Torrent, investigador de la Universidad Politécnica de Madrid, expuso en este sentido que el negocio de la pesca deportiva “puede llegar a generar incluso más ingresos para la acuicultura que el mero hecho de vender filetes de pescado, pues no sólo se promueve la compra de pescado sino también las jornadas de pesca en zonas rurales que involucran un mayor gasto en general y beneficios para la zona”

Según este investigador a la pesca deportiva “no se le ha dado la importancia debida y puede llegar a ser un verdadero impulso para la acuicultura continental y marina española” ya que en Europa existen cerca de 24 millones de pescadores deportivos como posibles destinatarios de esta actividad y nuestro país podría especializarse como potencia turística en este campo. ■

ANA DÍAZ

Los atuneros exigen a Bruselas que DEFIENDA AL SECTOR EUROPEO



Igualdad para la industria atunera de Europa que para la de países de Africa, el Caribe o el Pacífico con los que Bruselas ha firmado acuerdos que exigen de aranceles y del cumplimiento de normas de origen a la producción. Esta fue la petición unánime que lanzaron los armadores atuneros en la V Conferencia Mundial del Atún celebrada en Vigo durante los pasados 12 y 13 de septiembre bajo el lema “El futuro de la industria atunera en un entorno globalizado”.

ca de un millón de euros y genera alrededor de 12.000 puestos de trabajo, según dijo en la inauguración de la V Conferencia Mundial el presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijoo. El sector se siente desprotegido ante las estrictas normas medioambientales, sociales y económicas que impone Bruselas a la flota comunitaria y que no aplica de igual modo a terceros países.

De esta reciprocidad habló también la ministra de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Rosa Aguilar durante su intervención, asegurando que se empeñará en que ese principio se implemente en la política comercial de la Unión Europea. “No vamos a permitir acuerdos comerciales con terceros países que pongan en peligro una industria puntera y estratégica”.

Ignacio Lachaga, presidente de Albacora, el mayor grupo atunero de Europa aseguró que a los empresarios les preocupa enormemente que Europa no les defienda en la negociación de acuerdos. Asegura que los atuneros europeos quieren cumplir las normas y no tener esclavos “tenemos que competir con empresas de terceros países que pagan 120 dólares al mes o contratan a birmanos por 50” e insistió en que ya es hora de actuar porque la Comisión europea “no puede esperar a ver qué ocurre para romper el acuerdo firmado con Papúa-Nueva Guinea porque cuando lo haga la industria europea ya estará destrozada”.

La Conferencia Mundial del Atún reunió en Vigo a representantes de las principales potencias atuneras: Tailandia, Seychelles, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Colombia y Venezuela, así como de las más importantes compañías dedicadas a la captura del atún, la producción y la comercialización de este recurso. Además, en el marco de la conferencia se celebró la asamblea general de Eurothon, que representa al cien por cien de la flota atunera comunitaria y a la totalidad de la industria conservera atunera europea.

Los productores europeos de atún exigen a Bruselas que defienda a ultranza los intereses del sector que tan sólo en Galicia factura cer-

Los empresarios se quejan de la competencia desleal de Papúa-Nueva Guinea y la permisividad que demuestra Bruselas con algunos países. Dicha competencia desleal, a juicio de los empresarios, viene marcada por una mano de obra de bajo coste, una materia prima barata y una política arancelaria permisiva que, al determinar una pérdida de oportunidades de venta, pondrá en peligro más de 10.000 empleos en Europa en los próximos cinco años.

Juan Corrales, consejero delegado del grupo Garavilla, extendió las repercusiones negativas del atún de bajo coste a un contexto globalizado "el 8% del empleo de la industria atunera mundial se localiza en países de altos costes mientras que el 92% restante de puestos de trabajo están en países en vías de desarrollo". Según explicó, el empleo que genere Papúa Nueva Guinea en los próximos cinco años es el que se va a perder en países como Ecuador o El Salvador.

Los atuneros denuncian también la falta de rigor en la aplicación de normas de salubridad: "hay que exigir la misma normativa para todo el mundo. Los controles sanitarios que se hacen fuera no tienen nada que ver con los que se realizan aquí" aseguró el director de operaciones de Jealsa-Rianxeira, Juan Luis Alonso. Por su parte, Marta Calvo García, directora de compras del grupo Calvo, no ocultó su pesimismo visionando un futuro negro en la producción europea de atún si no se limitan las exportaciones.

Los empresarios aseguran que si se sigue capturando atún del modo en que se ésta haciendo "no va a haber atún para todos". En la actualidad, las capturas mundiales de este pescado ascienden a 4,5 millones de toneladas al año pero, según las previsiones de los expertos, en los próximos cinco años la demanda de atún se doblará y los precios alcanzarán cifras muy elevadas.

Para satisfacer esa creciente demanda hará falta pescar cuatro veces más de lo que se pesca en estos momentos; es decir, unos 17 millones de toneladas de atún. Cantidades que no se van a poder conseguir dadas las restricciones existentes tanto en la concesión de licencias como de capturas.

Es por tanto necesario, como estima el sector apostar por la sostenibilidad y la innovación para aprovechar los recursos lo máximo posible y que se pueda cubrir la demanda de manera racional.

CONCLUSIONES

En definitiva, la V Conferencia Mundial del Atún, organizada por ANFACO, sirvió para ex-



El sector se siente desprotegido por las estrictas normas a las que se ve sometido frente a terceros países

poner la problemática del sector y diseñar cómo sus representantes quieren que sea en el futuro.

Los asistentes al encuentro consideran que la industria atunera es un buen ejemplo de la globalización de la economía mundial que, dado el volumen de empleo y comercio que genera, es preciso preservar. A su juicio, la industria atunera española y europea así como las inversiones que hace en terceros países pasan por el desarrollo de los estándares que marca la Unión Europea con el fin de garantizar la seguridad alimentaria, el respeto por las normas de pesca responsable y sostenible, la protección social de los trabajadores y el respeto por el medio ambiente. Sin embargo, esto no ocurre con las industrias atuneras de terceros países, que con acceso al Pacífico (el principal caladero del mundo) y poco preocupadas por la sostenibilidad y los estándares sociosanitarios, ponen en el mercado europeo productos altamente competitivos.

Los armadores sostienen que se enfrentan a una alarmante pérdida de competitividad por la generalización de este modelo de producción con el que las empresas europeas no pueden competir en igualdad. A los terceros países donde opera la industria comunitaria se les exigen requisitos que no se piden a los asiáticos.

Por tanto, se quiere que Bruselas garantice una competencia justa.

Por otra parte, el sector sostiene que debe restablecerse el cumplimiento de las reglas de origen en el ámbito del Acuerdo de Partenariado con los Estados del Pacífico para salvaguardar el futuro y la viabilidad económica de la industria europea comunitaria. Otro resultado sería injustificable e inaceptable y así se debe hacer constar en el estudio de impacto que realiza en estos momentos la Comisión Europea y que tiene que estar acabado a finales de año. Los empresarios piden que se revierta el pacto con Papúa Nueva Guinea.

La administración comunitaria, a juicio de los armadores atuneros, debe velar para que los controles y las obligaciones de las normas contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada sean los mismos para todos los productos del mar y sus transformados, no sólo para los de la industria europea.

Los aranceles son esenciales para equilibrar el mercado. No se deben conceder rebajas en productos sensibles como son las conservas y los lomos de atún. En este sentido, los armadores criticaron las concesiones realizadas por la Unión Europea con el acuerdo suscrito con Corea del Sur.

La industria atunera apuesta por la sostenibilidad de los recursos y su explotación racional, bajo la gestión de las organizaciones regionales de pesca.

Finalmente el sector cree que debe reforzarse el trabajo realizado por las distintas Administraciones para garantizar la seguridad de las flotas y la de los trabajadores que faenan en el Océano Índico. ■

ANA DÍAZ

FOTOS CEDIDAS POR ANFACO

PETICIONES DE LOS ARMADORES

- Garantía de una competencia justa
- Restablecimiento de las reglas de origen
- Lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada
- Equilibrar el mercado a través de aranceles
- Preservar los recursos
- Seguridad para la flota que opera en el Índico

Clausurada la XIII edición de la Feria

Crece el número d

Calidad y profesionalidad son palabras que definen Conxemar: la Feria Internacional de Productos del Mar Congelado que desde hace años se celebra en Vigo.

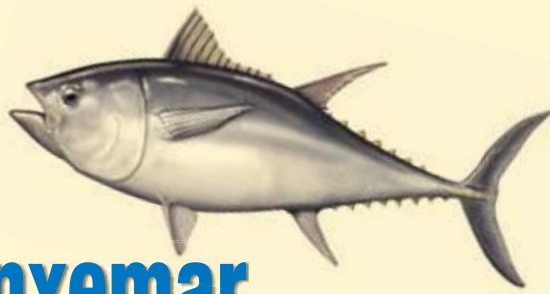
La decimotercera edición del certamen se ha clausurado con mejores cifras que en 2010. Más de 41.000 personas, procedentes de 92 países -un 8% más que los registrados en la edición del año pasado- visitaron a principios de octubre el Recinto Ferial de Vigo, mejorando incluso las previsiones realizadas por la organización del certamen.

Los objetivos planteados en esta edición eran promocionar el consumo de productos congelados y derivados de la pesca así como mejorar la competitividad de las empresas participantes, de sobra se han cumplido.

Según los organizadores, los asistentes han destacado el incremento de las transacciones comerciales realizadas, así como el aumento de contactos internacionales que han podido mantener unos y otros.

Con el paso de los años, Conxemar se ha convertido en referente mundial para el sector de la transformación y la comercialización de productos del mar y en el más importante certamen del sector del congelado, a nivel internacional.

Se trata de un marco perfecto para establecer contacto entre clientes y proveedores así como para conocer las novedades del sector. La presencia de casi 400 expositores nacionales y más de 100 internacionales, procedentes de Francia, Perú, Estados Unidos, Portugal, Vietnam o Alemania así lo demuestran. Además, el hecho de estar respaldada por organismos oficiales como el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Medio Marino, el FROM, las Comunidades Autónomas de Galicia, Asturias, Cataluña, País Vasco, Andalucía, Canarias, la Cámara de Comercio de Lima, el Conse-



Internacional de Productos del Mar

e visitantes a Conxemar

Promocionar el consumo de productos congelados, mejorando la competitividad de las empresas fueron los objetivos del certamen en su XIII edición

jo de Comercio de Islandia o la embajada de Canadá confirman la importancia que ha adquirido el certamen.

A los stands, encuentros y reuniones mantenidos se unió la celebración del III Congreso Internacional Conxemar 2011 destinado a identificar oportunidades de negocio en tiempos de cambio, analizar cuáles son las demandas de los consumidores, innovar en la relación fabricantes-distribuidores y posicionar los productos del mar en las redes sociales.

La organización de Conxemar, que se muestra "satisfecha" por los resultados obtenidos en esta edición del certamen, ha agradecido a la ciudad de Vigo la colaboración prestada, deseando que mantenga su nivel de compromiso con un evento tan relevante para la economía y la imagen internacional de la Comunidad gallega.

A pesar de los buenos resultados, la edición estuvo marcada no obstante por la polémica del anuncio de una edición de Seafood en Barcelona prevista para el otoño de 2012. Iniciativa que, si bien fue aplaudida por el contenido, no lo fue tanto por la coincidencia con unas fechas tan arraigadas en Vigo y que podrían suponer una "competencia desleal" con Conxemar. Así lo declaró el presidente de la Feria, José Luis Freire, para quien "no es de recibo" que haya políticas que favorezcan la competencia desigual con Conxemar que "ha sobrevivido" sin ayudas públicas, adaptado sus precios para poder garantizar su continuidad.

En parecidos términos se pronunció el alcalde de la ciudad, Abel Caballero, quien manifestó que una segunda exposición en España sería "mala para todos y para su eficacia en estos momentos de crisis". Por su parte, el presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijóo abogó por "blindar" la feria viguesa porque el sector gallego "no está para sobresaltos".



ANA DÍAZ



Puesto en peligro por el ser humano

El delicado equilibrio entre **PECES Y MEDUSAS**

Acuña Fotografía. Acuario de Gijón.

Según un estudio publicado en la revista "Science", las medusas han seguido una estrategia evolutiva que les ha permitido competir con los peces en igualdad de condiciones, y con los que mantienen un delicado equilibrio. Y ello, a pesar de ser unos depredadores ciegos y lentos. El ser humano está rompiendo ese equilibrio, inclinando la balanza del lado de las medusas en detrimento de los peces a causa de la sobrepesca y de la disminución de sus depredadores, lo que está provocando un cambio en el ecosistema marino de consecuencias imprevisibles. Entre los investigadores participantes en el mencionado estudio se encuentra José Luis Acuña, profesor de Ecología e investigador de la Universidad de Oviedo, quien nos amplía la información sobre esta no excesivamente conocida especie.

Ha evolucionado muy poco. El esquema general de cómo depreda una medusa tiene unos 500 ó 600 millones de años. Su evolución ha podido residir en pequeños detalles, cambios menores, pero en esencia el sistema es el mismo. Al nadar, las medusas provocan una serie de corrientes de agua alrededor suyo que hace que las presas entren en contacto con su cuerpo. *Es como hacer que los alimentos va-*

yan a tropezarse con ellas, destaca el profesor José Luis Acuña a MAR.

Por el contrario, los peces han introducido una innovación evolutiva diferente y de gran trascendencia, como es el uso de los ojos. Con ello llega la depredación visual. A pesar de esta gran diferencia, a pesar de que las medusas son ciegas y lentas y se alimentan mediante un sistema que sólo cabe calificar de primitivísimo, *son capaces de desarrollar tasas de depreda-*

ción, tasas de encuentro con las presas similares a los peces.

Demostrar cómo, aún siendo más primitivas, son capaces de mantener ese equilibrio con los peces, compitiendo en condiciones de igualdad, es el objeto del trabajo publicado en la revista "Science" por José Luis Acuña; Ángel López Urrutia, investigador del Instituto Español de Oceanografía en Gijón; y Sean Collin, profesor de la Roger Williams University de EE.UU. Estos tres científicos han establecido la primera teoría basada en datos experimentales que explica la evolución que han tenido las medusas y el equilibrio que mantienen con los peces.

La clave de su éxito radica, según el investigador de la Universidad de Oviedo, en que al aumentar de tamaño su cuerpo desplazan una mayor cantidad de agua, arrastrando a más presas hacia sus tentáculos. Este extremo, en cómo las medusas han evolucionado aumentando el contenido de agua en sus tejidos, lo que las ha hecho grandes y gelatinosas y unas cazadoras excepcionalmente activas, fue desarrollado en el trabajo que realizaron estos investigadores dentro del proyecto Malaspina 2010, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, y del que se ha ofrecido información en estas mismas páginas.

EQUILIBRIO EN PELIGRO

El estudio que han publicado estos científicos confirma, también, que la sobreexplotación de los stock pesqueros puede romper ese equilibrio mantenido a lo largo de los tiempos entre ambas especies. La sobreexplotación pesquera a la que se está sometiendo a los océanos está provocando una drástica reducción de los stock que, según una información publicada en esta misma revista (ver MAR número 474, septiembre 2008), había reducido su nivel hasta el 10%, partiendo de datos de comienzos del siglo XX, según el investigador del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) Carlos Duarte. Y esta situación, como ya destacaban algunos expertos, está alterando drásticamente el hábitat marino, haciendo desaparecer a los ejemplares grandes y longevos y convirtiendo al ecosistema marino en una "sopa de organismos pequeños".

Pienso que hay suficientes evidencias para decir que la sobrepesca puede favorecer a las medusas, señala José Luis Acuña. Y es que, como explica a MAR, entre ambas especies hay una competencia por el alimento. Una

Pienso que hay suficientes evidencias para decir que la sobrepesca puede favorecer a las medusas, señala José Luis Acuña. Y es que, entre ambas especies hay una competencia por el alimento. Una competencia pura y dura

competencia pura y dura. Lo que tenemos son poblaciones de peces que se alimentan de zooplancton, y más concretamente de pequeños peces y de crustáceos que viven suspendidos en la columna de agua. Y este es el mismo alimento del que se nutren las medusas. En los bancos de pesca, por las razones que sean, disminuye el número de peces quedando un hueco ecológico, un vacío que viene a ocupar una especie que es similar funcionalmente, y que no es otra que la formada por las medusas.

La sobrepesca libra a las medusas de competidores por el alimento. Pero es que, además, las medusas se alimentan de larvas, por lo que la situación provocada por la sobrepesca se complica, al existir una interacción entre ambas especies. Al mismo tiempo, se están eliminando depredadores de medusas (atún, pez luna, tortuga...). El ser humano está modificando una serie de pautas y está alterando el ecosistema marino con unas consecuencias imprevisibles. Estas modificaciones podemos intuirlos a través de estudios, de simulaciones matemáticas... pero, al final, lo único que nos puede llevar a conocer lo que está pasando es la observación directa del ecosistema. Y esa observación, en el caso de las medusas, es prácticamente nula.

Y es que, como señala el investigador José Luis Acuña, hasta hace poco tiempo, las medusas o especies gelatinosas similares se des-



Julio Arrontes. Universidad de Oviedo.

preciaban en los estudios. *Era algo que estorbaba. Hacías las pescas de plancton y allí estaban. Y lo que se solía hacer era devolverlas al agua. Por lo tanto, las estimas de biomasa son muy dudosas, poco fiables... Necesitamos más datos, y mejor cogidos, para saber si están aumentando o no.*

Sin embargo, como se señalaba anteriormente, hay evidencias suficientes para asegurar que la sobrepesca puede favorecer a las medusas. Lo que está ocurriendo en el caladero de Namibia puede ser un buen ejemplo, al constituir un claro caso de sustitución de una pesquería (desaparición del stock de sardina) por medusas. Según algunos investigadores, en los últimos 20 años se ha pasado de una densidad de 10 peces por medusa a 3 medusas por pez. Nuestro interlocutor señala que esta situación se mantiene, pero que está resultando más complicada, menos evidente. Y es que en estas aguas está tomando protagonismo un pequeño gobio (un pez teleósterio de pequeño tamaño) que se está convirtiendo en el pez más abundante. Esta especie se está haciendo fuerte, ya que se alimenta de medusas y está aprovechando el vacío dejado por la sobrepesca.

MEDUSAS GIGANTES

José Luis Acuña va más allá y señala que, además de que se esté rompiendo el equilibrio ecológico, lo cual parece obvio, es que esta

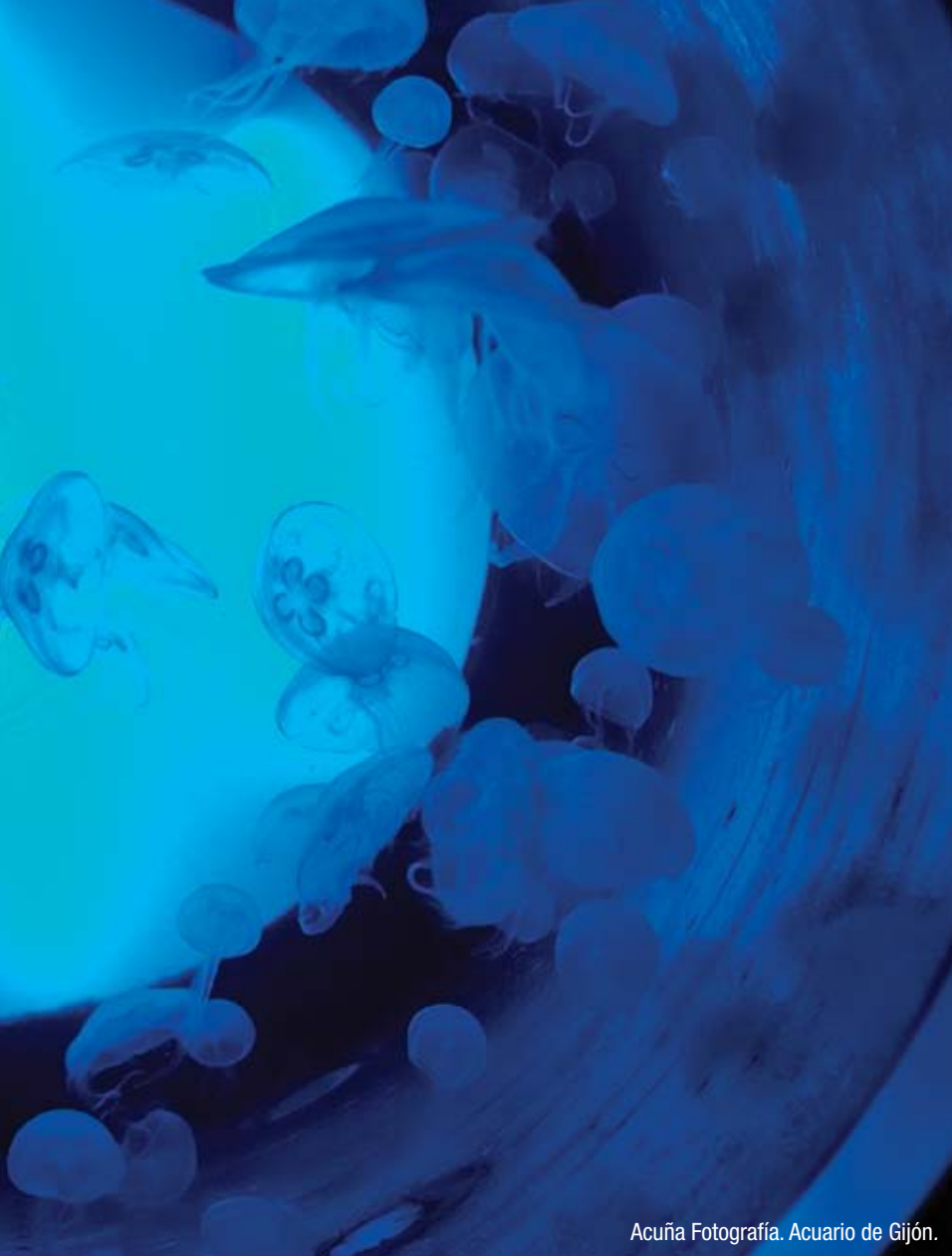


Aurelia aurita (acuario de Barcelona).

En el mar de Japón la sobrepesca ha favorecido una plaga de medusas nomura (Nemopilema nomurai), de más de 1,80 m. de diámetro y de hasta 200 kilos. Su abundancia impide cualquier posibilidad de recuperación del caladero

situación puede tener un carácter irreversible. Es decir, que aunque se levante el esfuerzo pesquero, el stock afectado no llegará nunca a recuperarse.

Sobre los efectos causados por la sobrepesca en el delicado equilibrio entre peces y medusas hay otro ejemplo, aún más notorio que el citado en el caladero de Namibia. Es lo que está ocurriendo a muchas millas de distancia, en el mar de Japón. La situación actual les lleva a enfrentarse a una plaga de medusas nomura (*Nemopilema nomurai*), de más de 1,80 metros de diámetros y de hasta 200 kilos de peso. La sobrepesca les ha dejado el camino libre y ahora reinan en estas aguas, acabando con la poca producción pesquera que allí se produce. La situación es tan preocupante que incluso se ha creado una comisión de crisis denominada "cumbre de la medusa" en la que participan Japón, China y Corea del Sur para hacer frente a la invasión que están sufriendo.



Acuña Fotografía. Acuario de Gijón.

Si la influencia de la sobrepesca parece más que evidente en la alteración del fiel de la balanza a favor de las medusas, tampoco parecen existir dudas del efecto de la contaminación en el mismo sentido, según José Luis Acuña. *Creo que hay suficientes evidencias para señalar que la contaminación, la eutrofización, el vertido de nitrogenados y el fósforo al mar también favorecen a las medusas.* Y es que la contaminación orgánica y los fertilizantes agrícolas son un abono que facilita la proliferación de esta especie.

Menos evidente resulta la posible influencia del cambio climático en el aumento de su proliferación. Algunos científicos restan incluso importancia al incremento de la temperatura del mar como un factor directo en la expansión de las medusas. José Luis Acuña, por su parte, comenta que es la menos evidente de las causas señaladas anteriormente (sobrepesca y contaminación) y, aunque no

descarta que exista una relación que pueda favorecer el incremento de las medusas, a día de hoy *no existe suficiente evidencia científica, por lo que hará falta recoger más observaciones a lo largo del tiempo.*

Desde hace unos diez años, nuestro interlocutor señala que los científicos han empezado a prestarle más atención a esta especie que, hasta ese momento, no sólo no era tenida en cuenta sino que prácticamente estorbaba en el curso de otras investigaciones, como se indicaba anteriormente. Ahora se está poniendo más énfasis en su estudio y comienzan a intensificarse los esfuerzos por entender a las medusas, un interés que *creo relacionado con el impacto turístico que están teniendo.* Basta con recordar las invasiones producidas en las playas mediterráneas hace un par de años. *El problema es que hay pocos científicos dedicados a este tipo de investigación y mucho trabajo por hacer.*

ECOSISTEMA EN PELIGRO

El saqueo al que el ser humano está sometiendo a los mares del planeta tiene un coste que, ya sea por pura ignorancia o porque no interesa saberlo, no queremos ver. Los científicos siguen dando la voz de alarma: no se puede seguir reduciendo la vida en el mar y llevando especies al borde de la extinción, en el mejor de los casos, al ritmo que se está haciendo. Eso tiene un precio. Y en el caso que hoy tratamos junto al investigador José Luis Acuña, este desequilibrio puede llevar a una modificación de calado del ecosistema marino. Ellos, los investigadores, trabajan en saber hasta qué punto -esa especie formada en un 90% de agua, carnívora, que puede aumentar de tamaño con gran rapidez y formar un gran grupo de individuos cuando el alimento abunda- puede llegar ese cambio y con qué consecuencias.

La desaparición de especies depredadoras de medusas como el atún, el pez luna (perseguido para hacer harina para el engorde de especies acuícolas), tortugas marinas (presas accidentales de las redes de pesca o del palangre), tiburones ballena, algunas aves marinas... están favoreciendo esta expansión de las medusas. Ser cautos y respetar el medio marino podría servir para que la medusa no se convierta en la reina de los mares a la vuelta de unos años... o empezamos a acostumbrarnos a comer medusas. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Convenio sobre Embargo Preventivo de Buques (1999)

Más cercano a la realidad SOCIAL Y ECONÓMICA

El pasado 14 de septiembre entró en vigor el Convenio de Naciones Unidas sobre el Embargo Preventivo de Buques. En España el acuerdo sustituirá al Convenio bajo el mismo nombre de 1952 traspuesto en una Ley de 1967, y no será efectivo hasta el 28 de marzo de 2012.

En el artículo que reproducimos a continuación, su autor desgana el contenido de esta norma internacional, que contempla con mayor detalle los créditos marítimos, determina los tribunales sobre los que se ejercerá la petición inicial de embargo y los que sustanciarán el fondo del pleito, y recoge la doctrina de los “buques hermanos” y su aplicación a cualquier buque independientemente de su pabellón.



Con el objetivo de asegurar el principio de libre comercio, en el Convenio de Naciones Unidas sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999, que ahora entra en vigor tras su ratificación por 10 Estados entre los que se encuentra España, destacan tres principios: garantía de seguridad jurídica; reconocer y estructurar las garantías de las administraciones, de los propietarios de los buques y las de los propietarios de las cargas así como las de todos los acreedores, y conjugar las diferencias entre el common law (derecho anglosajón) y el dere-

cho de tradición continental (romano).

El Convenio recoge 5 definiciones fundamentales: **“embargo”**, que se entiende como toda inmovilización o restricción a la salida de un buque impuesta por resolución de un tribunal en garantía de un crédito marítimo, no comprendiendo la retención de un buque para la ejecución de una sentencia; **“persona”** considerada toda persona física o jurídica o entidad de derecho público o privado esté, o no, constituida en sociedad, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas; **“acreedor”** toda persona que alegue un

crédito marítimo, lo que supone la necesidad de que exista legitimación activa para iniciar el proceso; “tribunal” autoridad judicial competente de un Estado y, por último, el concepto de “crédito marítimo”.

En la elaboración del texto, la definición de este último fue uno de los aspectos sobre los que giraron las discusiones. La cuestión primordial era decidir si debía adoptarse en el Convenio un planteamiento similar al del Convenio de 1952, en el que se establecía una lista exhaustiva de los créditos que daban origen a un derecho de embargo o si, por el contrario, debía adoptarse un planteamiento flexible y establecer una lista no exhaustiva de créditos para evitar que verdaderos créditos marítimos pudieran no dar lugar al derecho de embargo.

Tras un amplio debate, se acordó llegar a una solución de transacción: se mantenía una lista exhaustiva de los créditos que daban origen al derecho de embargo y, al mismo tiempo, se introducía cierta flexibilidad en relación con determinadas clases de créditos marí-

Se mantiene una lista exhaustiva de los créditos que dan origen al derecho de embargo y, al mismo tiempo, se introduce cierta flexibilidad en relación con determinadas clases de créditos marítimos.

timos. Por ejemplo, en el apartado relativo a los créditos en materia de medio ambiente, se incluye una referencia al daño, costos o pérdidas de carácter similar y se suprime el requisito de inscripción en el registro de una hipoteca, “mortgage” o gravamen del mismo género.

Paralelamente, se recogen 5 créditos marítimos nuevos: los relativos a los gastos de reparación; los derechos o gravámenes de puertos, canales, muelles, y los daños causados al medio ambiente. Con ello, el texto aporta una actualización de los créditos más cercana a la realidad social y económica actual.

Así, se entiende por crédito marítimo el que tenga una o varias de las causas que recoge el Convenio y que, a nivel general, se engloban en: créditos provocados por la explotación del buque; créditos imputables a proveedores necesarios para la explotación del buque; créditos provocados por la asistencia al buque; créditos provocados para el mantenimiento del buque; créditos provocados por derechos de acreedores sobre el buque; créditos por cau-



Ana Munguía

CAUSAS DE CRÉDITO MARITIMO

PROVOCADOS POR LA EXPLOTACIÓN DEL BUQUE

- Pérdidas o daños causados por la explotación del buque
- Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño
- Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo
- Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo
- Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque

IMPUTABLES A PROVEEDORES NECESARIOS PARA LA EXPLOTACIÓN DEL BUQUE

- El remolque
- El practicaje
- Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, conservación o mantenimiento.
- Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables
- Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios
- Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque
- Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque

PROVOCADOS POR LA ASISTENCIA AL BUQUE

- Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento.

PROVOCADOS PARA EL MANTENIMIENTO DEL BUQUE

- La avería gruesa
- La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque

PROVOCADOS POR DERECHOS DE ACREEDORES SOBRE EL BUQUE, ESPECIALMENTE PROTEGIDOS

- Una hipoteca, "mortgage" o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque.

PROVOCADOS POR CAUSAS SOCIALES DERIVADAS DE SINIESTRALIDAD LABORAL O PROTECCIÓN DERECHOS LABORALES

- Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque
- Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombres.

CRÉDITOS PROVOCADOS POR CONTROVERSIAS MERCANTILES

- Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque
- Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación
- Toda controversia resultante de un contrato de compra-venta del buque.

PROVOCADOS POR LA PÉRDIDA DEL BUQUE

- Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación.

sas sociales derivadas de siniestralidad laboral o protección de derechos laborales; créditos por controversias mercantiles, y créditos provocados por la pérdida de un buque. (Ver cuadro página anterior)

CONDICIONES DEL EMBARGO

En lo que se refiere a la potestad para embargar, el Convenio entiende que sólo se podrá embargar un buque o levantar su embargo a través de la resolución del tribunal del Estado Parte en el que se haya practicado el embargo. Además, establece que un buque solo se podrá embargar en virtud de un crédito marítimo, pese a que exista cualquier tipo de cláusula contractual que establezca la jurisdicción de los tribunales de otro Estado y, por último, que el procedimiento relativo al embargo de un buque o al levantamiento del mismo se regirá por la ley del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo.

En cuanto al ejercicio del derecho de embargo, la nueva norma señala, de manera clara y determinada, la legitimación pasiva necesaria para iniciar un procedimiento de embargo preventivo. Así, el embargo de un buque sobre el que se alegue un crédito marítimo procede en los siguientes supuestos: cuando la persona que era propietaria del buque en el momento en que nació el crédito marítimo esté obligada y sea propietaria del buque al practicarse el embargo; cuando el arrendatario a casco des-

nudo del buque en el momento en que nació el crédito marítimo esté obligado y sea arrendatario a casco desnudo o propietario del buque al practicarse el embargo; en caso de que el crédito se base en una hipoteca, "mortgage"; si el crédito se refiere a la propiedad o la posesión del buque; o cuando el crédito es contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque y está garantizado por un privilegio marítimo concedido por la legislación del Estado en que se solicita el embargo o en virtud de esa legislación.

Aquí llegamos a una de las cuestiones más importantes del Convenio ya que, en lo que se refiere al embargo de un buque con respecto al cual se alegaba un crédito marítimo, se acordó modificar el orden de los apartados y enunciar en primer lugar la regla general, por la que se exigía que el propietario estuviera obligado en virtud del crédito a los efectos del embargo y, después, los supuestos en que el obligado, en virtud del crédito, era el arrendatario a casco desnudo para, a continuación, detallar las excepciones en que no se exigía, a los efectos del embargo, que el propietario estuviera obligado en virtud del crédito. Con ello, procede embargar el buque, independientemente de que el obligado fuera el propietario en los siguientes supuestos: si el crédito se basaba en una hipoteca o "mortgage"; se refería a la propiedad o la posesión del buque, o si el crédito era contra el arrendatario a casco desnu-

El Convenio recoge 5 créditos marítimos nuevos



Ana Munguía

La norma señala, de manera clara y determinada, la legitimación pasiva necesaria para iniciar un procedimiento de embargo preventivo

do, el gestor o el naviero del buque y estaba garantizado por un privilegio marítimo concedido por la legislación del Estado en que se solicitaba el embargo, o en virtud de esa legislación, tal y como se enuncia en el párrafo anterior. Esto supone que quedan comprendidos todos los privilegios marítimos concedidos por la legislación del *forum arresti* (la jurisdicción y competencia se adquiere por virtud del arresto de la nave), o en virtud de esa legislación.

Según esto, se puede concluir que uno de los aspectos más relevantes del nuevo Convenio es que recoge la entrada con privilegio marítimo reconocido a los Estados.

Igualmente, contempla de manera expresa la **Doctrina de los Buques Hermanos o "Shister Ships"**, cuya aplicación contempla la posibilidad de solicitar el embargo preventivo de un buque que no es el que ha generado el crédito y ejecutarlo sobre otra embarcación que pertenece a la misma empresa o al mismo o mismos propietarios. En este supuesto hay que matizar que aunque las mismas personas mantengan otra empresa distinta de la causante del crédito esta no entraría en lo que se entiende por buque hermano. Sin embargo, es importante considerar la posibilidad de aplicar la doctrina del **levantamiento del velo jurídico**, que consiste en sacar a la luz la utilización de diversas empresas por un mismo deudor, con una finalidad de ocultación o defraudadora.

Debe reconocerse que, en muchos casos, el reconocimiento y la posibilidad de embargar cualquier buque de una compañía en cuyo crédito esté reconocido el acreedor fue una innovación muy importante en materia de protección a los acreedores. Pero también debe tenerse en cuenta que, desde 1952, a menudo las compañías propietarias de un solo buque habían excluido la posibilidad de embargar buques hermanos, con lo que la única opción de que disponían mu-

Ana Munguía

chos acreedores era promover el embargo del buque respecto al que había nacido el crédito marítimo.

Como consecuencia, en la elaboración del Convenio se planteó la posibilidad de regular el embargo de los buques “asociados” basándose en el concepto de control como criterio para determinar la existencia de un vínculo, así como la aplicación del concepto de “propiedad efectiva”. Finalmente, el texto aprobado no introdujo factores correctores en defensa de los acreedores, superados por la práctica mercantil internacional de ligar un solo buque a una empresa, por lo que en este sentido el Convenio se mantiene en la línea de su antecesor.

LEVANTAMIENTO DEL DERECHO DE EMBARGO

Según el Convenio de 1999, un buque que haya sido embargado será liberado cuando se haya prestado garantía bastante en forma satisfactoria, salvo que haya sido embargado para responder de cualquiera de los créditos marítimos enumerados en el apartado que hemos agrupado bajo el epígrafe “controversias sobre propiedad o explotación”. En el caso de estos créditos marítimos, el tribunal podrá autorizar a la persona en posesión del buque a seguir explotándolo, una vez que haya prestado garantía suficiente. Si, por el contrario, no hubiera acuerdo entre las partes sobre la suficiencia y la forma de la garantía, será el tribunal quién determine su naturaleza y su cuantía, que no podrá exceder del valor del buque embargado.

No obstante, la solicitud de levantamiento del embargo del buque, previa constitución de garantía, no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad, ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho a limitar la responsabilidad.

En la misma línea, la fianza o garantía tampoco significa reconocimiento alguno de la reclamación y, por tanto, puede solicitarse su reducción o improcedencia siguiendo los cauces legales establecidos.

El Convenio señala también los supuestos en los que se podrá re-embargar o embargar un buque por el mismo crédito que ya hubiera sido embargado y liberado, o que haya prestado garantía respecto de ese buque en relación con un crédito marítimo. Las excepciones re-

cogidas son: cuando la naturaleza o la cuantía de la garantía ya prestada sea inadecuada, en el caso de que la persona que haya prestado ya la garantía no pueda cumplir total o parcialmente sus obligaciones o, en el supuesto de que se haya liberado el buque embargado o se haya cancelado la garantía prestada anteriormente. En este último supuesto, se contempla la posibilidad de que se produzca a instancia o con el consentimiento del acreedor, cuando actúe por motivos razonables, o porque el acreedor no haya podido, mediante la adopción de medidas razonables, impedir tal liberación o cancelación.

Cabe aclarar que la expresión «liberación» excluye toda salida o liberación ilegal del buque como, por ejemplo, la huida del buque sin consentimiento de la autoridad judicial o portuaria.

GARANTÍAS A CASCO DESNUDO

En lo que se refiere a las garantías de los propietarios y arrendatarios a casco desnudo, el Convenio contempla, como condición para decretar o mantener el embargo de un buque y garantizar los supuestos en los que el embargo fuera injustificado, ilícito, o la fianza o garantía excesiva, imponer al acreedor que solicite o que haya obtenido el embargo del buque la obligación de prestar garantía de la clase, por la cuantía y en las condiciones que determine el tribunal, para responder así de los posibles perjuicios que para el demandado puedan derivarse del embargo.

Sobre este punto, el Convenio, al igual que el del año 1952, permite realizar embargos preventivos a buques extranjeros mediante la simple y mera alegación de un crédito marítimo y la causa que lo motive, siempre y cuando éstos estén enumerados en su articulado. Como requisito habrá que depositar la fianza, que preceptivamente sea exigida por el Juez, para responder suficientemente de los daños, perjuicios y costas que pudieran ocasionarse por la inmovilización del buque. En este punto, se permite que la fianza sea de cualquiera de las clases que reconoce el derecho, incluido el aval bancario. Sin embargo, aquí se cuenta con la discrecionalidad del Juez a la hora de requerir la fianza y de establecer su cuantía si se considera que, en el momento de decretar el embargo, desconoce mayores circunstancias del caso, más allá de la mera alegación

Se incorpora la entrada con privilegio marítimo reconocido a los Estados



del crédito como marítimo. Esta situación genera una gran dificultad para ejercer en muchos casos el derecho, ya que la garantía puede ser legítima pero inalcanzable para muchos acreedores, siendo el único límite legal el que no sea superior al del valor del buque.

En el caso de que se practique un embargo y se produzcan daños, la responsabilidad del acreedor será determinada por los tribunales del Estado en base a la normativa del mismo en el momento del embargo. En cualquier caso, si la acción principal se está decidiendo en los tribunales de otro Estado, el procedimiento podrá suspenderse hasta la resolución del mismo.

No obstante, los tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo serán competentes para determinar el alcance de la responsabilidad del acreedor, en caso de incurrir en ella, por la pérdida o los daños causados por el embargo de un buque en

particular, pero no exclusivamente de los que se hubieren causado.

COMPETENCIA PARA RESOLVER EL LITIGIO

La competencia para resolver el fondo del litigio también experimenta modificaciones respecto al Convenio de 1952. Un cambio sustancial está en que, como regla general, la competencia para resolver sobre el fondo del litigio se reconoce sólo a los tribunales del Estado en que se hubiera practicado el embargo o se hubiera prestado la garantía para obtener la liberación del buque. En este capítulo se suprime la referencia a la competencia de los Estados en que se hubiera prestado garantía, para impedir así el reconocimiento y ejecución de sentencias extranjeras definitivas, que serán reconocidas y surtirían efecto a condición de que la demanda se hubiera comunicado al demandado con suficiente antelación, y se le ofrezcan

oportunidades razonables para defenderse, siempre que ese reconocimiento no sea contrario al orden público.

En el sistema legislativo español este punto se contemplará en el Decreto-auto de admisión del tribunal competente (juzgados de lo mercantil de cada provincia). Por esto es muy importante tener en cuenta lo establecido a efectos procesales por la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Civil de agosto de este año.

La competencia para resolver sobre el fondo del litigio, será del Estado que haya decretado y practicado el embargo, con la única excepción de que ambas partes decidan someterlo a litigio en otro Estado que se declare competente, o se sometan a arbitraje.

Los tribunales del Estado que haya decretado el embargo también podrá declinar su competencia si su ley nacional se lo permite y se declara competente el tribunal de otro

La solicitud de levantamiento del embargo del buque, previa constitución de garantía, no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad, ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho a limitar la responsabilidad

Estado. En este caso se deberá fijar un plazo al acreedor para que entable la demanda ante el nuevo tribunal y, si ello no ocurriera, declarar la liberación del buque embargado.

En el caso de que se inicie la acción en el plazo correspondiente y se dicte la pertinente resolución judicial, ésta será reconocida y surtirá efecto para la liberación del buque. ■

DOMINGO GONZÁLEZ JOYANES

Domingo González Joyanes es abogado y director del Centro de los Derechos del Marino "Stella Maris" además, es profesor universitario invitado, miembro de la ICMA (International Christian Maritime Association) y representante ante la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Nota: Los barcos que aparecen en este artículo no están afectados por el contenido de la misma, simplemente se incluyen a título ilustrativo

ASPECTOS MÁS DESTACADOS DEL CONVENIO QUE ENTRA EN VIGOR

- Contempla 5 créditos marítimos nuevos, entre ellos, los gastos de repatriación, los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, etc. así como los daños causados al medio ambiente.
- Se mantiene de manera expresa la doctrina de los Buques Hermanos o Shister Ships.
- Da entrada, con privilegio marítimo, a los Estados
- El Tribunal competente en España son los Juzgados de lo Mercantil, con sede en cada capital de provincia
- Los créditos marítimos prescriben en un año a menos que se produzca el embargo preventivo del buque, teniendo como inicio de plazo el que legalmente se establezca en función del crédito.
- La fianza se establecerá de tal forma que pueda responder suficientemente a los daños y perjuicios que se puedan ocasionar por la inmovilización del buque y será en cualquiera de las formas que reconoce el derecho, incluso el aval bancario.
- Reservas: A la hora de adherirse los Estados, se admiten las reservas de manera expresa para lograr una mayor ratificación y más rápida entrada en vigor de la norma, pese a que han transcurrido 12 años desde su firma.
- En los que se refiere a los Estados con dos o más unidades territoriales donde se apliquen regímenes jurídicos distintos, en el momento de la firma, aceptación, ratificación o aprobación del Convenio se podrá declarar expresamente a que parte de esos territorios se aplica, excluyendo a uno de los territorios.



Cierre de la Campaña 2011

Menos movimiento en la operación PASO DEL ESTRECHO

Como sucedió en años anteriores, el número de pasajeros y vehículos que cruzaron el Estrecho este verano, en términos generales, disminuyó respecto a 2010. La crisis económica, el cambio de costumbres, la apertura de nuevas vías de comunicación entre España y el norte de África, y el hecho de que muchos de los emigrantes, de segunda generación, mantengan menor relación con el país de origen de sus padres, se apuntan como algunas de las causas de estos descensos.

El operativo que, desde 1986, viene diseñando la Dirección General de Protección Civil se ha desarrollado con absoluta normalidad y sirvió para que más de 2 millones de personas, un 9,3 % menos que en 2010, realizasen de forma adecuada, segura y sin esperas el trayecto entre sus lugares de residencia y trabajo, en Europa, y el norte de África, al igual que su regreso.

Una de las piezas básicas de este operativo es el plan de flota, de cuya correcta planificación y organización depende en gran parte el éxito de la campaña. En esta ocasión se habilitaron 39 buques que, entre el 3 de junio y el 15 de septiembre, realizaron 10.097 rotaciones, un 14,1% menos que el año pasado, dada la reducción de los flujos que se preveía para este año.

De esta forma, en la fase de salida, en la que están implicados los puertos de la Bahía de Algeciras (Algeciras y Tarifa), Almería, Alicante y Málaga, se embarcaron 1.144.099 pasajeros y 300.512 vehículos.

Las dársenas que integran la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras acapalaron el

66,7% de los vehículos que cruzaron hasta el norte de África. Estos puertos, que son los que habitualmente mueven más pasajeros y vehículos, en esta campaña contaron con 18 buques para dar servicio a los viajeros y vehículos que eligieron esta vía para cruzar el Estrecho. El trayecto Algeciras-Ceuta contó con 3 fast ferris y 1 ferry; la línea Algeciras-Tánger con 2 fast ferris y 8 ferris, mientras que la ruta Tarifa-Tánger (ciudad) dispuso de 4 fast ferris.

Cómo en años anteriores, para facilitar el embarque durante los días punta se aplicó el intercambio de billetes cuando se consideró necesario. Esta medida permite a un viajero embarcar en el primer barco que zarpe, con independencia de la compañía que expida el billete.

Por su parte, el puerto de Almería embarcó 252.593 pasajeros y 54.465 vehículos, lo que supone una caída del 10% de pasajeros, y cerca de 10.000 vehículos menos que en 2010; un mal dato para esta dársena, la segunda en importancia del dispositivo de salida.

Alicante, que el año pasado experimentó un pequeño repunte en sus cifras, en esta campaña no revalidó resultados y embarcó cerca

de 6.000 viajeros y de 2.000 vehículos menos que en 2010.

Por último, desde el puerto de Málaga con los dos barcos habilitados para el operativo desplazó 46.979 pasajeros y 5.895 vehículos.

SIGNIFICATIVA MEJORA DE MELILLA

La excepción a estos descensos la registraron los puertos de Ceuta y Melilla, especialmente este último que acogió un 20,6% pasajeros más y cerca de un 50% más de vehículos que en 2010.

Concretamente, retornaron por Melilla 100.262 pasajeros y 19.792 vehículos mientras que, desde Ceuta, lo hicieron 207.057 viajeros y 46.302 coches. Se trata de un dato especialmente relevante dado el retroceso general que, como hemos visto, ha experimentado este operativo y a la fuerte competencia que supuso para estos dos puertos implicados en la fase de regreso la incorporación al dispositivo del puerto Tanger-Med la campaña pasada.

En lo que se refiere a Melilla, estas buenas cifras se deben, entre otras cosas, a la apertura nueva de una línea marítima que une la ciudad autónoma con la localidad granadina de Motril. La ruta, operada por la naviera Armas, ha embarcado este verano 18.557 pasajeros y 5.155 vehículos. El ahorro de tiempo, ya que realiza el trayecto en 4 horas, y la posibilidad de evitar la mayor afluencia que se presenta al llegar a otros puertos donde recalcan buques procedentes de varios destinos, son algunos de los atractivos de esta nueva ruta.

Además, en lo que se refiere al tráfico de

El puerto de Melilla embarcó un 20,6% pasajeros más y cerca de un 50% más vehículos que en 2010.

vehículos de Melilla a Almería, también se experimentó un repunte del 3,8, respecto a 2010, y, en el trayecto que une la ciudad autónoma con Málaga, los datos son aún más llamativos: un 17,6% de vehículos y un 1,6% pasajeros más desplazados que el año pasado. Muy buenas cifras especialmente si consideramos que en 2010 el puerto perdió un 7,4% y un 17,9% pasajeros y vehículos, respectivamente.

No obstante, los viajeros siguen prefiriendo los puertos marroquíes para volver a Europa. La ruta Tánger- Algeciras es la que más afluencia tiene en la fase de regreso y, aunque también vio reducidas sus cifras, movió 236.528 pasajeros y 92.693 vehículos, un 21% y un 8% menos, respectivamente, que en 2010. Por su parte, la línea Tánger-Tarifa retrocedió también respecto a 2010; un 2% en el número de viajeros y un 1% los vehículos.

En cuanto a las rutas que tienen por origen los puertos marroquíes de Ghazaouet, Nador y Orán con destino al puerto de Almería, todas registran cifras negativas, excepto la línea que une la ciudad andaluza con Orán, que embarcó un 71% más pasajeros y un 67,5% vehículos más que el año pasado.

Por último, el trayecto Argel-Alicante, con 5.182 y 1.143 vehículos embarcados también perdió clientela respecto a 2010, lo mismo que sucedido con la ruta Orán-Alicante que registró descensos del 14,7% y del 13,1%, en el número de pasajeros y vehículos que transportó dentro la Operación Paso del Estrecho 2011. ■

A. MUNGUÍA



El dispositivo cumplió los objetivos previstos y los embarques se desarrollaron prácticamente de manera automática.

Autopista del Mar Gijón-Nantes

BUENOS RESULTADOS

en su primer año de servicio

El pasado 8 de septiembre se cumplió un año de la primera salida del “Norman Brigde” desde la costa francesa hacia Gijón, inaugurando así la primera autopista del mar que subvencionan los estados implicados con el apoyo de la Unión Europea, y después de superar años de trámites burocráticos.

Aunque los responsables afirman que la línea aún no está consolidada, el balance de este año invita al optimismo y se empiezan a oír voces reclamando más frecuencia en las salidas. De momento, las navieras implicadas, LD Lines y Suardiaz, se están planteando ampliar, por segunda vez en este año, la capacidad de su buque, pero parece que el servicio diario tendrá que esperar.



El “Baltic Amber”, rebautizado “Norman Asturias”, tiene capacidad para 518 pasajeros, 190 coches y 120 camiones.

Ya al comienzo de su singladura la autopista del mar Gijón-Nantes sorprendió a sus promotores, viéndose obligados a sustituir el buque habilitado inicialmente, el “Baltic Amber”, por uno de mayor porte, el “Norman Asturias”, que es el que actualmente está en servicio. Y es que la ruta ha ido ganando afluencia mes a mes. Así, desde que la línea entró en servicio hasta finales de agosto de este año, se realizaron 296 escalas entre ambos puertos, se transportaron 23.893 vehículos, 41.520 pasajeros y más de 370.000 toneladas de mercancía.

En este año, se han realizado 296 escalas y transportado 23.893 vehículos, 41.520 pasajeros y más de 370.000 toneladas de mercancía

El balance realizado con motivo de su primer aniversario, especialmente en lo que se refiere al trayecto que une España con Francia, se considera muy satisfactorio y, en cierta forma, inesperado: 13.211 vehículos, 14.228 pasajeros turísticos y 7.118 camioneros. No ocurre lo mismo con la ruta en dirección contraria, la de Nantes-Gijón, cuyas cifras, según las navieras implicadas, son mejorables: 10.682 vehículos, 15.578 pasajeros y 4.596 choferes de camión.

Con los resultados en la mano, tanto los responsables portuarios y políticos como los de la propia naviera no dudan de la viabilidad de la línea a pesar de que las previsiones hechas al comienzo fijaban en 25.000 los camiones que se pretendía retirar de los pasos fronterizos hispano franceses.

Para solventar esta dificultad, dado que el 80% del tráfico que utiliza la línea son camiones acompañados, las empresas adjudicatarias, LD Lines y Suardiaz, planean centrarse ahora en captar carga rodada no acompañada que pueda transportarse los jueves -el día más flojo en el transporte de camiones- para intentar acercarse al cien por cien de ocupación.

Si esta opción se concreta, LD Lines, propietaria del buque que cubre la línea, se plantea sustituir el “Norman Asturias” por otra embarcación de mayor capacidad pero, de momento, descarta incorporar una unidad adicional hasta que la ruta no esté consolidada.

da. *Tenemos que esperar a que sea el propio mercado el que lo pida...hay que disponer de las mercancías mínimas para arrancar*, apuntó Carlo Tamagni, responsable de la naviera en España.

En este momento, el “Norman Asturias” realiza tres escalas semanales en cada puerto, una menos de las exigidas en las bases del concurso de adjudicación. El acuerdo entre los Estados implicados, realizado con la supervisión de la UE, estipulaba que la frecuencia se debía de ir aumentando progresivamente durante los 5 años que dura la subvención hasta llegar a una frecuencia diaria. Unas condiciones que para la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), dada la situación actual y los óptimos resultados obtenidos a pesar de ella, se han revelado “exageradas”.

ÁREA DE INFLUENCIA

El balance del primer año de servicio de la autopista del mar entre Gijón y Nantes revela también como su área de influencia no se circunscribe únicamente a las poblaciones directamente implicadas, sino que sirve para comunicar entre sí otras regiones. Según estos datos, el 70% de la mercancía que se embarca en Gijón procede de fuera de Asturias, concretamente de Castilla y León, la Ruta de la Plata y Portugal, un porcentaje que además aumenta mes a mes. También la carga que llega desde Nantes no viene únicamente de las regiones del Loira, ya que el 40% de la misma tiene su origen fuera de Francia, fundamentalmente en Bélgica, Holanda, Alemania y Reino Unido.

En cuanto al tipo de mercancías que se transportan a través de esta línea destacan los productos agroalimentarios estacionales, pescados y mariscos, derivados lácteos, coches nuevos, productos derivados del acero, del aluminio, del zinc y pizarra.

Además, según la Autoridad Portuaria de Gijón, las posibilidades de la autopista del mar trascienden el ámbito nacional y son un elemento a tener en cuenta en el desarrollo del eje de comunicación Lisboa-Madrid-París.

No en vano los principales clientes de la ruta son empresas portuguesas con conductores asalariados, mientras que el perfil de los usuarios españoles, es el de un conductor autónomo, que elige esta opción por ser la más económica en tiempo y dinero.



Durante este año, la ocupación media por trayecto fue de 70 camiones.

El 70% de la mercancía embarcada en Gijón procede de fuera de Asturias, mientras que el 40% de la que viene de Nantes tiene su origen fuera de Francia.

Hablamos de una alternativa muy interesante especialmente para los profesionales del camión que tienen que realizar trayectos largos, puesto que con el buque logran reducir su trayecto en una jornada de ida y otra de vuelta.

La opción intermodal supone que el camiónero comienza su primer turno de actividad al llegar al puerto de destino. Concretamente, el transportista cuando desembarca se ha ahorrado, frente al viaje por carretera, los 970 kilómetros que hay entre Gijón y Nantes Saint-Nazaire y, lo que es lo mismo, diez horas de viaje por carretera, con lo que se superaría el límite de conducción diario permitido por la norma comunitaria.

El proyecto de autopista del mar comenzó su andadura en 2007, cuando los estados español y francés acordaron conectar ambos países por la fachada atlántica e intentar retirar de los pasos fronterizos de los Pirineos 40.000 camiones al año. Además, la posibilidad de reducir la factura energética y minimizar las repercusiones medioambientales que este tráfico conllevaba terminó de convencer a las instituciones implicadas.

Evitar la congestión que padecen las carreteras, especialmente en las fronteras, esquivar riesgos y las temidas multas, así como la considerable rebaja en la factura de combustible, son argumentos de peso para que la elección de esta forma de transporte siga creciendo.

A. MUNGUÍA

Conexiones con Ceuta, Melilla y Canarias

ACCIONA Y BALEÁRIA

copan las líneas de interés público

El pasado 1 de octubre comenzaron a ser efectivos los nuevos contratos de interés público para la gestión de líneas marítimas de cabotaje, con las que se asegura el transporte regular entre la Península y los territorios nacionales no peninsulares de Ceuta, Melilla y Canarias. Concretamente, la explotación de la línea con Melilla y Canarias correrá a cargo de Acciona Trasmediterránea, mientras que la línea con Ceuta la comercializará Baleária. Queda por determinar lo que sucederá con la adjudicación de la ruta de interés público para Baleares, que tendrá que esperar a que se resuelva el conflicto que mantienen en los tribunales las citadas navieras.



En el contrato con Trasmediterránea figuran descuentos del 50% para menores de 12 años y del 20% para los jóvenes y los mayores.

El procedimiento abierto para la contratación de la prestación de la línea de servicio público Baleares-Península-Baleares se ha frustrado al haberse aceptado la impugnación de Acciona-Trasmediterránea, actual prestadora del servicio. Baleária logró, en segunda convocatoria, la adjudicación del contrato, con un presupuesto de licitación de más de 2,6 millones de euros para el trienio 2011-2013, y ahora, después de que los tribunales dieran la razón en parte a Trasmediterránea, habrá que esperar alrededor de 3 meses hasta que se resuelva el nuevo contrato, según fuentes de Marina Mercante.

Mientras tanto, Acciona Trasmediterránea destinará una flota de cinco buques a la ruta de Baleares para la nueva temporada, por lo que mantendrá todas las conexiones de pasajeros, carga y mercancías peligrosas, así

Baleária triplica las rotaciones entre los puertos de Algeciras y Ceuta, respecto al concurso anterior

como el mismo número de barcos, servicios y frecuencias que otros años, informa la naviera.

No ha sucedido lo mismo con el resto de las líneas de interés público establecidas por el Estado. Así, en los próximos dos años, la línea con origen o destino Ceuta la explotará Baleária con el ferry *Passió per Fomentera* y con un buque de alta velocidad de la serie *Jaume*. Una línea que triplica las rotaciones entre los puertos de Algeciras y Ceuta respecto al concurso anterior, pasando de 3 servicios a 9, en temporada alta, y de 2 a 7, en temporada baja. Además, la compañía afirma que, si las condiciones comerciales lo permiten, mantendrá 10 frecuencias diarias durante todo el año entre las 6.00 y las 23.00 horas.

Por su parte, Acciona Trasmediterránea gestionará los servicios de la línea marítima de interés público para el transporte de pasajeros

y vehículos Málaga-Melilla-Málaga y Almería-Melilla-Almería, con un presupuesto de 11,9 millones de euros y dos años de vigencia.

Para dar servicio a esta ruta la naviera ha habilitado tres buques: dos ferrys, que operaran durante todo el año, y un buque de alta velocidad adicional que se incorporará al servicio entre el 1 de junio y el 30 de septiembre. Además, la naviera contempla realizar viajes extraordinarios en Semana Santa, Navidades, puente de todos los santos y de la Constitución.

El ferry *Juan J. Sister* y el buque de alta velocidad *Milenium Dos* cubrirán la línea Málaga-Melilla-Málaga. Para la ruta Almería-Melilla-Almería, Trasmediterránea ha habilitado el buque *Murillo*, que será sustituido en unos meses por el ferry *Las Palmas de Gran Canaria*. Ambos buques realizarán una rotación diaria, todos los días de la semana.

Acciona-Trasmediterránea renovó también el contrato de gestión de servicios de la línea marítima de interés público entre la Península y Canarias. El convenio, con una vigencia de dos años, cuenta con un presupuesto de casi 3,5 millones de euros, según la resolución de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento. El buque encargado de cubrir la travesía es el *Albayzin*, que prestará el servicio público con la Península. La compañía mantendrá con este buque una rotación semanal entre las Islas y la Península, "el único ferry de pasaje que conecta directamente la Península con Lanzarote, Fuerteventura y La Palma, además de con Gran Canaria y Tenerife".

GARANTÍA DE TRANSPORTE

Con la financiación de las líneas de interés público, con destino o procedencia a Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, se pretende garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a y/o procedencia a estos territorios.

La UE permite a los Estados miembros celebrar contratos de servicio público (CSP) o imponer obligaciones de servicio público (OSP), como condición para la prestación de servicios de cabotaje, a las compañías marítimas que efectúen servicios regulares con destino y origen en islas y entre islas. Unos contratos y obligaciones a los que puede acceder cualquier armador comunitario.

Según esto, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM) atribuye al Gobierno, en el ámbito de las competencias del Estado, la posibilidad de adoptar las cita-



*Por sus características, el buque *Passió per Formentera* garantiza la conexión incluso en condiciones meteorológicas adversas.*

Trasmediterránea contempla realizar viajes extraordinarios en Semana Santa, Navidades y en los puentes de todos los santos y la Constitución

das medidas, cuya imposición habrá de realizarse de un modo objetivo, transparente, no discriminatorio y conocido de antemano por los interesados, con el fin de garantizar que el servicio se preste en condiciones de libre y leal competencia.

En estos contratos se determina el plazo máximo de duración de los mismos, las condiciones de continuidad, frecuencia y regularidad de los servicios, el cuadro básico de itinerarios y líneas, las características de los buques requeridos para prestar servicio, las pruebas y reconocimientos a los que deban someterse tales buques, la posibilidad o no de subcontratación, el régimen tarifario máximo y el procedimiento de actualización de las cuantías, así como los derechos y obligaciones y las condiciones para su revisión.

La preocupación por el aseguramiento del tráfico con los territorios españoles no peninsulares obedece también al cumplimiento de la Constitución, en la que se señala que el Estado deberá atender a las circunstancias peculiares del hecho insular.

Por otra parte cabe aclarar que solo se consideran navegaciones de interés público a aquellas líneas regulares que no estén exclusivamente dedicadas al transporte de mercancías y cuya prestación en condiciones de continuidad, regularidad y frecuencia sea indispensable para garantizar las comunicaciones marítimas de los territorios españoles no peninsulares con la Península.

El transporte de mercancías se ha excluido de estas previsiones por considerarse que, debido a sus características, no está sometido a los vaivenes de la estacionalidad, sino que es una actividad económica estable y consolidada.

A. MUNGUÍA. ■

Última reunión de directores del ISM con este Gobierno

La Seguridad Social debe adaptarse a la COYUNTURA ECONÓMICA

La reunión de dirección que el ISM celebró en Jerez de la Frontera los pasados 19 y 20 de octubre sirvió no sólo para repasar la gestión del organismo en los últimos meses sino para despedirse al ser éste el último encuentro antes de las próximas elecciones. El secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, agradeció a los asistentes la colaboración prestada durante los últimos años y anunció que, fuera cual fuera el resultado electoral, dejaría la secretaría de Estado.

El encuentro que los directores provinciales del Instituto Social de la Marina celebraron en Jerez de la Frontera es el último de la legislatura. El secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, aprovechó la ocasión para hacer un balance de estos últimos años y despedirse del cargo. Anunció que, fuera cual fuera el resultado electoral del 20-N, dejaría la Secretaría de Estado pero que no abandona la Seguridad Social. Se relacionará con ella como investigador.

Para el secretario de Estado, el año culmina con el ciclo de reformas que comenzaron con el Pacto de Toledo. Así, se ha producido la integración de los Regímenes Especial Agrario y el de Empleadas del Hogar en el Régimen General y se ha realizado una profunda reforma de las pensiones. En cuanto al futuro de la Seguridad Social, Octavio Granado dijo que estará determinado por las nuevas perspectivas y la coyuntura económica existente. En primer lugar –dijo– “habrá que consolidar el sistema en una situación de crisis como la actual”.

Octavio Granado explicó que durante 16 años se ha podido ahorrar dinero al no rebajar las cotizaciones sociales pero las presiones van a ser muy fuertes. Las medidas de contención de gasto adoptadas como la congelación de las pensiones en 2011 y el incremento del control de la IT han permitido reducir costes pero apenas existen ya posibilidades para el ahorro. El déficit no puede pasar del 6% del PIB y deberá ir bajando en los próximos años; lo que obligará “a un mayor recorte del gasto público”, señaló.

Para el secretario de Estado, mantener el equilibrio presupuestario “va a ser complicado” ya que, por el envejecimiento de la población, cada vez hay más pensionistas y las pensiones son más elevadas.

TEMAS PENDIENTES

Aún quedan cosas por hacer. De aquí a final de año entrará en vigor el Real Decreto 568/2011, de 20 de abril, que modifica el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, y establece las condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar. Empezarán las nuevas prestaciones por cese de actividad. Se estudiará indemnizar a los pescadores del Hierro por no poder faenar debido a la erupción volcánica en la isla. Habrá que completar el proceso de mecanización de las vidas laborales de los trabajadores del mar y seguir combatiendo la economía sumergida.

Además está pendiente la extinción de las Clases Pasivas; la posible incorporación del personal de la Armada al RETM y la colaboración del ISM con las Comunidades Autónomas con el fin de racionalizar competencias y coordinar actuaciones.

Respecto a la relación del Instituto con la Agencia de la Seguridad Social señaló que “la Ley prevé que seguirá existiendo cuando se constituya la Agencia”. Para Octavio Granado,

“el ISM debe ser el organismo que gestione todas las políticas públicas dirigidas a la gente del mar”.

Por su parte, el director del Instituto, Luis Casqueiro, se refirió de manera general a la gestión realizada en las diferentes áreas del organismo, detalladas después por cada uno de sus responsables y, en concreto, a materias relacionadas con los recursos humanos de la entidad. Asimismo, destacó la importancia de los convenios con las Comunidades Autónomas y con Universidades para fomentar el conocimiento de la Seguridad Social, animando a los directores provinciales a negociar la firma de nuevos convenios.

Entre los temas más importantes de la Subdirección General de Administración y Análisis Presupuestario destaca la Resolución de gastos compartidos que previsiblemente entrará en vigor antes de que termine el año. Esta Resolución, explicó la subdirectora M^a José Relinque, permitirá liberar la parte del presupuesto que cubren los terceros en contratos de servicios de los inmuebles compartidos sin necesidad de tener que retenerlo en su totalidad como venía haciéndose hasta ahora.

En el área de Seguridad Social, la subdirectora Elena Martínez Carqués explicó las modificaciones introducidas por la Ley 27/2011, de 1 de agosto, sobre actualización, adecuación y modernización del sistema de Seguridad Social y agradeció el esfuerzo hecho por los funcionarios para conseguir la automatización del cálculo de los coeficientes reductores de la edad de jubilación.

Comentó la puesta en marcha de nuevas aplicaciones informáticas y la universalización del uso del sistema RED, obligatorio a partir del 1 de enero. Más de 3.000 pymes del mar se beneficiarán de la medida y podrán realizar la cotización, las gestiones de afiliación, altas y bajas o la comunicación de los partes médicos de IT a través de este sistema. En los locales del ISM se pondrá un ordenador a disposición de las empresas para que puedan hacer los trámites. En este sentido, se quiere alcanzar un acuerdo con las Cofradías de Pescadores para que actúen como terceros autorizados a la hora de transmitir los datos de las empresas.

Martínez Carqués dijo que la Orden de bases de cotización para los grupos II y III está de momento suspendida, a la espera de ver qué ocurre con los Presupuestos Generales del Estado, como también lo está por idéntico motivo la revaloración y paga de las pensiones

“El Instituto Social de la Marina debe gestionar todas las políticas públicas dirigidas a la gente del mar”, dijo Octavio Granado

Los pescadores del Hierro podrían obtener una indemnización por la erupción volcánica en la isla

para el 2012. No obstante, se cree que sí subirán las pensiones mínimas.

REVISIÓN DE LA FORMACIÓN

La situación de crisis ha impedido contratar este año a empresas externas para realizar la formación, dijo el subdirector general de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio, quien además explicó que se va a analizar a fondo el modelo de formación que ofrece el Instituto Social de la Marina para que los cursos se adapten plenamente a las necesidades de las empresas y sirvan para aumentar el empleo en el sector. Algo que no se está consiguiendo.

Ante la próxima entrada en vigor del Real Decreto 568/2011, de 20 de abril, anunció que se colgará en la página web de la Seguridad Social www.seg-social.es un documento con las correspondientes instrucciones y la documentación necesaria para su aplicación.

Finalmente, la directora del Centro de Desarrollo del organismo, Carmen Braña, se refirió a las nuevas aplicaciones informáticas en las que se está trabajando (FORMAR, TITULAMAR, SANIMAR, AYFLO, AMOS y FARMAR), la fecha en la que entrarán en funcionamiento y los proyectos de intercambio de información con otros organismos, como la Dirección General de la Marina Mercante o la Secretaría General del Mar, que permiten comprobar la situación de alta de un tripulante; el grado de aptitud del reconocimiento médico o el certificado de formación sanitaria, entre otros datos. ■

ANA DÍAZ



Octavio Granado, secretario de Estado de Seguridad Social.



El ministro de Trabajo y altos directivos de su departamento se reunieron con los consejeros de Empleo de las comunidades autónomas.

ESTRATEGIA POR EL EMPLEO

El ministro de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, en la reunión que mantuvo con los consejeros de empleo de las comunidades autónomas, en el marco de la LI Conferencia Sectorial de Empleo y Asuntos Laborales, expuso los objetivos de la Estrategia Española de Empleo, coherentes con la Estrategia Europea 2020.

“El objetivo prioritario para la próxima década, es la necesidad de promover la rápida inserción en el mercado de trabajo”. (Valeriano Gómez, ministro de Trabajo e Inmigración).

Los objetivos de dicha Estrategia son, entre otros, los siguientes:

- Para la próxima década se pone de manifiesto la necesidad de promover la rápida inserción en el mercado de trabajo con el fin de conseguir que la duración de la situación de desempleo sea inferior a la actual, lo que significa un aumento de la inversión de las Políticas Activas de Empleo. El ministro cifró en 30.000 millones de euros el gasto generado en prestaciones por desempleo durante el último año.
- Elevar la participación en el mercado de trabajo de personas con una edad entre los 20 a 64 años, hasta alcanzar unas tasas

superiores a las actuales con el fin de llegar al 74 por ciento en el año 2020. También se pretende conseguir una tasa de empleo femenino del 68,5 por ciento en el mismo periodo y franja de edad.

- Reducir la temporalidad del empleo y la segmentación del mercado de trabajo (contratos fijos frente a temporales). El ministro explicó que en la actualidad el 25 por ciento de los asalariados se encuentran en esta situación, aunque es el porcentaje más bajo de temporalidad desde el año 1987, fecha en la que se empezó a medir este parámetro.

- Reforzar el trabajo a tiempo parcial y lograr más flexibilidad interna en las empresas, base de las políticas laborales que se han desarrollado en los dos últimos años. Desde febrero de este año la contratación a tiempo parcial ha crecido a tasas superiores al 7 y al 8 por ciento.

“Queremos que las personas de más edad tengan oportunidades de seguir en el mercado laboral y con más calidad en su puesto de trabajo”. (Mari Luz Rodríguez, Secretaria de Estado de Empleo).

- Mejorar y adecuar las competencias profesionales al mercado de trabajo, para lo que hay que implementar la educación y formación de los más jóvenes, así como reducir el abandono escolar, sin olvidar al reciclaje profesional de los adultos.

- Promover la igualdad de género en el mercado de trabajo. Durante los últimos años se ha logrado un gran avance en este sentido y, además, desde la entrada en vigor de la Ley de Igualdad se han aplicado los Planes de Igualdad en las empresas de más de 250 trabajadores y a la vez se ha desarrollado una política continua y constante en esta materia, aunque pese a ello el ministro subrayó que “aún existe una brecha entre hombres y mujeres y esta situación es indeseable”.

Valeriano Gómez apuntó también que junto a estos objetivos de las políticas de empleo para 2020 hay una serie de indi-



Valeriano Gómez junto a la Secretaria de Estado de Empleo, Mari Luz Rodríguez y el subsecretario José María de Luxan durante la reunión de la Conferencia Sectorial de Empleo.



Jóvenes recibiendo curso de formación profesional.

cadore que habrá que ir revisando periódicamente para poder medir el grado de cumplimiento de los mismos.

COORDINACIÓN CON LAS CC.AA.

Junto a estos objetivos, hay que tener en cuenta que las políticas activas de empleo aunque son reguladas por el Estado, se gestionan a través de las comunidades autónomas y, en este marco de actuación, es donde se fomenta una cultura emprendedora y empresarial en la que es necesaria la colaboración entre los sectores público y privado. A la vez debe realizarse un esfuerzo de coordinación entre las comunidades autónomas y el Estado para que exista una mayor comunicación y colaboración.

TRABAJADORES DE MÁS EDAD

Por su parte, Mari Luz Rodríguez, Secretaria de Estado de Empleo, informó sobre la Estrategia Global de Empleo para Trabajadores de más edad, a la que se denomina Estrategia 55 y Más con la que “queremos que las personas de más edad tengan oportunidades de seguir en el mercado laboral y con más calidad en su puesto de trabajo”.

La Secretaria de Estado calificó esta Estrategia como la acompañante natural de la reforma del sistema de pensiones” y detalló las líneas de actuación de la misma que estarán dirigidas al mantenimiento del empleo, condiciones de trabajo y la reincorporación al mercado de trabajo de este colectivo.

Algunas de las medidas propuestas en la Estrategia 55 y Más son las relativas a las cláusulas de los convenios colectivos referidas a la edad ordinaria de jubilación, incentivar los contratos de relevo o su transformación en contratos indefinidos, la evaluación de riesgos, vigilancia de la salud, formación e información para la seguridad y salud en el trabajo de las personas

de más edad, mejorar la posibilidad de que los trabajadores de más de 52 años compatibilicen su actividad laboral por cuenta ajena con los subsidios por desempleo e incentivos para el establecimiento como autónomos de personas con más edad.

Se plantea como meta alcanzar una tasa de empleo femenino del 68,5% para 2020.

FORMACIÓN PARA TRABAJADORES

La formación de los trabajadores en activo es pieza fundamental para el empleo. Es necesario adaptarse a los progresos tecnológicos y, para ello el Gobierno ha destinado este año 900 millones de euros para mejorar la formación de los trabajadores ocupados.

Las previsiones apuntan a que en torno a los 3,7 millones de trabajadores, tanto en activo como desempleados, sigan acciones de formación para el empleo de forma que estén más y mejor preparados para progresar profesionalmente o regresar al mercado de trabajo, pero también para que las empresas sean más productivas y competitivas.

Por otra parte, Mari Luz Rodríguez, tras la reunión que mantuvo con el Secretario de Estado de Empleo de Reino Unido, Chris Grayling en la que analizaron diferentes asuntos de materia de actualidad a nivel

europeo, y en un encuentro con los medios informativos, dijo que “hay que avanzar en una gestión más profesionalizada para que la planificación de las acciones formativas se ajuste más a la necesidad de trabajadores y empresas, y en la evaluación de los resultados para conocer su grado de inserción real en el mercado de trabajo”. También argumentó la necesidad de afrontar la formación profesional como una acción de futuro “por que de aquí a un tiempo, el 85 por ciento de los puestos de empleo que se van a generar en España exigirán formación intermedia y superior”.

FORMACIÓN DE JÓVENES

También el Gobierno ha aprobado una partida de 85 millones de euros para un programa de formación de jóvenes con baja cualificación de manera que puedan tener un empleo ahora, pero sobre todo que lo tengan en el futuro. En este programa par-

En el último año el gasto generado en prestaciones por desempleo ascendió a 30.000 millones de euros.

ticiparán 51.000 jóvenes desempleados y ocupados, menores de 30 años, sin formación o con baja cualificación.

Esta iniciativa desarrollará dos tipos de formación. Por una parte, acciones vinculadas a la obtención de certificados de profesionalidad que no serán inferiores a las 450 horas y, en segundo término, la realización de prácticas no laborales en las empresas, de forma que cuenten con una formación práctica en el puesto de trabajo a la que sumen formación teórica.

Todas estas actuaciones se llevarán a cabo en sectores de actividad que, pese a la crisis económica, ya están mostrando un crecimiento del empleo, como pueden ser los llamados empleos verdes, y dentro de ellos el tratamiento de residuos y gases o la depuración de aguas, todo lo relacionado con los empleos blancos y el sector de atención a las personas o a las nuevas tecnologías. ■



La Secretaria de Estado de Empleo, Mari Luz Rodríguez durante su intervención ante los medios informativos.

De izquierda a derecha José María Algora, presidente de CONFESAL, el ministro de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, y el presidente de CEPES, Juan Antonio Pedreño.

Sociedad Laboral:
el compromiso con el empleo y la competitividad.



Madrid, 5 y 6 de Octubre de

Para las Sociedades Laborales

MEJOR TRATAMIENTO FISCAL

El ministro de Trabajo e Inmigración, Valeriano Gómez, se mostró partidario de mejorar el tratamiento fiscal de las sociedades laborales para que sean capaces de competir en la economía de nuestro país.

Esta postura la puso de manifiesto durante su intervención en la clausura del IV Congreso de la Confederación Empresarial de Sociedades Laborales (CONFESAL) que bajo el lema “El compromiso con el empleo y la competitividad”, se celebró en Madrid.

El titular de la cartera de Trabajo e Inmigración resaltó el importante papel que desempeñan las sociedades laborales y la economía social en un contexto de crisis económica como la actual, subrayando que “las sociedades laborales tienen un pasado y una vida suficiente de cara al futuro”.

Para Valeriano Gómez, la valoración del capital humano es el factor que robustece la posición y el papel de las sociedades laborales en España y añadió que la

“La valoración del capital humano es el factor que robustece la posición de las sociedades laborales”.
(Valeriano Gómez, ministro de Trabajo e Inmigración)

democratización y la participación de sus órganos son vitales para su buen funcionamiento.

BALANCE

También hizo un balance de las medidas adoptadas por el Gobierno en el ámbito de la economía social citando de manera expresa la Ley aprobada este año y las iniciativas dirigidas al fomento del empleo y la mejora de la protección de las sociedades laborales.

Por otra parte, Valeriano Gómez se refirió a la norma aprobada en el año 2009 que facilita a los asalariados poder adquirir la condición de socios, con independencia de su antigüedad y, por otra, la extensión de la Seguridad Social a todos los trabajadores aún cuando formen parte del órgano de administración social.

15.000 SOCIEDADES LABORALES

El presidente de la Confederación Empresarial de Sociedades Laborales (CONFESAL), José María Algora, puso de manifiesto cómo las sociedades laborales, junto al resto de entidades de la economía social, aportan al año 4.000 millones de euros a la cohesión social y territorial española. Y es que este sector empresarial del que forman parte las sociedades laborales, cooperativas, fundaciones, centros especiales de empleo, mutualidades de previsión social y asociaciones del sector de la discapacidad cuenta con más de 45.000 empresas, 2.350.000 empleos y una facturación que ronda los 100.000 millones de euros. Según Algora, “nuestras empresas han demostrado un comportamiento ejemplar, superando la sequía crediticia y las adversidades de los mercados internacionales, han continuado una senda positiva, destruyendo menos empleo y empresas que en ejercicios anteriores, y defendiendo el desarrollo local y la economía pegada al territorio, señas estas de identidad de las sociedades laborales.

El presidente de la Confederación Empresarial Española de la Economía Social (CEPES), Juan Antonio Pedreño, felicitó a CONFESAL por su disposición y contribución a que cada día se reconozca más la apuesta por el autoempleo y el empen-

“Todos desean una mejora del tratamiento fiscal”

dimiento colectivo. Destacó que sociedades laborales y cooperativas de trabajo suponen el 85 por ciento de las empresas asociadas a CEPES y aludió a la importancia de que estos sectores trabajen en conjunto.

Hay que resaltar que CONFESAL también ha firmado durante este Congreso un Convenio de Colaboración con el Instituto Nacional de Consumo, del ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad, con el objetivo de difundir entre sus asociados el que las sociedades laborales españolas se adhieran al arbitraje de consumo en sus relaciones comerciales con los consumidores y usuarios. Con este convenio CONFESAL persigue demostrar cómo las sociedades laborales que prestan bienes y servicios contribuyen a desarrollar buenas prácticas en el terreno de las relaciones sociales y comerciales con los ciudadanos.

En España existen en la actualidad 15.000 sociedades laborales que dan empleo a 80.000 personas, según los datos del ministerio de Trabajo e Inmigración. ■



Valeriano Gómez y los presidentes de CONFESAL y CEPES con participantes del congreso.

GUÍA LABORAL 2011

Ya se puede consultar en papel y en la web del ministerio de Trabajo e Inmigración:

<http://trabajo.gob.es/es/guia/index.htm>



Ya está disponible en papel y en la web la Guía Laboral correspondiente al año 2011, una publicación editada por el Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Esta publicación se elabora en el marco de la política de información y atención al ciudadano y tiene como objetivo satisfacer la demanda de información de instituciones, profesionales y personas interesadas en las materias que competen al ministerio. El contenido de la Guía se actualiza anualmente y, este año, se ha realizado hasta el 14 de julio.

MEDIDAS URGENTES PARA EL EMPLEO

Hay que destacar que en esta edición, y dada su importancia, se ha incluido una referencia al Real Decreto Ley de medidas urgentes para la promoción del empleo de los jóvenes, el fomento de la estabilidad en el empleo y el mantenimiento del programa de recualificación profesional de las personas que agoten su protección por desempleo, aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 26 de agosto.

Las novedades más significativas de esta publicación, en materia de empleo, son la nueva regulación de las agencias de colocación, medidas para promover la transición al empleo estable y la recualificación de los parados, la reforma de las políticas activas de empleo y el control del empleo sumergido.

En materia de inmigración se incluye el nuevo Reglamento sobre los derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.

La Guía Laboral que acaba de ser editada es la vigésimo cuarta desde que se publicara en el año 1987 y, desde entonces se han editado más de un millón cien mil ejemplares. En cuanto a las visitas de la Guía en Internet la media mensual de páginas visitadas se sitúa en torno a 94.000. ■

Hasta el mes de septiembre

Los salarios aumentan **UN 2,6 %**

El total de convenios registrados asciende a 2.145, que afectan a 5.122.099 trabajadores en 568.032 empresas.

Hasta el pasado mes de septiembre se han registrado un total de 2.145 convenios colectivos que afectan a 5.122.099 trabajadores en 568.032 empresas. Los convenios nuevos contemplan un aumento salarial del 1,64%.

En septiembre se han incorporado a la estadística 85 convenios con efectos económicos para este año, de los cuales 11 han sido revisados y 74 son nuevos. Esto ha supuesto añadir 98.511 trabajadores respecto a los que había en agosto.

Del total de convenios registrados hasta el momento, el 74,8 por ciento son de empresa, pero afectan sólo al 7,2% del total de trabajadores (370.378). El 25,2% restante corresponde a convenios de ámbito superior al empresarial, y engloban al 92,8 por ciento de trabajadores (4.751.721).

Por otra parte siguen siendo muy mayoritarias las revisiones de convenios que iniciaron sus efectos en años anteriores (el 83% de total lo que representa 1.781 convenios), que engloban al 90,9 de los trabajadores. Los convenios con inicio de sus efectos en este año son 364, que afectan a 609.301 trabajadores, el 9,1%.

AUMENTO SALARIAL MEDIO

El incremento salarial medio total es del 2,63%, ligeramente inferior al registrado hasta agosto (2,65%). La razón de este descenso se debe al reducido incremento salarial que recogen los 85 convenios incorporados en septiembre, que es tan sólo del 1,58%. De hecho, conforme avanza el año, se constata que los pactos sociales incorporados a la estadística registran aumentos salariales más moderados.

NUEVOS CONVENIOS

El aumento salarial medio de todos los convenios nuevos firmados en 2011 es tan sólo del 1,64%, un punto por debajo de la



media total. Y esta contención se aprecia tanto en los convenios nuevos de empresa, cuya subida salarial media es del 1,28%, como en los de ámbito superior que registran un incremento del 1,69%.

Los datos siguen reflejando que el ritmo de negociación colectiva en este año, en comparación con el alcanzado en ejercicios anteriores, está siendo muy lento. ■

Los juveniles de atún rojo nacidos en cautividad superan el kilo de peso

Tras doce años de arduos trabajos de investigación con el atún rojo, los científicos del Centro Oceanográfico de Mazarrón, Murcia, vuelven a lograr un nuevo e importante avance. Y es que en esta ocasión, trescientos de los ejemplares provenientes de la puesta de este verano han superado el kilo de peso con cuatro meses de vida. Y la supervivencia mejora con la edad, aunque Fernando de la Gándara, investigador principal y coordinador del proyecto Selfdott, ya tiene puesta la atención en el siguiente obstáculo: la llegada del invierno.



*Trabajos junto a las jaulas de reproductores.
Fernando de la Gándara*

Año tras año, los avances en la investigación para el cultivo de atún rojo (*Thunnus thynnus*) no sólo se consolidan sino que siguen avanzando a buen ritmo. Ya con el programa Selfdott (un proyecto del 7º Programa Marco de la UE, y que finaliza el mes de noviembre a la espera de uno nuevo para continuar con esta investigación) en marcha, en el que participan trece instituciones pertenecientes a ocho países, y cuya coordinación recae en el investigador del IEO Fernando de la Gándara, los trabajos empiezan a dar frutos apreciables. En 2009, el equipo de investigación del IEO de las plantas de cultivo en Mazarrón, Murcia, obtenía

uno de los más notables resultados: una puesta masiva viable. Fueron 140 millones de huevos en diecisiete días tras una operación de inducción hormonal. De todo lo realizado hasta ese momento se dio buena cuenta en las páginas de esta revista (ver MAR número 490, febrero 2010).

De aquella espectacular puesta se logró una supervivencia máxima de 73 días y 30 gramos de peso. En el verano de 2010, se repitió la puesta masiva de huevos viables pero con la gran diferencia de que, en esta ocasión, se había producido de forma espontánea, sin ningún tipo de estímulo. Los alevines llegaron a los 110 días y 100 gramos de peso.

De la puesta de este verano sobreviven trescientos ejemplares que, en el momento de redactar esta información, tienen cuatro meses de vida y superan el kilo de peso. Un avance de gran relevancia. Como señala Fernando de la Gándara a MAR, cien de estos ejemplares están en la planta de cultivo de Mazarrón y los otros doscientos, en una jaula en el mar, propiedad de la empresa Fuentes, que colabora con el IEO en los trabajos de este proyecto.

AVANCE NOTABLE

El investigador destaca que superados los doscientos gramos de peso la mortalidad se reduce, y eso lo sabemos por

los juveniles que capturamos en el mar. Ahora tenemos unos veinticinco desde hace dos años, están sobre los quince kilos y esos ya no se mueren. Respecto a los reproductores de los que están obteniendo estas puestas masivas, señala que hace cuatro años que capturamos a los reproductores que tenemos en el mar y, en todo este tiempo, se ha muerto un 10%.

A pesar de todo, el coordinador del proyecto Selfdott insiste en que no se puede hablar de que "hayamos superado una fase crítica", porque ahora viene el invierno, y no sabemos qué va a pasar cuando bajen las temperaturas (se refiere a los doscientos ejemplares que están en una jaula en el mar).

Fernando de la Gándara cuenta en este proyecto con la colaboración del investigador del IEO Aurelio Ortega y, desde julio de 2010, se les unió Manabu Seoka, experto japonés en cultivo larvario del atún rojo del Pacífico, cuya participación ha imprimido un fuerte empujón al proyecto, como destaca nuestro interlocutor, gracias a una mejora en la alimentación de las larvas. La mejora también la hubieran logrado sin él, pero no en tan poco tiempo.

El siguiente obstáculo, como se indi-

caba anteriormente, será afrontar los problemas que puede plantear la llegada del invierno a estos juveniles. Y tras ello, mucho trabajo. *Queda una enorme cantidad de trabajo por delante. Ahora, esperamos a que sobrevivan y lleguen al cuarto año de vida, que es cuando madurarán sexualmente, y podamos obtener puestas con ellos, con lo que habremos cerrado el círculo del atún rojo en cautividad. Pero aún logrado esto, el proceso no habrá finalizado. Habremos dado un gran paso pero quedará mucho por solventar.* Y es que, entre otras incógnitas que habrá que ir despejando, nuestro interlocutor destaca aspectos tales como el de la rentabilidad de su cultivo, nada banal. En Japón ya han logrado cerrar el ciclo, pero el asunto de la rentabilidad no lo tienen claro.

La mortalidad sigue siendo muy alta. Como dato nos refiere el hecho de que de las tres mil larvas que sacaron a las jaulas en el mar, tan sólo sobrevivieron los doscientos ejemplares actuales.

Por lo tanto, el cultivo o la manipulación de atún rojo en cautividad no es algo que se vaya a producir mañana, o al año que viene pero, sin lugar a dudas, tras este nuevo gran avance, ese día parece bastante más cerca. ■

Greenpeace contra el arrastre de profundidad

Dentro de una serie de actos realizados por Greenpeace en Galicia, a mediados de octubre, como el rechazo a la instalación de granjas de salmón en la ría de Muros y en defensa de la pesca artesanal, denunció la sobrepesca y la destrucción de hábitat marinos provocados por el arrastre de profundidad y, especialmente, el poco empleo que genera y las enormes subvenciones que recibe en comparación con la artesanal. Destaca Greenpeace, que si este segmento de flota ha proliferado es, en gran medida, responsabilidad de la Unión Europea y su política de subvenciones. Entre 1996 y 2010, la pesca de arrastre recibió 142 millones de euros a pesar de generar sólo el 5,94% del empleo a bordo.

Tras la pintada "Stop subvenciones" realizada a varios arrastreros en el puerto de Vigo, la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo emitió un comunicado en el que les acusaba de "dar datos falsos que ponen en peligro a miles de familias". Según un estudio realizado para ARVI, la inactividad de los arrastreros del Atlántico Noroccidental supondría la pérdida de seis mil puestos de trabajo. Greenpeace ha contestado que ellos se referían al empleo a bordo y que los datos se han obtenido de Eurostat en 2008. Que la pesca artesanal, sólo considerando los barcos de menos de 12 metros, genera el 28,35% del empleo a bordo. Si los océanos se quedan sin peces, el paro entonces será definitivo, señalan.

Elecciones en las cofradías andaluzas

El pasado 20 de octubre concluyó el plazo para presentar candidaturas para las elecciones a patrones mayores de las cofradías andaluzas que se celebrarán el 19 de noviembre. Todo apunta a que habrá relevo en la dirección de estas organizaciones ya que la difícil situación del sector pesquero y los nuevos retos que tendrán los dirigentes que salgan elegi-



Fernando de la Gándara, coordinador del proyecto Selfdott. Raúl Gutiérrez

BREVES
...

dos respecto de las políticas, cada vez más restrictivas, que impone Bruselas han influido para que patrones mayores como los de las cofradías de Algeciras, la Línea o Tarifa no se presentaran a la reelección. Manuel Pintado, presidente de la Federación Andaluza de Pesca que ha dirigido durante 22 años la cofradía de Tarifa reconoce el desánimo del sector y la necesidad de relevo.

Multas y subvenciones

El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino ha sancionado a la empresa de la familia Vidal con 150.000 euros por pesca ilegal (la más alta aplicada hasta el momento en España) y les suspende las licencias de pesca y toda ayuda pública por dos años. La compañía recurrió la sanción. Greenpeace denunció la política de subvenciones que se está llevando a cabo y que, a pesar de estar denunciados en 2009 por pesca ilegal, la Xunta les concedió en 2010 una subvención de 6,5 millones de euros para abrir una fábrica de aceite de pescado. La organización ecologista ha pedido a la UE una investigación de las subvenciones recibidas por el sector pesquero español.

57,7 millones a Francia

El Tribunal General de la UE ha confirmado la multa de 57,7 millones de euros impuesta a Francia por no controlar la pesca ilegal, rechazando los argumentos del recurso que habían interpuesto. La multa fue impuesta al país galo por la Comisión Europea en 2006 al no controlar la pesca ilegal y no impedir la venta de peces de talla por debajo de la mínima autorizada por la UE, así como no sancionar adecuadamente a los infractores.

El "Vaporcito" en dique seco

La empresa Divership, a petición de la Autoridad Portuaria de Cádiz, reflotó el histórico barco de madera que realizaba los trayectos entre el El Puerto de Santa María y Cádiz. La motonave conocida popularmente como el Vaporcito se hundió

GALICIA

Empieza la campaña marisquera

La remisión de los niveles de toxina permitió a unos 1.500 productores de la cofradía de Noia iniciar el pasado 14 de octubre la campaña marisquera que se extenderá hasta el próximo mes de marzo. Los primeros cuatro días han dejado 257 toneladas de bivalvos en la lonja que se han pagado por debajo del precio abonado en las mismas fechas la campaña de 2010. Los primeros datos cumplen con las buenas expectativas que tenían los responsables de la cofradía.



Para los responsables del póposito el inicio ha sido bueno ya que los profesionales han obtenido los cupos establecidos sin demasiados problemas y el marisco alcanza hasta un 30 por ciento de vianda. Los productores a pie de Noisa tienen un tope de 25 kilos de berberecho y 10 de almeja. El tope para los que trabajan a flote es de 40 kilos de berberecho y 10 kilos de almeja por cada uno de los tripulantes de la embarcación. En diciembre, de cara a las Navidades, se espera subir el tope de la almeja de los 10 kilos a 15.

A pesar de la abundancia de producto, el patrón mayor de Noia, Santiago Cruz, no se aventura a pronosticar como será la campaña, pues depende de qué cantidad de berberecho portugués o francés aparezca en

el mercado. Por otro lado, para los productores dedicados a los bivalvos es determinante el papel de las conserveras puesto que compran cerca del 90 por ciento.

La situación en Ribeira es la otra cara de la moneda. Los productores de esta localidad han tenido un inicio malo tanto por la escasez de marisco como por el precio en primera venta. Así, la almeja babosa se pagó a 29 euros la especial y a poco más de 12 de euros la talla mínima. El precio de la almeja roja rondaba los 6 euros y medio. De acuerdo con los productores, la escasez de lluvia y el calor han sido la causa principal de la falta de bivalvo. La comparación del volumen y el precio pagado en primera venta de estos primeros días de campaña con los de la campaña pasada muestran que el primer día ha sido malo. ■

Un pescador desaparecido al colisionar en A Coruña un pesquero y un mercante

La colisión entre un pesquero y un mercante cuando entraban al puerto de A Coruña produjo el hundimiento del pesquero y la desaparición de un pescador. La tripulación de un barco de recreo que navegaba paralelamente emitió la señal de socorro y minutos después socorrían al patrón del cerquero. Otros dos pescadores, que en el momento del hundimiento preparaban las cajas de pescado en la popa del barco, fueron recogidos por la lancha de prácticos del puerto. El cuerpo del cuarto tripulante, hijo del patrón, fue recuperado diez días después por Salvamar

El accidente ocurrió en torno a las 10 de la noche del 5 de octubre cuando el cerquero de 12 metros de eslora y casco de madera con base en Malpica se encontraba a 400 metros de regreso al puerto. En ese momento navegaban en paralelo de norte a sur el yate holandés *True Companion*, el mercante maltés *Estesky* y el pesquero *Tabar*. Éste, gobernado por el patrón Ramón Romay, cambió el timón a estribor cruzándose en la ruta del carguero de 88 metros de eslora. Esta maniobra propició que el ancla de babor del mercante impactara contra la zona central del costado de estribor abriendo un boquete que no hubiera sido suficiente para hundir el pesquero de no haber quedado enganchado y ser arrastrado por el *Estesky* hasta hundirse.

El *Tabar*, que quedó a 20 metros de profundidad, fue reflotado por efecti-

vos de Salvamento Marítimo cuatro días después y trasladado al muelle coruñés Calvo Sotelo. El izado del cerquero mostró el agujero a estribor que provocó la vía de agua y posterior hundimiento. Esta circunstancia parece que confirma la tesis de que fue el cambio de dirección del pesquero lo que ocasionó el accidente.

En esta misma línea fue la declaración que realizó el patrón del yate holandés a los técnicos de la Comisión de Investigación de Accidentes Marítimos (Claim) que al cierre de esta edición todavía no había declarado. Ahora todo queda a la espera de que los técnicos emitan sus conclusiones. Las tareas de búsqueda del cuerpo de Sergio Romay, el pescador que continúa desaparecido, fueron realizadas por miembros de Protección Civil, la lancha *Salvamar Mirfak* y el helicóptero *Helimer 210*. ■

el 30 de agosto al impactar contra una de las rocas en su viaje de regreso a Cádiz y volvió a impactar contra el cantil de muelle.

Tras el reflotamiento fue remolcado hasta un dique seco en San Fernando donde espera el veredicto del informe técnico que determinará si puede navegar. Será entonces cuando se decida si se retoman los viajes recreativos por la bahía.

Lonxanet cierra

La empresa de venta de pescado y marisco por internet cerró por la caída de ventas tras una década de actividad. Este proyecto social tenía como objeto ofrecer a los consumidores y restaurantes un producto de gran calidad a través de la red en 24 horas. De esta forma, se eliminaban los intermediarios beneficiando a los productores—que cobraban un precio un poco más alto en primera venta— y a los consumidores al optar a unos productos de gran calidad. El proyecto abogaba por la pesca sostenible y contó con el apoyo de las cofradías de A Coruña, Cedeira, Cangas, Lira, Muxia y Porto do Son. La sociedad, que alcanzó unas ventas de 50 toneladas con una facturación de 600.000 euros, ha experimentado un caída de ventas en su portal del 40 por ciento a lo que se une los impagados producidos por el cierre de negocios que se abastecían en esta web.

Siniestro en el Puerto de Vega

Los cinco tripulantes del pesquero *La Polar* con base en el Puerto de Vega, Asturias, resultaron heridos cuando el barco encalló junto a la playa de Frexulfe durante su regreso a puerto tras faenar en la costa de Burela. En el momento del accidente, sobre las 6.30 horas, el patrón del barco estaba en cubierta mientras que los otros cuatro pescadores dormían. No hay explicaciones sobre las causas del siniestro. Debido al mal estado de la mar los tripulantes tuvieron que ser evacuados por el helicóptero de Salvamento Marítimo.



UN TESORO PARA LA SALUD

Lo mejor de las frutas

La riqueza y variedad nutritiva de las frutas en vitaminas, minerales y fibra, así como en compuestos fotoquímicos y antioxidantes, hace que sean insustituibles para llevar una dieta sana. Un reciente estudio realizado por investigadores holandeses revela que un mayor consumo de verduras y frutas de carne blanca (pera y manzana fueron las más consumidas) se asocia a una mayor reducción del riesgo de accidente cerebrovascular o ictus.



Las frutas son alimentos que ofrecen múltiples ventajas y no deben faltar nunca en nuestra mesa a ninguna edad por las siguientes razones que se exponen a continuación:

1. Tienen un alto contenido de **agua** (hidratan rápidamente el organismo).

2. Estimulan el **funcionamiento de los riñones**, facilitando el drenaje de líquidos, al ser diuréticas y depuradoras del organismo.

3. La mayoría contienen **fibras** –que estimula el tráfico intestinal- como las *pectinas*. Las frutas con un menor contenido de agua o cuya porción comestible contiene semillas, tienen valores de fibra dietética más elevados. El contenido de fibra se ve reducido con el pelado de la fruta. Así, en las manzanas se reduce en un 11% y en las peras, alrededor del 34%.

4. No aportan grasas (excepto los frutos secos, olivas, aguacates y cocos que aportan aceites beneficiosos para el organismo) y ofrecen una forma deliciosa de refrescarse con bajas calorías.

5. Favorecen la regulación del sistema inmunológico y la elasticidad de la piel.

6. Tienen muchas **vitaminas**. Destaca el contenido en *vitamina C* (sobre todo en los cítricos, las frutas tropicales, melón, fresas y grosellas) y en *provitamina A* (en albaricoques, cerezas, melón y melocotón), ambas de acción antioxidante. En menor proporción, se encuentran otras vitaminas del *grupo B* solubles en agua, biotina y ácido pantoténico (albaricoques, cítricos, higos...).

En general, son más ricas en vitaminas las variedades coloreadas, las de verano y las frutas expuestas al sol. Además, son fáciles de comer, pueden prepararse de diversas maneras, tienen un sabor dulzón agradable y se pueden encontrar durante todo el año.

7. Son fuente de **minerales**. En las frutas

abunda el potasio (necesario para la transmisión del impulso nervioso y para la actividad muscular normal, contribuye al equilibrio de agua dentro y fuera de la célula). Son ricas en potasio el plátano, kiwi, nectarina, nísperos, melón, uva negra, cerezas, albaricoques, ciruelas, coco fresco, aguacate, piña, chirimoyas y papaya. También aportan magnesio (relacionado con el funcionamiento del intestino, nervios y músculos, forma parte de huesos y dientes, mejora la inmunidad y la resistencia a enfermedades degenerativas y posee un suave efecto laxante).

8. Contienen hidratos de carbono simples (azúcar), principalmente *fructosa*, fuente de energía instantánea.
9. Son ricas en **ácidos orgánicos** que influyen en el aroma y sabor de las frutas. Entre estos ácidos distinguimos el *ácido cítrico* (naranjas, limones, fresas, peras...) que potencia la acción de la vitamina C y ejerce una acción desinfectante y alcalinizadora de la orina, el *ácido málico* (manzanas, cerezas, ciruelas y albaricoques) y el *ácido salicílico* (fresas y fresones) con acción anticoagulante y antiinflamatoria. Remarcar que ninguno de estos ácidos es perjudicial para el organismo ni para el funcionamiento estomacal.
10. Poseen **elementos fitoquímicos** (colorantes, aromas y compuestos fenólicos). A pesar de estar presentes en muy bajas concentraciones, influyen decisivamente en la aceptación y apetencia por las frutas. Muchos de ellos son, además, antioxidantes que contribuyen a reducir el riesgo de enfermedades degenerativas, cardiovasculares e incluso del cáncer.
11. Están presentes todo el año. Los cultivos en invernadero permiten que prácticamente todo el año podamos consumir cualquier tipo de fruta, aunque siempre será más cara y escasa fuera de temporada.

ALGUNAS FRUTAS Y SU APORTE

- Cítricos (limón, mandarina, naranja). Son ricos en vitamina C y también en minerales como el calcio, fósforo, magnesio y zinc y en menor cantidad vitamina B1 y ácido fólico. Su consumo fortalece las defensas y su fibra combate el estreñimiento.
- Fresas. Tienen hierro y vitamina C.
- Manzana. Es diurética. Estimula la eliminación de toxinas mediante la orina. Aporta vitaminas C y B y potasio.
- Melocotón. Contiene vitaminas A, B y C y tiene propiedades laxantes y diuréticas.
- Pera. Calma la tos, la congestión pulmonar, la gastritis y la úlcera gastrointestinal.



- Piña. Tiene gran cantidad de vitamina A y es especial porque aporta mucha fibra.
- Plátano y banana. Contienen magnesio, zinc y vitaminas A y C. Por su alto contenido en sacarosa, no es recomendable para diabéticos.

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA

MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID.



La campaña '5 al día' fue creada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, al amparo de la OMS -Organización Mundial de la Salud- y de la FAO -Organización para la Alimentación y la Agricultura de Naciones Unidas-, en respuesta al bajo consumo actual de hortalizas y de frutas. En ella se insiste en la necesidad de incrementar la ingesta diaria de dichos alimentos hasta alcanzar al menos los 400 gramos diarios. Y, ¿cómo hacerlo en el día a día? Basta con introducir algo de verdura como ingrediente del primer plato y/o acompañamiento de los segundos en las principales comidas, así como 3 piezas de fruta cada día.

Ayudas a la flota de merluza del sur y cigala



Ya se ha publicado en el BOE del 15 de octubre la Orden reguladora de las ayudas para los tripulantes de buques españoles afectados por la parada biológica temporal obligatoria para la recuperación de la merluza del sur y la cigala.

La cuantía individual de la subvención será de 45 euros por día de parada que, en ningún caso podrá exceder de 30 días para los tripulantes enrolados en los buques de palangre de fondo del Cantábrico noroeste y de volanta del Cantábrico noroeste. La paralización podrá hacerse en estos casos en dos períodos quincenales, realizados entre el 1 de junio de 2011 y el 31 de enero de 2012. Para los tripulantes enrolados en buques dedicados al arrastre de fondo del Cantábrico noroeste o en aguas de Portugal, las ayudas se otorgarán por el paro de 60 días, realizado entre el 1 de mayo y el 31 de octubre de 2011. Se computarán los paros voluntarios realizados en marzo y abril de 2011.

El plazo para enviar solicitudes será hasta el 16 de noviembre, para quienes hayan dejado de faenar antes de la entrada en vigor de la orden; mientras que quienes lo hagan después del 16 de octubre, podrán presentarlas hasta un día después de que termine la parada.

Guía de ayudas de I+D+i y mejora de la competitividad

La Secretaría General del Mar, a través de Innovamar, acaba de publicar la "Guía de ayudas a la I+D+i y Mejora de la Competitividad del Sector Pesquero y Acuicola" con la que busca acercar la información tecnológica a los profesionales del sector. Desde Innovamar señalan que "este documento contribuirá a mejorar el conocimiento de la gestión de I+D+i y conocer las múltiples opciones de financiación de proyectos que existen a través de los programas de ayudas públicas a escala internacional, nacional y regional que se describen". La guía puede consultarse a través de las páginas de Innovamar: www.innovamar.org y de Pesc@Plus: www.pescaplus.es. Quienes deseen una copia impresa de la guía podrán solicitarla en el correo info@pescaplus.es



Empleo de difícil cobertura

El Servicio Público de Empleo Estatal, según información facilitada por las Comunidades Autónomas y la Comisión laboral Tripartita de Inmigración, publica trimestralmente el catálogo de ocupaciones de difícil cobertura. Este listado permite que los empresarios ofrezcan trabajo y residencia legal a extranjeros cuando los puestos que necesiten cubrir estén dentro de dicho listado. Los puestos de trabajo vacantes en el cuarto trimestre de 2001 que afectan al sector del mar son:

Patrones de costa de buque de pesca en Menorca (Islas Baleares)

Además, en todas las provincias costeras, más en Lleida y en Madrid se necesitan:

Oficial radioeléctrico de la Marina Mercante; Jefe de máquinas de buque Mercante; Maquinista naval; Frigorista naval; Mecánico naval; Mecánico de litoral (motorista naval); Piloto de buque mercante; Cocinero de barco; Azafata o auxiliar de buque de pasaje; Camarero de barco; Mayordomo de buque; Calderero (maestranza); Engrasador de máquinas de barcos; Contra maestre de cubierta (excepto pesca); Marinero de cubierta (excepto pesca); Mozo de cubierta y Bombero de buques especializados



Creada la fundación para la pesca y el marisqueo

La secretaria general del Mar, Alicia Villauriz, presentó el pasado 18 de octubre en Vigo la nueva Fundación para la Pesca y el Marisqueo (FUNDAMAR) a la que definió como una "experiencia innovadora en el ámbito comunitario y español, cuya existencia favorecerá y facilitará el diálogo entre la Administración y el sector". El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Medio Marino apoya las iniciativas dirigidas a la mejora de la seguridad marítima, la formación profesional y las actividades de innovación en el sector pesquero, objetivos que coinciden plenamente con los de la Fundación.

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:
Avda. Federico Silva Muñoz s/n.
21412 Isla Cristina (Huelva)
Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



*El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro*

Aquí

siempre es
tu turno

www.sepe.es



Las prestaciones por desempleo en internet



Servicio Público de Empleo Estatal
Trabajamos para ti