

# Mar



Nº 522

Enero 2013

NIPO: 273-13-001-8

## APROBADAS las cuotas de pesca

Bruselas rebajó sus  
exigencias de recortes

REFORMA DE LA PPC,  
debate en el Parlamento

PLAN Bienal de PREVENCIÓN

# 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



*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*

## De cuotas y datos

Los ministros comunitarios del sector, para no perder la costumbre, como cada año, dieron luz verde el pasado mes de diciembre a las posibilidades de pesca, TAC y cuotas para 2013. También como cada año, el acuerdo se logró tras dos días de debates y, como cada campaña, con unos resultados muy diferentes a los propuestos por la Comisión. Donde había leves ajustes hoy hay importantes mejoras en las posibilidades de pesca, y donde se proponían grandes recortes, hoy se han mantenido e incluso en algunos casos, mejorado los TAC y las cuotas asignadas. En definitiva, el cuadro final, se parece muy poco al de partida, aunque, en principio, los dos se han elaborado a partir de unos mismos estudios técnicos.

En base a los datos científicos manejados cada año por la Comisión, Bruselas pone sobre la mesa unas propuestas duras de ajuste desde los mensajes para la sostenibilidad de los caladeros y alertando sobre el riesgo de acabar con los mismos si no se reduce la actividad de las flotas. Según los informes oficiales, aunque en los últimos años se han dado pasos importantes en el conocimiento de la situación de los caladeros, la propia Comisión reconoce que, en muchos casos los datos no son lo suficientemente fiables, que faltan estudios completos sobre ese tipo de evaluaciones y reconoce

además que no se han podido llevar a cabo otros por falta de medios.

Las negociaciones para la asignación de TAC y cuotas de cada campaña constituyen un momento de especial importancia para la actividad de cada una de las flotas, así como para la economía de las zonas de la costa ligadas a la pesca. Por ese motivo es importante que las negociaciones se hagan con el máximo rigor y que los resultados respondan justamente a la situación real de los caladeros. Es preciso una política de sostenibilidad para asegurar las pesquerías de hoy y garantizar las del mañana, pero igualmente compatible con el mantenimiento de una actividad de las

flotas. Y todo ello desde el conocimiento real de los caladeros y la existencia de los datos más completos para adoptar una decisión lo más justa posible dado que el comportamiento de los mares no es una ciencia exacta.

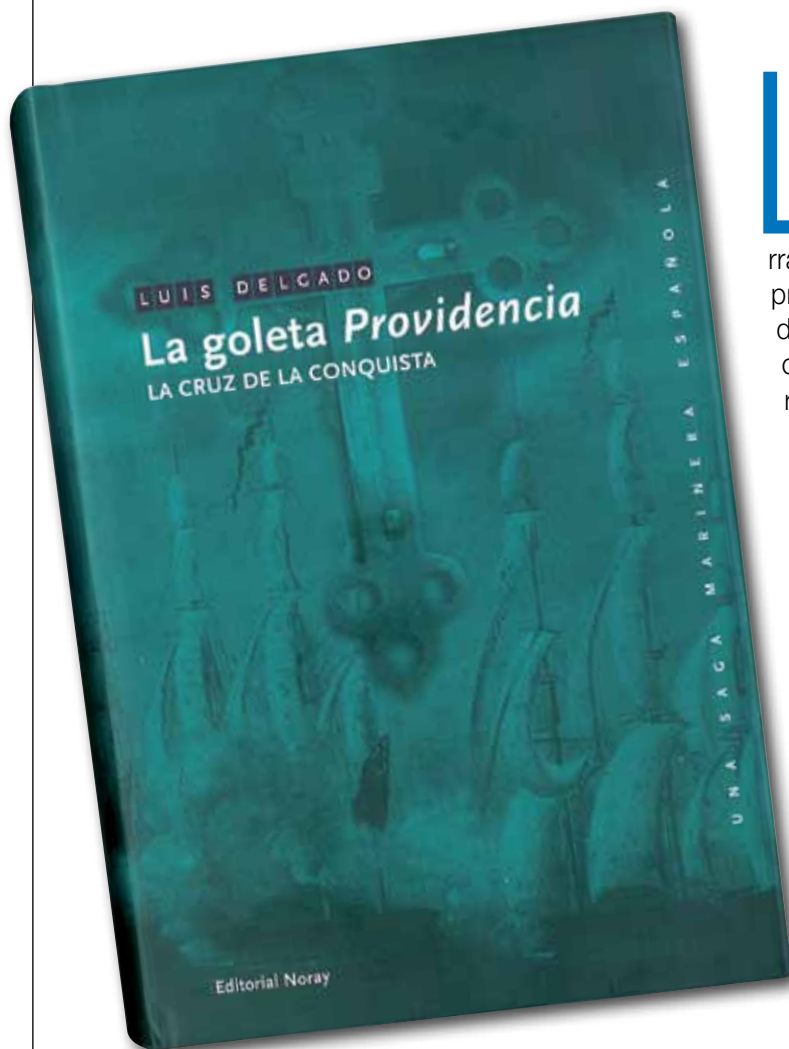
España, como otros países, ha logrado una mejora en las posibilidades de pesca para especies importantes desde una perspectiva económica en los debates de los ministros de Pesca donde la Comisión limitó sus pretensiones de ajustes ante las demandas de cada Estado miembro. Pero, en cuestiones de tanta importancia como ésta, lo razonable sería que las posibilidades de pesca se asignaran simplemente en base a datos más fiables sobre la situación y las perspectivas de evolución de los caladeros, una asignatura pendiente de la Comisión. ■



## La goleta *Providencia* La Cruz de la Conquista

**Autor:** Luis Delgado

**Edita:** Noray



La editorial Noray nos presenta una nueva novela de la colección “Una saga marinera”, escrita por el murciano Luis Delgado. Esta colección, iniciada en el siglo XVIII y que pretende extenderse hasta el inicio de la Guerra Civil, tiene como finalidad reflejar los momentos principales de la historia particular de la Real Armada, siempre ciñéndose a la realidad. En esta nueva obra, sin embargo, este escritor y capitán de navío retirado advierte que su historia sobre la goleta *Providencia* no se ajusta a datos históricos, ya que la información de la que se dispone o es insuficiente o incluso contradictoria.

Así pues, “*La goleta Providencia. La Cruz de la Conquista*” entra excepcionalmente en el terreno de la pura ficción, aunque ceñida a un entorno auténtico abordando lo que “entendemos que pudo suceder”, como señala su autor. En este sentido cabe incluir tanto las descripciones de los ambientes recreados y los acontecimientos históricos narrados, como las circunstancias por las que atravesaba la Real Armada, o algunos hechos, como el ataque del bergantín *Aquiles* contra el bucanero en defensa de la fragata holandesa, extraído por el autor de un informe del comandante de dicho bergantín.

La obra toma como referencia “la Cruz de la Conquista”, una pieza de los tiempos de

Hernán Cortés de extraordinario valor patrimonial fabricada en oro macizo y cubierta con gemas de gran valor que llama la atención de Fernando VII. El ministro de Marina recibe el encargo del rey de que un buque de la Real Armada intente recuperar esa joya de forma encubierta para el Tesoro español, lo que es encargado al alférez de navío Francisco de Leñanza, que es enviado a La Habana, donde se organiza la expedición.

Este nuevo volumen de la serie “Una saga marinera”, el veintinueve, concretamente, tiene 448 páginas y se vende al precio de 28 euros. Este ejemplar, como todos los de la editorial Noray, puede adquirirse en su página web [www.noray.es](http://www.noray.es) o en librerías. ■

**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 Ortiqreira

**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.

**Illes Balears:** 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.

**Gipuzkoa:** Casa del Mar. C/Marinos, 1. Pasaia (Gipuzkoa). 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. 881 909 800.

**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 Orillamar, 51. Tel. 986 21 61 00.

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

**Bizkaia:** Oficina Administrativa. C/Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Bizkaia). 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:** Estilo Estugraf Impresores, S.L. www.estugraf.es

**Imprime:** Estilo Estugraf Impresores, S.L.

**Depósito Legal:** M.16516/1963

**NIPO:** 273-13-002-3

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.

Descárgate la revista en tu smartphone



6

**CUOTAS DE PESCA 2013.**

Los ministros de pesca mejoraron la propuesta de la Comisión sobre TAC y cuotas

12

**HOJA DE RUTA DE LA PPC.**

La Comisión de Pesca del Parlamento dio luz verde a la propuesta de reforma

- 6 Aprobadas las cuotas de pesca
- 12 El Parlamento debate la reforma
- 14 Cae el consumo de pescado
- 20 Acuicultura mediterránea
- 22 Asamblea de Aetinape
- 24 Medidas de protección de aves marinas
- 28 Investigación sobre la merluza
- 33 Anteproyecto de ley de Navegación
- 36 Condiciones a bordo en la Marina Mercante
- 40 Autopista del mar en Vigo
- 42 El azufre en el combustible
- 44 Puerto de Algeciras
- 50 Plan Bienal de Prevención
- 54 Campaña del ISM contra el cáncer
- 58 Ley sobre jubilaciones
- 62 Lucha contra el empleo irregular
- 64 Apoyo a los autónomos
- 66 Negociaciones de convenios
- 67 Guía laboral
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

58

**JUBILACIONES POR CONSENSO.**

El gobierno busca un consenso para la ley de jubilaciones

**DESCARGA "MAR" EN INTERNET:**

[www.seg-social.es](http://www.seg-social.es)

**CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:**

[www.seg-social.es](http://www.seg-social.es) - icono **Revista MAR**

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

Los ministros mejoraron la propuesta de la Comisión

# Aprobadas LAS CUOTAS de PESCA para 2013

*Los ministros comunitarios de Pesca lograron un acuerdo, tras dos días de negociaciones, para la fijación del Total Admisible de Capturas (TAC) y las cuotas de pesca para este año. Como suele ser ya habitual en este tipo de compromisos, el acuerdo supuso una sensible mejora en las posibilidades de pesca frente a la propuesta inicial de la Comisión. Para los responsables de la Administración, se trata de un acuerdo positivo. El ministro Miguel Arias Cañete mostró su satisfacción por el reparto al recoger una parte muy importante de las demandas presentadas por España y muy especialmente en las especies de alto valor en los mercados como la merluza. Por su parte, en medios del sector se valora el acuerdo como un paso positivo al suavizar los planteamientos de la Comisión, pero se ven insuficientes para las necesidades de las flotas.*

Las negociaciones para la asignación de los TAC y la distribución de las posibilidades de pesca por especies y Estados miembros, se afrontaban este año en medio de los debates para la reforma de la Política Pesquera Común con una propuesta dura de la comisaria Maria Damanaki dirigida a lograr, en el plazo más breve posible, una sostenibilidad en la política de recursos en los caladeros comunitarios, así como en aguas exteriores. Aunque en los últimos años se han producido algunos





***En la mayor parte de las especies y caladeros se ha impuesto la congelación de las posibilidades de pesca***

avances significativos en la gestión de los caladeros, hasta el punto de que las poblaciones sometidas a sobrepesca en aguas del Atlántico y mares adyacentes han pasado del 94% en 2004 al 47% en 2011, para los responsables comunitarios es preciso actuar con prudencia para no tirar por tierra los avances logrados en este periodo. Con esos datos en la mano, para la Comisión sería posible alcanzar en los plazos previstos inicialmente los Rendimientos Máximos Sostenibles.

La situación es sensiblemente más negra en aguas del Mediterráneo donde se hallan sobre explotados el 80% de los recursos.

Esta circunstancia de los caladeros se está traduciendo ya en un impacto negativo sobre la actividad de las flotas con unos índices muy bajos de capturas que, junto con el aumento de los precios de los combustibles y la bajada de los precios en la primera venta, están suponiendo problemas para la viabilidad de las mismas, con cierres de empresas y descenso en los niveles de empleo en zonas ligadas fundamentalmente a la pesca.

La existencia de recursos sobreexplotados es uno de los problemas a los que se debe enfrentar hoy el sector. El otro es la no existencia de datos lo suficientemente fiables sobre la situación de una parte muy importante de los mismos, cuestión donde la propia Comisión reconoce que el 65% de las poblaciones en aguas comunitarias no están totalmente evaluadas, careciendo, en consecuencia, de datos técnicos fiables como para adoptar decisiones sobre las pesquerías con cierta fiabilidad. Según los datos aportados por la Comisión, en la actualidad se hallan sobreexplotadas el 80% de las poblaciones en aguas del Mediterráneo y el 47% en el Atlántico. Los volúmenes de stocks sin asesoramiento suponían en 2012 el 36% y se reconoce que en 2011 no se pudieron hacer evaluaciones científicas para 44 poblaciones, por diferentes razones, entre las que destaca la falta de recursos, razón por la cual Bruselas se plantea la necesidad de impulsar nuevas normas y programas comunes con los países miembros para la evaluación y el control de todas las poblaciones, especialmente en zonas como el Mediterráneo donde la situación es más grave.



De acuerdo con este panorama, en las negociaciones para la fijación de TAC y cuotas se han establecido nuevos criterios cualitativos para aquellas zonas de pesca donde no se dispongan de datos cuantitativos.

Con esta propuesta sobre la mesa, desde el sector español y de la propia Administración se planteó a la Comisión la necesidad de un mayor peso de los estamentos científicos a la hora de hacer una distribución de posibilidades de pesca. Estas sugerencias han sido asumidas por los responsables comunitarios, aunque lograr acuerdos en materia científica sobre los recursos no es una tarea fácil.

De cara a las cuotas asignadas para 2012, la propuesta de la Comisión optaba por un descenso muy fuerte de las posibilidades de capturas en especies muy importantes, lo que suponía dejar a los barcos en puerto. Se puede decir que los responsables comunitarios se habían alineado con los planteamientos más pesimistas sobre las posibilidades de pesca.

### **VALORACIONES**

El resultado acordado no colma las aspiraciones de ninguna de las partes, aunque el

### ***En la parte positiva destacan las cuotas para merluza, cigala o boquerón en el golfo de Cádiz***

mismo fue recibido con satisfacción en medios de la Administración y con reservas entre los armadores.

En la parte más positiva, el ministro Miguel Arias Cañete, manifestó “su satisfacción” por el acuerdo alcanzado sobre las cuotas de pesca para 2013, al recoger gran parte de las peticiones presentadas. “España, dijo, ha logrado incrementos importantes sobre las propuestas de la Comisión Europea en las especies de más interés para nuestra flota”.

Según detalló Agricultura, en el caso de la merluza, que es la especie de mayor valor para España, “se ha conseguido pasar de la enorme reducción del 32% que proponía la Comisión para la merluza de Gran Sol, al mantenimiento del mismo TAC que el año pasado”, es decir, 51.509 toneladas, evitándose pérdidas de unas 16.736 toneladas de cuota.

Para la merluza sur se ha conseguido un aumento del TAC del 15%, el máximo permitido por el Plan de Recuperación vigente, lo que demuestra, según el ministro, la gran profesionalidad y responsabilidad con la que viene trabajando el sector pesquero español.





Respecto del boquerón de la zona del Golfo de Cádiz y Galicia, el ministro destacó que se han hecho valer las campañas científicas realizadas recientemente y se ha conseguido un aumento del 5%, lo que significa contar con una cuota de 4.197 toneladas para 2013.

Arias Cañete subrayó que los debates han sido “muy intensos debido a la durísima propuesta de partida de la Comisión Europea”, que establecía importantes reducciones en las posibilidades de pesca de especies de gran interés para la flota española. Concretamente, la Comisión proponía recortes de más del 30% para especies como la merluza Gran Sol y para el rape del Cantábrico noroeste, que veían reducidas sus posibilidades de captura en más de un 38%.

Ante esta situación, Arias Cañete destacó que el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente había desplegado “una intensa labor previa a nivel técnico y científico, para demostrar que la sostenibilidad y el cumplimiento del Rendimiento Máximo Sostenible no requerían la adopción de medidas de ajuste de esfuerzo pesquero tan duras.

Por eso, “en todo momento de las negociaciones, dijo, España ha tenido en cuenta los criterios de sostenibilidad medioambiental y la situación de los recursos, y ha basado su estrategia en el uso de la información técnica más solvente, lo que ha permitido que sus propuestas tuvieran eco en los servicios de la Comisión y la Presidencia”.

### **CUOTAS DE OTRAS ESPECIES**

En relación con las especies asociadas a la pesca de la merluza, como el lenguado, gallo y abadejo, el Gobierno español ha conseguido, según Agricultura “neutralizar las propuestas de reducción” de cuota de la Comisión, y ha logrado para 2013 el mismo TAC que 2012, sin reducción alguna en estas tres especies.

También se ha logrado mantener la cuota de 2012 para el gallo norte de 6.551 toneladas, que la Comisión quería reducir en un 40 por ciento. Para el rape del Caladero Nacional, se ha conseguido que la reducción del 38% que proponía la Comisión se limite al 25%. Mientras, para la cigala de Gran Sol, se ha obtenido un aumento del 43% en el Porcupine Bank (principal zona de captura de esta especie), y para el resto del área se incrementa en un 6%, es decir, un TAC de 1.647 toneladas. Para la cigala de la zona VII en su conjunto, se ha conseguido un aumento del 6%, siendo la cuota final de España de 1.384 toneladas.

En el caso de la bacaladilla de todas las aguas comunitarias, incluido el caladero nacional, la Comisión ha propuesto una cuota de 23.442 toneladas, lo que supone un incremento del 44,32% con respecto a la cuota de 2012, aunque se trata de una cuota provisional, a la espera de que terminen las negociaciones con Noruega, que podría elevar la cuota total de bacaladilla a 26.497 toneladas, con un incremento del 57,48%.

En el stock de rape Norte del Golfo de Vizcaya y de Gran Sol, la reducción propuesta



inicialmente del 20% se ha limitado al final de la negociación a un 5%, es decir, 128 toneladas menos que en 2012.

Con respecto a la cuota de jurel, la estabilidad es la tónica para 2013. En aguas comunitarias, la cuota para el próximo año será de 16.799 toneladas, es decir apenas 250 menos que en 2012. En el caladero nacional, la cuota española será 30.171 TM, es decir, 12.100 más que el año pasado, teniendo en cuenta que España tuvo que pagar una multa por sobrepesca en 2011 porque el Gobierno anterior no cerró la pesquería en el momento de agotarse la cuota.

Por último, y a falta de un acuerdo con Noruega, Islandia y Feroe, la Comisión Europea proponía una cuota provisional de caballa para el caladero nacional de 19.680 toneladas, es decir, el 65% de la cuota de 2012. Sin embargo, como consecuencia de las alianzas establecidas por España para hacer valer el carácter estacional de la pesquería en aguas españolas, finalmente se ha logrado que la cuota provisional para España en las zonas VIII c y IX sea de 22.708 toneladas, es decir, el 75% de la cuota de 2012.

Arias Cañete felicitó a los equipos de la Secretaría General de Pesca y de la Representación Permanente española en Bruselas por entender que “España ha ofrecido una imagen de país serio, responsable, que practica una pesca sostenible y que defiende sus intereses”.

Desde la Confederación Española de Pesca, Cepesca, se reconoce que a partir de una propuesta nefasta y catastrofista se ha

logrado un resultado que la mejora, pero que no es suficiente para cubrir las necesidades de la flota al tener que afrontar reducciones importantes en especies muy relevantes en el caladero nacional como el rape o la cigala, así como para la flota que faena en el Gran Sol.

### **LA HISTORIA SE REPITE**

De acuerdo con el planteamiento de la comisaria de que los caladeros se hallan gravemente sobreexplotados y hay necesidad de lograr una rápida recuperación de los mismos, la propuesta contemplaba la reducción del 32% en las posibilidades de pesca para la merluza en los caladeros del norte. Por el contrario, proponía un incremento del 15% en los caladeros del sur, Cantábrico, Golfo de Cádiz y aguas de Portugal. En el caso del lenguado, la propuesta era reducir las cuotas en un 20%. Para los gallos, la Comisión puso sobre la mesa un duro recorte en todos los caladeros, sin excepción, con un ajuste mínimo del 20% en el Golfo de Vizcaya y en aguas del norte de Irlanda, mientras en aguas de Escocia el recorte propuesto era del 40% y del 27% en los caladeros del sur, España y Portugal. Para el abadejo, así como para el rape, la propuesta de reducción era del 20% y llegaba al 38% en aguas del sur. En el caso de la cigala, la Comisión proponía un duro ajuste con recortes del 18% en el stock norte del Golfo de Vizcaya, mientras en aguas de Irlanda se planteaba un aumento del 43% y del 17% en aguas al oeste de Escocia. Para la bacaladilla se proponía un incremento de la cuota del 52% en aguas del Atlántico noroeste y del 5% en los caladeros del sur, aunque se trata sólo de unas cifras provisionales hasta que se lleve a cabo el acuerdo con Noruega. Para la caballa en los caladeros del sur, la propuesta contemplaba una reducción del 35%, aunque la misma también se halla pendiente de los acuerdos con Noruega. Finalmente en el jurel, la propuesta reclamaba sólo ligeros ajustes a la baja del 1% al 3%.

Frente a estos planteamientos dan duros de la Comisión, el acuerdo sobre TAC y cuotas está netamente dominado por el mantenimiento de las posibilidades de pesca de la campaña anterior con reducciones del 5% en el rape en aguas de los caladeros del norte y del 25% en aguas al sur, con fuertes incre-

## En la negativa, los recortes en el rape y la caballa

mentos en especies como la bacaladilla y la cigala y recorte importante para la caballa.

En conjunto, se puede hablar de un elevado porcentaje de mejora en todas y cada una de las cuotas fijadas en contra de los planteamientos iniciales de la Comisión. ■

V. M.

### TAC y cuotas 2013. Stocks principales para España

Bruselas, 20 de diciembre de 2012

Especie	Zona de pesca	2012	2013					
		Cuota España 2012	Cuota España propuesta Comisión 2013	% Variación sobre cuota 2012	TAC comunitario 2013	Cuota España 2013	% Variación sobre cuota 2012	% de Mejora sobre propuesta COM
Merluza	Stock norte: Oeste de Escocia y aguas de Irlanda	9.109	6.149	-32%	30900	9109	0%	32%
Merluza	Stock norte: Golfo de Vizcaya	6.341	4.281	-32%	20609	6341	0%	32%
Merluza	Stock sur: Cantábrico, Golfo de Cádiz y aguas de Portugal	7.870	9.051	15%	14144	9051	15%	0%
Lenguado	Stock sur: Cantábrico, Golfo de Cádiz y aguas de Portugal	403	323	-20%	1072	403	0%	20%
Gallos	Stock norte: Oeste de Escocia	385	232	-40%	3387	385	0%	40%
Gallos	Stock norte: Aguas de Irlanda	5.216	4.172	-20%	17385	5216	0%	20%
Gallos	Stock norte: Golfo de Vizcaya	950	760	-20%	1716	950	0%	20%
Gallos	Stock sur: Cantábrico, Golfo de Cádiz y aguas de Portugal	1.121	822	-27%	1214	1121	0%	27%
Abadejo	Stock sur: Cantábrico	208	166	-20%	231	208	0%	20%
Abadejo	Stock sur: Golfo de Cádiz y aguas de Portugal	273	218	-20%	282	273	0%	20%
Rape	Stock norte: Oeste de Escocia	199	159	-20%	4924	189	-5%	16%
Rape	Stock norte: Aguas de Irlanda	1.126	901	-20%	29143	1070	-5%	16%
Rape	Stock norte: Golfo de Vizcaya	1.252	1.002	-20%	7809	1189	-5%	16%
Rape	Stock sur: Cantábrico, Golfo de Cádiz y aguas de Portugal	2.750	1.708	-38%	2475	2063	-25%	17%
Cigala	Stock norte: Oeste de Escocia	29	34	17%	16486	34	17%	0%
Cigala	Stock norte: Aguas de Irlanda	1.306	1.151	-12%	23065	1384	6%	17%
Cigala	Stock norte: Banco Porcupine en aguas de Irlanda	380	543	43%	1800	543	43%	0%
Cigala	Stock norte: Golfo de Vizcaya	234	192	-18%	3899	234	0%	18%
Bacaladilla*	Stock norte: Atlántico Noreste	8.791	13.322	52%	110845	14347	63%	7%
Bacaladilla*	Stock sur: Cantábrico, Golfo de Cádiz y aguas de Portugal	8.034	8.445	5%	11369	9095	13%	7%
Boquerón	Stock sur: Golfo de Cádiz y aguas de Portugal	3.998	3.998	0%	8778	4198	5%	5%
Jurel y capturas asociadas	Stock norte: Atlántico Norte	16.711	16.498	-1%	155989	16498	-1%	0%
Jurel y capturas asociadas	Stock sur: Cantábrico	22.409	22.409	0%	25011	22409	0%	0%
Jurel y capturas asociadas	Stock sur: Golfo de Cádiz y aguas de Portugal	7.969	7.762	-3%	30000	7762	-3%	0%
Caballa**	Stock sur: Cantábrico, Golfo de Cádiz y aguas de Portugal	30.278	19.681	-35%	27554	22709	-25%	13%

\* Cuota de bacaladilla provisional, pendiente de Acuerdo con Noruega

\*\* Cuota de caballa provisional, pendiente de Acuerdo con Noruega

# La REFORMA de la PPC sigue LA HOJA DE RUTA

Coincidiendo con los debates de los ministros de Pesca sobre el establecimiento de los TAC y cuotas para este año, la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo daba luz verde con 13 votos a favor, 10 en contra y dos abstenciones a la propuesta de reforma de la Política Pesquera Común para su entrada en vigor en 2014. Con esta votación se ponía fin a un largo debate que se ha mantenido durante los últimos 18 meses y a una fase final de discusiones en el Europarlamento donde se han discutido cerca de 3.000 enmiendas. Para el próximo mes de febrero está prevista su aprobación en el seno del pleno del Parlamento. Tras el Tratado de Lisboa, esa será la primera vez que se pronuncie el Par-

*La Comisión de Pesca del Parlamento Europeo aprobó la propuesta de reforma*

lamento en un tema tan importante al haberse convertido en colegislador en pie de igualdad con el Consejo de la Unión Europea.

En conjunto, el texto aprobado por la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo se halla en la línea planteada por la Comisaria Maria Damanaki para luchar contra la sobreexplotación de los recursos y limitar la capacidad y las actuaciones de las flotas a las posibilidades reales de pesca en cada momento y en cada caladero para lograr una recuperación estable de las especies, una mejor regulación de los descartes y llevar a cabo unas planificaciones de las pesquerías a largo plazo según datos científicos más fiables.

Dentro del contenido de esa propuesta para la reforma de la Política Pesquera Co-



mún, hay cuatro puntos que serían los más importantes de cara al futuro de las pesquerías y los que van a estar más en el centro de los debates: descartes, rendimiento máximo sostenible, planificación de pesquerías y acuerdos con terceros países.

En la Unión Europea se estima que una cuarta parte de todas las capturas se descartan tirando por la borda las especies no deseadas o las que ofrecen una menor rentabilidad. Con las medidas aprobadas por la Comisión de Agricultura, esa práctica sería ilegal y se obligaría a todos los barcos a desembarcar en tierra todas las capturas desde 2014 en base un calendario progresivo en su aplicación según especies. En el caso de los peces con una dimensión inferior a la permitida, hoy tirados al mar, ese volumen se debería utilizar para diferentes formas de consumo humano. Correspondería a cada uno de los países vigilar por el cumplimiento de esa prohibición.

En materia de Rendimiento Máximo Sostenible, de acuerdo con las enmiendas aprobadas por los eurodiputados se debería lograr que las especies se puedan recuperar por encima de los niveles sostenibles a partir de 2020, como

muy tarde, y mantener igualmente ese nivel de productividad en el futuro. Se entiende por Rendimiento Máximo Sostenible el máximo de capturas que se pueden llevar a cabo en un determinado caladero, campaña tras campaña, sin poner en peligro la población de peces en su nivel de máxima productividad.

En lo que afecta a la planificación y la gestión de las pesquerías, los europarlamentarios han apostado porque la sostenibilidad en la pesca se logre por la vía de los planes de gestión plurianuales para evitar así las situaciones de regateo ya históricas que se producen cada año en el seno de los consejos de los ministros de Pesca ofreciendo así igualmente una estabilidad y seguridad a las industrias o a las flotas para programar sus actividades. Se deja constancia de que esos planes deben responder a unos datos científicos lo más fiables posibles y se insta a que sean los países miembros, con sus actuales obligaciones, quienes recojan y pongan los mismos a disposición de la Comisión. Esos planes tendrán una duración de cuatro años. La reforma contempla, entre otras medidas, la eliminación de la financiación a los pescadores que no cumplan con la normativa en vigor y también a los Estados que tampoco cumplan con sus obligaciones.

Finalmente, con la reforma aprobada, se aboga para que los acuerdos pesqueros con terceros países se vayan a limitar a las zonas que no se hallen sobre explotadas, con cláusulas donde se incluya el respeto a los derechos humanos.

La decisión de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo fue recibida con satisfacción, en primer lugar, por la comisaria María Damanaki. "La Comisión de Pesca, dijo, ha votado a favor de una ambiciosa reforma al apoyar el enfoque propuesto por la Comisión. Estoy especialmente satisfecha". En su opinión, con esta votación se ha apoyado la explotación sostenible de los recursos, basada en el Rendimiento Máximo Sostenible desde 2015, introduce la prohibición de los descartes con fechas claras y espera que los pasos siguientes en el pleno se mantengan en la misma línea.

La decisión de la Comisión de Agricultura fue recibida igualmente con satisfacción por parte de organizaciones como Greenpeace, WWF y Oceana. ■

## Para febrero se votará en el Pleno



V. M.

# La DEMANDA de PESCADO sigue en CAÍDA

*Año tras año está descendiendo el consumo de pescado en los hogares. A pesar de que, con carácter general, los precios en primera venta no han experimentado incrementos sustanciales y que, incluso en determinados periodos han estado a la baja, el consumidor paga más caro el producto, lo que se traduce en un descenso de la demanda. Cae fundamentalmente la venta de los productos frescos, tanto en pescado como en mariscos y crustáceos y moluscos, mientras crece la demanda de los productos congelados. A pesar de todo ello, el consumo de pescado sigue constituyendo una pieza base en la cesta de la compra de todos los hogares al suponer más del 13% de todos los gastos en alimentación donde las carnes suponen el 23% y las frutas y hortalizas, en su conjunto, casi el 17%. España sigue siendo uno de los principales países consumidores de pescado de la Unión Europea a pesar de que esa demanda tenga una gran dependencia de las importaciones del resto de la Unión Europea y de terceros países en cuyos caladeros faenó en su día la flota española.*

*Estas son algunas de las principales conclusiones a que se llega de acuerdo con los datos sobre el consumo alimentario en España que se recogen en la publicación que edita anualmente la empresa pública Mercasa.*





**E**l consumo alimentario de los productos de la pesca guarda una relación muy directa, tanto con la estructura de la flota, como con las posibilidades de la misma para realizar capturas y la larga tradición del país en la fuerte demanda de su consumo. Frente a unas capturas medias de entre 750.000 y 800.000 toneladas, las importaciones se sitúan en una media de 1,6 millones de toneladas con las cuales es posible atender una demanda media en los hogares de más de 1.200.000 toneladas y realizar unas exportaciones en su conjunto de un millón de toneladas entre todos los productos de la pesca. Este fuerte déficit en este sector hace que los precios se hayan incrementado en función de la mayor demanda de los mercados exteriores y, sobre todo, que la misma haya tenido un efecto sobre el desarrollo de los acuerdos entre la Unión Europea y terceros países, así como en aguas sometidas a organismos internacionales. España es un buen mercado por volumen y precios para la venta de los productos de la pesca y ello se ha traducido en los últimos años en un aumento de las ventas desde el resto de los países comunitarios, así como desde terceros países. Más del 70% de las importaciones en volumen proceden de terceros países y el resto de los demás países comunitarios. En el caso de las exportaciones, casi el 60% en volumen se destina al resto de la Unión Europea y el 40% a terceros países. España es el tercer país importador de los productos de la pesca, solo por detrás de Japón y Estados Unidos, mientras ocupa el octavo lugar como exportador por detrás de países asiáticos como China, Tailandia, Vietnam, Estados Unidos, Chile, Canadá o Dinamarca.

Cada día son mayores las posibilidades para ejercer la pesca en todo el mundo y muy especialmente en aguas comunitarias de acuerdo con la política de ajustes que se aplica año tras año ante la existencia de unos caladeros sobreexplotados. Ello se ha traducido en una reducción de la flota en más de un 40% desde el ingreso en la UE hasta un volumen ligeramente por encima de los 10.000 barcos de los que más de un

### ***Baja el consumo de los productos frescos, mientras crece el de los congelados***

90% operan en los caladeros nacionales con un claro predominio de las embarcaciones artesanales.

El mercado de los productos de la pesca se halla bajo un claro predominio de los grandes grupos con la existencia de unas 400 empresas mayoristas que operan en los mercados centrales, a las que se suman otras 145 que actúan en zonas de actividades complementarias. La red de mercas controla el 45% de los pescados y mariscos que se comercializan en el país con un volumen medio de unas 700.000 toneladas por un valor superior a los 4.200 millones de euros donde destacan las 177.000 toneladas de Mercavalencia, las 170.000 toneladas de Mercamadrid y una cifra cercana en Mercabarna.

En los últimos años se ha producido un fuerte cambio en la comercialización de los productos de la pesca con un gran avance por parte de los grandes grupos de distribución que operan directamente en muchos casos con los productores en origen en España y en otros países, con desembarcos que llegaban directamente vía aérea, especialmente por el aeropuerto de Vitoria, Madrid o por los puertos.

En la comercialización minorista también se ha producido en los últimos años un proceso de transformación. Las tiendas tradicionales que antaño dominaban las ventas, en la actualidad mantienen un peso importante pero han sido superadas por los supermercados que supusieron en 2011 el 51,4%, mientras los establecimientos tradicionales caían hasta el 32%, los hipermercados subían hasta el 11% y otras formas comerciales se mantienen en un 5%.

El pescado es uno de los componentes más importantes por su valor en el conjunto de los gastos que se realizan en los hoga-

res. Sobre un volumen de 100 euros, a la cabeza se hallan todas las carnes con 23, seguidas de las frutas y hortalizas con 16,8 y en tercer lugar el conjunto de los productos de la pesca con 13,3 euros a los que siguen leche y derivados lácteos con 12 euros. El resto de las producciones se hallan a gran distancia. De esos 13,3 euros, siete corresponden al pescado, 3,9 a mariscos, crustáceos y moluscos y 2,5 a las conservas. La demanda de los productos de la pesca ha seguido la línea de descensos iniciada en los últimos años, mientras en 2011 se produjo un incremento del 3,1% en el volumen del gasto.

El consumo total de los productos de la pesca en los hogares ascendió en 2011 a 1.230.000 toneladas, lo que supone una demanda por habitante y año de 26,8 kilos con un gasto total de 9.001 millones de euros, lo que supone un gasto por cabeza de 196,2 euros, frente a los más de 30 kilos de 2008. En relación con ese año, se ha producido un recorte en la demanda de pescado fresco, pero se ha incrementado el consumo de productos de la pesca congelados, así como de las conservas.

De esos 26,8 kilos de consumo de productos de la pesca por persona y año, 15,1 corresponden al conjunto de los pescados de





los que 11,9 son frescos y 3,3 kilos de congelados. A la cabeza de la demanda se hallan la merluza y la pescadilla con 4,1 kilos, seguida de la sardina y los boquerones con 1,8 kilos, el lenguado, el salmón y el bacalao con 0,9 kilos, atún y bonito con 0,6 kilos, dorada con 0,6 kilos, rape con 0,5 kilos, y la lubina con 0,4.

La demanda de mariscos, moluscos y crustáceos es de 7,5 kilos, de los que 4,2 kilos se adquieren en fresco, 2,3 como congelados y 0,6 cocidos. A la cabeza de esta demanda se hallan las gambas y langostinos con 2,3 kilos, seguidos de calamares y pulpo con 1,5 kilos, 1,2 kilos de mejillones y 0,6 kilos de almejas.



### **El pescado supone el 13% de los gastos en alimentación de los hogares**

Finalmente, en conservas de pescados y moluscos, la demanda total es de 4,2 kilos por persona y año donde destacan a 2,2 kilos de atún, 0,3 kilos de mejillones y sardinas y cantidades muy reducidas en el resto de la oferta.

El gasto total en los productos de la pesca en el mismo periodo fue de 9.001 millones, de los que 4.717 millones correspondieron a todos los pescados, 3.761,4 a los frescos y 955,8 a los congelados donde destaca la merluza y pescadilla con 1.221 millones, 368,7 a sardinas y boquerones, 233,7 a bonito y atún. El gasto en mariscos, moluscos y crustáceos fue de 2.611,4 millones y 1,672 millones en todo el conjunto de las conservas.

De los 196,2 euros gastados al año en los productos de la pesca por habitante, 102,8 corresponden a los pescados, 56,9 a mariscos, crustáceos y moluscos y 36,5 euros a las conservas.

La demanda de los productos de la pesca en los hogares tiene una relación muy directa en función de cómo sea cada uno, tanto por el número de componentes como por la edad de los mismos o su ubicación.

Según recoge el estudio de Mercasa, la demanda más importante corresponde a los hogares de clase alta y media, mientras el mismo es mucho más reducido en los hogares con menor poder adquisitivo. Sería la consecuencia directa de la subida de los precios de los productos de la pesca al consumidor.

En los hogares sin niños hay más demanda, mientras ese consumo es bajo allí donde hay niños con edades por debajo de los seis años. En este comportamiento de la demanda juega un papel importante la dificultad que entraña en muchos casos la limpieza del pescado para la población infantil, espinas, etc.. por lo que en los últimos tiempos están teniendo una importante acogida productos fileteados sin espinas.

La compra de los productos de la pesca es superior cuando quien hace la compra no trabaja fuera del hogar y se supone tiene más tiempo libre. La demanda de los productos de la pesca más baja cuando el que hace la compra tiene menos de 35 años y aumenta si tiene más de 65 años. El consumo es más elevado en hogares formados por una sola persona y más reducido cuando el hogar es más numeroso.



el 7% de la acuicultura continental. En el conjunto de la actividad acuícola, dos terceras partes corresponden a los moluscos y casi el 25% a los peces. La producción más importante es la de los mejillones que suponen el 92% de todos los moluscos.

El sector de la acuicultura consta de más de 5.000 establecimientos de los que cerca de 4.000 corresponden a la acuicultura marina, más de 1.000 que se califican como intermareales y solamente 180 pertenecen a la acuicultura continental.

La producción acuícola española tiene una clara concentración en la comunidad autónoma gallega que supone, en volumen, cerca del 80% de toda la oferta, mientras el 20% restante se distribuye en porcentajes de entre un 3% y un 4% en las comunidades autónomas de Cataluña, Andalucía, Canarias, Valencia, Castilla y León con el 2,1%, Aragón con el 0,5% y Asturias con el 0,4%.

En el desarrollo de la actividad acuícola, en España hay dos caras totalmente diferentes. Por un lado, existe un reducido grupo de empresas con un gran potencial productivo que han llegado a una fuerte especialización fundamentalmente en peces y, en algunos casos ligada a grandes grupos multinacionales. Frente a eso, el sector del mejillón ofrece la cara opuesta al estar dominado por una gran dispersión con sus más de 3.500 bateas en Galicia, lo que juega en contra de la posibilidad de una mejor defensa de sus intereses. En medio de estos dos modelos, existe un colectivo de empresas de tamaño mediano o hasta pequeño muy especializadas en una determinada producción.

### **CONSERVAS Y AHUMADOS**

La producción de ahumados supone solamente poco más de 11.000 toneladas en una línea de estabilidad. Más del 80% de esa producción corresponde al salmón con un ligero descenso sobre los ejercicios anteriores, mientras se mantienen los incrementos en la producción de otras especies como la trucha, el bacalao o la palometa. En total, se trata de una actividad con una facturación de solo unos 170 millones de euros. El comercio de salmón es claramente deficitario, con unas importaciones de 865 toneladas

Por la ubicación de los hogares, la demanda es superior en aquellos núcleos de población con entre 100.000 y 500.000 personas, mientras baja cuando se trata de poblaciones entre los 2.000 y los 10.000 habitantes. La demanda es más baja en los hogares con niños o parejas jóvenes y más elevada allí donde el hogar está formado por parejas de más edad y sin niños.

Por comunidades autónomas, frente a esa media de 26,8 kilos hay importantes desviaciones. Lejos de la media destacan los 18,7 kilos de Canarias los 20,2 en Baleares. Ligeramente por debajo de la media están la comunidad Valenciana con 24,3 kilos, Murcia con 23,8 y Extremadura con 22,8. En una zona intermedia se hallan Navarra y La Rioja con 27,1 kilos, 27,3 kilos en Cataluña, 27,4 en Madrid, 27,6 en Castilla La Mancha y 24,8 en Andalucía. Claramente por encima se hallan Aragón 29,5 kilos, 30,1 kilos en Galicia, 30,9 en el País Vasco, 33,8 en Asturias, 34,1 en Castilla y León y 35,6 en Cantabria.

**El consumo medio por habitante y año es de 26,8 kilos**

### **ACUICULTURA, CONCENTRACION Y MINIFUNDISMO**

Las producciones acuícolas mantienen su línea de crecimiento en todo el mundo hasta el punto que en la actualidad ya suponen el 46% de todos los productos de la pesca que se destinan para el consumo humano. China ocupa el lugar más destacado donde la acuicultura cubre más del 80% de la demanda. España no ha permanecido ajeno a esta situación y la acuicultura se halla igualmente en una línea de crecimiento para situarse en cerca de 300.000 toneladas. De esa cifra, más del 90% pertenece a la acuicultura marina y

en 2011, mientras las exportaciones son muy reducidas. Además, un dato significativo en el sector es que una gran parte de la materia prima con la que trabajan las industrias ubicadas en España procede de la importación y muy especialmente en el salmón. El sector empresarial está compuesto por unos pocos grandes grupos, con un claro dominio de capital exterior. La marca blanca o de la distribución es claramente dominante con una cuota de mercado superior al 80%. La comercialización del salmón se hace fundamentalmente en las tiendas de librería.

Finalmente, en el sector de las conservas, cerca de 150 empresas producen unas 360.000 toneladas por un valor de 140.000 millones de euros. Se trata de una actividad básica para el sector de la pesca y para las zo-

## ***El gasto medio por persona es de 196 euros***

nas dependientes de la misma por lo que supone de entramado socioeconómico en materia de empleo, más de 15.000 puestos de trabajo directos, entre cuyas notas más características se podrían destacar las siguientes:

Existe una clara concentración del sector en Galicia que supone más del 80% de la actividad.

España es la primera zona productora en la Unión Europea y una de las principales del mundo por detrás de los países asiáticos.

Cuenta con una estructura empresarial muy dispersa que en los últimos años ha dado lugar a un importante proceso de ajuste y concentración con cierres e integración de algunos grupos.

El atún supone la actividad dominante. ■

**V. M.**



Primera reunión del grupo Med-Aqua CEO Event en Atenas

# FRENTE COMÚN para impulsar la ACUICULTURA MEDITERRÁNEA

Los líderes de la acuicultura mediterránea se reunieron en diciembre en Atenas para debatir, discutir y explorar los retos a los que se enfrenta el sector. El encuentro, organizado bajo los auspicios del proyecto INTRANEMMA, financiado por la Comisión Europea, reunió a los principales productores acuícolas europeos que, en circunstancias normales, son competidores. Para el presidente de la Federación de Maricultores griega, Dimitris Valachis, "se han sentado las bases para cooperar y actuar colectivamente"



Esta es la primera vez que se reúne el grupo Med-Aqua CEO Event. Una ocasión única porque 37 líderes de la acuicultura de Grecia, Turquía, España, Chipre, Croacia e Israel (representantes del 70% de la producción de dorada y lubina en el Mediterráneo) han sentado las bases para resolver problemas comunes y asegurar un futuro para el sector. Los asistentes que, en circunstancias normales compiten entre sí, no dudaron en compartir expe-

Presentación de uno de los dirigentes de la acuicultura europea en el encuentro de Atenas



riencias y aportar ideas que les beneficien a todos, haciendo frente común ante la competencia externa, con la intención de que las expectativas del sector lleguen a cumplirse.

En su discurso de apertura, el presidente de la Federación de Maricultores griega y director general de Andromeda S.A., Dimitris Valachis, destacó la importancia de la celebración del encuentro “dada la situación económica actual en el Mediterráneo”.

## **ENCUENTRO DE LÍDERES**

El evento fue diseñado para reunir a las personas con responsabilidad directa en la toma de decisiones en la acuicultura mediterránea, a todos los niveles: regional, nacional y europeo, a fin de valorar la superación de desafíos, contribuyendo con ello a alcanzar los objetivos fijados para el año 2030 en el recientemente publicado documento de Visión Estratégica, Investigación e Innovación de la Plataforma Tecnológica y de Innovación de la Acuicultura Europea (EATIP), así como su Agenda Estratégica.

Para Lara Barazi Yeroulanos, consejera delegada de Kefalonia Fisheries, SA, el Med-Aqua CEO Event “ha sido un muy buen primer paso. Tan productivo como se puede esperar en un sector en el que el hábito de la cooperación es aún muy débil. Creo que sienta un precedente muy bueno”.

En parecidos términos se ha pronunciado Javier Ojeda, dirigente de APROMAR (la Asociación de Productores Marinos de España) para quien uno de los principales problemas que ha padecido la acuicultura mediterránea a lo largo de los años y que ha dificultado el buen funcionamiento del sector, ha sido el elevado número

de empresas que estaban produciendo especies para venderlas en los mismos mercados, fundamentalmente España e Italia. Con el paso del tiempo –asegura– se ha producido una concentración empresarial, menos compañías pero más grandes y un buen número de estos directivos acudieron a Atenas.

Javier Ojeda afirma que, debido a tales circunstancias “históricamente ha sido difícil que nos sentemos a hablar; de ahí la importancia del encuentro, que nos ha ayudado a sentar bases, avanzando en lo que se podía

*Los dirigentes de las más importantes empresas de la acuicultura mediterránea reconocieron la necesidad de comunicación y cooperación*

avanzar. Por otra parte, ha permitido que los interlocutores nos conociéramos personalmente y reconociéramos que la comunicación y la cooperación entre las empresas debe mejorar”

Entre los temas que se debatieron destacan la optimización de piensos, el respeto por el medioambiente, asuntos relacionados con la sanidad y el bienestar animal y los retos de sostenibilidad a los que se enfrenta el sector.

Los inversores buscan estabilidad y muestran voluntad de invertir en un sector de gran potencial. Sin embargo, las idas y venidas de la acuicultura mediterránea han sido perjudiciales, en este sentido. A pesar de ello, el sector ha alcanzado un nivel de madurez suficiente como para ser capaz de auto-organizarse, aprender a predecir crisis y controlar sus ciclos.

Tras el éxito del encuentro, los asistentes no descartan repetir un acto de similar nivel en 2013 “convirtiéndolo en un foro anual o bianual”, dice Ojeda.

## **PROYECTO INTRANEMMA**

Con esta reunión del grupo Med-Aqua CEO se clausuró además el proyecto INTRANEMMA, financiado a través del Programa de Formación Continua Leonardo da Vinci de la Comisión Europea, administrado por la Fundación estatal de Becas (IKY) de Grecia.

El objetivo del proyecto -conceptualizado por AQUARK (Grecia) y AquaTT (Irlanda) y dirigido por tres de las más importantes organizaciones de productores de acuicultura europea (la Federación de Maricultores de Grecia; APROMAR, de España y Mugla, de Turquía)- era identificar las lagunas de conocimiento comunes y aplicados, desarrollando cursos de formación que respondieran a las necesidades prioritarias de capacitación de la industria.

Más de 200 trabajadores participaron en nueve seminarios de capacitación que tuvieron lugar en el último trimestre de 2012 en Atenas, Bodrum (Turquía) y Valencia. Los cursos se diseñaron y desarrollaron en respuesta a un amplio análisis de las necesidades de la industria de la lubina y la dorada del Mediterráneo. En concreto, se dirigieron a lo que se consideran los “cuellos de botella” del sector: la gestión de la alimentación, estrategias de vacunación, previsibilidad en los criaderos, aplicaciones de la genómica y tecnologías de procesamiento del pescado de acuicultura. ■



ANA DÍAZ

FOTOS INTRANEMMA

30 aniversario de AETINAPE

# Los titulados NÁUTICO PESQUEROS hacen balance

*Durante treinta años la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) ha recorrido los puertos más importantes del litoral celebrando reuniones, eventos y congresos para defender la profesión y el sector ante los representantes de las distintas administraciones. En su XVII Pleno, en el que participaron la consellera do Mar, Rosa Quintana, el director general de Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, el director general de Ordenación Pesquera, Andrés Hermida Trastoy y políticos regionales, se hizo balance de los ejes de compromiso en el mundo marítimo destacando la seguridad a bordo y la mejora de las condiciones de trabajo en el mar.*



*De izquierda a Derecha, Andrés Hermida, director general Ordenación Pesquera; José Manuel Muñiz, presidente AETINAPE; Rosa Quintana, consejera de Pesca; Rafael Rodríguez Valero, director general de Marina Mercante; Susana Rodríguez Carballo, directora de Desarrollo Pesquero.*

El decimoséptimo pleno bianual AETINAPE, al coincidir con la celebración de sus treinta años de existencia, permitió a su presidente, José Manuel Muñiz, hacer balance de las distintas acciones que desde la organización se han realizado para impulsar los avances tecnológicos y difundir la cultura marinera de nuestro país. De esta forma, Muñiz, destacó ante las autoridades y los más de doscientos asocia-

dos que se citaron en Santiago de Compostela como la unión por la defensa del sector ha propiciado su profesionalización.

En su recorrido, volvió la vista atrás para subrayar las mejoras experimentadas en lo relativo a la cultura de la seguridad. Una lucha que ha revertido, según el presidente de la marinos, la cultura de la fatalidad y de la resignación ante el desastre imperante hace décadas en las sociedades costeras.

En el ámbito de la inseguridad jurídica, recordó los apresamientos, abandono de tripulaciones en el extranjero por sus armadores e incluso situaciones en las que los marinos fueron víctimas de chantajes y extorsiones llegando a ser encarcelados sin garantías jurídicas en puertos extranjeros.

No pasó por alto Muñiz, la batalla que a lo largo de los años ha dado este colectivo contra las banderas de conveniencia. *Costumbre derivada del pirateo internacional que afecta sobre todo al transporte marítimo y, que con el tiempo, ha llegado a afectar al sector pesquero provocando competencia desleal contra nuestra flota.*

### **LOGROS LABORALES**

Entre las mejoras laborales conseguidas destacó el acuerdo para la modificación de la Ley de Sanciones e Infracciones por la que se consideraba al armador responsable solidario de posibles problemas legales derivados de la actividad pesquera repartiendo las sanciones de forma equilibrada.

Otros acuerdos laborales alcanzados han sido el acceso a los cuerpos de profesores de los Institutos Náutico-Pesqueros, de Inspectores de Pesca del Estado, Servicio de Guardacosta Gallego, Servicio de Vigilancia Aduanera, Agentes de Extensión Pesquera y Controladores de Tráfico Marítimo entre otros; aunque el acceso a alguno de estos cuerpos esté bloqueado por el momento. Además, las titulaciones del sector pesquero están reconocidas internacionalmente en el Convenio STCW-F95 de la Organización Marítima Internacional.

Finalizó, Muñiz su intervención señalando el alto precio pagado por el sector pesquero al integrarse en la Unión Europea *debido a informes pretendidamente científicos de escasa credibilidad que han originado una constante reducción de la flota mientras se incrementaba la presencia de los productores pesqueros en los mercados y otros países y empresas conquistaban las estanterías que a nosotros nos impedían abastecer.*

Rosa Quintana, tras felicitar a la asociación por su importante labor en la contribución a la mejora de la seguridad y el reconocimiento académico y profesional de las titulaciones



### **La unión por la defensa del sector ha propiciado su profesionalización (José Manuel Muñiz)**

marítimo-pesqueras, centró su intervención en la reforma de la Política Pesquera Común. Un reto al que Galicia se enfrenta con una postura única, lo que permite cierto optimismo. Tanto, la responsable de Pesca de Galicia, como el resto de representantes de las distintas administraciones presentes en el acto, coincidieron en señalar a 2013 como crucial para el futuro del sector marítimo-pesquero en España ya que un proceso que habrá de ser aprobado por mayoría entre 27 estados no estará exento de dificultades.

Volviendo al ámbito regional, señaló que una de las prioridades de su consellería ha sido *la formación de los profesionales del sector pesquero, como muestra el permanente crecimiento del número de alumnos matriculados en los centros de Vigo, Ferrol, Ribeira y A Illa.* Para avalar su afirmación, añadió que *desde 2009 más de 14.000 profesionales del mar han recibido formación no reglada, tanto en centros oficiales como en cofradías y puertos.*

El pleno, como en otras ocasiones, terminó mostrando las distintas perspectivas sobre el sector que tienen los políticos gallegos. ■

**J.M.S.**

Aves marinas y tiburones

# La UE incrementa su PROTECCIÓN

*Ya finalizando el año 2012, la UE acordó dos decisiones que vendrán a incrementar la protección sobre las aves marinas y los tiburones, respectivamente, especies seriamente afectadas por la incidencia de la pesca, aunque por distintos motivos. Respecto a las primeras, la Comisión Europea adoptó un plan de acción para atajar el problema de las capturas accidentales; respecto a los tiburones, la Eurocámara decidió poner fin a las lagunas ilegales exigiendo el desembarco de estos ejemplares con las aletas adheridas, una decisión que ha provocado el rechazo unánime de la flota española que, junto a la lusa, eran las únicas que disfrutaban de una excepción a esta prohibición desde 2003.*



SEO/BirdLife



Pardela balear. SEO/BirdLife/Benaharo Rodríguez

Más de 200.000 aves marinas mueren cada año en aguas europeas atrapadas en artes de pesca, según las estimaciones del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, en sus siglas en inglés). Un alto número de especies -unas 49 de las que se capturan accidentalmente se encuentran clasificadas como "objeto de grave preocupación" en cuanto a su conservación-, desde petreles, albatros, pardelas, gaviota de Andouin, patos marinos... queda atrapado en palangre y redes fijas, especialmente, por lo que en ellas se centra en Plan de Acción aprobado por la Comisión Europea, sin olvidar otras artes como el arrastre o el cerco.

Con esta actuación, desde la UE se pretende dar solución a este grave problema





**La UE aprobó un Plan de Acción para reducir las capturas accidentales de aves marinas en artes de pesca, más de 200.000 sólo en Europa**

que, por un lado, está llevando a algunas especies de aves marinas a su práctica extinción y, por otro, supone un grave inconveniente para los pescadores, ya que las aves atrapadas conllevan la pérdida de presas potenciales y del cebo, además del tiempo y de otras molestias. Según la organización SEO/BirdLife, estamos ante un problema que no se ha tenido en cuenta, a pesar de que la alarma saltó hace casi dos décadas en el hemisferio sur, donde las capturas accidentales en artes de palangre llevó al borde de la extinción a albatros y petreles. Y en Europa también constituye un grave problema, como se ha señalado, con la muerte de más de 200.000 aves marinas.

En el Mediterráneo, el principal índice de capturas accidentales se produce en artes

fijas de red y en palangre. Como consecuencia de la mortalidad que se está produciendo, la viabilidad de las poblaciones de las aves marinas es difícil de predecir, según los expertos. La pesca accidental, unida a otros factores, como la destrucción de su hábitat, ha llevado a la pardela balear a un descenso de más del 50% de su población, estando catalogada en la actualidad por la Unión Mundial para la Conservación de la Naturaleza (UICN) como “críticamente amenazada”.

**MARCO DE GESTIÓN**

Las medidas adoptadas hasta el momento han resultado ineficaces, salvo escasas excepciones, tal y como afirma la propia Comisión Europea. Hasta hoy, esas medidas de gestión figuran en una amplia serie de disposiciones jurídicas sobre pesca y medio ambiente, y en diversos convenios y acuerdos internacionales. Con el nuevo Plan de Acción se pretende establecer un marco de gestión para reducir al mínimo posible las capturas accesorias de aves marinas. Dicho Plan consta de una treintena de actuaciones recomendadas, en una combinación de medidas obligatorias y no obligatorias. Estas normas serán de aplicación a los buques europeos que faenen dentro y fuera de las aguas de la Unión, así como a los buques de fuera de la UE que faenen en sus aguas.

Entre las actuaciones específicas a corto plazo se puede reseñar la aplicación de medidas de gestión de la pesca para protegerlas en las Zonas de Especial Protección para las Aves Marinas (ZEPA) designadas en virtud de la Directiva de Aves; mayor control sobre las pesquerías sobre las que apenas existe información o es poco fidedigna en relación a capturas accesorias de aves marinas; aplicación de medidas paliativas de eficacia demostrada (utilización de líneas espantapájaros y dispositivos acústicos de disuasión, uso de palangres con lastre) donde las capturas accesorias sean más elevadas; fomento de la investigación para el establecimiento de medidas paliativas prácticas, especialmente en pesquerías con redes fijas.

A más largo plazo, se pretenden incorporar elementos paliativos y de control en las nuevas medidas técnicas y recogida de datos elaborados con ocasión de la reforma de la Política Pesquera Comunitaria (PPC).



### El Parlamento Europeo acordó eliminar la excepción del aleteo, prohibido desde 2003, del que gozaban las flotas de España y Portugal

El Plan de Acción tiene como objetivo minimizar, y cuando sea posible eliminar, las capturas accidentales de aves marinas en la UE y en aguas exteriores, allí donde pesquen buques europeos. Su éxito dependerá de la contribución de los Estados miembros, los pescadores y las Organizaciones No Gubernamentales, destaca la propia Comisión Europea.

Desde las páginas de MAR se ha incidido, desde hace tiempo, en los trabajos realizados para evitar estas capturas accidentales, sobre todo llevados a cabo por la Sociedad Española de Ornitología (SEO), a la vez que ha venido promoviendo acciones y nuevas técnicas que disminuyeran esta mortalidad en colaboración con el sector pesquero. Una línea en la que seguirán trabajando, como señaló su directora ejecutiva, Asunción Ruiz, al afirmar que *BirdLife* y *SEO/BirdLife seguirán trabajando para que el plan reciba cobertura legal, en el marco de la actual reforma de la Política Pesquera Comunitaria, que deberá aprobarse en 2013.*

Dentro de esta búsqueda de soluciones a la que nos referimos, habría que remontarse

a los trabajos que, desde hace años, vienen realizándose para la identificación de Áreas Importantes para las aves marinas (IBA), y en el que la SEO identificó 42 áreas que abarcan más de 42.000 kilómetros cuadrados, lo que viene a representar el 5% de las aguas marinas españolas. Una identificación que resulta esencial en la designación de la Red Natura 2000, mediante la declaración de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

#### **NO AL CORTE DE ALETAS**

Respecto a los tiburones, lo que se acaba de decidir es la aplicación sin excepciones a toda la flota europea de la prohibición del aleteo o *finning* (separar las aletas del cuerpo del tiburón). La prohibición a esta práctica fue adoptada en 2003, por parte de la UE, y afectaba a toda su flota (con la excepción de las de España y Portugal), ya fuera en sus aguas o en aguas internacionales. Ahora, nueve años después, la Eurocámara decidió acabar con la excepción a esta prohibición de desmembrar a los animales a bordo (aunque sin descartar el cuerpo), que se venía aplicando a las flotas española (141 barcos) y portuguesa (45) por 566 votos a favor, 47 en contra y 16 abstenciones. Ambas flotas capturaron en 2010, según la organización Oceana, casi 60.000 toneladas de 26 especies de tiburones, especialmente tintoreras y marrajos (99% de las capturas), sobre los que no hay cuotas ni protección.

La industria española afectada por esta medida señala que tendrá un impacto económico directo de nueve millones de euros al año, y que los barcos de fuera de la UE lo seguirán practicando, ya que la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) rechazó, poco días antes, esta misma norma a nivel mundial. Este impacto negativo, según los armadores, se debe a la pérdida de espacio de almacenamiento, al tener adheridas las aletas. El perjuicio será para esta flota que "no practica el *finning* (que conlleva arrojar el cuerpo por la borda), mientras que las flotas asiáticas lo seguirán haciendo", señalan sus portavoces. Ahora, en vez de cortar las aletas podrán doblarlas con una brida, para facilitar la conservación en cámaras.

Sin embargo, los grupos ecologistas han recibido con satisfacción esta decisión, ya que hacía tiempo que venían cuestionando



estas excepciones que hacían muy difícil detectar si se había producido *finning* o no. Oceana señala en un comunicado, a raíz de la citada votación en el Parlamento Europeo, que “la medida acaba por fin con las lagunas legales en el aleteo, mejorará la recogida de datos sobre capturas de tiburones y contribuirá a evitar el comercio de aletas de tiburones amenazados”. En un sentido similar se ha expresado Ecologistas en Acción, que lo calificó como “día histórico para la protección de los tiburones, con muchas especies amenazadas”

Los científicos de la Unión Mundial para la Conservación de la Naturaleza (UICN) también se habían manifestado, en diversas ocasiones, en el sentido de que la prohibición del *finning* no resultaba efectiva con estas excepciones, ya que para valorar si no se había tirado el cuerpo por la borda se aplicaba un porcentaje de peso de las aletas con respecto al cuerpo que resultaba complicado e inadecuado. La UICN, además de señalar que mantener las aletas al animal permitirá mejorar la información sobre las

capturas, solicita medidas para proteger a esta especie de la pesca excesiva.

La flota española es la tercera del mundo en capturas de tiburón, por detrás de la de Indonesia y la de India, siendo Vigo uno de los principales puertos de descarga. Hong Kong y China son los principales destinos de las capturas (58% y 36%, respectivamente). La flota de la UE es la mayor potencia pesquera mundial de tiburones y el mayor exportador de aletas. Los pescadores pueden recibir entre 4,5 y 9 euros por cada kilo de aleta que, una vez tratada y desecada, puede llegar a los 500 euros el kilo en el mercado asiático (para obtener un kilo ya tratado se necesitan unos 45 kilos de aletas sin tratar).

El siguiente paso, para los grupos ecologistas, en la misma línea apuntada por los científicos de la UICN, es que la Unión Europea presione para que se adopten las necesarias medidas de gestión para proteger a los tiburones, algunas de cuyas especies se hallan en grave peligro de extinción. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Atendiendo a las circunstancias actuales

# Javier Sánchez: “LA MERLUZA PIERDE INTERÉS PARA LA INDUSTRIA ACUÍCOLA”

*La denominada “crisis económica” está afectando con especial dureza al sector de la investigación marina, algo que tampoco va a sorprender a nadie a estas alturas. Y hasta tal punto le está afectando, que una investigación considerada como una de las más ambiciosas -en cuanto al cultivo de nuevas especies- de las emprendidas por el Instituto Español Oceanográfico (IEO) en los últimos tiempos, como es la dirigida a la investigación sobre la merluza, se ha visto prácticamente frenada por falta de fondos de Planes Nacionales de I+D, según informa a MAR el investigador Javier Sánchez. Al igual que está ocurriendo con otros proyectos de investigación, se buscan colaboraciones privadas para salvar un estudio en el que el IEO ya ha invertido más de cinco años de trabajo desarrollados por el equipo del Centro Oceanográfico de Vigo.*

**M**ucho esfuerzo invertido en una especie que, a priori, presenta unas inmejorables credenciales para su cultivo industrial. La merluza europea (*Merluccius merluccius*) presentaba inicialmente algunas pegas aunque, como señaló a esta revista uno de los investigadores que forma parte del equipo científico que está trabajando con esta especie, José Iglesias, no eran menos los ali-



**La falta de financiación está a punto de dar al traste con más de cinco años de trabajo con una de las especies más prometedoras desde el punto de vista comercial. Ahora, la industria ha perdido interés en su cultivo**

Centro Oceanográfico de Vigo



cientes: un crecimiento moderadamente elevado y un producto altamente demandado. Estas características, unidas al importante esfuerzo pesquero que se realiza sobre esta especie, determinaron que la merluza fuese una buena candidata para su cultivo comercial. Características, además, que convirtieron los estudios sobre esta especie en uno de los más ambiciosos, tras las investigaciones sobre el cultivo de atún rojo que se están realizando en la planta de acuicultura del IEO en Mazarrón (Murcia). Además de los propios intereses comerciales, se trazaron otros objetivos sobre la merluza, como determinar las tasas de crecimiento y validar la forma de establecer la edad real, sobre cuyos métodos discrepan en la actualidad los científicos europeos.

A día de hoy, y a pesar de lo señalado anteriormente, el proyecto está prácticamente en fase de "stand-bay". Al ser proyectos financiados por el propio IEO, como señala Javier Sánchez, otro de los investigadores implicado en estos trabajos -junto a Rosa Cal y Juan Otero, además del citado José Iglesias- existe muy poco presupuesto para este tipo de proyectos, por lo que cada año se solicita una cantidad que cubre exclusivamente los gastos de alimentación y los tratamientos profilácticos del stock de reproductores.

### **INTERÉS CIENTÍFICO**

Por lo tanto, el único stock de reproductores existente en España, a los que ha habido En estos últimos años, según el investigador del CO de Vigo, se han presentado varios proyectos tanto a convocatorias nacionales como autonómicas pero finalmente no han sido financiados. Entre las razones que aduce Javier Sánchez para esta situación señala la bajada de precio de la merluza en el mercado y el que la industria del sector acuícola no la considere como una especie prioritaria en estos momentos. Esta falta de interés en el sector en España, se contradice con el interés de su cultivo a escala internacional, concretamente en el caso de Latinoamérica, en cuyo ámbito, según señala el investigador José Iglesias, se ha firmado recientemente un Memorandum de Entendimiento entre el IEO y la Fundación Chile, para el estudio coordinado de la viabilidad del cultivo de las merluzas europea y austral.

Lo cierto es que, tras más de cinco años de trabajo, se puede ir al traste buena parte de lo realizado hasta el momento, como sería la pérdida del *stock* de reproductores logrado entre los años 2007 y 2008. Y no fue sencillo el establecerlo, ya que estamos hablando de una especie que habita a muchos metros de profundidad y es, además, extremadamente delicada. Gracias a la experiencia acumulada por los equipos de Pesquería del IEO y las labores de manipulado en las campañas de marcado, así como la colaboración de los pescadores del puerto de Baiona, se logró reunir un *stock* de 350 ejemplares durante esos dos primeros años (ver MAR, número 500, enero 2011). A día de hoy quedan tan sólo 18 ejemplares, entre machos y hembras. *Desconocemos la proporción de sexos ya que, debido la extrema sensibilidad de esta especie ante cualquier tipo de manipulación, preferimos no muestraslos.*

### **ÚNICO STOCK DE REPRODUCTORES**

Por lo tanto, el único *stock* de reproductores existente en España, a los que ha habido que aclimatar a la vida en cautividad y a los que se ha conseguido que realicen puestas espontáneas viables, corre un grave peligro, ya que no existen fondos presupuestarios para añadir nuevos ejemplares y siempre hay que contar con una gradual mortalidad natural. Para disminuir los riesgos adicionales de manipulación, han cesado los estudios de crecimiento para evitar su manejo y consiguiente mortalidad, dando prioridad a las fases de reproducción, obtención de puestas y cultivo larvario. Como señala gráficamente Javier Sánchez, *nos limitamos a tratarlas con mucho cariño.*

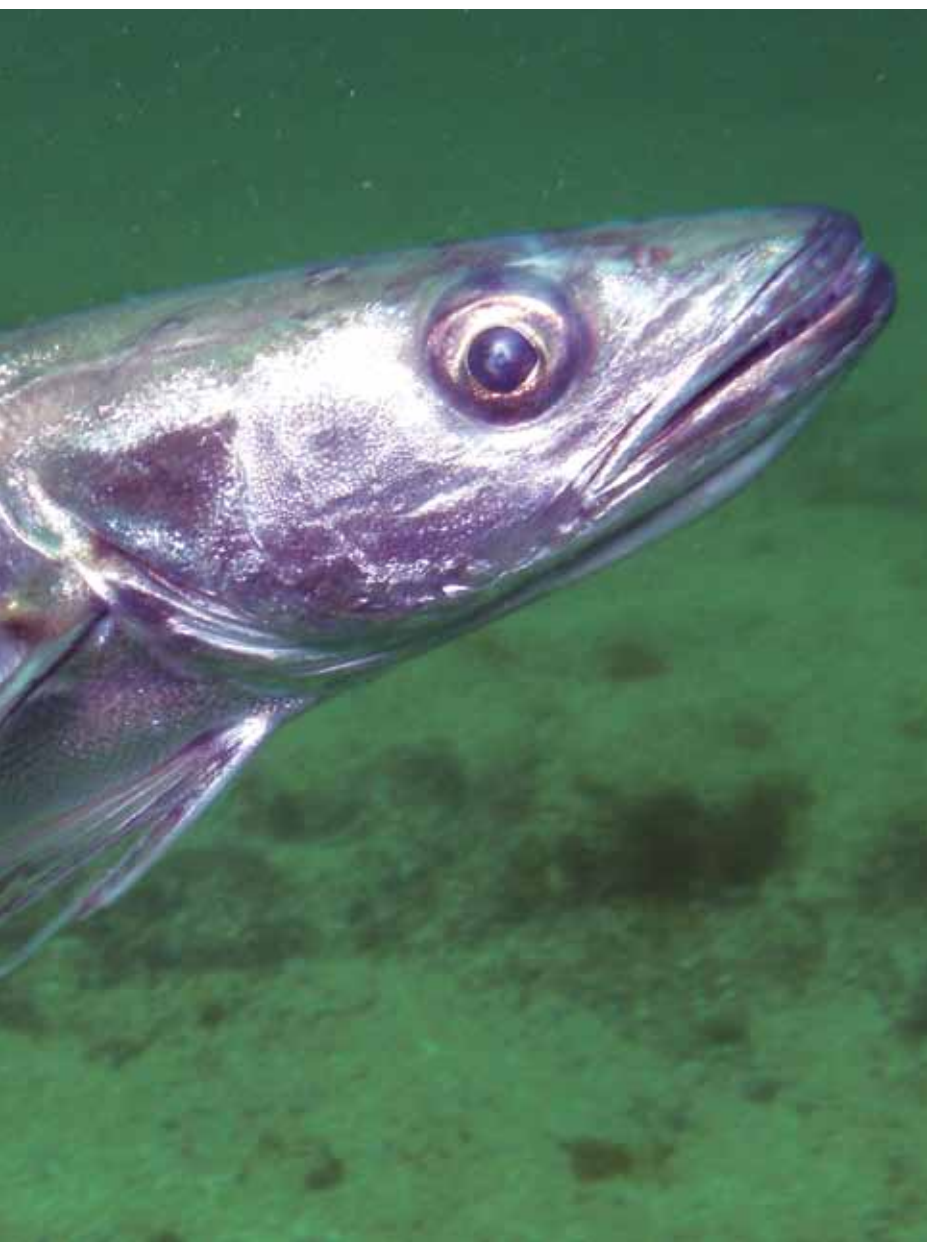
Debido a estas circunstancias, hay que añadir el peligro de endogamia, por lo que lo ideal sería ir renovando un porcentaje de un 20% anualmente, incrementando el número de hembras en puesta. También habría que pensar en disponer de más de un *stock* de reproductores, ya que depender exclusivamente de uno solo es muy arriesgado... Esta circunstancia añade mucho riesgo a la planificación de la futura investigación. Intentamos solucionar este problema presentando nuevos proyectos con financiación externa, pero esta es una difícil tarea por los continuos recortes al I+D que estamos sufriendo.

Y todo ello a pesar de la importancia de este *stock*, ya que se trata de trabajos pioneros con esta especie, sobre la que apenas había investigaciones documentadas. *Teniendo en cuenta, destaca el investigador del CO de Vigo, que este material biológico (reproductores-puestas-larvas) es único en Europa, le hace muy valioso. Desde 2010 estamos obteniendo puestas espontáneas de calidad durante todo el año (alrededor de unas 60), por lo que muchos investigadores de diversas universidades y organismos de investigación están interesados en trabajar con ese material, en colaboración con el IEO.*

Como ya quedó reflejado en el anterior reportaje sobre la investigación que se estaba llevando a cabo con la merluza, los científicos del IEO de Vigo habían logrado obtener

**Estamos presentando nuevos proyectos de investigación para lograr financiación externa, pero no es tarea fácil debido a los continuos recortes al I+D (Javier Sánchez)**





puestas viables por primera vez en España y conseguido que las larvas se mantuvieran con vida entre unos veinte y treinta días. *En estos momentos los mejores resultados superan ya los tres meses de vida, y además de las investigaciones sobre mejora en el crecimiento y supervivencia larvaria que hacemos de rutina en el IEO, hemos desarrollado trabajos de histología en colaboración con el Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y establecido contactos con diversos equipos de investigación (CSIC de Castellón, universidades de Vigo y Santiago, el Centro de Investigaciones Mariñas de la Xunta de Galicia, etc...) para presentar proyectos sobre nutrición, fisiología, anatomía, uso de probióticos, etcétera, con el fin de conocer mejor todos estos aspectos de la fase larvaria de la merluza.*

Cuando los investigadores del CO de Vigo iniciaron los trabajos con la merluza, apenas dispusieron de documentación científica sobre trabajos previos de cultivo de esta especie. Los pocos intentos que tuvieron lugar hasta ese momento apenas se vieron reflejados en las publicaciones científicas. Los investigadores españoles han ido subsanando esta carencia con diversos artículos científicos sobre los métodos de captura y acondicionamiento, las características morfológicas de huevos y



larvas de la especie hasta el consumo de su saco vitelino; así como otro describiendo ese mismo periodo pero desde el punto de vista morfohistológico e histoquímico. *También hemos dado charlas, escrito artículos divulgativos y presentado diversos paneles en congresos sobre los avances que se van produciendo en los cultivos.*

En estos momentos, según señala José Iglesias, *la investigación está centrada en los problemas que pueden afectar a la supervivencia final, como son la flotabilidad excesiva de los huevos y la adherencia de la gota de grasa en el saco vitelino de las larvas*, investigaciones que se encuentran en fase de publicación.

Sin embargo, todos estos avances en la investigación contrastan con la situación real de que se corre el peligro de que el stock desaparezca, algo que obligaría a empezar de nuevo con nuevas capturas de reproductores, cuando las condiciones económicas lo permitiesen, y a continuación volver a repetir todo el proceso de aclimatación hasta lograr nuevas puestas que permitieran proseguir con la investigación. Una situación impensable hace unos años, pero que, de no tomarse las medidas oportunas podrían dar al traste con los más de cinco años de trabajos realizados sobre esta especie. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS: CEDIDAS POR EL IEO

## Del pulpo y otras especies

Otro de los trabajos de investigación al que hace años lleva ligado Javier Sánchez, y del que se ha hecho eco esta revista en varias ocasiones, es el del cultivo del pulpo. Una especie que les está creando muchos dolores de cabeza, debido al canibalismo que practican las larvas de esta especie y que dan al traste con prácticamente toda la puesta. *Todos los investigadores que han trabajado con paralarvas de pulpo sabemos que nos enfrentamos a una especie muy problemática y, aunque hemos tenido avances importantes, como el cierre del ciclo a nivel experimental, aún queda mucho por hacer.*

En estos momentos se está trabajando en dos proyectos centrados en el cultivo larvario del pulpo. Uno, a nivel autonómico, con la participación del CIMA y Remagro (una empresa de O Grove); y otro a nivel estatal, en el que participan universidades y organismos de diversas comunidades autónomas. *El objetivo último de ambos proyectos es la mejora en el crecimiento y supervivencia de las paralarvas.*

La última especie incorporada a los trabajos de los científicos del CO de Vigo es la Cherna (*Polyprion americanus*). *Es una especie muy similar al mero, de distribución muy amplia. Tiene un crecimiento rápido y un gran interés comercial.* Javier Sánchez destaca que se están estudiando aspectos relacionados con su reproducción, y se está tramitando la solicitud de financiación a la Comunidad Europea por medio de un proyecto de diversificación de especies para la acuicultura.

Respecto al rodaballo, *las líneas de investigación se dirigen a desarrollar técnicas de manipulación cromosómica y a utilizar el control de la temperatura en el cultivo de las larvas para conseguir mayor proporción de hembras, ya que éstas crecen más deprisa que los machos.* Por último, el investigador del CO de Vigo destaca los trabajos que se están realizando, en un proyecto JACUMAR, con el besugo sobre el uso de proteínas vegetales en la elaboración de piensos y control de calidad y factores diferenciales entre el pescado de crianza y el silvestre.

R.G.



Consejo de Ministros

# Nuevo impulso a la LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

*El Consejo de Ministros ha retomado la tramitación de un nuevo proyecto de Ley de Navegación Marítima, después de que el anterior estuviera cerca de cuatro años rondando por el Congreso sin resultado alguno. El Ejecutivo presenta un texto que se apoya en el trabajo realizado por la Comisión General de Codificación durante más de una década y con el que se quiere dotar al sector de una ley “homogénea, sistemática y actual” que proporcione seguridad jurídica y refleje la práctica actual del transporte marítimo español. En esta ocasión parece que la iniciativa correrá mejor suerte gracias a la mayoría absoluta del Partido Popular en las Cortes.*

*En línea con lo previsto en la normativa internacional el texto prevé restricciones en el tráfico marítimo por razones de seguridad y refuerza el control de los buques que presenten graves deficiencias para navegar.*

Cuando el proyecto de ley elaborado por el Consejo de Ministros se haya aprobado por las Cortes Generales, por fin dispondremos en España de una legislación sobre tráfico marítimo acorde y sin contradicciones con la legislación europea y con los Convenios internacionales vigentes. Pero no solo esto, también se superaran las contradicciones que hasta ahora se daban en la normativa española, parte de ella sustentada en el Título III del Código de Comercio de 1885.

Se trata, por tanto, de un paso muy importante a la hora de interpretar de forma unívoca y

homogénea la legislación marítima, algo especialmente relevante en una actividad con gran proyección internacional y que no solo se ve afectada por normas españolas, sino también por la legislación europea y la de los Convenios internacionales.

Con todo ello, el futuro texto reflejará la práctica actual del transporte marítimo español, en muchos casos ausente del texto matriz de la legislación marítima española ahora vigente que, como hemos dicho, data de 1885.

El proyecto de Ley afecta tanto a normas del derecho público como del privado. En lo que se refiere al derecho público, el texto se inspira en

la Convención de Derecho del Mar de Naciones Unidas y supone la introducción, por primera vez en la legislación marítima española, de una regulación básica de policía administrativa, que servirá para potenciar el papel de la administración en la defensa y protección del medioambiente y de la costa, tal y como se contempla ya en toda la legislación internacional.

Con estas medidas se completa lo estipulado al respecto en la Ley de Puertos del Estado y de Marina Mercante de 2011, así como en la Ley de Protección del Medio Marino aprobada en 2010.

Con cerca de 500 artículos, el proyecto aprobado por el Consejo de Ministros deberá ahora superar el trámite parlamentario que se prevé sea largo, ya que además de su extensión toca aspectos de todo el derecho marítimo; la ordenación marítima de la navegación, la definición de los vehículos y sujetos que intervienen en la misma, los contratos de navegación de buque, las responsabilidades en el desarrollo de la actividad y los contratos de seguro.

### **ARMADOR RESPONSABLE**

Concretamente, el nuevo texto propone cambios en la determinación del responsable de los hechos que sucedan en el mar y carga las tintas sobre la figura del armador, incluso en casos de actos y omisiones del propio capitán. Considera al armador responsable del mantenimiento en condiciones óptimas del barco, así como de la contratación del capitán y del resto de la dotación. Solo se le exime de esta responsabilidad en los supuestos en los que el capitán opte por hacer caso omiso de sus instrucciones, aunque deberá de acatar las decisiones del capitán cuando éstas sean necesarias para la seguridad de la vida humana o la protección del medio ambiente, ejerciendo lo que se denomina primacía del criterio profesional. Además, para asegurarse de que las medidas sean efectivas, el proyecto de Ley requiere al armador la inscripción en el Registro de Bienes Muebles (sección de buques), de tal forma que el propietario que no explote el buque deberá hacer constar quién es el armador para evitar que las posibles responsabilidades recaigan sobre él.

También el estatuto jurídico de los buques y su régimen registral es objeto de revisión en el texto aprobado por el Consejo de Ministros. De esta forma se prescinde de clasificaciones



A. Munguía

*La futura ley refuerza el papel de la administración en la defensa y protección del medioambiente y de la costa.*

como la de público o privado, civil o militar, mercante o de recreo y deportivo o científico, y se define al buque como el principal vehículo de la navegación. Califica de “embarcación” al que sea menor de veinticuatro metros, mientras que a las más pequeñas se las considera “unidades menores”. Además, distingue otras figuras como el artefacto naval y la plataforma fija; toda una clasificación desarrollada para una mejor identificación y control de cada una de ellas.

### **CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL**

Sobre los distintos contratos que contempla el derecho marítimo, cabe destacar la regulación, por primera vez, del contrato de construcción naval y la incorporación de importantes innovaciones en el contrato de compraventa de buques. Además, también se unifica en un solo texto la regulación de los privilegios marítimos y la hipoteca naval, con remisión al Convenio de Ginebra de 1993.

Igualmente, el texto aborda aspectos relacionados con los contratos de utilización del buque en el tráfico marítimo. Como ya hacía el anterior texto presentado a las Cortes en 2009, se regulan los contratos de utilización del buque, entre ellos el de arrendamiento y el de pasaje -en el que se presta especial atención a los derechos de los pasajeros- y se incluye el contrato de fletamento y de remolque, que lógicamente excluía el Código del Comercio que derogará la futura Ley.

Según destaca la nota del Consejo de Ministros, la nueva regulación del contrato de fletamento se establece sobre la base la liber-

*El armador es el responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y de la dotación del buque*





tad de pactos entre las partes y, por tanto, se configura como el genuino contrato de transporte de mercancías -en el que se unifican los fletamentos por viaje y por tiempo, así como en transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque-, aunque no descarta otros fines, como sería la realización de operaciones de tendido de cables o la investigación oceanográfica.

En lo que refiere a los contratos auxiliares de la navegación, el texto introduce el de gestión naval, con una regulación que respeta los acuerdos a los que llegan los interesados a la vez que establece una determinación clara del régimen de responsabilidades.

## **PREVENCIÓN Y RESPONSABILIDADES**

Accidentes como el del *Erika* y el *Prestige* han condicionado en gran medida la legislación emanada, tanto en Europa como a nivel internacional, en materia de prevención y lucha contra la contaminación marina en los últimos años y, como no podía ser de otra forma, dejan un rastro importante en el texto ahora presentado.

Según esto, se refuerza la prevención de la contaminación ya que prevé restricciones en el tráfico marítimo por razones de seguridad y protección marítima, se refuerza el control de los buques que presenten graves deficiencias para navegar, y se aclaran los deberes de las sociedades de clasificación en estos casos, además de otras cuestiones.

Para la regulación de los accidentes de navegación, el proyecto remite a los Convenios Internacionales de la Organización Marítima Interna-

## **El proyecto completa algunas de las medidas que recoge la Ley de Puertos y la Ley de Protección del Medio Marino**

cional (OMI) que regulan los casos de abordaje, avería grave, salvamento, bienes naufragados o hundidos. En el caso de la regulación de la responsabilidad civil por contaminación, aborda los supuestos que no estén recogidos en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (CLC), en el Convenio internacional sobre constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos (FUND), y en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS).

La futura Ley consolida también el principio de limitación de responsabilidad, siguiendo los Convenios internacionales suscritos por España y que permiten la limitación de la responsabilidad del armador en caso de accidente, aunque previamente les obliga a realizar previamente un fondo para asegurar que puedan hacer frente al pago de indemnizaciones, en el caso de que se produzca un siniestro y sea éste el responsable. Asimismo se garantiza la aplicación de la limitación con independencia del procedimiento judicial -Civil, Penal o Contencioso-administrativo- utilizado para exigir la responsabilidad, por lo que se asegura la responsabilidad por contaminación en todos los casos.

Por su parte, el proyecto de Ley presentado moderniza la regulación del contrato de seguro marítimo y las especialidades procesales que conllevarán, como el embargo preventivo de buques o la venta forzosa de los mismos. Así, los viejos expedientes de jurisdicción voluntaria de Derecho Marítimo, que todavía regula la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881, se depurarán y actualizarán, convirtiéndose en expedientes notariales limitados a la protesta de mar e incidencias de viaje, la liquidación de avería gruesa y la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados.

Con estas medidas se pretende apartar de la vía judicial a aquellos expedientes que o han quedado obsoletos o pueden efectuarse por otros operadores jurídicos distintos de los jueces y los secretarios judiciales. ■

**A. MUNGUÍA**



# Combatir el aislamiento para MEJORAR LA PRODUCTIVIDAD

*Como detrás de los datos hay siempre personas, con el siguiente artículo pretendemos plantear aspectos del trabajo marítimo que no recogen las estadísticas o estudios de los que generalmente nos hacemos eco. El trabajo de investigación sobre cómo mejorar la organización del tiempo laboral y personal de los trabajadores a bordo de los buques mercantes, presentado por los autores de este artículo el pasado 29 de octubre en la Facultat de Náutica de Barcelona (Universitat Politècnica de Catalunya), responde a esta intención.*

*El estudio, realizado por Marc Borràs como tesis para su licenciatura en máquinas navales bajo la dirección del doctor Jordi Ojeda, profesor asociado de la Universitat de Barcelona y fundador de la empresa especializada en gestión del tiempo "Rational Time", analiza la normativa internacional sobre condiciones de trabajo, cómo se procede en este sentido en las empresas españolas, la opinión de los tripulantes, así como la visión de algunos expertos sobre la organización del tiempo personal y de trabajo a bordo de los buques bajo bandera española.*



**E**l objetivo de dicho proyecto era realizar un análisis de la organización del tiempo a bordo de los buques de las diferentes empresas navieras españolas y, con la información extraída, proponer una serie de recomendaciones para su mejora.

Y es que la gran variabilidad de convenios y condiciones de trabajo, y la creciente necesidad del personal embarcado de poder conciliar y/o gestionar en mejores condiciones el tiempo a bordo de los buques mercantes, ha justificado y motivado la realización

del proyecto de investigación "Organización del tiempo laboral y personal a bordo de los buques mercantes", con el que se buscaba proponer soluciones que permitan salvar las dificultades actuales y mejorar las condiciones de trabajo de la tripulación.

Sin duda, los avances en la tecnología de la comunicación y de la información y, en concreto, la posibilidad de conectarse a internet a bordo de un buque, así como las nuevas metodologías de gestión de personas y otras mejoras, permiten minimizar el



Marc Borrás y Jordi Ojeda en la presentación del estudio

**El estudio revela que tanto el convenio sectorial de la Marina Mercante de 1982 como el laudo arbitral, se encuentran desfasados en el tiempo**

impacto que tiene para los tripulantes la ausencia de su hogar.

En este sentido el proyecto aborda diversas cuestiones que van desde el análisis de la normativa actual vigente y de los convenios colectivos de las empresas navieras españolas estudiadas, una selección de buenas prácticas extraídas de los convenios seleccionados, el análisis de las respuestas, hasta un cuestionario dirigido a tripulantes y, por último, una propuesta de recomendaciones para el sector.

**CONVENIOS DESFASADOS**

En lo que se refiere a la normativa aplicable en España, este estudio revela que, tanto el convenio sectorial de la Marina Mercante de 1982 como el laudo arbitral, se encuentran desfasados en el tiempo y como gran parte de los puntos que se regulan en los convenios analizados, no tienen ninguna relación con la situación actual del sector.

A pesar de que es mucha la regulación normativa que rige los horarios a bordo de los buques (el Real Decreto 285/2002 sobre jornadas especiales de trabajo en la mar, la Directiva de la UE 1999/63/CE, el convenio nº180 Organización Internacional del Trabajo, el convenio STCW) en la mayoría de los barcos esta regulación se contempla como un trámite burocrático que consiste en rellenar un formulario y que, en la práctica, no se cumple en muchos casos.

En este sentido, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, que entrará en vigor en agosto de 2013, está llamado a ser el instrumento que venga a mejorar muchas de las condiciones de los marinos y que dignifique el trabajo en el mar. Concretamente, en España hay muchas incógnitas de cómo se aplicarán algunos aspectos relacionados con la organización del tiempo de trabajo.

**ANÁLISIS DEL SECTOR**

En el estudio se analizaron las condiciones laborales, en lo que se refiere a la organización del tiempo laboral y personal a bordo,



Para poder analizarlos correctamente se comparó cada parámetro con el convenio sectorial de la Marina Mercante de 1982 y, de esta forma, se pudo observar cómo han evolucionado los distintos puntos.

En lo que se refiere a las licencias o permisos, se han detectado mejoras respecto al convenio sectorial en varias empresas. Por el contrario, en lo que hace referencia a las vacaciones, el modelo de cinco meses trabajados y dos de vacaciones no se aplica en casi ninguna empresa española. En general, se puede concluir que la mayoría de los convenios copian textualmente la redacción propuesta en el convenio sectorial.

### **ESTUDIO DE CAMPO**

El proyecto incluye un estudio de campo con encuestas realizadas a miembros de la tripulación, entre ellos: jefes de máquinas, oficiales de máquinas y puente, y alumnos. Estos cuestionarios se realizaron *online* y abordaban desde preguntas de carácter personal, pasando por consultas sobre la empresa en relación al tiempo libre, la planificación y la programación, así como sobre la satisfacción personal y, por último, un apartado de observaciones.

A partir de la información recopilada por esta vía, cabe destacar la coincidencia que existe a la hora de reivindicar mejoras en la planificación de los embarques, un 75%, así como en la demanda de medios de comunicación más efectivos a bordo.

Según las encuestas, a los tripulantes les gusta su profesión pero no las condiciones en que se desarrolla. Junto a estas conclusiones se desprende también que la mayoría de los encuestados (58,33%) prefiere un trabajo en tierra frente al estilo de vida del marino. A pesar de ello, al 91,67% les gusta la empresa donde trabajan aunque declaran que la mayoría de los tripulantes no están contentos con el trato que les da la compañía.

### **CONVENIO TIPO**

Con todo esto, partiendo del análisis de los diferentes convenios vigentes en las empresas seleccionadas, el estudio redactó lo que sería un convenio tipo, en lo referido a la organización del tiempo de trabajo.

en 18 empresas navieras españolas, todas ellas con buques bajo pabellón español y delegación en nuestro país.

Las 18 compañías seleccionadas fueron las siguientes: Acciona Trasmediterranea, Schembri agencia (Filial Acciona), Balearia, Boluda Tankers SA, Distribidora Marítima Petrogás SLU, Cementos Tudela Veguín SAU (Filial Ership), Flota Suardiáz SL, NAVICAR SA (Filial Suardiáz SL), Grupo Ibaizábal, Naviera Armas SA, Remolques Maritimos SA, Marot Naviera (Filial Marpetrol), Teekay Shipping Spain SL, Transportes Marítimos Alcudia, Naviera Galdar SA, Instituto Social de la Marina, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Fred Olsen SA.

En los convenios de todas ellas se estudiaron un total de 22 parámetros: período de prueba; transbordos; expectativa de embarque; licencias o permisos; excedencias; comida fría; jornada laboral; horas extraordinarias; vacaciones/descansos; relevo de personal; puesto en tierra; familiares acompañantes; correspondencia de tripulantes; fondeadas; atraques lejanos; servicios recreativos a bordo; fiestas navideñas; reparaciones; cese por jubilación; mejoras sociales; premios vinculación y servicio de préstamo.

Sobre las licencias, el convenio tipo confeccionado propone una revisión y, en algunos casos ampliación, de las mismas ya que existen supuestos en los que resultan imposibles de disfrutar. Además, se recomienda a las compañías que suscriban un seguro para el tripulante, de tal forma que éste no tenga que asumir los costes del desplazamiento en caso de necesidad.

En cuanto a la jornada laboral, la investigación recomienda implementar medidas de flexibilidad, disminuir horas extras y escuchar las necesidades del personal. Algo similar ocurre en lo relativo a las vacaciones, para las que se propone reducir las campañas a una duración de entre 30 o 40 días, generando vacaciones de 21 o 28 días, lo que daría como resultado un coeficiente de 0.70 por día trabajado/día de vacaciones.

Los relevos de personal deberían de planificarse a un año vista, permitiendo así disminuir los días de margen para realizar relevos y mantener, en lo posible, los equipos de trabajo. El convenio tipo que se propone tras la investigación hace hincapié en la mejora de la planificación y de las políticas de relevos de tripulantes que se viene aplicando en la mayoría de empresas. Actualmente, el tripulante no sabe exactamente qué días embarcará y desembarcará en las campañas del año natural, dificultando así la planificación personal de su tiempo.

El estudio propone también mejoras en los servicios recreativos a bordo y, para ello, sugiere la posibilidad de constituir comisiones de ocio a bordo que se ocupen de hacer un seguimiento de las actividades. Además sugiere dotar a los buques de gimnasio, TV por satélite y sala de ordenadores con conexión de alta velocidad, y teléfonos por satélite de uso controlado, lo que mejoraría considerablemente las condiciones laborales a bordo.

Con vistas a optimizar la comunicación del tripulante con la empresa se propone la creación de un espacio virtual personal que permita agilizar los trámites y el contacto del trabajador con la compañía, a través de cuál, por ejemplo, poder solicitar licencias, reclamaciones, sugerencias, ver su planificación, etc.

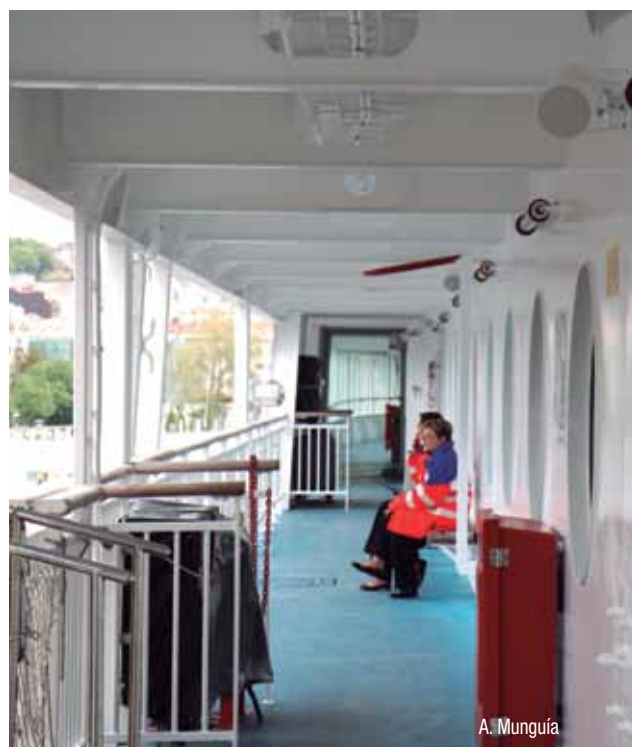
Cabe destacar que algunas de las propuestas que se realizan en este convenio tipo

***En lo que se refiere a las licencias o permisos, se han detectado mejoras en los convenios de varias empresas respecto al convenio sectorial***

-implementar medidas de flexibilidad en las jornadas laborales, planificar los embarques y desembarques, programar los viajes de los tripulantes, hacer una inversión en ocio más racionalizada y adecuada, o facilitar el que se pueda llevar a un familiar acompañante-no tienen un coste elevado de implantación y pueden contribuir a mejorar sustancialmente la calidad de vida de los tripulantes, así como servir de referencia para sindicatos y empresas a la hora de redactar un convenio colectivo.

Como conclusión, y gracias al análisis de los convenios de diferentes empresas españolas ha quedado de manifiesto la necesidad de mejorar la organización del tiempo laboral y personal a bordo de los buques mercantes. Y es que no debemos de olvidar que la propia situación de aislamiento que genera la vida en un buque supone que los tripulantes se encuentren con numerosas dificultades para gestionar su tiempo personal a bordo. Por lo tanto, pensamos que estas dificultades, dentro de lo posible, deberían ser minimizadas al máximo por las empresas navieras. ■

**MARC BORRÀS Y JORDI OJEDA**



# LA AUTOPISTA DE VIGO pende de UN HILO

*A pesar de que en los últimos días se ha vislumbrado un poco de luz en torno al proyecto de la autopista del mar subvencionada para unir el puerto de Vigo con los franceses de Nantes y Le Havre, y con el de Algeciras no parece que, como se afirmó en la última cumbre hispano-francesa, su puesta en marcha se vaya a producir de forma inminente.*

*La adjudicación del transporte de los vehículos de PSA Citroën a Flota Suardiaz ha animado al Ministerio de Fomento a intentar relanzar el proyecto en colaboración con la naviera. Ahora hay que esperar a que la naviera evalúe su viabilidad económica y a que su propuesta sea del agrado de Francia y de Bruselas.*

Una iniciativa que cuenta con la simpatía del Gobierno pero que está aparcada desde hace casi cuatro años, después de que Trasmediterránea, adjudicataria del servicio, renunciara a su explotación, y de la reciente pérdida del contrato de transporte de vehículos de su sucesora, la Compañía Marítima Hispano Francesa (CMHF).

Todo ello en un contexto de grandes cambios coyunturales que, entre otras cosas, han dibujado una nueva realidad logística muy diferente a la que se daba cuando, en 2007, se inició el proyecto hispano-francés de las autopistas del mar.

Recordemos que el objetivo de estos proyectos, que precisan del acuerdo de los dos países emprendedores y del referendo de la

Unión Europea, es descongestionar de tráfico pesado las carreteras y de paso reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera. A cambio del cumplimiento de una serie de requisitos que se recogen en la propuesta, los dos estados se comprometen a invertir hasta 30 millones de euros para el mantenimiento de las rutas durante un periodo de tiempo determinado.

## **NUEVO ADJUDICATARIO**

En los últimos meses, el proyecto de unir los puertos de Vigo con el de Nantes y Le Havre, en un primer momento, y, posteriormente, con el de Algeciras, parece haber resucitado. La adjudicación a Flota Suardiaz del contrato de Gefco para transportar los vehículos de la factoría de PSA Citroën ha sido como un



*El Suar Vigo es el buque que realiza el servicio de transporte de vehículos de PSA Citroën con dos salidas semanales en cada sentido*





Juan Riva junto a representantes del Puerto de Vigo y de Gefco en la presentación oficial de la línea Vigo-Saint Nazaire

balón del oxígeno: esta operativa estaba en el “corazón” de la propuesta inicial acordada con el gobierno francés y aprobada por Bruselas, y la naviera adjudicataria cuenta ya con cierta experiencia en la gestión de estos proyectos, al participar en la sociedad que explota la autopista del mar de Gijón.

Prueba del interés que el Gobierno español tiene en la apertura de esta ruta, es la solicitud que ha hecho el Ministerio de Fomento a la citada naviera para que analice esta posibilidad y se “embarque” en la puesta en marcha de la ansiada autopista del mar. Un proyecto que, al cierre de esta revista, estudiaban conjuntamente representantes del Ministerio de Fomento y de la naviera.

Tal y como ha afirmado el presidente de Suardiaz *hay potencial* para la explotación de la línea aunque *habrá que adaptar algunas cuestiones* y, especialmente, *deberá de ser útil para los cargadores, porque si no hay compromiso de los cargadores da igual lo que hagamos y también la subvención.*

Con este objetivo, la naviera ha iniciado una serie de contactos con sectores y empresas que pueden estar interesadas en el proyecto, entre ellas compañías de exportación de madera gallegas y textiles de Portugal. En su momento, la ruta estaba perfilada para dar servicio a mercancía gallega, del norte de Portugal y de Castilla-León, aunque los sucesivos retrasos en su arranque llevaron a los castellano leoneses a crear grupos con la autopista de Gijón que, a pesar de las dificultades, comenzó a funcionar en tiempo y forma y está cosechando muy buenos resultados.

**Si no hay compromiso de los cargadores da igual lo que hagamos y la subvención (Juan Riva)**

A pesar de ello, Juan Riva no cree que la entrada en funcionamiento de una segunda ruta en la fachada atlántica vaya a perjudicar a la asturiana sino que *el efecto será positivo, porque la diversidad de oferta genera un efecto llamada y, muy probablemente más carga.*

Sin duda sería una garantía en este sentido el que Suardiaz esté presente en ambas autopistas, ya que así se aseguraría un planteamiento como servicios distintos y complementarios. Además, el tipo de clientes al que se dirigen las rutas es diferente: mientras que la autopista de Gijón está planteada para transporte acompañado y no acompañado, la de Vigo es exclusivamente para remolques, sin cabeza tractora.

### **ADAPTACIÓN DEL PROYECTO**

Conscientes de que el grueso del proyecto no se puede modificar, la naviera plantea para iniciar esta aventura una ligera adaptación a la coyuntura actual. Cuestiones como el desarrollo en fases del proyecto original: *conectar el norte de África, Le Havre y Nantes-Saint Nazaire con una frecuencia de autopista del mar, y no simplemente como una línea marítima...es muy complicado. La primera conexión hay que realizarla con Francia, pero no descarto una segunda con el norte de África*, ha comentado Riva recientemente.

Además, al tratarse de transporte no acompañado, el presidente de Suardiaz adelantó *que habría que buscar algún tipo de estancia en el puerto de destino, para que al cargador le dé tiempo de ir y volver en el mismo barco, y así no duplicar el número de vehículos que se utilizan en el servicio.*

Lo que queda en evidencia es que, si Galicia quiere su autopista del mar, será necesario realizar “serias” adaptaciones al proyecto original diseñado por Bruselas, tanto en lo que se refiere a las frecuencias como al volumen de carga transportada exigida, así como a los puertos implicados.

Por tanto, ahora queda también, en el caso de que Suardiaz acepte el reto, esperar la reacción de Bruselas y París –socio español en el proyecto- ya que no está claro que los primeros vayan a aceptar la subrogación del proyecto a Suardiaz, inicialmente adjudicado a Tramediterránea y que, los segundos, acepten el contrato de tres años firmado con PSA, ya que los galos pedían un compromiso por siete que garantizara la viabilidad de la línea, algo que CMHF tampoco consiguió. ■

**A. Munguía.**

Ya en vigor

# Nueva norma sobre COMBUSTIBLES MARÍTIMOS

*El pasado 17 de diciembre entró en vigor la norma comunitaria sobre combustibles de uso marítimo. Después de una complicada negociación con el sector, sale adelante un proyecto que se ajusta plenamente a las directrices de la Organización Marítima Internacional (OMI) y que limita el contenido de azufre y materia particulada de los combustibles de uso marítimo utilizados por los buques que recalán o transitan por el espacio marítimo de la Unión Europea. A pesar de ello, la iniciativa comunitaria plantea cierta preocupación a los navieros, ya que no deja claro que no se vaya a ampliar en un futuro el número de zonas de especial protección en Europa.*

**T**al y como recoge el propio comunicado de la Comisión, la entrada en vigor de las nuevas normas medioambientales sobre combustibles para uso marítimo, *reducirán considerablemente la contaminación atmosférica y su repercusión en la salud humana.*

Según los informes que manejan las instituciones europeas, la contaminación de la atmósfera causada por el transporte marítimo alcanza largas distancias y, por tanto, es la causante de parte de los problemas de este tipo que padecen muchas ciudades europeas. Partiendo de esta base, los mismos estudios apuntan a que, si no se toman medidas, las emisiones de azufre procedentes del transporte marítimo superaran al de todas las fuentes terrestres en 2020.

Los buques suelen usar fuelóleos pesados para su propulsión que pueden llegar a tener un contenido de azufre de hasta un 5%, mientras que el contenido de esta sustancia permitido en otros modos de transporte es ostensiblemente menor. Dado que se estima que entre un 4% y un 9% de las emisiones de azufre a la atmósfera proceden del tráfico marítimo su reducción resulta muy necesaria. Con la entrada en vigor de esta medida, las mismas fuentes apuntan que el contenido de azufre en la atmósfera se reducirá en más de

un 90% en las ECAs, y en torno al 75% en otras zonas.

Las emisiones de dióxido de azufre causan lluvias ácidas y generan un polvo fino muy peligroso para la salud, ya que provoca enfermedades respiratorias y cardiovasculares que pueden llegar a reducir hasta en dos años la esperanza de vida de los ciudadanos de la UE.

La aplicación de los preceptos contenidos en el enmendado Anexo VI del Convenio Marpol en el espacio de la Unión supondrá, según los cálculos de las instituciones comunitarias, unos beneficios económicos, en términos de salud pública, de entre 15.000 y 34.000 millones de euros, una cifra muy superior al coste de su implementación, que cifran entre 2.600 y 11.000 millones de euros.

**Para abril de 2014, los estados deberán tener modificada su legislación para ajustarse a la nueva Directiva**

## **INCERTIDUMBRE EN EL SECTOR**

Como hemos recogido en numerosas ocasiones en esta revista, la entrada en vigor de la limitación de los contenidos de azufre de los combustibles ha sido objeto de gran preocupación entre los navieros europeos -responsables del 40% de la flota mundial- por el coste que va a suponer la adecuación de la flota existente a la nueva normativa y, por tanto, su repercusión sobre el flete.

Consciente de ello, el vicepresidente de la Comisión Europea, Siim Kallas, se ha com-



de 2020. En las zonas con ecosistemas frágiles, como el Mar Báltico y el Mar del Norte, incluido el Canal de la Mancha, el contenido máximo de azufre permitido en los combustibles de los barcos que quieran navegar por esas zonas se reducirá del 1% al 0,1%, en 2015. A partir de esta fecha, los estados miembros deberán de velar porque los buques que atraquen en sus puertos cumplen con estos requisitos.

Para entonces, concretamente antes del 17 de abril de 2014, los estados deberán también tener modificada su legislación sobre la calidad de los combustibles marinos para ajustarse a la nueva Directiva, de forma que se facilite la seguridad jurídica de las inversiones que han de realizar los armadores, los operadores portuarios y las refinerías.

Los navieros europeos, agrupados en la patronal naviera europea ECSA, han participado activamente en la elaboración de esta norma aunque aún piden tiempo para poder adecuar la flota existente a los nuevos requerimientos. Además, existe el temor de que, como se ha comentado en más de una ocasión, se puedan ampliar el número de zonas europeas de control de emisiones o ECAs, y entren dentro de esta consideración zonas de gran tráfico marítimo como el Mediterráneo.

### **AYUDAS COMUNITARIAS**

Mientras tanto, como alternativa a los combustibles de bajo contenido en azufre, los buques pueden optar por métodos de cumplimiento equivalentes, tales como los sistemas de depuración de gases de escape, o buques que utilicen gas natural licuado (GNL), una de las opciones más rentables que se ofrece este momento, según los expertos.

Para facilitar esta transición, la Unión Europea cuenta con sistemas de financiación del transporte como los programas de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T) y los programas Marco Polo II. Estas líneas de subvención comunitarias apoyan iniciativas relacionadas con la mejora de las condiciones medioambientales a través del desarrollo de nuevas tecnologías; ofrecen facilidades para introducir fueles alternativos, como el GNL, y fomentan la implantación de mecanismos que hagan posible la utilización de energía eléctrica para la realización de las maniobras de aproximación a puerto. ■

**A. MUNGUÍA**

*La aplicación de la directiva supondrá unos beneficios económicos, en términos de salud pública, de entre 15.000 y 34.000 millones de euros, una cifra muy superior al coste de su implantación.*

prometido a *reducir al mínimo*, los costes que entraña el cumplimiento de las nuevas normas para la industria, en el marco de la “*caja de herramientas para el transporte sostenible por vías acuáticas*” presentado en septiembre de 2011.

Una estrategia que contempla la aplicación de medidas, a medio y largo plazo, con las que impulsar la tecnología naval ecológica, los combustibles alternativos y las infraestructuras de transporte ecológicas.

Concretamente, la Directiva comunitaria, en sintonía con lo recogido por la OMI, plantea una reducción progresiva del contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo del 3,5% actual al 0,5%, en enero

Puerto de Algeciras

# En línea ASCENDENTE



*El puerto de Algeciras ha cerrado 2012 con un tráfico total cercano a 90 millones de toneladas y 4,1 millones de TEUS. Estas cifras, que significan un aumento de 8 y 13 puntos respectivamente en comparación con los movimientos de 2011, colocan a la dársena andaluza ante el reto de pasar en 2013 la barrera de los 100 millones. De superar esta marca, la primera dársena española entraría a formar parte del exclusivo grupo de puertos —Amberes, Hamburgo y Rotterdam— que superan esta cifra y acumularía en una autoridad portuaria entorno al 20 por ciento de todo el tráfico del sistema portuario español.*

**B**ahía de Algeciras ha cerrado 2012 con récords históricos tanto en el tráfico total como en movimiento de contenedores consolidando un ejercicio más su liderazgo en el sistema portuario español y su importancia en el comercio internacional debido a su inmejorable ubicación en las rutas transoceánicas para el transbordo en el Estrecho. El tráfico portua-

rio total alcanzó las 89 millones de toneladas afianzando su posición de liderazgo en el sistema portuario del país.

Por segmentos, el tráfico de mercancía general—materiales de construcción, aparatos y herramientas, automóviles y piezas, productos de alimentación—, con más de 58 millones de toneladas movidas, es un ejercicio más el principal activo de la dársena.



### **El tráfico portuario total alcanzó las 89 millones de toneladas**

---

sena andaluza. A pesar de la mejoría respecto de 2011, Algeciras sigue detrás del Puerto de Valencia en el ránking. El Port de Barcelona se sitúa a distancia en la tercera posición.

En el segmento de los graneles líquidos—gas natural, petróleo, biocombustible, vinos y bebidas—, la dársena andaluza lidera al resto de puertos con un tráfico unas décimas por debajo de los 23 millones de toneladas. En este apartado, el inicio de operaciones de la terminal de graneles líquidos gestionada por la multinacional holandesa Vopak previsto para finales de marzo permitirá incrementar

entre un 15 y un 30 por ciento este tipo de tráfico dependiendo cuándo y en qué forma se realice la ampliación de la capacidad de la terminal.

El segmento de los graneles sólidos—carbón, pienso, cemento, chatarra o minerales no metálicos— es uno de los puntos débiles de Algeciras ya que sus tráfico, 2 millones de toneladas, aunque suponen un incremento del 25 por ciento para la dársena, representan poco más del 2 por ciento en el sistema portuario.

El tráfico del Estrecho también se ha incrementado respecto al ejercicio precedente. De esta forma, el tráfico de pasajeros durante 2012 fue de 4,8 millones de personas, un 7,4 por ciento más; el paso de vehículos en régimen de pasaje, 1.142.000 unidades, un 4,2 por ciento más; y el de camiones llegó a las 238.640 unidades, que significa una subida del 6,3 por ciento respecto de 2012.

El número de buques que han utilizado los servicios del puerto ha sido de 26.000. Aunque esta cifra ha disminuido porcentualmente respecto al año pasado, se da la circunstancia de que las unidades de arqueo bruto (GT) de estos barcos está en torno a los 340 millones de GT, un 3,2% más que el ejercicio pasado, lo que refleja la tendencia de las navieras a fletar barcos de mayor tamaño y, por tanto, con más capacidad de carga.

### **CONTENEDORES**

El tráfico de contenedores ha superado la cifra de 4,1 millones de TEUs (contenedores estandarizados de 6 metros), que supone un crecimiento entorno al 13 por ciento respecto de 2011, que, a su vez, superó el movimiento de 2010 en casi un 28 por ciento. Por tanto, la evolución del tráfico de contenedores en Algeciras mejora en casi un 20 por ciento los 3,4 millones de TEUs alcanzados en 2007 antes de la crisis. Así, a pesar de la difícil coyuntura internacional y la competencia que supone las terminales que Tanger Med ha puesto a disposición de los grandes operadores, la dirección del puerto ha sabido fidelizar clientes y buscar nuevas inversiones proporcionando estabilidad laboral y reduciendo tasas portuarias debido a su saneada situación económica.

Dentro de este segmento destaca el movimiento de los contenedores en tránsito,



## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE BAHÍA DE ALGECIRAS

Concepto	2011 (Millones de Tn)	2012 (Millones de Tn)	Variación
Tráfico total	82,8	89	+8%
Gran. líquidos	23	22,7	-1%
Gran. sólidos	1,6	2	+25%
Mercancía gen.	52,3	58	+12%
Contenedores	3,3	4,1	+13%
Bunkering	2,6	2,9	+11%
Pasajeros	4,5	4,8	+6%
Nº Buques	28.604	26.000	-10%

\* Datos Autoridad Portuaria Bahía Algeciras

sub-segmento en el que Bahía de Algeciras ocupa la primera posición en cuanto a movimiento de contenedores que supera los 4 millones. Este buen resultado se debe, en parte, al gran potencial de la ubicación del Estrecho en el comercio internacional y sus tráficos Este-Oeste y Norte-Sur. Y, también, debido a la buena gestión realizada por Manuel Morón al frente de la dársena. De forma especial —como señaló el anterior director de operaciones de APM Terminals, Laurids Uglvig—, por su capacidad para buscar soluciones dialogadas entre los distintos actores portuarios que ha dado como fruto que la dársena sea reconocida por su estabilidad laboral— como reconoce Alonso Luque, consejero delegado de Total Terminal International— cuando no hace demasiado tiempo arrastraba una fama de ser un enclave problemático y conflictivo. La flexibilidad de los estibadores para trabajar a cualquier hora y el bajo nivel de conflictividad supone una mejora en el servicio valorado por las navieras y por las terminales.

Estas circunstancias han posibilitado que se haya pasado de los 2,8 millones de

TEUs de 2010 a los 4 millones de 2012 marcando un récord histórico para la dársena asentado en dos pilares. Por un lado, la terminal APM, filial de la danesa Maersk Line, que inició su actividad de transbordo en la dársena andaluza en 1986 y, a pesar de desviar tráficos al otro lado del Estrecho (Tánger Med), ha mantenido durante el pasado ejercicio un buen volumen de tráficos. La terminal APM ha gestionado 2,9 millones de TEUs, cifra muy similar a la del ejercicio anterior. Por otro, TTIA, filial de la surcoreana Hanjin Shipping, con la puesta en funcionamiento de la primera terminal pública de contenedores semiautomatizada del Mediterráneo hace dos años consiguió el pasado noviembre mover 1 millón de TEUs.

La terminal, con un muelle de 850 metros y un calado de 18 metros, cuenta con 22 servicios escalando semanalmente y con 20 clientes operando de manera regular ha movido 1,2 millones de TEUs; lo que supone un hito tanto en crecimiento— 77 por ciento más que en 2011— como en la fiabilidad generada en sus clientes.



## INFRAESTRUCTURAS

El puerto de Algeciras también ha experimentado un incremento casi del 8 por ciento en el tráfico contenerizado de importación/exportación al alcanzar los 184. 000 TEUs. Esta cifra es casi insignificante en comparación con el volumen total de contenedores manipulados por los puertos de Valencia y Barcelona que lideran este sub-segmento.

Para aumentar la importación y la exportación en contenedores es necesario mejorar la conexión ferroviaria entre el puerto y Bobadilla. Este tramo, incluido en el proyecto prioritario 3 de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), conocido como el corredor del Mediterráneo, cuenta con una asignación de 13 millones de euros para el sub-tramo entre Algeciras y La Almoraima. Esta escasa asignación presupuestaria, si se compara con los 470 millones presupuestados para el mismo corredor en la zona catalana o los 327 millones de euros para la de levante, ha causado malestar entre los agentes económicos de la Bahía de Algeciras que han remitido decenas de enmiendas a la ministra de Fomento, Ana Pastor, para

## La APBA tiene como retos la competencia de Tanger Med y la conexión ferroviaria

que las incorpore al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024. Según, la portavoz de los agentes económicos, Laura Pinteiro, el plan de infraestructuras de Fomento se centra en el tramo costero del Corredor del Mediterráneo dejando de lado el eje central entre Algeciras-Sevilla-Madrid.

La escasa dotación presupuestaria deja al primer puerto español y al segundo polígono industrial del país sin conexión ferroviaria para mercancías, restando competitividad a su conexión con la capital.

Esta circunstancia está haciendo que la terminalista surcoreana Hanjin—interesada en mover mercancía de importación y exportación— esté planteándose si llevar a cabo la segunda fase de la ampliación, ya que la conexión por ferrocarril es vital para unir la dársena con los principales mercados peninsulares y continentales. Pero este no es el único escollo que ve Hanjin para llevar a cabo la ampliación de la terminal en Algeciras. Para que la expansión se produzca ha sido necesario firmar un acuerdo con los estibadores en el que se reduce la composición de la mano en la terminal de 14 o 15 estibadores por grúa a 10 trabajadores. Habrá que esperar hasta mayo para conocer qué decisión toma la multinacional surcoreana.

En el ámbito de las infraestructuras, entre las obras acometidas por la Autoridad Portuaria, está la inauguración de la terminal ferro-portuaria de Isla Verde Exterior, que como ha señalado, Manuel Morón, es *importante, más que por su cuantía económica, por lo que representa como arranque de uno de los ejes estratégicos para el desarrollo del puerto*, ya que la línea Algeciras Bobadilla está incluida en el “Proyecto 3. Corredor Mediterráneo”

## DATOS ECONÓMICOS

Como señala el presidente de la Autoridad Portuaria *las magnitudes económicas han evolucionado durante 2012 de forma paralela al incremento de la actividad, sin alcanzar las cifras de ejercicios precedentes debido a la agresiva política de reducción de tasas que ha aplicado la Autoridad Portuaria desde la entrada en vigor de la nueva ley de Puertos.*

Entre estas bonificaciones, está el reciente convenio de buenas prácticas medioambientales firmado entre el Puerto y la refinera Cepsa, que permitirá a la petrolera beneficiarse de la reducción de tasas.

Los ingresos del puerto alcanzaron los 103 millones de euros, superando la cifra de 2011 en un 18 por ciento. En el capítulo de gastos, la cifra total fue de 66 millones de euros, que supone un incremento del 7 por ciento respecto del ejercicio anterior. Así, los resultados de explotación se sitúan en torno a 37 millones de euros, que representan un 48 por ciento más que en 2011.

Para el presente año, el presidente de la A.P.B.A., espera que los tráficos continúen la línea ascendente, asentados en la tranquilidad laboral del puerto y en la entrada en explotación de la nueva terminal de graneles líquidos que la multinacional holandesa Vopak gestionará en Isla Verde Exterior.

Según las expectativas, el proveedor internacional de graneles líquidos añadirá unos 4 millones de toneladas de mercancías más al movimiento de tráfico total; aunque la instalación construida tendría capacidad para manipular hasta 8 millones de toneladas anuales a pleno rendimiento en caso de llevarse a cabo la ampliación de la terminal. La terminal, participada por Vopak (80 por ciento) y la española Vilma Oil (20 por ciento), inició sus obras el marzo pasado y supone una inversión de 100 millones de euros que creará entorno a 400 empleos cuando esté operativa a finales de marzo de este año.

La terminal, que cuenta con 22 tanques con capacidad de almacenamiento de 403.000 metros cúbicos de graneles líquidos —900.000 en caso de realizarse la ampliación—, está en el punto en el que se unen las principales vías marítimas del mundo, que conectan Europa, África Occidental, América y Asia, y puede ofrecer precios más baratos para la carga y descarga de combustibles desde tierra (*ex-pipe*) añadiendo valor a las cadenas de suministro de sus clientes y facilitando el abastecimiento a los barcos al estar ubicada en tierra. Si la terminal ofrece precios competitivos a los barcos puede restar protagonismo a las gasolineras flotantes gibraltareñas dedicadas al negocio del *bunkering* de alto riesgo para el medioambiente. Aunque algunas organizaciones ecologistas ya han advertido de que las gasolineras flotantes podrán repostar en Vopak y revender más barato en la colonia. Además, señalan que sería posible que estas empresas se hagan con los servicios de alguno de los 22 tanques de Vopak Terminal.

## RETOS FUTUROS

El Puerto de Algeciras bate record tras record, pero para afianzar su posición de líder, todos los actores del sector portuario y las instituciones tendrán que dar respuesta al reto que supone la competencia de Tanger Med con unos precios en la estiba considerablemente más bajos y a la sobrecapacidad actual que existe en el Estrecho en el tráfico de contenedores. Otro desafío al que habrá que dar solución es a la conexión ferroviaria que enlazaría la dársena con los principales mercados nacionales y continentales que permita que un contenedor de importación pueda salir de la terminal y dos o tres días después estar en el mercado. El tren, frente al camión, posibilita transportar mucha más carga en un mismo tramo y en un momento determinado economizando costes y reduciendo el impacto medioambiental. ■

J.M.S.





## INSTALACIONES DEL PUERTO

Entre las instalaciones portuarias de esta dársena con vocación intermodal y logística cabe destacar:

- El Muelle Juan Carlos I, que cuenta con más de 2.100 metros de atraque, un calado entre 14 y 16 metros y una superficie de cerca de 70 hectáreas, con una capacidad de slots de 10.476 contenedores de 20 pies. En el muelle opera la terminal APM, filial de la danesa Maersk, dedicada al tráfico de contenedores. La terminal dispone de 19 grúas de muelle, diez de ellas Super Panamax y nueve Post Panamax, a las que se suman otros 59 RTGs.
- Isla Verde Exterior, que opera la nueva terminal pública de contenedores de Total Terminal International Algeciras (TTI-A), del grupo Hanjin. Es la primera terminal semiautomática del Mediterráneo y dispone de una superficie de 30 hectáreas, con una zona de maniobra de 5,7 hectáreas y dos alineaciones de muelle de 650 metros (Este) y de 550 metros (Norte). La terminal cuenta con 8 grúas de muelle y 32 grúas de patio. También en Isla Verde Exterior está la nueva terminal de almacenamiento de hidrocarburos y otros graneles líquidos de Vopak Terminal Algeciras, con una capacidad de almacenaje que alcanza los 400.000 m<sup>3</sup>.
- En la Estación Marítima, ubicada en la dársena de la Galera y con una extensión de 12.000 m<sup>2</sup>, se realiza el control de entrada y salida de pasajeros y vehículos.



Campaña europea para fomentar la seguridad laboral

# LA PREVENCIÓN mejora la competitividad en las EMPRESAS

*Cada tres minutos y medio una persona muere en Europa a consecuencia de un accidente de trabajo o una enfermedad profesional. La Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo aspira a reducir esa tasa de mortalidad, mejorando la seguridad y la salud en las empresas. La iniciativa "Trabajando juntos para la prevención de riesgos" forma parte de la campaña multinacional "Trabajos saludables", enfocada a impulsar reformas en los centros laborales. El Instituto Social de la Marina, a través de la Red Española de Seguridad y Salud en el trabajo, participa en la iniciativa.*



Los directivos de las empresas y las organizaciones que lideran son los principales responsables de la seguridad y la salud en los centros de trabajo. Sin embargo, cuando se comprometen activamente con los empleados y sus representantes, los resultados en materia de prevención son mucho mejores.

Por este motivo, la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo enfoca la campaña “Trabajos saludables” y la iniciativa “Trabajando juntos para la prevención de riesgos” en una doble dirección. Por una parte, instando a los directivos de las compañías a asumir el liderazgo en el ámbito de la seguridad y salud laborales, consultando a sus empleados y adoptando las mejores estrategias de prevención de riesgos y, por otra, animando a los trabajadores y a sus representantes a compartir ideas y a colaborar activamente con sus directivos, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad y salud, beneficiando a todos.

Cualquier organización y particular de ámbito local, nacional y europeo están invitados a unirse a esta campaña, que se desarrollará a lo largo de todo el año, dentro del Plan Bienal 2011-2013, y que se dirige especialmente a las empresas del sector público o privado; a los directivos, supervisores y trabajadores; a los sindicatos y representantes en materia de prevención de riesgos y a cualquier otra organización o persona dedicada a mejorar la seguridad y la salud en los centros de trabajo.

Se puede participar en esta campaña de distintas maneras: divulgando y difundiendo la información y materiales de la misma (disponibles en 24 lenguas en la página web <http://www.healthy-workplace.eu>); organizando actividades como sesiones de sensibilización, conferencias, talleres, cursos de formación y colocando buzones de sugerencias en los centros de trabajo e, incluso, participando en las competiciones por los Galardones a las Buenas Prácticas.

Además, hay otras formas. En la semana 43 del año se celebra anualmente la denominada “Semana Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo” en torno a la cual se organizan actos en toda Europa. El Salón



**“Trabajos saludables” es la campaña europea de sensibilización de mayor entidad en el ámbito de la seguridad y la salud en el trabajo**

de Actos del Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT) fue sede, del 22 al 26 de octubre pasado, de las jornadas de la Red Nacional de Seguridad y Salud en el trabajo, a la que pertenece el Instituto Social de la Marina. La próxima reunión se celebrará en Bilbao el otoño que viene.

Las organizaciones o empresas de carácter paneuropeo o internacional pueden participar como colaboradores oficiales europeos; mientras que los particulares y organizaciones de carácter nacional, pueden hacerlo como colaboradores nacionales.

La campaña hace especial hincapié en la importancia que tiene que la alta dirección de las empresas se implique en la prevención de riesgos, permitiendo que los trabajadores se involucren activamente en las actividades preventivas. En este sentido, se quiere que unos y otros trabajen juntos en la prevención de ries-



CAMPAÑA SOBRE LA PREVENCIÓN DE TRASTORNOS MUSCULO-ESQUELÉTICOS

EVITAR LAS LESIONES  
**ESTÁ EN  
TUS MANOS**



gos, ofreciendo instrucciones claras y facilitando información para sentar las bases de una cultura preventiva sostenible en toda Europa.

### **BUENAS PRÁCTICAS**

Los Galardones Europeos a las Buenas Prácticas son uno de los pilares de la campaña “Trabajos Saludables”, que premia las mejores prácticas realizadas conjuntamente por empresarios y trabajadores en el ámbito de la prevención. La iniciativa está organizada por la EU-OSHA y en ella colaboran los Estados miembros y las respectivas Presidencias del Consejo de la Unión Europea.

Estos premios reconocen los beneficios que conlleva la aplicación de buenas prácticas en materia de seguridad y salud laboral. Los trabajos presentados a concurso deben demostrar un fuerte liderazgo de la dirección y una activa participación de los trabajadores en el ámbito de la seguridad y la salud. El jurado identifica los mejores ejemplos de colaboración, en beneficio mutuo.

Se aceptan candidaturas de empresarios y trabajadores; de intermediarios -como agentes sociales, profesionales y responsables en proyectos de prevención de riesgos laborales- y de personas que prestan información y asistencia en el ámbito laboral.

***La prevención reduce costes, aumenta la productividad y disminuye accidentes laborales en las empresas***

La ceremonia de entrega de la XI edición de los Galardones Europeos a las Buenas Prácticas tendrá lugar en Irlanda el próximo mes de abril y a ellos se han presentado varias empresas españolas.

Los premios se conceden en dos categorías: a las organizaciones con menos de 100 trabajadores y a las empresas con más de 100 empleados. El jurado destacará las circunstancias excepcionales de los premiados en un folleto especial que se difundirá por toda Europa, a través de la página web de la EU-OSHA.

Se premiarán las acciones de liderazgo genuino y eficaz, en las que participen los trabajadores y que tengan el apoyo total de la dirección empresarial. Intervenciones orientadas al lugar de trabajo, ejecutadas satisfactoriamente, que hayan mejorado la seguridad y la salud en los centros laborales y que sean sostenibles. Será ventajoso si, además, pueden aplicarse a varios entornos y países.

Por ello, aunque la intervención deberá cumplir los requisitos legislativos del Estado en el que se haya llevado a cabo; lo ideal es que superen esos niveles mínimos.

Pueden consultarse los ejemplos de buenas prácticas galardonadas en años anteriores en la página web de la Agencia Europea para



## ***Cuando empresarios y trabajadores colaboran juntos, los resultados en materia de seguridad, son mucho mejores***

la Seguridad y la Salud en el Trabajo <http://osha.europa.es/en/about/competitions>

Los Galardones a las Buenas Prácticas se coordinan a nivel nacional a través de la red de Centros de Referencia de la Agencia ([www.healthy-workplace.es/fops](http://www.healthy-workplace.es/fops)) Cada país designa dos finalistas nacionales, que son nominados para participar en la competición paneuropea.

### **PREVENCIÓN EN EL ISM**

La Ley 31/1995 y sus posteriores modificaciones obliga a la Administración General del Estado a garantizar la seguridad y la salud de los empleados públicos en todos los aspectos relacionados con la labor que realizan. En cumplimiento de esta norma, el Instituto Social de la Marina cuida la seguridad y salud laboral de los trabajadores, tanto los que están embarcados como los empleados en tierra.

Según Santos Orizaola, jefe de Área de Acción Social del ISM, “la prevención se lleva a cabo desde tres ejes: la prevención de riesgos en las dependencias y oficinas propias; la seguridad en los buques-hospital “Juan de la Cosa” y “Esperanza del Mar” y, por último, las actuaciones emprendidas, en virtud del acuerdo firmado en el año 2005 por los entonces Ministerios de Fomento; Trabajo y

Asuntos Sociales y Agricultura, Pesca y Alimentación, para mejorar la seguridad de los buques pesqueros”. Quienes lo deseen, pueden consultar los términos de este acuerdo en el BOE del 8 de junio de 2005.

José Antonio Collado, jefe del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales en los Servicios Centrales del ISM en Madrid, explica que los mayores riesgos a los que nos enfrentamos los trabajadores de la casa son, por un lado “riesgos posturales y de pantalla, al estar la mayoría del tiempo sentados frente al ordenador. Los ordenanzas están expuestos además a riesgos de carga, al tener que transportar documentos pesados de un sitio a otro”.

Desde este servicio, lo que se hace es evaluar los riesgos y proponer medidas para solucionarlos. Entre otras actuaciones, se visitan los lugares de trabajo, se valoran las condiciones lumínicas, la calidad del aire en interior y se programan los reconocimientos médicos para vigilar la salud de los trabajadores. “Todos los años recomendamos un reconocimiento médico general y otro oftalmológico. Pero, además, incluimos una revisión urológica, para hombres, y otra ginecológica, para las mujeres”.

Jesús Socorro, asesor técnico laboral marítimo de la Dirección Provincial de Las Palmas y responsable de la prevención de riesgos en los buques hospital del ISM, afirma que ésta es “el cordón umbilical que une a todo el organigrama de la institución”. Ha sido el encargado de elaborar en el año 2009 el Manual de la Prevención de Riesgos Laborales en el ISM, Buques de Asistencia y Salvamento Marítimo”. En el Manual se describen los factores de riesgos laborales a los que se enfrenta, el personal de máquinas, el de cubierta y el de la zona médica. Cada tres meses, los trabajadores se reúnen para revisar las condiciones de seguridad y salud del centro de trabajo (más información en el nº 515 de la revista MAR, correspondiente a mayo de 2012)

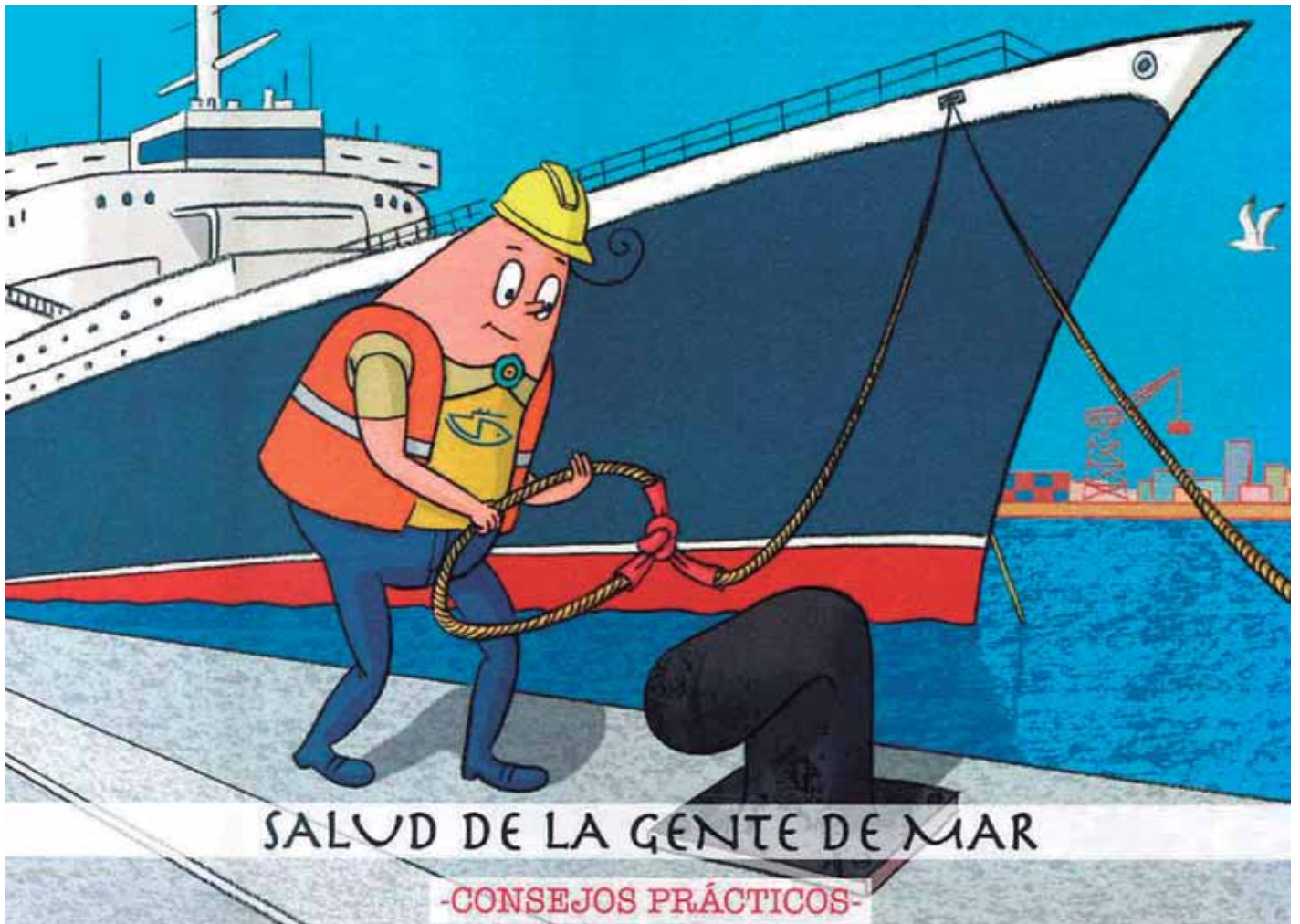
La firma en el año 2005 del Acuerdo ministerial tripartito en materia de seguridad de los buques pesqueros ha permitido, desarrollar campañas de concienciación y sensibilización que han beneficiado a los trabajadores del mar: un colectivo hasta ahora poco acostumbrado a la prevención. ■

TEXTO Y FOTOS: ANA DÍAZ

La Dirección Provincial de Barcelona edita una serie de folletos divulgativos

# CAMPAÑA PARA PREVENIR la aparición del CÁNCER

*El servicio de Sanidad Marítima de la Dirección Provincial de Barcelona ha puesto en marcha una campaña de prevención de cuatro de los tipos de cánceres con mayor incidencia entre la población: los tumores de próstata, mama, piel y colorectal. La doctora Helena Estopà Pujol es la autora de unos folletos en los que se dan consejos prácticos para prevenir estas patologías. Los textos, en catalán y castellano, están acompañados de ilustraciones realizadas por Antonio Jiménez.*



**N**o es ésta la primera vez que el servicio de Sanidad Marítima de la Dirección Provincial del ISM en Barcelona realiza una campaña de prevención de la salud. En esta ocasión, los responsables del departamento han querido ofrecer información práctica sobre los tipos de cáncer con mayor incidencia en la población “Somos un servicio de medicina preventiva y consideramos que la prevención es muy importante. No es lo mismo tratar un tumor de un centímetro que otro de 20 y es bueno saber que el 70% de los cánceres se pueden evitar modificando tan sólo los estilos de vida”, dice Helena Estopà, responsable de la campaña.

La idea de realizar esta campaña partió de la Dra. Estopà que, debido a su propia experiencia personal, conoce muy bien la problemática del cáncer “yo misma estoy viva gracias a los programas de prevención de la enfermedad y a las revisiones”. Y es que, como dice el refrán “más vale prevenir, que curar”.

Según la Asociación Española contra el Cáncer (AECC), en España se diagnostican cada año 129.000 nuevos casos: una enfermedad multifactorial que se debe al efecto combinado de factores genéticos y ambientales.

Desde el año 2005, los tumores son la primera causa de muerte en los varones y la segunda en las mujeres, aunque la tendencia de la mortalidad es hacia la disminución.

En los hombres, los cánceres más comunes son los que afectan al pulmón, a la próstata y al colon y recto mientras que en las féminas, los más frecuentes son de mama, colorectal y endometrio.

En los últimos años, las recomendaciones de prevención del cáncer están cambiando a consecuencia de los resultados que se obtienen en los ensayos clínicos de Screening; es decir, de las pruebas específicas para detectar la aparición del cáncer; los avances en la tecnología y los importantes cambios en las tendencias de morbilidad y mortalidad por esta enfermedad.

Es por tanto importante tomar conciencia de la necesidad de hacernos pruebas y revisiones periódicas que pueden detectar un tumor en una fase muy temprana, lo que sin duda es beneficioso para el tratamiento y evolución de la enfermedad.



A partir de los 40 años los hombres deben controlar sus niveles de PSA para detectar problemas de próstata

### **Las personas deben ser informadas de los beneficios y riesgos del screening: programas de detección precoz del cáncer**

Con este propósito, el servicio de Medicina Marítima de la Dirección Provincial del ISM en Barcelona ha editado 2.000 folletos divulgativos en catalán y 3.000 en castellano en los que se informa de forma clara y sencilla sobre cómo prevenir cuatro de los tipos de cáncer más comunes en la población: próstata, mama, piel y colon y recto.

En primer lugar se ofrecen datos generales sobre el tipo de cáncer concreto y posteriormente se contesta a las preguntas sobre factores de riesgo, qué nos puede hacer sospechar de la existencia de un tumor, cómo podemos prevenirlo y cómo detectarlo.

Todos los casos van acompañados de ilustraciones de Antonio Jiménez, con los personajes Nipo y Nipa, que ya han aparecido en otras campañas de prevención de salud desarrolladas en la Dirección Provincial de Barcelona.

### **CÁNCER DE PRÓSTATA**

En España se diagnostican cada año 25.000 nuevos casos. La edad avanzada, los antecedentes familiares, la ingesta de una dieta rica en grasas y la raza negra son factores de riesgo de esta enfermedad. Debe consultarse al médico si se tienen dificultades para empezar a orinar o para vaciar la vejiga completamente. También si el flujo de la orina es débil o interrumpido; si se va en muchas ocasiones al baño, especialmente por la noche; si existe dolor persistente en la espalda, las caderas o la pelvis. También cuando aparezca dolor al



La mamografía es una prueba que detecta patologías de la mama

orinar o al eyacular y si se observa sangre en la orina o el semen.

La detección del cáncer de próstata implica buscar la presencia del tumor antes de que cause síntomas. Las pruebas que realizan los doctores para diagnosticarlo son, en primer lugar, un tacto rectal para palpar la próstata, determinar su tamaño, consistencia y la presencia de bultos y anomalías y un simple análisis de sangre con el que estudiar la PSA (antígeno prostático específico). Si ambas pruebas resultan positivas, se confirma la sospecha con una biopsia de próstata.



Los trabajadores del mar están expuestos a radiaciones solares debido a sus condiciones laborales

Es aconsejable que a partir de los 40 ó 45 años, los hombres acudan al médico para este examen de próstata; especialmente si son pacientes de riesgo.

### **CÁNCER DE MAMA**

Afecta a una de cada ocho mujeres a lo largo de la vida y, aunque es muy poco frecuente, los hombres también pueden padecerlo. Se trata de la primera causa de mortandad en las mujeres entre 40 y 55 años.

Los factores de riesgo de esta patología son: edad avanzada; haber tenido una primera regla a edad precoz o una menopausia tardía, tener el primer hijo a edad avanzada; no haber alimentado a los bebés con lactancia materna o no haber tenido hijos.

El uso prolongado de una terapia hormonal sustitutiva (TSH, combinado de estrógenos y progesterona) también puede favorecer la aparición de esta patología, así como tener antecedentes personales de cáncer de mama y de otras enfermedades de mama benignas; contar con antecedentes familiares (que lo hayan padecido, la madre, una hermana o una hija o presentar mutaciones de los genes BRCA1 o BRCA2).

Haber sido tratada con radioterapia; sufrir problemas con el alcohol; no hacer ejercicio físico y sufrir obesidad después de la menopausia se consideran también factores de riesgo a tener en cuenta.

Debemos consultar a nuestro médico si notamos bultos, dolor, cambios en el tamaño o la forma de la mama o los pezones; que éstos segregan líquido y si detectamos alteraciones cutáneas.

Para detectar a tiempo el cáncer de mama, las mujeres debemos acostumbrarnos a palparnos y acudir a revisiones donde un especialista nos explore y prescriba una mamografía. Lo normal es que, a partir de los 50 años y hasta los 70, las mujeres nos hagamos esta prueba cada dos años.

En caso de riesgo se recomienda una mamografía anual a partir de los 40 y, a partir de los 25 años, si se tienen antecedentes genéticos.

La ecografía, no es útil como cribado. Si bien se utiliza en mujeres jóvenes, con tejido mamario denso y adenopatías para detectar anomalías.

### **CÁNCER DE PIEL**

Los carcinomas de piel no-melanomas son tumores cutáneos malignos, diferentes a los melanomas. Éstos afectan a las células ba-



sales y son los más comunes. Su incidencia aumenta un 10% anualmente, diagnosticándose 3.600 nuevos casos al año. Pueden darse a cualquier edad, aunque la mayoría se diagnostican entre los 40 y los 70 años.

Los factores de riesgo son: piel y ojos claros; color de pelo rubio o pelirrojo; antecedentes familiares y personales; exposición frecuente al sol por cuestiones laborales o recreativas; antecedentes de quemaduras solares durante la infancia y tener una piel que se quema o enrojece con facilidad, que le salen pecas o que se siente dolorida bajo el sol.

Hay que tener en cuenta que la radiación solar es acumulativa a lo largo de la vida. Es como si nuestra piel tuviera memoria. Por ello debemos seguir unas pautas de conducta para prevenir este tipo de tumores. Por ejemplo, evitar las exposiciones excesivas al sol, especialmente entre las 10 de la mañana y las 4 de la tarde en primavera y verano.

En la playa, los rayos UVA y los UVB solares atraviesan las sombrillas y pueden producir lesiones. Por ello, es recomendable aplicarnos crema solar con filtro de 50, o con un índice de protección mayor, cada dos horas y después de nadar, sudar o secarnos con una toalla, y hacerlo aunque el día esté nublado. También debemos ponernos sombreros, gorras y gafas de sol y evitar el uso de lámparas y camas de bronceado.

Los melanomas, en general, no son dolorosos. La primera señal de atención es frecuentemente un cambio en el tamaño, la forma, el color de una peca o un lunar. También puede aparecer una peca nueva, negra o de estructura anormal.

Curiosamente los melanomas aparecen con mayor frecuencia en el tronco, la cabeza y el cuello de los hombres y en los brazos y las piernas de las mujeres.

Debemos acudir al médico para que revise cualquier cambio en nuestra piel y en el aspecto de nuestros lunares, especialmente si éstos crecen, sangran o presentan asimetría en los bordes.

## **CÁNCER COLORECTAL**

Es el cáncer más común en los países desarrollados registrándose en España 19.000 nuevos casos al año. Para prevenirlo se recomienda modificar los estilos de vida: evitar el sedentarismo, la obesidad, el tabaquismo, el consumo de alcohol y la ingesta de una dieta

rica en vegetales y calcio y pobre en grasas y carnes rojas.

La edad también se considera un factor de riesgo. También la ingesta de una dieta pobre en fibra, estilos de vida nocivos, antecedentes personales y familiares y enfermedad inflamatoria intestinal (enfermedad de Crohn o colitis ulcerosa)

Debemos consultar a un especialista cuando notemos sangre en las heces, cambios en los ritmos intestinales o si presentamos estreñimiento crónico, dolor abdominal y pesadez durante más de tres meses seguidos. También si presentamos anemia, por pérdida crónica de sangre.

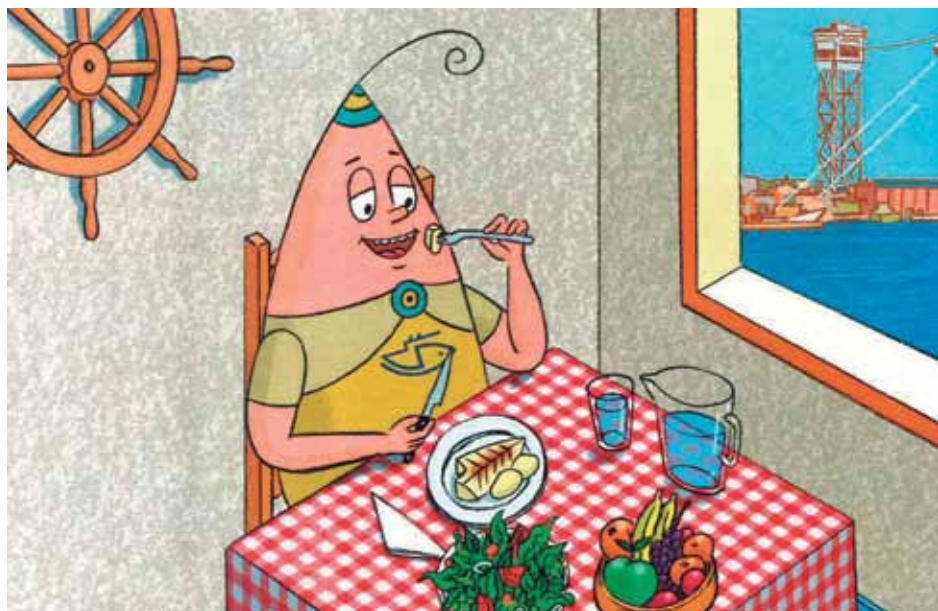
Para detectarlo tanto hombres como mujeres debemos hacernos una prueba de cribado a partir de los 50 años. Mucho antes si somos pacientes de riesgo. Las personas con más de un antecedente de cáncer colorectal familiar deberían realizarse una colonoscopia a partir de los 40 años, cada cinco.

Los médicos determinarán, según los antecedentes, los factores de riesgo personal a la hora de realizar pruebas. En general, en un paciente de grado medio, se recomienda realizar una prueba de sangre oculta en heces cada año. Si da positiva se debería ampliar el estudio con una colonoscopia. Sigmoidoscopia flexible cada cinco años y colonoscopia cada 10 y un enema con bario de doble contraste cada cinco años. ■

**El cáncer representa uno de los mayores problemas de salud pública. Cada año se diagnostican en España 129.000 nuevos casos**

ANA DÍAZ

ILUSTRACIONES ANTONIO JIMÉNEZ



Debemos aumentar el consumo de frutas y verduras y disminuir la ingesta de carne roja

Jubilación anticipada y parcial

# El Gobierno busca un Acuerdo Político y Social

*El Gobierno ha aprobado el desarrollo reglamentario de la ley que reformó el sistema de pensiones aprobada el 1 de agosto de 2011, norma que el anterior Ejecutivo consensuó con los agentes sociales.*

Con el fin de lograr un acuerdo que profundice en la estabilidad y solvencia de las pensiones, Mariano Rajoy ha anunciado que a principio de año llevará a cabo un debate abierto a la Comisión de Seguimiento del Pacto de Toledo y buscará también un pacto con empresarios y sindicatos. Se trata de obtener un consenso sobre dos temas clave

***El Gobierno aprueba el desarrollo de la Ley de Pensiones***

para hacer viable el sistema público de pensiones: la jubilación anticipada y la parcial.

El presidente ha dejado muy claro que en cualquier caso el Gobierno no está planteando elevar la edad de jubilación, de manera gradual, más allá de los 67 años, pero si afirmó que para conseguir la sostenibilidad del sistema hay que debatir sobre la jubilación anticipada y la parcial. Y en este



sentido argumentó que hay 17 millones de personas que cotizan a la Seguridad Social que están pagando las pensiones a 9 millones de personas. “Lo que queremos -subrayó- es que no se jubilen a los 54, a los 58, a los 60 o a los 62”. De esta forma es necesario dialogar para que la Seguridad Social sea un sistema público y viable. Mariano Rajoy ofreció dos datos muy significativos: las pensiones suponen más del 25 por ciento del gasto total del Estado y, en 2009 y 2010, sólo el 50 por ciento de las personas que se jubilaron tenían 65 años. De esta manera ahora se abre un diálogo sobre la sostenibilidad del sistema de pensiones. Por otra parte el Gobierno se ha dado un plazo de tres meses para debatir con los agentes sociales, y partidos políticos, representados en la Comisión del Pacto de Toledo, para dar un nuevo tratamiento a la jubilación anticipada y la parcial. De esta manera, el Gobierno abre una nueva etapa de diálogo social a tres bandas, empresarios, sindicatos y partidos políticos, con un objetivo muy importante, llevar a cabo las medidas necesarias para fortalecer y hacer viable el sistema público de pensiones.

### **PROGRESIVO Y GRADUAL**

El decreto aprobado por el Consejo de ministros mantiene de manera gradual la edad de jubilación a los 67 años, así como la ampliación de manera gradual del periodo de cálculo hasta 25 años en el ejercicio 2022.

El objetivo general de la norma aprobada es clarificar diversos aspectos, entre ellos, la adaptación a los periodos transitorios de la regla del cómputo temporal de los requisitos para acceder a las prestaciones. Un ejemplo de ello es la cuantificación de la edad ordinaria que al final del periodo transitorio habrá pasado de 65 a 67 años. También esta medida se aplicará de manera gradual: un mes más por cada año, hasta 2018 y a partir de ese ejercicio dos meses hasta concluir en 2027.

La norma aprobada también determina que se considerará un mes de fecha a fecha, teniendo como referencia la de cumplimiento de la edad legal (65 más un mes, 65 más dos meses), etc.



*Para dos asuntos clave, la jubilación anticipada y la parcial, el Ejecutivo busca un acuerdo con partidos políticos y agentes sociales*

### **COTIZACIONES Y CÓMPUTO**

Por otra parte se unifica la fórmula para fijar los periodos de cotización exigibles, ya reflejados en la ley aprobada por el anterior Gobierno, que pasarán a contabilizarse por años y meses tanto para determinar la edad como la cuantía de las pensiones. Así mismo concreta los requisitos relacionados con las excepciones en la ampliación del periodo de cálculo hasta 25 años en 2022. Como dicha ampliación puede resultar más favorable para aquellos trabajadores que, en la última fase de su vida laboral hayan estado en algún momento desempleados, la propia ley contemplaba la posibilidad de aplicar directamente la ampliación del periodo completo.

También clarifica las circunstancias que han de concurrir para que un trabajador que, a partir de una determinada edad, ha visto reducidas sus bases de cotización por la razón de extinción involuntaria de la relación laboral, pueda optar por que su pensión se calcule directamente sobre 20 o 25 años sin necesidad de aplicar el periodo transitorio que contempla la ley.

Por otro lado especifica los supuestos en los que el trabajador deba ajustarse a la legislación anterior en el acceso a la jubilación. En esta situación se encuentran quienes extingan su relación laboral antes o después del 1 de enero por acuerdos de empresa, convenio colectivo o Expediente de Regulación de Empleo, suscritos o aprobados antes del 1 de agosto de 2012.



*Se trata de obtener un pacto que de estabilidad y solvencia al sistema público de pensiones*

### **CUIDADO DE HIJOS**

La nueva norma desarrolla y concreta la mejora de los periodos considerados como cotizados a hombres y mujeres por hijos o menores acogidos. Es el caso de las personas que por nacimiento o adopción vieron interrumpida su cotización al extinguirse la relación laboral o finalizar el cobro de prestaciones por desempleo coincidiendo con el nacimiento de los hijos.

En este sentido, el desarrollo reglamentario despeja cualquier duda en cuanto a la compatibilidad de la aplicación del beneficio por cuidado de hijos con los periodos asimilados por parto y con los de cotización efectiva derivados de la situación de excedencia.

Asimismo establece un tratamiento de la asimilación a periodo cotizado muy positiva puesto que se puede optar como base de cotización el promedio de las bases de cotización de los 6 meses anteriores.

### **NÓMINA EN PENSIONES**

La evolución demográfica y la cada vez mayor esperanza de vida son dos variables que tuvieron muy en cuenta los grupos parla-

### **RÉGIMEN TRANSITORIO DEL INCREMENTO DE 35 A 38 AÑOS Y 6 MESES EN LA JUBILACIÓN A LOS 65 AÑOS**

	<b>Período cotizado</b>
Durante año 2013	35 años y 3 meses
Durante año 2014	35 años y 6 meses
Durante año 2015	35 años y 9 meses
Durante año 2016	36 años
Durante año 2017	36 años y 3 meses
Durante año 2018	36 años y 6 meses
Durante año 2019	36 años y 9 meses
Durante año 2020	37 años
Durante año 2021	37 años y 3 meses
Durante año 2022	37 años y 6 meses
Durante año 2023	37 años y 9 meses
Durante año 2024	38 años
Durante año 2025 y 2026	38 años y 3 meses
A partir del año 2027	38 años y 6 meses

mentarios que decidieron estudiar la evolución del sistema público de pensiones para que fuera sostenible.

En el pasado mes de diciembre la nómina en pensiones se elevó a 7.525 millones de euros, y el número de pensiones se situó en 9 millones. La población activa es de 17,3 millones de trabajadores. A priori son cifras demoledoras que obligan a llevar a cabo ajustes que permitan garantizar la viabilidad del sistema. Y el marco de debate para garantizar la viabilidad y garantía del sistema público de pensiones se lleva a cabo en la Comisión de Seguimiento del Pacto de Toledo del Congreso de los Diputados. Este Pacto fue, sin duda alguna, uno de los acuerdos más importantes obtenido en el periodo democrático. El acuerdo se aprobó por el Pleno del Congreso de los Diputados, durante la sesión del 6 de abril de 1995, del documento previamente aprobado por la Comisión de Presupuestos el día 30 de marzo de ese mismo año, referente al “Análisis de los problemas estructurales del Sistema de Seguridad Social y de las principales reformas que deberán acometerse”. Y gracias a los trabajos elaborados por esta Comisión, a los estudios aportados por expertos, y a la voluntad negociadora de los grupos parlamentarios, podemos afirmar hoy en día que las pensiones públicas están garantizadas si se aplican las correcciones oportunas para hacer viable el sistema público de Seguridad Social. ■

**Los trabajadores que en la última fase de su vida laboral hayan estado en paro podrán aplicarse directamente la ampliación del periodo de cálculo hasta 25 años para mejorar su pensión**

## APLICACIÓN DE ELEVACIÓN DE EDAD DE JUBILACIÓN

	Edad de jubilación en función de los periodos de cotización acreditados	
	Menos de 38 años y 6 meses cotizados	38 años y 6 meses o más cotizados
Durante año 2013	65 años y 1 mes	65
Durante año 2014	65 años y 2 meses	65
Durante año 2015	65 años y 3 meses	65
Durante año 2016	65 años y 4 meses	65
Durante año 2017	65 años y 5 meses	65
Durante año 2018	65 años y 6 meses	65
Durante año 2019	65 años y 8 meses	65
Durante año 2020	65 años y 10 meses	65
Durante año 2021	66 años	65
Durante año 2022	66 años y 2 meses	65
Durante año 2023	66 años y 4 meses	65
Durante año 2024	66 años y 6 meses	65
Durante año 2025	66 años y 8 meses	65
Durante año 2026	66 años y 10 meses	65
A partir de año 2027	67 años	65

## ELEVACIÓN DEL PERIODO DE CÓMPUTO

Elevación del periodo de cómputo (cálculo de la base reguladora)	
Referencia temporal	Tiempo computado
Durante año 2013	192 meses (16 años)
Durante año 2014	204 meses (17 años)
Durante año 2015	216 meses (18 años)
Durante año 2016	228 meses (19 años)
Durante año 2017	240 meses (20 años)
Durante año 2018	252 meses (21 años)
Durante año 2019	264 meses (22 años)
Durante año 2020	276 meses (23 años)
Durante año 2021	288 meses (24 años)
A partir de 2022	300 meses (25 años)

# Plan de LUCHA contra el FRAUDE

*Acaba de ser aprobada la Ley de lucha contra el empleo irregular y el fraude a la Seguridad Social para el periodo 2012-2013.*

*Impulsar el crecimiento y la creación de empleo de la economía española para garantizar el bienestar de los ciudadanos, crear oportunidades a los emprendedores y ofrecer una perspectiva de futuro más próspera, justa y solidaria, son pilares básicos de la política económica del Gobierno.*

*Y para conseguir esos objetivos las reglas del juego deben ser iguales para todos.*

***Aprobada la Ley de lucha contra el empleo irregular y el fraude a la Seguridad Social para el periodo 2012-2013***

Como ha resaltado la Comisión Europea, el empleo “sumergido” es un supuesto extremo de segmentación del mercado de trabajo, pues aboca a los trabajadores a una espiral continua de pérdida de sus derechos al impedir su promoción personal y profesional, entre ellos el derecho a la formación y a la recualificación y, por otra parte genera un daño importante para los sistemas de Seguridad Social, tanto por cuotas no ingresadas, como por el pago indebido de prestaciones. Estas son, entre otras, las razones que explican la aprobación de un Plan de lucha contra el empleo irregular y el fraude a la Seguridad Social para el periodo 2012-2013. Las actuaciones contempla-



das en el Plan han permitido aflorar un total de 91.470 empleos irregulares.

### **OBJETIVOS**

Dicho Plan tiene, como objetivos más importantes, los siguientes: impulsar el afloramiento de empleo irregular, corregir la obtención, en fraude de ley, de las prestaciones por desempleo, particularmente en empresas ficticias que se crean para obtener dichas prestaciones, aflorar posibles situaciones fraudulentas, primordialmente en casos de alta en la Seguridad Social de trabajadores que prestan servicios en las empresas, en el acceso y la percepción de otras prestaciones del sistema de la Seguridad Social y, combatir los supuestos de aplicación indebida de bonificaciones o reducciones de cotizaciones empresariales a la Seguridad Social.

Para contribuir al logro de estos objetivos la presente ley introduce modificaciones en las normas legales vigentes.

### **INFRACCIONES MUY GRAVES**

El Plan especifica una por una las infracciones calificadas como “muy graves”, por ejemplo:

- Dar ocupación como trabajadores a beneficiarios o solicitantes de pensiones u otras prestaciones periódicas de la Seguridad Social, cuyo disfrute sea incompatible con el trabajo por cuenta ajena, cuando no se les haya dado de alta en la Seguridad Social con carácter previo al inicio de sus actividades, llevará consigo una multa que oscilará entre los 10.001 euros a 187.515 euros según su grado.
- No ingresar, en el plazo y formas reglamentarios, las cuotas correspondientes que por todos los conceptos recauda la Tesorería General de la Seguridad Social, no habiendo presentado los documentos de cotización ni utilizado los sistemas de presentación por medios informáticos, electrónicos o telemáticos, será considerada una infracción muy grave que se sancionará entre el 100,01 y el 150% del importe de las cuotas a la Seguridad Social.
- El falseamiento de los documentos para que los trabajadores obtengan o disfruten fraudulentamente prestaciones.

## ***Ya el año pasado las actuaciones de investigación se multiplicaron por cuatro***

- Pactar con sus trabajadores de forma individual o colectiva la obligación por parte de ellos de pagar total o parcialmente la prima o parte de cuotas a cargo del empresario.
- Incrementar indebidamente la base de cotización del trabajador de forma que provoque un aumento de las prestaciones así como la simulación de la contratación laboral para la obtención indebida de prestaciones.
- Facilitar datos falsos que ocasionen deducciones o compensaciones fraudulentas en las cuotas a satisfacer a la Seguridad Social, o incentivos relacionados con las mismas.
- Falseamiento de documentos para la obtención, de manera fraudulenta, de bonificaciones en materia de la formación que reciben los trabajadores en activo.
- Dar ocupación a los trabajadores afectados por la suspensión de contratos o reducción de jornada.
- Retener indebidamente la cuota de los trabajadores a la Seguridad Social, no ingresándola en el plazo legalmente establecido.

En el supuesto de este tipo de infracciones, calificadas como muy graves, se entenderá que el empresario incurre en una infracción por cada uno de los trabajadores que hayan solicitado, obtenido o disfruten fraudulentamente de las prestaciones de Seguridad Social. ■



Trabajadores autónomos

# STOP a los DESAHUCIOS por DEUDAS con la Seguridad social

*La ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, ha anunciado en el Senado que está estudiando, con las organizaciones de trabajadores autónomos, la posibilidad de llevar a cabo nuevas iniciativas para que no se produzcan embargos de la vivienda habitual por impagos de deudas contraídas con la Seguridad Social. Esta es, sin lugar a dudas, una medida con alto contenido social y humano, al presenciar a diario el drama de los desahucios.*

*Los autónomos son para este Gobierno la prioridad, porque son los emprendedores los que crean empleo y riqueza en nuestro país. (Fátima Báñez, ministra de Empleo y Seguridad Social)*





**F**átima Báñez dijo que los autónomos son para el Gobierno la prioridad, porque son los emprendedores los que crean empleo y riqueza en el país. Y en este sentido avanzó que entre las medidas que se están estudiando figuran la concesión de aplazamientos para el pago de las deudas a la Seguridad Social, durante un periodo más dilatado, de hasta cinco años para los casos más extremos, ofreciendo unas condiciones de amortización flexibles, así como ampliar de uno a dos años el plazo de subasta desde la primera diligencia de embargo hasta la realización material de la subasta.

### **PROTECCIÓN**

El Estatuto del Trabajador Autónomo establece que la vivienda habitual no es bien embargable si existen otros bienes que sean suficientes para satisfacer la deuda contraída con la Seguridad Social. Como segunda garantía, la ejecución de un bien nunca se producirá antes de un año desde la notificación de las primeras diligencias de apremio. “Afortunadamente –subrayó Fátima Báñez, también hoy los trabajadores autónomos tienen derecho a la protección por cese de actividad y, además, también necesitan atención por parte de la Tesorería General de la Seguridad Social. De hecho hay un compromiso no escrito de este organismo, para atender y evitar todas las situaciones para que no se produzcan estos embargos de la vivienda habitual. Todos tenemos interés de que los trabajadores autónomos, que son los que ponen su patrimonio a disposición del negocio, no vean embargados sus bienes y tengan que sufrir esas situaciones tan indeseables para todos. En este sentido ya estamos trabajando y estoy segura que en próximas fechas podremos aplicar medidas concretas para paliar estas situaciones tan indeseables”.

### **PAGAR A PLAZOS**

Durante el año 2012 el Gobierno ha hecho un esfuerzo para facilitar el pago de las deudas de los autónomos con la Seguridad Social. Y autorizó un total de 24.340 aplazamientos en el RETA (Régimen Especial de Trabajadores Autónomos), por un importe de casi 175



## **La ministra anuncia nuevas iniciativas para que no se produzcan embargos de inmuebles por deudas a la Seguridad Social**

millones de euros. Además, el año pasado destinó al trabajo autónomo, la cultura emprendedora y la economía social más de 940 millones de euros.

Así mismo destacan los más de 27.000 millones de euros del Plan de Pago a Proveedores para abonar facturas pendientes de algunos ayuntamientos y autonomías con sus proveedores, el 99 por ciento de los cuales eran trabajadores autónomos y dueños de pequeñas y medianas empresas.

### **PERFIL**

Los trabajadores autónomos desempeñan un papel crucial en el tejido productivo de nuestro país. El número total de personas inscritas en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos asciende a casi tres millones cien mil ciudadanos. Los varones representan el 65,6 por ciento y, las mujeres, el 34,4 por ciento del total.

El 66,6 por ciento tiene una edad comprendida entre los 36 a 49 años, seguidos de los que tienen más de 50, con un 65,4 por ciento.

La inmensa mayoría, concretamente un 82 por ciento, cotiza por la base mínima de la Seguridad Social. Por sectores de producción más del 70 por ciento trabajan en servicios, el 13 por ciento en agricultura, el 11 por ciento en construcción y el 5 por ciento en industria. ■

# Los salarios **AUMENTAN un 0,69%**

*Los convenios colectivos de nueva firma, con inicio de efectos económicos en 2012, y registrados hasta el mes de diciembre alcanzaron los 644, lo que supone un incremento del 9% respecto al mismo periodo del año anterior y la cifra más alta registrada desde el año 2008. El mayor número de convenios registrados a diciembre de 2012 se explica por los de ámbito de empresa, que aumentan de 457 a 517, lo que supone un 13% más.*

Estos convenios afectan a un total de 1.679.069 trabajadores, un 45% más que en diciembre de 2011, con un incremento salarial pactado del 0,69 por ciento. En el ámbito de empresa el incremento salarial se sitúa en el 0,57 %, mientras que los de ámbito superior tienen una media de incremento del 0,70%

## **ACUERDO NEGOCIACIÓN COLECTIVA**

Estas cifras se sitúan en línea con el II Acuerdo para el empleo y la negociación colectiva, 2012, 2013 y 2014, firmado el 25 de enero de 2012. Así, el incremento salarial medio en los convenios que empiezan a entrar en vigor en 2012 pero prevén tener efectos en años posteriores se sitúa en el 0,64% mostrando la voluntad de sindicatos y empresarios de moderación de los aumentos salariales.

Por su parte, el total de convenios registrados hasta diciembre del año pasado alcanzó los 2.611, lo que supone un incremento del 3%, respecto al mismo mes del pasado año, que afectaron a 6.078.424 trabajadores, con un aumento salarial medio del 1,31%.

Los convenios firmados con más de un año de vigencia contemplaron subidas salariales para 2012 del 1,54%, que afectan a un total de 4.399.355 trabajadores.

La jornada media anual se sitúa en 1.743,9 horas. En los convenios de empresa la jornada asciende a 1.710,9 y, en los pactos de otro ámbito reflejan un total de 1.747,8 horas al año.

**El total de convenios registrados hasta diciembre aumentan un 3% con respecto a un año, hasta llegar a los 2.611 acuerdos sociales**

# Guía LABORAL

**Y**a está disponible en papel y en la web del ministerio de Empleo y Seguridad Social ([www.meyss.es](http://www.meyss.es)) la Guía Laboral, una publicación editada por ese Departamento.

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, con el fin de facilitar el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones sociales y laborales de los ciudadanos.

## **NOVEDADES MÁS IMPORTANTES**

Como novedades más significativas recogidas en la edición de esta Guía, cabe destacar, entre otras las siguientes: en materia de empleo, la Ley de Medidas Urgentes para la reforma del mercado de trabajo, las medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, el establecimiento de un sistema específico de protección por cese de actividad, y la relación laboral de carácter especial del servicio del hogar familiar. En materia de Seguridad Social, la integración del Régimen Especial de Empleados de Hogar y del Régimen Especial Agrario en el Régimen General y las modificaciones en las prestaciones de asistencia sanitaria y farmacéuticas. Además, en materia de inmigración, incluye modificaciones en relación con la libre circulación de ciudadanos de la Unión Europea.



Con esta edición se supera el millón cien mil ejemplares desde la publicación inicial, lo que avala su consolidación como pilar de información del Ministerio de Empleo y Seguridad Social en el conjunto de acciones orientadas a la transparencia informativa y a la atención de los ciudadanos.

## Cambio de patrón y junta directiva en Baiona

**La junta general de la cofradía de Baiona eligió a finales de enero a Ramón Costas Iglesias como patrón mayor del pósito. Costas, que ya ocupó el cargo entre 2007 y 2009, sustituye a Fernando Leyenda echado de su cargo al prosperar una moción de censura presentada a finales de diciembre. El recién elegido patrón hereda una corporación dividida socialmente, con problemas económicos y un plan de viabilidad a medio ejecutar, y con los recursos pesqueros esquilados por un furtivismo sin control.**



La división interna en la cofradía de Baiona, generada por las polémicas decisiones que durante los últimos años tomó el ya ex-patrón mayor Fernando Leyenda, quedó patente durante una de las juntas extraordinarias más rápidas y tranquilas que ha tenido la cofradía.

La votación obligó a Leyenda a abandonar el cargo. Sólo cuatro días después de ser destituido el anterior patrón, la junta general votaba a Ramón Costas Iglesias con el apoyo de once de los doce votos emitidos.

Costas y la nueva junta directiva no tienen una tarea fácil ya que la supresión del servicio de vigilancia de los guardapescas decida por Leyenda ha provocado el aumento del furtivismo que ha esquilando los bancos de percebes. Por otro lado, la puesta en funcionamiento del servicio de vigilancia y la determinación de sus funciones tendrá que hacerse intentando no crispas más los ánimos de los socios, ya que aunque las acusaciones entre algunos socios y los vigilantes quedaron judicialmente resueltas, no parece desahogado pensar que, tras dos años

y medio sin control, no será fácil que las aguas vuelvan a su cauce.

La polémica decisión tomada por Leyenda de suprimir el servicio de vigilancia, que lo enfrentó con la agrupación de mariscadores, y su detención acusado de un presunto delito de falsedad documental al utilizar dos embarcaciones cuando únicamente tenía documentación para una de ellas han fomentado que el ex-patrón sea visto como personificación de todos los problemas del pósito que tras su marcha deja un balance económico de los peores de la historia de la corporación.

## División ante el plan del pulpo gallego

**La Consellería do Mar prorrogó hasta el 15 de febrero las normas que estableció el pasado año para la gestión del pulpo y la nécora al rechazar los pescadores de Arousa norte la obligatoriedad de retirar semanalmente las nasas del mar. La división no es nueva y, aunque la flota pulpera necesita pactar un plan que permita recuperar el recurso, la cuestión es: habrá las mismas normas para toda la flota, o el calado de nasas se hará dependiendo de las características especiales de cada zona.**



El plan de explotación del pulpo prorrogado establece el peso mínimo de 1 kilo por ejemplar y la cuota máxima de captura desde el 1 de noviembre a 30 de abril es de 50 kilos por embarcación a los que se añaden 50 más por tripulante hasta un tope de 350 kilos. El resto de la campaña, entre el 2 de julio y el 31 de octubre, la cuota para embarcación y tripulantes queda reducida a 30 kilos. El horario quedó establecido de las 7:00 horas a las 17:00 de lunes a viernes. En el ámbito geográfico el plan divide la zona de las Rías Bajas en dos: entre cabo Silleiro y el río Sieira las nasas deben volver a puerto a diario; el resto de la flota puede dejar las nasas caladas a diario por razones de seguridad.

La retirada o no de las nasas a diario o durante el fin de semana y si esta medida se aplica a todos los barcos por igual es la esencia

del conflicto que divide a las cofradías de Pontevedra.

Por un lado, los profesionales de la mayoría de los pósitos entienden que es necesario adoptar medidas que mejoren el estado del recurso y para ello es necesario traer las nasas a puerto todos los viernes; por otro, están los naseiros de Ribeira que quieren dejar calados en el mar los aparejos todos los días argumentando que no quieren que otras cofradías vengán a gobernar su “casa y su zona de trabajo”; y, finalmente, los que exigen, como la cofradía de Bueu o Aldán, que las normas sean iguales para todos los productores.

La división está servida y viene de atrás, todo apunta a que el secretario general de Pesca, Juan Maneiro, necesitará de todas sus dotes de convencimiento para que el plan del pulpo salga adelante con el apoyo de todas las cofradías.

### • Veda para la nécora

Desde el pasado 4 de enero, y hasta el 30 de junio, este apreciado crustáceo está en veda en Galicia. La campaña no ha sido buena en lo que respecta a capturas, ya que a la escasez de producto se han unido los temporales en vísperas de las fechas señaladas de las fiestas navideñas. Los precios, con excepciones de algunas lonjas como Vilanova, no han sido altos tampoco, lo que ha dejado un amargo sabor de boca a los pescadores con permex para capturar este crustáceo. La excepción, en cuanto a capturas, ha sido la ría de Vigo donde han capturado producto en cantidad similar a otras campañas; pero el precio de venta no ha sido alto. Y, aunque ha habido picos con precios cercanos a 90 euros el kilo, el precio medio se ha situado entorno a 14 euros el kilo, el más bajo en más de una década. Uno de los problemas, para el sector, es el furtivismo, pues, afirman, se puede encontrar nécora en el mercado a lo largo de todo el año. Y piden que la administración tome medidas.

### • Proyecto de cría de salmón en Muros fallido

Un grupo de asociaciones presentó una denuncia ante el Parlamento Europeo por los supuestos datos falsos que la Xunta envió a Bruselas para justificar el cultivo experimental de salmón en jaulas en la ría de Muros. El proyecto, que desde la instalación de la jaula a principios de 2010, ha contado con la oposición de todos los actores del sector pesquero de la ría, no ha dado los frutos que la multinacional noruega esperaba. Ahora, los representantes de estos colectivos piden transparencia en los informes, un estudio del impacto medioambiental que haya podido causar jaula durante el período que ha estado activa y de coste económico de la instalación que en la actualidad está abandonada.

### • Criticada la gestión de Benito González

Pocos meses antes de que se cumpla el cuarto año de Benito González al frente de



# BREVES



la Federación Galega de Cofradías, su gestión está siendo socavada con continuas denuncias. La primera procede del sindicato Agamar, que acusa al presidente de haber malversado más de 100.000 euros.

El patrón mayor de Cambados ha señalado que las compensaciones que percibe de la Federación son públicas (1.600 euros mensuales) y que la única intención de Agamar es dividir al sector y desgastar a los dirigentes de la bajura defendiéndose en juicios que el sindicato siempre pierde. Pero, a la anterior se ha añadido una segunda interpuesta por seis socios de la cofradía de Cambados que acusan a González de recibir compensaciones económicas entre 2008 y 2011 por ejercer de máximo responsable de ambas entidades, contraviniendo la legislación vigente.

## • Nuevo patrón en Barallobre

La junta general de la cofradía de Barallobre ha elegido por unanimidad a Roberto Vázquez como nuevo patrón mayor, tras la renuncia de Manuel Bañobre que ha estado en el cargo sólo cuatro meses, tras sustituir a Virginia Souto que también renunció. Vázquez, con permex de marisqueo, se pone al frente de un pósito con graves problemas debido a los niveles de contaminación que tienen los bancos de marisqueo de la ría de Ferrol y la poca eficacia que hasta el momento ha demostrado la depuración de los bivalvos extraídos en zonas C en la batea instalada en una zona A de la ría.

Para atajar la crisis que afecta a las cofradías de la ría, el nuevo patrón mayor, centrará sus esfuerzos en negociar con los responsables de Pesca una salida a la situación.

## • La UE y la gestión de pesquerías

El proyecto europeo Gepeto (Gestión de Pesquerías y Objetivos Transnacionales) tiene como finalidad poner en marcha nuevos planes de gestión de pesquerías a largo plazo, con la implicación de todos los agentes relacionados con esta actividad. El proyecto está financiado por la Unión Europea a través del programa Interreg Espacio Atlántico y el fondo Europeo de Desarrollo Regional,



## BALEARES

# Información sobre dos montañas submarinas al oeste de Ibiza

**La organización ecologista Oceana, en colaboración con la Fundación Biodiversidad, adscrita al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, ha obtenido las primeras imágenes de dos elevaciones submarinas que se encuentran al oeste de Ibiza, en las que se hallan especies de gran interés.**



*Foto información baleares: Diferentes tipos de gorgonias en Nao Mound, Oceana*

**N**ao Mound y Morrot de Formentera son los nombres con los que la organización internacional ha denominado a estas dos montañas submarinas, al carecer de nombre reconocido. Ambas se encuentran en el canal de Ibiza y apenas existen datos sobre su diversidad biológica, ya que hasta el presente momento sólo se habían realizado estudios geológicos en la zona. Las imágenes ahora obtenidas por Oceana, gracias a la utilización de un robot submarino que ha permitido grabar hasta los 600 metros de profundidad, son las primeras que se realizan de estos fondos marinos.

Los primeros análisis de los datos revelan que en estas elevaciones se hallan especies de interés pesquero, así como fondos profundos volcánicos con presencia de corales y especies protegidas.

Según informa la organización ecologista, en el caso de Nao Mound, con una elevación sumergida de más de 400 metros, se ha detectado una presencia elevada de decápodos, muchos de ellos de interés comercial como cigalas, camarones y langostas, además de una presencia relevante de jardines de gorgonias de profundidad. El cuanto al Morrot de Formentera, de menor altitud que la anterior y más plana, se han encontrado con la presencia de numerosas especies de peces, buena parte de ellas de interés comercial, como cabrachos y brótolas. También se ha constatado la existencia de corales de profundidad así como de un molusco de gran tamaño, la caracola tritón, incluida en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, por lo que las Administraciones están obligadas a proteger y gestionar sus poblaciones y los hábitats donde están presentes.

## Proyecto Life para reciclar residuos de algas marinas

**El Instituto de Ecología Litoral, junto con el Instituto Tecnológico Textil, la Asociación del Textil Valenciano y la Universidad Perugia de Italia, participan en el proyecto Seamatter para el aprovechamiento de las hojas y raíces de Posidonia oceanica en las playas.**



Foto información c. valenciana:  
Arribazón de Posidonia oceanica. Mercedes Montero

**S**eamatter es un proyecto del programa Life de la Unión Europea destinado a encontrar técnicas y métodos para aprovechar los residuos de algas marinas que, frecuentemente, se encuentran en las playas y que, por lo general, acaban en los vertederos. En Instituto de Ecología Litoral (IEL) se encarga de conocer la frecuencia y composición de estas acumulaciones, así como de los métodos y técnicas para su transporte y tratamiento.

Como se ha destacado en numerosas ocasiones desde estas páginas, la *Posidonia oceanica* tiene un destacadísimo papel en los fondos marinos del Mediterráneo, del que es endémica, al conformar un importante nicho ecológico, refugio de peces y lugar de desove, con un gran aporte de oxígeno, entre otras características. Las hojas y rizomas que se desprenden de esta planta, y que acaban en las playas, también resultan de

gran importancia a la hora de frenar la erosión debida a los temporales, además de su enorme peso en las redes tróficas que tienen lugar en ellas. Esta incidencia sobre el medio ambiente es la que está evaluando el IEL, dentro del proyecto Seamatter, con el objetivo de encontrar procedimientos compatibles con la conservación de las playas a la hora de recoger estos restos.

Según los estudios realizados sobre los restos de *Posidonia oceanica*, los materiales obtenidos a partir de sus fibras gozan de propiedades de interés para la formación de tejidos con posibles aplicaciones como aislantes.

De esta parte se encarga el Instituto Tecnológico del Textil, en colaboración con el departamento de Ciencia y Tecnología de los Materiales de la Universidad de Perugia. El material obtenido pretende ser una alternativa ecológica a los paneles aislantes que se emplean en la industria de la construcción.

## BREVES

●●● y cuenta con la participación de centros de investigación del sector pesquero de España, Francia, Portugal e Irlanda.

El ámbito de actuación de Gepeto es la fachada Atlántica Sur de Europa, y el objetivo final es lograr nuevos métodos de gestión que hagan de la pesca una actividad competitiva y, al mismo tiempo, preserve los recursos naturales del medio marino a largo plazo. Las acciones del proyecto se prolongarán hasta la primavera de 2014.

### ● La búsqueda de petróleo amenaza Columbretes

WWF ha denunciado las amenazas a las que se está sometiendo a la reserva marina de las islas Columbretes, un enclave de gran riqueza ambiental clave para la migración de cetáceos y la cría de atún rojo, debido a un proyecto para buscar petróleo a menos de 20 kilómetros aprobado por el Ministerio de Industria. La organización ecologista pide la intervención del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para frenar este proyecto, al que ya ha mostrado su oposición el Gobierno valenciano.

### ● Medusas y fenómenos cíclicos globales

En un reciente estudio internacional, liderado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), se sugiere que "no existe una evidencia clara de que se haya producido un aumento global de estos animales en los dos últimos siglos". La proliferación y su impacto visible en las playas son consecuencia de "fenómenos cíclicos globales". Al parecer, sus poblaciones cambian en función de fluctuaciones sincrónicas con periodos sucesivos de aumento y descenso. El último de aumento global lo sitúan entre 1995 y 2005, lo que condujo a la percepción de que las proliferaciones de medusas estaban aumentando.

Su presencia en el Mediterráneo se ha incrementado, mientras que en otras zonas del mundo ha permanecido estable o descendido, según señala el investigador del CSIC Carlos Duarte.

## SANIDAD MARÍTIMA

# DISFUNCIÓN ERECTIL

*La disfunción eréctil es la imposibilidad de alcanzar o mantener una erección lo bastante firme como para llevar a cabo una relación sexual satisfactoria. Se trata de una afección frecuente. Se estima que aproximadamente la padece el 2% de la población antes de los 40 años. Alcanza al 50% de los varones, entre 40 años y 70 años, y puede superar el 90% de los casos en edades superiores.*

**P**ara comprender la fisiología de la erección, describiremos algunos elementos anatómicos del órgano sexual masculino. El pene se compone de dos cuerpos cavernosos, situados en la cara posterior del órgano, y un cuerpo esponjoso que rodea la uretra, en su cara anterior. El cuerpo esponjoso termina en un engrosamiento anterior llamado glándula. Éste no es indispensable para la erección pero influye en la turgencia del miembro.

La función de los cuerpos cavernosos es simplemente eréctil. Confieren al pene la longitud y rigidez necesarias para que pueda introducirse en la vagina

femenina. La contracción o relajación de las células musculares lisas que los componen dan lugar a los estados fisiológicos de flacidez o de erección.

En el proceso fisiológico de la erección interviene el sistema nervioso parasimpático que, al activarse, provoca la liberación de óxido nítrico en el cuerpo cavernoso. Se trata de una sustancia química que dilata los vasos que llevan sangre al pene y produce la relajación del músculo liso del cuerpo cavernoso. La vasodilatación incrementa el flujo sanguíneo en su interior. La sangre pasa a los cuerpos cavernosos y el pene se agranda. La rigidez típica de la erección se consigue porque la sangre queda retenida dentro de los cuerpos cavernosos por constricción de las venas; lo que impide que salga del pene.

## CAUSAS

El origen de la disfunción eréctil suele ser multifactorial. La pueden provocar factores psicógenos y orgánicos (vasculares, nerviosos, endocrinos, medica-







mentos, quirúrgicos), traumatismos (genitourinario, medular, óseo) y enfermedades crónicas.

Con frecuencia, la disfunción eréctil es mixta. Esto es, el paciente sufre una combinación de causas orgánicas y psicológicas.

Los factores psicógenos o funcionales son las alteraciones emocionales: ansiedad, estrés, depresión, falta de armonía en la pareja, problemas familiares y laborales, o cualquier otro problema que agobie al individuo. Provocan aproximadamente el 60% de los casos.

Los **factores orgánicos** se deben a:

- a) **Procesos vasculares**, que afectan a los vasos sanguíneos y restringen el flujo sanguíneo hacia el pene o les incapacitan para almacenar la san-

gre (hipertensión arterial, arteriosclerosis, accidente cerebro vascular, etc.)

- b) **Procesos neurológicos** como lesión medular, Alzheimer, Parkinson, etc.
- c) **Procesos endocrinológicos** como diabetes, descenso de testosterona o hipotiroidismo.
- d) **Fármacos y drogas** que causan disfunción eréctil como efecto secundario no deseado (antihipertensivos, insulina y otros antidiabéticos orales, antidepresivos, marihuana, radiación, consumo de alcohol, etc.)
- e) **Procesos quirúrgicos**, que interrumpen la conexión entre el sistema nervioso y el pene (prostatectomía, cirugía inguinoescrotal, orquiectomía bilateral, trasplante renal, etc.)
- f) **Traumatismos** (medular, genital, fractura de la pelvis).
- g) **Enfermedad crónica** (insuficiencia renal, cirrosis hepática, enfermedad pulmonar, enfermedad sistémica grave).

### **DIAGNÓSTICO, TRATAMIENTO Y PREVENCIÓN**

El diagnóstico de la disfunción eréctil se realiza a través del historial médico del paciente y la exploración física, junto a otras pruebas complementarias.

El tratamiento dependerá de cuál sea la causa que provoque la enfermedad. Si está causada por factores psicológicos, se recurrirá a terapias psicológicas. Si, por el contrario, se debe a un problema médico, habrá que acudir al especialista que trate la enfermedad de base, causante de la disfunción, o sustituir un medicamento por otro, si éste causa la disfunción. En algunos casos, se recomienda el uso de Sildenafil (más conocido como Viagra) pero siempre bajo control médico, ya que está contraindicado en algunos pacientes.

También puede recurrirse a un tratamiento quirúrgico, con la implantación de una prótesis de pene o a la cirugía vascular arterial o venosa, en pacientes con problemas circulatorios.

Para evitar en lo posible la disfunción eréctil, los médicos recomiendan cambiar los hábitos de vida que afectan a la salud de las arterias y venas: dejar de fumar, evitar el consumo excesivo de alcohol o de sustancias adictivas ilegales, reducir la ingesta de grasas, hacer ejercicio y aprender a relajarse, si el estrés causa la disfunción. ■

**AUTORA: AURORA DEL PILAR MASSANA FAJARDO**  
**MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID**

## LA “GUIA SANITARIA A BORDO” PUEDE CONSULTARSE EN INTERNET



La “Guía Sanitaria a Bordo” es un instrumento de gran utilidad en las consultas médicas que realizan los pescadores y marineros cuando están embarcados. Permite utilizar el botiquín, en caso de necesidad urgente o cuando no es posible contactar

con el Centro Radiomédico, y sirve para recordar cómo mantener la salud a bordo y saber actuar ante cualquier emergencia. Los barcos están obligados a llevar esta Guía a bordo. La edición impresa debe guardarse siempre en el mismo sitio para poder consultarse rápidamente. El responsable sanitario del barco debe estar familiarizado con el contenido de la obra y conocer su manejo; pues sirve de referencia en las consultas radiomédicas que efectúe.

El documento está disponible en castellano e inglés en la página web de la Seguridad Social [www.seg-social.es](http://www.seg-social.es). Al mismo se accede siguiendo la ruta: inicio-trabajadores-trabajadores del mar-Sanidad Marítima-Guía Sanitaria a Bordo. La obra está dividida en cuatro bloques temáticos (I Actuación ante riesgo vital, II Consulta radiomédica, III Primeros auxilios a bordo y IV Prevención, higiene y muerte en el mar) Un total de 15 capítulos, más 10 anexos.

Con la decisión de publicar la Guía Sanitaria a Bordo en Internet, el Instituto Social de la Marina quiere facilitar el acceso al documento a todo el colectivo de trabajadores del sector marítimo-pesquero, no sólo los de habla hispana, y compartir con cualquier persona el conocimiento y la experiencia condensados en la obra, de gran utilidad práctica.

## DESEMBARQUES DE MÁS DE CIEN KILOS

La Secretaría General de Pesca ha modificado la lista de puertos donde se pueden desembarcar más de 100 kilos de pescado de especies de aguas profundas procedentes de las subzonas I al XIV del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CEIM) y de las aguas comunitarias situadas dentro de las zonas COPACE 34.1.1, 34.1.2, 34.1.3 y 34.2, incluyendo en dicho listado al Puerto de Camariñas. (Ver BOE 7/1/2013)

Con esta incorporación, los puertos autorizados son: Avilés, Ayamonte, Bermeo, Burela, Camariñas, Cangas del Morrazo, Cariño, Castro Urdiales, Cedeira, Cillero, Cudillero, Donostia-San Sebastián, Finisterre, Getaria, Gijón, Hondarribia, Isla Cristina, A Coruña, Las Palmas ed Gran Canaria, Lastres, Laxe, Lepe, Luarca, Marín, Moaña, Muros, Muxía, Ondárroa, Pasajes de San Pedro, Puerto de Santa María, Puerto de Vega, Punta Umbría, Sanlúcar de Barrameda, San Vicente de la Barquera, Santa Eugenia de Ribeira, Santander, Santoña, Vigo y Santa Cruz de Tenerife.

## PRORROGADO EL CONVENIO COLECTIVO DE LOS BUQUES DEL ISM

La Dirección General de Empleo ha ordenado la inscripción en el Registro de Convenios y Acuerdos colectivos de trabajo, del documento que prorroga el I Convenio colectivo de los buques-hospital del Instituto Social de la Marina: Esperanza del Mar y Juan de la Cosa, así como su publicación en el BOE (martes 8 de enero).

El artículo 3 de dicho Convenio Colectivo establece que su prórroga se realizará con el visto bueno de la Administración y los sindicatos, en períodos anuales, y dos meses antes de su vencimiento. Cumpliendo con la normativa el acuerdo se ratificó el pasado 8 de octubre y estará vigente durante todo el 2013.



## CONVENIO DE DIFUSIÓN DE LOS PRODUCTOS DEL MAR

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) y el Instituto de Estudios Marinos para la Nutrición y el Bienestar (INESMA) han suscrito un convenio de colaboración para divulgar información en Internet sobre producción, transformación y comercialización de los productos de la pesca y la acuicultura así como sobre la relación de la actividad pesquera con el medio ambiente, la sostenibilidad, la biodiversidad y la disponibilidad.

El convenio, firmado por el director general de Ordenación Pesquera, Andrés Hermida, y el presidente del INESMA, Juan José de la Cierva, estará vigente hasta finales de año. Una comisión, formada por representantes de ambas instituciones, velará por el cumplimiento del acuerdo.

# 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



UNIÓN  
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE EMPLEO  
Y SEGURIDAD SOCIAL



SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL  
INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*

# Aquí

siempre es  
tu turno

[www.sepe.es](http://www.sepe.es)



Las prestaciones por desempleo en internet



**Servicio Público de Empleo Estatal**  
*Trabajamos para ti*