

Mar

A large container ship is the central focus of the image, with several stacks of red and white COSCO containers visible on its deck. The ship's superstructure, including a bridge and various antennas, is prominent. In the background, a red and white airplane is flying in a clear blue sky. The overall scene is set against a bright, clear sky, suggesting a port or maritime environment.

Nº 524

Marzo 2013

NIPO: 273-13-001-8

Carné por puntos en la pesca

Nuevo sistema de
infracciones y sanciones
en el sector

CABALLA,
cuotas a debate

Estrategia
de empleo joven

Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 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

Pesca, cuotas y carné

La Administración pesquera acaba de poner en marcha un nuevo mecanismo, el sistema de puntos, por el que se trata de controlar la actividad de los barcos pesqueros de pabellón nacional allá donde faenen, así como el comportamiento de los patrones o capitanes españoles a bordo de cualquier embarcación. Habrá un Registro donde figuren todas las sanciones impuestas a cada barco, así como al responsable de pesca en los mismos y, en base a los puntos que vaya acumulando, el armador podrá perder la licencia y el trabajador su cualificación temporal o definitiva para desarrollar su actividad.

Se trata de un sistema que parte de una reglamentación comunitaria de 2009 cuya aplicación en España se ha retrasado hasta la fecha. Esta iniciativa responde también a una filosofía que emana de las diferentes resoluciones de la FAO en la lucha contra todo tipo de actividades que se puedan calificar como pesca ilegal, pero también sería una respuesta a las recomendaciones y sugerencias del propio Tribunal de Cuentas comunitario cuando señala la falta de los controles suficientes en la actividad de la pesca y la no existencia de medidas punitivas acordes con la actuación de los infractores reincidentes.

Con este nuevo procedimiento, que se ha copiado, pero al revés del aplicado en el tráfico para penalizar a los conductores, Bruselas pretende tres objetivos: Uno, tratar de reeducar a los profesionales de la pesca para que desarrollen su actividad con responsabilidad. Dos, homogeneizar los mecanismos en todo el marco comunitario en lo que se refiere a la calificación de las infracciones y la aplicación de

las sanciones frente a una situación actual donde existen importantes e injustificadas diferencias en cada país. Tres, aplicar unas medidas que puedan desanimar a las infracciones reiteradas con sanciones que pueden llegar a poner en peligro tanto la actividad de los barcos, en definitiva, de una empresa, como de los profesionales que operan en los mismos.

El carné por puntos, aunque es conocido desde hace ya tres años, constituye una salida novedosa para controlar la actividad de la pesca. Pero, sobre todo, es obvio que el nuevo sistema supone una mayor concreción para determinar las infracciones y un endurecimiento de las medidas sancionadoras.

Las leyes están para cumplirse y corresponderá al organismo sancionador determinar la importancia de las infracciones en función del impacto

negativo que pueda tener cada hecho sobre los recursos o el medio ambiente. Es preciso, por el bien del propio sector, acabar con esa imagen que en ocasiones se da de la pesca como una actividad donde hay mucho de ilegalidad, cuando son una excepción quienes incumplen la normativa en vigor.

La nueva disposición comunitaria, tiene entre sus objetivos armonizar y homogeneizar el sistema de infracciones y sanciones en todos los países miembros. Es la decisión correcta. Pero, quizás un paso previo necesario, para exigir esa igualdad con más argumentos, habría sido armonizar y homogeneizar también las posibilidades objetivas de capturas que tiene cada una de las flotas. Así, el nuevo sistema sería más justo. Porque, a la hora de la verdad, al margen de otras consideraciones, unas flotas pueden ser más propensas a cumplir la normativa si les sobra cuota que si les falta. ■



Los silencios del Atlántico

Autor: Elías Meana

Edita: Noray

En el nuevo libro de Elías Meana, publicado por la editorial Noray dentro de su colección Narrativa Marítima, se aborda uno de los episodios en los que se pone en evidencia la estrecha colaboración entre el régimen franquista y el alemán durante la II Guerra Mundial. Se trata de la labor de logística desempeñada por buques mercantes españoles suministrando combustible y otros avituallamientos a los submarinos alemanes que operaban en el Atlántico.

Estos hechos enlazan con otro conocido como "Atlantic silences", la operación secreta que los aliados llevaron a cabo para hacerse con una de las máquinas que la marina alemana utilizaba para la encriptación de sus radiocomunicaciones: las conocidas como "Enigmas".

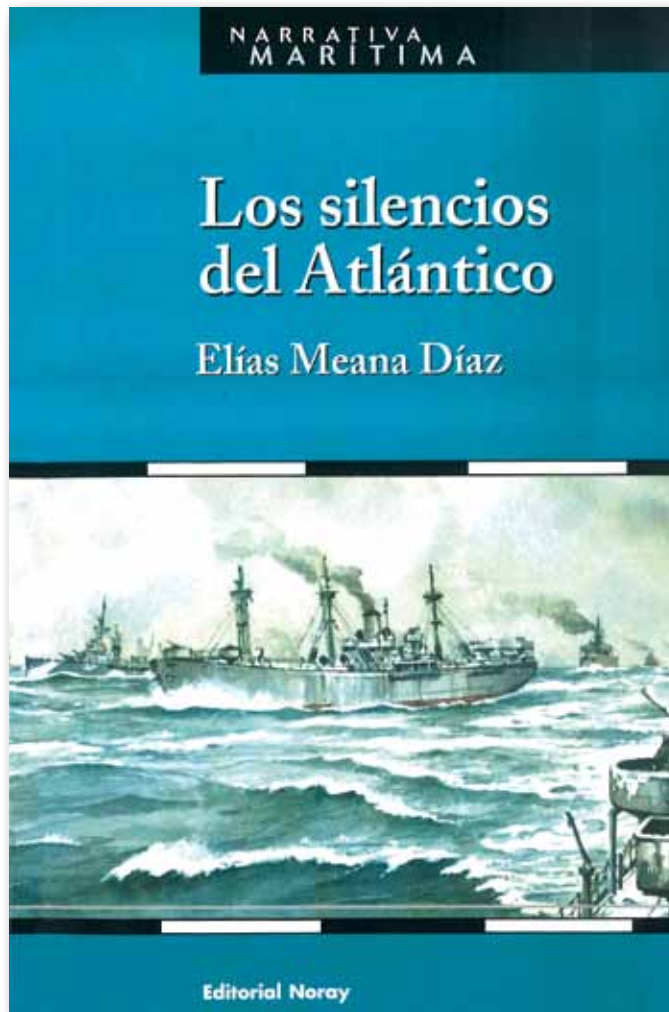
Dos acontecimientos históricos de gran trascendencia en los que se sumerge el autor de forma novelada. Es decir, los personajes que aparecen en su libro son imaginarios y no guardan

ninguna relación con los hechos, pero sí los episodios históricos que se narran.

Elías Meana es un habitual colaborador de la editorial Noray. Salmantino, estudió en la Facultad de Náutica de Barcelona. Tras haber estado embarcado durante siete años se incorporó al Servicio Marítimo de una importante empresa de telecomunicaciones. En 1983, a bordo de la goleta "Idus de Marzo", participó como tripulante en la primera expedición española a la Antártida y, unos años más tarde, volvió a

esas latitudes para formar parte del equipo técnico que construyó la base antártica Juan Carlos I, siendo nombrado, en 1987, jefe de la misma. Su otra gran afición es la escritura, habiendo sido ganador del premio literario Nostromo en 1988.

El presente libro, editado dentro de la colección de "Narrativa Marítima", tiene 233 páginas y puede adquirirse al precio de 18,70 euros en librerías o a través de la web de la propia editorial, www.noray.es. ■



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: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo. Tel. 982 22 50 10.

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

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

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

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

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

Tarragona: Casa del Mar. C/Francisco Bastos, 19. Tel. 977 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:

Churrucua, 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



50

SUBVENCIONES PARA LOS BOTIQUINES

El ISM pone en marcha ayudas para los botiquines en los barcos de pesca

DESCARGA "MAR" EN INTERNET:

www.seg-social.es

CONSULTA DE NÚMEROS ANTERIORES:

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

6

NUEVO SISTEMA DE CONTROL EN LA PESCA

Puesta en marcha del carné por puntos para infracciones y sanciones

36

ESTRATEGIA PARA EL EMPLEO JUVENIL

El gobierno aprobó un plan para apoyar el empleo joven

- 6 Carné por puntos
- 12 Desarrollo de las costeras
- 16 El I+d en los cefalópodos
- 22 Trabajar en la acuicultura
- 26 Trajes salvamento en el mar
- 32 Las barreras del atún
- 36 Estrategia de empleo joven
- 42 Más protección para los incapacitados
- 44 Derecho de cese de actividad para autónomos
- 46 Plan de inspección
- 50 Subvenciones para botiquines
- 51 Ayudas para la flota de Mauritania
- 52 Tribuna estibadores
- 54 Evolución de la mercante
- 58 Autopista del mar de Vigo
- 61 ERTE en Trasmediterránea
- 62 Salón Náutico
- 64 Cambios en la Ley de Costas
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

CARNÉ por Puntos para la PESCA

Desde el pasado uno de marzo, España inició la aplicación de la normativa comunitaria sobre el carné por puntos en la pesca, de acuerdo con la reglamentación comunitaria de 2009 con el objetivo de endurecer los controles sobre todo tipo de actividades ilegales en el sector. Para la aplicación de esta normativa a España, el gobierno aprobó un real decreto publicado el pasado 28 de febrero por el que se crea el Registro Nacional de Infracciones graves a la Política Pesquera Común por el que se instaura el sistema de puntos, así como una actualización de las sanciones ya contempladas en la Ley de Pesca de 2001. Todo ello para afrontar el estricto cumplimiento de las normas sobre la política en el sector. Con el nuevo sistema, armadores y los patrones o capitanes de los barcos de pesca bajo bandera comunitaria que incumplan las exigencias comunitarias para ejercer su actividad, podrán sufrir penalizaciones que pueden suponer, desde la pérdida de la licencia para el armador, a la inhabilitación para ejercer su actividad de patrones y capitanes, además de multas de diferente cuantía hasta colocar el barco en la lista de las embarcaciones de pesca ilegal.





El sistema de puntos es un viejo objetivo de las autoridades comunitarias para lograr un mayor control y poner más orden en la actividad copiando el sistema de puntos que utilizan las autoridades de Tráfico, sólo que con las cuentas al revés. Mientras en Tráfico se asignan puntos a un conductor que se reducen según las infracciones cometidas, en el caso de la pesca se asignan unos puntos por cada infracción cometida con penalizaciones en función de los puntos que llegue a acumular un barco o el responsable del mismo. Los puntos por acción pueden ir desde los tres puntos por no comunicar datos sobre capturas, a los siete puntos por pescar en zonas de veda, especies con moratoria o en transbordos con barcos ilegales. Las multas van desde los 60 a los 300.000 euros.

El sistema que se acaba de poner en marcha, penalización de las infracciones con puntos y el Registro Nacional sobre faltas graves, es una de las cuestiones más importantes que contiene el Reglamento comunitario de 2009 en su artículo 92 para atajar las actividades ilegales en la pesca. En esa misma disposición se contemplan como infracciones graves, las actividades que se consideren constitutivas de pesca ilegal, no declarada o no reglamentada, INDNR; el ejercicio de actividades comerciales directamente relacionadas con este

Desde este mes se aplica la nueva reglamentación comunitaria para lograr un mayor control en la actividad pesquera

tipo de pesca, incluidos el comercio y la importación de este tipo de productos, la falsificación de documentos y la utilización de los mismos.

En lo que afecta a las pesquerías INDNR, se considera que los barcos se hallan involucrados en las mismas cuando se demuestre que han infringido medidas de conservación y ordenación en la zona donde hayan operado en alguno de los siguientes puntos:

- a) Cuando hayan pescado sin contar con licencia, autorización o permiso expedido por el Estado de abanderamiento o Estado ribereño.
- b) Que no hayan cumplido con la obligación de registrar y comunicar las capturas.
- c) Que hayan pescado en una zona de veda o durante un periodo bajo esta situación o sin disponer de cuota o de haber agotado la misma.
- c) Que hayan ejercido actividad de pesca dirigida a poblaciones sujetas a moratorias cuya pesca se halle prohibida.
- e) Que hayan utilizado artes prohibidos o no conformes.
- f) Que hayan falsificado o disimulado marcas, matrículas o su identidad.
- g) Haber disimulado, alterado o eliminado pruebas de una investigación.
- h) Haber obstruido el trabajo de los investigadores.



Adolfo Ortigueira Gil

- i) Que hayan llevado a bordo, transbordado o desembarcado pescado de talla inferior a la reglamentaria.
- j) Haber participado en transbordos o en operaciones conjuntas con barcos de los que haya constancia de estar en las listas de este tipo de embarcaciones ilegales.
- k) Que hayan desarrollado en la zona de una organización regional de ordenación pesquera actividades incompatibles con las medidas previstas por esa organización o que lo hagan con un pabellón que no corresponda a la misma.

Con el establecimiento del sistema de puntos, además de lograr un mayor control sobre la actividad de las flotas, desde la Administración se pretende igualmente reeducar a armadores, patronos o capitanes de los barcos cuando se produzcan reincidencias; se contempla la posibilidad de realizar cursos de sensibilización sobre la necesidad de llevar a cabo una política de respeto a las normas sobre el desarrollo de las pesquerías. Ello no impide, sin embargo, que las infracciones sean castigadas con multas o con la prohibición de ejercer

Por cada tipo de infracción se asignarán unos puntos



la propia actividad. Para la Administración, la nueva disposición también es importante por lo que supone de homogeneizar las acciones de los Estados miembros en relación con las infracciones en el sector de la pesca para que no haya políticas discriminatorias ante una misma infracción en cada uno de los países. Con esta medida se pretende finalmente evitar que haya competencia desleal entre pescadores de los Estados miembros con actividades que en la actualidad pueden estar castigadas en un país y toleradas en otros, cuando todos operan en los mismos mercados.



La acumulación de sanciones puede suponer la pérdida de licencia o la inhabilitación de patronos y capitanes de los barcos implicados

Para la aplicación de esta nueva disposición, un elemento fundamental ha sido la constitución del Registro Nacional de Infracciones graves a la Política Pesquera Común como registro administrativo público en materia de pesca marítima, en aguas interiores y para el marisqueo, adscrito a la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. En este Registro se deberán anotar las infracciones graves que cometan, tanto en aguas interiores como exteriores, los barcos bajo pabellón español o por personas de nacionalidad española en barcos de otras banderas, indicando las sanciones impuestas y los puntos asignados. Tendrá igualmente competencia para las infracciones cometidas por buques pesqueros que tengan pabellón español o por ciudadanos españoles que sean objeto de actuaciones en otros Estados miembros. Los datos de este Registro se coordinarán con los existentes en la Dirección General de la Marina Mercante y con el Instituto Social de la Marina. Además de los puntos, cuando una resolución de sanción conlleve la pérdida de ayuda o subvención, eso deberá constar también en el Registro.

A diferencia de lo que sucede con el permiso de conducir donde se asigna una cifra inicial de puntos que se van reduciendo con las infracciones, en el caso de la pesca, las infracciones suponen la asignación de puntos según la gravedad de las mismas y se establecen diferentes topes para aplicar las sanciones. La imposición de los puntos no es una decisión automática tras detectarse una conducta ilegal, sino el resultado de un proceso cuando se imponga la sanción en firme en función de la naturaleza y el valor de los daños causados, el perjuicio provocado en los recursos de la pesca, al medio ambiente marino, la amplitud o la importancia y repetición del infractor y la propia situación económica del infractor. De lo dispuesto en esta normativa se puede deducir que habrá un trato especialmente sancionador para los elementos reincidentes o los infractores habituales.

El nuevo sistema contempla las acciones sancionadoras en una doble dirección, aunque en ambos casos, todo funciona por

el mismo sistema de puntos. Por un lado, al propietario de la licencia o al armador del barco y, por otra parte al patrón o capitán de la embarcación. De acuerdo con la normativa comunitaria, si en el desarrollo de una inspección se detectan dos o más infracciones graves donde se contempla la aplicación de puntos, en ningún caso, sumando ambas, se podrá asignar una sanción superior a los 12 puntos. En el caso de una transferencia de licencia, la misma se haría con los puntos que tenga asignados. Si un barco cuya licencia haya sido suspendida o retirada sigue desarrollando la actividad de la pesca en esa situación, sería objeto de medidas coercitivas desde la Secretaría General de Pesca, lo que podría dar lugar a incluir el mismo en la lista de barcos de la UE que se dedican a la pesca ilegal, INDNR.

En el caso de la licencias, el organismo competente acordará la suspensión de la misma cuando el barco en cuestión haya tenido en firme resolución de 18 puntos por un periodo de dos meses; de 36 puntos por cuatro meses; de 54 puntos por ocho meses y de 72 puntos por un año.

Si se trata de patrones o capitanes de buques, se aplica la misma política de puntos en el caso de las infracciones graves, pero con un diferente baremo. En este caso, patrones y capitanes serán inhabilitados para el ejercicio de esta actividad si suman 30 puntos por dos meses; 70 puntos por cuatro meses; 100 puntos por ocho meses y 130 puntos por un año. Como con la aplicación de las sanciones al propietario de las licencias, el organismo competente que dicte la sanción, deberá comunicar la misma a la Dirección General de la Marina Mercante y al Instituto Social de la Marina.

Además de la asignación de los puntos, la nueva disposición actualiza el importe de las sanciones previstas en la Ley de Pesca de 2001 y fija las mismas en una cuantía de entre 60 y 600 euros para las infracciones leves; de 601 a 60.000 para las graves y de 60.001 a 300.000 euros para las muy graves.

Bruselas, aunque no figura en esta reglamentación, en base a otra disposición de 2011, contempla la posibilidad de que

los sancionados tengan una posibilidad de redención si no cometen infracciones durante un periodo de tres años y también de una reducción de dos puntos si el infractor lleva a cabo acciones encaminadas a favorecer el buen desarrollo de la política de pesca común como desarrollar campañas científicas de forma voluntaria, mejora de la selectividad de los artes de pesca o llevar el diario de a bordo sin tener exigencia de ello.

Todos los datos contenidos en el Registro se intercambiarán con el resto de los Estados miembros en la Unión Europea. ■

V. M.

Se impondrán igualmente multas que van desde los 60 euros para faltas leves hasta los 300.000 euros



**Se crea un
Registro Nacional
de Infracciones
cuyos datos se
comunicarán a la
Dirección General
de la Marina
Mercante y al
Instituto Social de
la Marina**



Cuadro de infracciones y sanciones

Desde la Administración se han fijado en doce las infracciones donde se aplicarán los puntos. Estas conductas son las siguientes:

1. Incumplimiento de las obligaciones de registrar y comunicar las capturas o datos relacionados con las capturas, incluidos los datos que deben transmitirse por el sistema de localización de buques por satélite – 3 puntos.
2. Utilización de artes prohibidos o no conformes con arreglo a la legislación de la UE – 4 puntos.
3. Falsificación o disimulación de las marcas, la identidad o la matrícula – 5 puntos.
4. Disimulación, alteración o eliminación de pruebas de una investigación – 5 puntos.
5. Subida a bordo, transbordo o desembarque de pescado de talla inferior a la reglamentaria, infringiendo la legislación en vigor – 5 puntos.
6. Realización, en la zona de una organización regional de ordenación pesquera, de actividades pesqueras que son incompatibles con las medidas de conservación y ordenación de esa organización o las contravienen – 5 puntos.
7. Ejercicio de la pesca sin contar con una licencia, autorización o permiso válido expedido por el Estado de pabellón o el Estado ribereño pertinente – 7 puntos.
8. Ejercicio de la pesca en una zona de veda, durante una época de veda, o bien sin disponer de cuota alguna o después de haber agotado una cuota, o más allá de una profundidad vedada – 6 puntos.
9. Pesca dirigida a una población objeto de moratoria o cuya pesca esté prohibida – 7 puntos.
10. Obstrucción del trabajo de los responsables de la inspección en el ejercicio de sus funciones de control del cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación aplicables, o del trabajo de observadores en el ejercicio de sus funciones de observación del cumplimiento de las normas aplicables de la Unión – 7 puntos.
11. Participación en transbordos o en operaciones conjuntas de pesca con buques pesqueros de los que existe constancia de que han estado involucrados en pesca INDNR, en la acepción del Reglamento (CE) nº 1005/2008, en particular los buques inscritos en la lista de la Unión de buques de pesca INDNR o en la lista de buques de pesca INDNR de una organización regional de ordenación pesquera, o ha prestado apoyo o reabastecido a tales buques – 7 puntos.
12. Utilización de un buque pesquero que carece de nacionalidad y es, por lo tanto, un buque apátrida con arreglo al Derecho Internacional – 7 puntos.

Costera de la caballa, limitada y controlada

LA TORMENTA PERFECTA

La primera pesquería estacional en el Cantábrico empezó con cupos restrictivos y sin acuerdo entre las flotas para establecer un plan de gestión, lo que forzó a Pesca a cerrar de forma precautoria el caladero. A esto se ha añadido unos precios bajos y una vigilancia que alarga el trabajo a bordo, generando tensión y descontento entre los pescadores que se sienten perseguidos. Y para finalizar, Pesca ha informado al sector sobre las sanciones que Bruselas ha impuesto por la sobrepesca durante la campaña de 2009 que se suman a las que sufren los pescadores por la sobrepesca de 2010.

Un año más la primera costera del año en aguas del Cantábrico Noroeste ha sido corta y no ha venido acompañada ni de buen tiempo ni de buen precio para el pescado. Además, ha venido también más vigilancia y cierta confusión generadas por cierres y aperturas inesperadas.

Una vez más, como en campañas anteriores, el sector se ha quejado por la escasa cuota asignada por Bruselas para la caballa (25 millones de kilos). La cuota tiene pocas



posibilidades de cambio ya que se debe al acuerdo de estabilidad relativa firmado al ingresar en la UE en el 1986 y los países con más cantidad no la van a ceder ahora. A esta cifra se ha restado la multa impuesta por Bruselas (9 millones de kilos) para compensar la sobrepesca detectada en 2010. Esta reducción, que empezó en 2012 y terminará en 2015, ha sido lineal para las tres flotas (arrastre, cerco y artes menores) ya que entonces la cuota no estaba repartida por artes.

La víspera del inicio de la costera, la Secretaría General Pesca decretó el cierre precautorio del caladero como forma de presión para que el Grupo de Trabajo del Cantábrico Noroeste llegara a un acuerdo sobre el reparto de cuotas por artes y pesquerías. El cierre sorprendió a muchos barcos gallegos que ya se habían trasladado a los puertos del Golfo de Vizcaya por donde este pez pelágico de tamaño medio es más abundante a mediados de febrero.

La decisión de Pesca fructificó en el avance de la gestión sostenible del caladero y en el acuerdo sobre el reparto de la cuota de caballa entre flotas, quedando establecido de la siguiente forma: el arrastre comenzó la campaña el 25 de febrero con un tope de desem-

barque de 7.5 toneladas por buque y día, el cerco y otros artes distintos comenzaron dos días después con un tope de desembarque de 6 toneladas por buque y día para el cerco y de un máximo de 2 toneladas para las otras modalidades. Aunque el acuerdo aumentó la cuota de captura de caballa para la bajura, la Federación Gallega no ha tardado en mostrar su disgusto por lo insignificante que es el 7 por ciento de la cuota que se reserva para el segundo semestre. Según sus representantes, este porcentaje no garantiza que la bajura pueda pescar este pelágico cuando los stocks lleguen en su desplazamiento natural hacia las aguas más occidentales del caladero. Tampoco se avanzó en la propuesta de Pesca que pretende que las flotas de cerco y artes menores distribuyan sus cuotas de caballa y jurel por federaciones provinciales o puertos base según el número de barcos.

Pero el retraso de la apertura de la campaña no ha sido el único contratiempo. A éste se han añadido las sucesivas decisiones de cierres y reaperturas del caladero al final de la campaña. Así, cuando muchas embarcaciones de cerco — mayoritariamente gallegas — daban por cerrada la campaña y estaban de regreso a sus puertos base, la Federación Gallega les informaba de la autorización de Pesca para realizar un desembarco más de 6 toneladas siempre que el producto fuera subastado antes del 8 de marzo. La reapertura, en principio beneficiosa para los pescadores, no fue recibida de igual forma. Los cerqueros vascos y cántabros pudieron pescar los bancos de caballa, que en ese momento estaban frente a sus costas, pero a los barcos gallegos, de vuelta hacia sus puertos o ya en ellos, no les compensaba, ni por las horas de travesía ni por el gasto de gasoil, ir en busca del pescado para una captura de otras 6 toneladas.

CONTROL

La flota ha criticado esta situación ya que no se comprende que Pesca no cuente con información de la cuota consumida, al menos diariamente, pues con el sistema de identificación automática (AIS en sus siglas en inglés), el diario electrónico (DEA, en sus siglas en inglés) y la caja azul tendrían que tener las capturas contabilizadas a excepción de las capturadas por las embarcaciones de artes menores. Por eso no se entienden los cierres



y aperturas del caladero. Pero, por su parte, utilizan triquiñuelas como no enviar en la notificación previa datos referentes al diario de pesca, enviar los datos en el último momento, llegadas masivas a puerto o descargas a la vez para obstaculizar en lo posible la vigilancia del cumplimiento de la regulación. A estos subterfugios habría que sumar otras infracciones más graves como: camiones con caballa requisados cuando aún no se había abierto la campaña, xarda encontrada en la doble bodega de arrastreros, etc. Estas transgresiones socavan las reivindicaciones del sector, que debido al alto porcentaje de sobre pesca de campañas pasadas, era consciente de que el número de inspecciones se incrementaría tanto por parte de la administración nacional, que quiere mejorar la imagen ante Bruselas, como la comunitaria que en repetidas ocasiones ha manifestado sus dudas sobre la veracidad de las cifras de capturas que recibe.



REPARTO

La distribución de cuota por flotas, que hasta la presente campaña se dividía a partes iguales entre el arrastre, el cerco y las artes menores, ha quedado establecida de la siguiente forma: arrastre el 27 por ciento o 4,6 millones para la presente campaña; el cerco el 31,7 por ciento o 5,4 millones, y el 41,2 por ciento para las embarcaciones de artes menores o 7 millones.

Otro cambio acordado por el sector y la Administración es que los barcos de la flota de arrastre podrán gestionarse con cuotas individuales transferibles (ITQ en sus siglas en inglés). Este sistema reconoce al barco como propietario de ese porcentaje de capturas pudiendo distribuirlo a lo largo del año de la forma que considere más beneficiosa o incluso venderlo, o cederlo.

Pero al final no hubo acuerdo entre los representantes de Pesca de las comunidades autónomas para distribuir el tope por puertos o por provincias. Esta fórmula—impulsada desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (Magrama), pero que no alcanzó el apoyo necesario— hubiera asegurado capturas para las artes menores gallegas al paso de la caballa por sus costas durante su migración.

Los pescadores afirman que han localizado abundantes bancos de xarda, de forma que

la limitación de capturas no parece estar justificada por motivos de la sostenibilidad biológica de la especie, pero eran conscientes de que la primera pesquería estacional en el caladero iba a estar determinada por las restricciones, pues las distintas administraciones han aprovechado jornadas de pesca y reuniones con el sector para informar de la necesidad de cumplir con las normas.

Si en la costera de 2012 la cuota se redujo de 25 millones de kilos a casi 20 por el primer pago de la devolución de cuota por sobrepesca, la sanción impuesta por Bruselas para 2013 ha sido de 9,7 millones reduciendo la cuota global a 15,3 millones de kilos. Estas sanciones irán en aumento progresivo hasta 2015, momento en que se completarán los 40 millones de kilos impuestos de multa por Bruselas por la sobrepesca de 19,6 millones de kilos, un 80 por ciento sobre la cuota de 2010. Pero la situación ha empeorado ya que a principios de marzo el Magrama informaba sobre una notificación de la Comisión Europea respecto a que la sobrepesca de la caballa en el año 2009 alcanzó 79,7 millones. Es decir, que sobre la cuota de 25, 5 millones kilos asignados, la flota española capturó más de 105 millones de kilos. Pocos días después, tras la “revisión de la cifras” la cantidad pescada en

exceso quedó establecida en 65,4 millones. A parte de la reducción de la cifra de sobrepesca, desde el Magrama se consiguió también que la devolución sea realizada en un período de once años para que el impacto sea menor. Así mismo, Bruselas accede a que el pago de parte de la multa se haga con cargo a las cuotas sobrantes de anchoa—la segunda pesquería estacional en el caladero. Por tanto, todo apunta a que la falta de control del gobierno anterior durante las últimas campañas ha dejado como resultado la reducción drástica de la cuota de caballa hasta la próxima década.

La multa impuesta por Bruselas por la sobrepesca de caballa en las campañas de 2009 y 2010 ha llevado a los políticos gallegos del PP, Enrique López Veiga y Elvira Larriba a pedir responsabilidades. Para ello, han reclamado que se realice una investigación exhaustiva que aclare responsabilidades ya que las sanciones hipotecan el futuro de parte de la flota de ese caladero hasta el año 2023.

Entre otras preguntas, se plantean por qué se produjeron los excesos de capturas, cuáles fueron las cantidades exactas de sobrepesca de la cuota, cuáles fueron los acuerdos

La sobrepesca en la campaña 2009 supero los 65 millones de kilos de caballa

alcanzados entre la Administración y el sector, qué acciones llevó a cabo la inspección pesquera, y si desde las administraciones se comunicó alguna advertencia a la flota de la sobrepesca y de las consecuencias del exceso de pesca.

PRECIO

La restricción de capturas, por tanto la menor oferta de producto, produjo la campaña pasada el incremento del precio pagado en la subasta alcanzando precios medios por encima de 1,2 euros por kilo. Esta circunstancia animó a muchos patrones a dedicarse a la xarda dejando otras especies menos rentables. La presente campaña, sin embargo, no ha contado con esos precios. El pescado, a pesar de las restricciones en las capturas, se ha pagado —dependiendo de lonjas— en torno a los 80 céntimos reduciendo notablemente los jornales de las tripulaciones.

De acuerdo con el sector, las plantas congeladoras que compran buena parte de las capturas de esta flota tienen las neveras llenas de las compras realizadas en campañas anteriores. Además, tampoco tienen problemas para abastecerse del pescado capturado

por otros países como Islandia, Noruega y las Islas Feroes que establecen sus propias cuotas inundando el mercado y empujando los precios a la baja y entrando en mercados exteriores abastecidos tradicionalmente por las capturas procedentes del Cantábrico.

Parte de la flota ya ha iniciado la campaña de la anchoa, aunque los bancos más abundantes y con ejemplares de mayor tamaño aparecerán en abril. Esta pesquería se está recuperando tras cinco campañas cerrada por que la sobrepesca dejó su biomasa muy por debajo de las recomendaciones científicas. Parece necesario establecer un plan de gestión y controlar que se cumple si se quiere recuperar la pesquería y la fiabilidad ante Bruselas. ■

J.M.S.



Proyecto “Cefaparques”, del CSIC

Los mejores HÁBITATS para la PUESTA de CEFALÓPODOS

Un grupo de investigadores del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) del Instituto de Investigaciones Marinas, de Vigo, y del Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados, de Baleares, están desarrollando un proyecto para identificar las zonas de puesta y alevinaje de cefalópodos de importancia comercial denominado “Cefaparques”. Y es que, aunque la biología del pulpo, el calamar y la sepia es bien conocida, no lo son sus hábitats de preferencia para las puestas y el alevinaje. Y este es precisamente el objetivo del proyecto que se viene desarrollando desde 2011 en los Parques Nacionales de las Islas Atlánticas y del Archipiélago de Cabrera, identificar estas zonas y así poder proteger y conservarlas, valorando la repercusión que puede tener esta actuación sobre dichas especies, además de las ya habituales vedas, límite de tamaño y forma de captura. Sobre los trabajos realizados y los previstos hasta que finalice el proyecto en noviembre de 2014 versa el siguiente reportaje realizado por los investigadores que están trabajando en el proyecto “Cefaparques”.

Los cefalópodos tienen un peso importante en la mayoría de los ecosistemas marinos del planeta, ya sea como presas, depredadores y vectores de parásitos. Aunque anatómica y fisiológicamente sean moluscos, funcionalmente actúan como peces. Además de emplearse como modelos en investigaciones biomédicas, neurológicas y etológicas, muchas especies tienen importancia comercial tanto por sus pesquerías como por ser potencialmente interesantes para el cultivo. En la península Ibérica hay citadas cerca de un centenar de especies. Entre ellas, las de mayor impor-

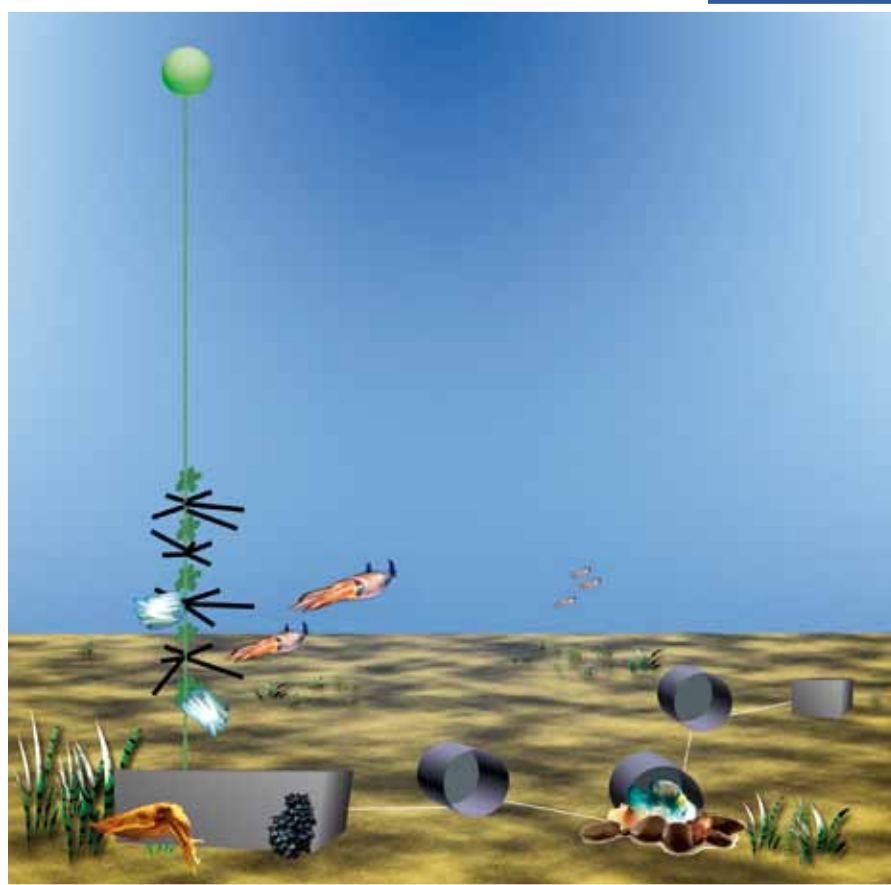


Figura 1. Esquema de los Dispositivos Artificiales para la atracción de puestas de Cefalópodos (DACs). Miguel Cabanellas.



Puestas de calamar en un DAC. Miguel Cabanellas.

tancia socioeconómica son el pulpo común (*Octopus vulgaris*), el calamar (*Loligo vulgaris*) y la sepia o choco (*Sepia officinalis*).

La biología de estas tres especies es bien conocida. A diferencia de lo que se observa en otras áreas geográficas, donde hay zonas de puesta bien identificadas relativamente extensas, el pulpo, la sepia y el calamar de las costas del Atlántico Ibérico y del Mediterráneo occidental no existen o no se han hallado todavía. Sin embargo, deben existir hábitats preferentes de puesta que aseguren el éxito reproductivo de estas especies.

El proyecto "Identificación y caracterización de hábitats de preferencia para la puesta y el alevinaje de cefalópodos de importancia comercial" (Cefaparques), comenzó en noviembre de 2011 y se prolongará hasta noviembre del 2014, y se desarrolla en el Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia (PNIAG) y en el Parque Nacional Marítimo Terrestre del Archipiélago de Cabrera (PNCA). El primero tiene una superficie marina de 7.285 hectáreas y comprende los archipiélagos de Cies, Ons, Cortegada y Sálvora, mientras que el segundo cuenta con una superficie marina de 8.705 hectáreas y está constituido por el archi-

piélago de Cabrera, formado por la isla principal de Cabrera Grande, la Conillera y una quincena de islotes pequeños.

Las tres especies objetivo -pulpo, sepia y calamar- están presentes tanto en el Archipiélago de Cabrera como en las Islas Atlánticas. En el gallego hay una explotación artesanal regulada, permitiéndose su captura a partir de un tamaño mínimo de un kilogramo de peso y con un tope de nasas por embarcación, además de por un periodo de veda que comprende dos meses en el verano. La sepia se captura incidentalmente en trasmallos. El calamar es objetivo exclusivo de la pesca deportiva usando líneas de mano y poteras. En Cabrera los pescadores artesanales usan básicamente trasmallos y líneas manuales para la sepia y el calamar. El fondeo está muy controlado en ambos parques, siendo obligatoria la solicitud previa.

ÁREAS DE PUESTA

La diferente ubicación de los dos parques marítimos, uno en el Atlántico Nororiental y otro en el Mediterráneo occidental, permitirá establecer



Hembra de pulpo con su puesta. Manuel E. Garci.

comparaciones de interés, siendo ésta la primera vez que se trabaja con estos recursos naturales en ambos parques.

Hasta el momento presente, la gestión de estos recursos se ha realizado con diferentes técnicas que han conllevado, entre otras medidas, la imposición de tallas mínimas, instauración de épocas de veda, establecimiento de cuotas de captura y limitación del poder de pesca, pero nunca se han implantado vedas zonales en las áreas donde se concentran las puestas o los juveniles. Sin embargo, estas medidas de gestión, basadas en modelos clásicos de dinámica de poblaciones, no están produciendo resultados que garanticen la sostenibilidad de este tipo de pesquerías.

La finalidad del proyecto “Cefaparques” es identificar y caracterizar hábitats de preferencia para la puesta y el alevinaje de las tres especies de cefalópodos con puestas bentónicas en los dos Parques Nacionales. A partir de esos estudios se pretende elaborar un plan de contingencia para la protección y conservación de dichas áreas. Aunque este método de gestión tiene algunas debilidades, como por ejemplo su delimitación y requerimiento de una estrecha vigilancia, está muy en consonancia con el punto de vista de la gestión de las pesquerías basada en el ecosistema, que es la tendencia más moderna y generalizada.

En el Parque de las Islas Atlánticas, el trabajo se desarrolla alrededor del archipiélago de las Cíes (2.658 hectáreas), donde se diferenció entre cara este (interna o protegida) y oeste (externa o expuesta) de las islas. Toda

Las medidas basadas en modelos clásicos de dinámica de poblaciones no están produciendo resultados que garanticen la sostenibilidad de las pesquerías de pulpo, sepia y calamar



Recluta de pulpo obtenido en los DACs. Miguel Cabanellas.

la superficie marina se dividió en 80 cuadrículas de 33,2 hectáreas cada una. Únicamente aquellas cuadrículas comprendidas entre los 5 y los 25 metros de profundidad (un total de 15) serán muestreadas a lo largo del proyecto. El trabajo de campo durará dos años, realizándose mensualmente cuatro censos visuales. Estos censos se realizan mediante buceo autónomo por dos buceadores, quienes describen la naturaleza del fondo y filman con una cámara subacuática de vídeo todo el recorrido. Para obtener datos de profundidad, temperatura, salinidad, turbidez, oxígeno disuelto y fluorescencia se utiliza un medidor de parámetros oceanográficos *in situ* (CTD) en cada punto de muestreo. Los datos obtenidos se almacenan en tres bases: una de imágenes, otra de parámetros hidrográficos y una tercera de observaciones e incidencias.

Debido a que las potenciales áreas de puesta se sitúan a mayor profundidad que en Cíes, lo cual hace imposible alcanzarlas mediante buceo autónomo, la metodología de muestreo en el parque del archipiélago de Cabrera es diferente. En mayo de 2012 se fondearon 30 dispositivos artificiales para la atracción de puestas de cefalópodos (DACs) alrededor del



archipiélago (Figura 1), divididos en tres tipos de hábitats (rocoso, arenoso y praderas de fanerógamas) cubriendo profundidades entre los 5 y los 48 metros. El trabajo de campo se desarrolla durante todo el ciclo anual y los muestreos tienen periodicidad mensual. Al igual que en los muestreos de Cíes, los principales parámetros hidrográficos se registran mediante un instrumento oceanográfico equipado con sensores específicos CTD. Para los trabajos realizados en ambos Parques, los puntos de muestreo se localizan con GPS.

PULPO EN LAS CÍES

Hasta la fecha, se han realizado 31 inmersiones en las islas Cíes. En ellas, hemos constatado una elevada abundancia de pulpo alrededor de las tres islas del archipiélago. Desde abril de 2012, se localizaron un total de diez hembras de pulpo con puesta, seis de ellas en la misma área, ubicada en la isla Norte entre 12 y 20 metros de profundidad. El fondo está formado por grandes rocas, que dan lugar a cavidades de distintos tamaños. Abundan piedras de porte medio que permiten a las hembras de pulpo tapar la entrada de sus guaridas. En dos ocasiones y en esta misma zona también



Puesta de sepia sobre gorgonia. Jorge H. Urcera.

La finalidad del proyecto Cefaparques es identificar y caracterizar hábitats de preferencia para la puesta y el alevinaje de las tres especies de cefalópodos con puestas bentónicas en los parques marítimos de las Islas Atlánticas y del Archipiélago de Cabrera

se registró la cópula de una pareja de pulpos y una puesta de calamar adherida al techo de una oquedad rocosa. Esta área y este hábitat parecen ser idóneos para el desarrollo de las dos últimas fases de la reproducción del pulpo. La superficie aproximada de esta zona de puesta es de 18,6 hectáreas, lo que equivale a un 0,7% de la superficie marina total de las islas Cíes comprendida dentro del parque de las Islas Atlánticas. Por otra parte, se ha constatado que el impacto pesquero en esta zona es uno de los mayores en todo el archipiélago.

En otras áreas de Cíes se han encontrado puestas de sepia, aunque con baja abundancia y generalmente fijadas sobre gorgonias. Esta baja abundancia podría explicarse por la ausencia de fondos con fanerógamas marinas (*Zostera*), que sí hay en otras zonas de las Rías, y que suelen ser un hábitat preferente para la puesta de estos cefalópodos. Con respecto al calamar, tenemos constancia de que existe una abundancia de puestas en otras zonas de las Rías en sustratos naturales, pero se sabe que esa especie pone con asiduidad en sustratos artificiales, como cabos de fondeo o redes abandonadas. Con objeto de evaluar las zonas de preferencia para la puesta de sepia y calamar en Cíes, como complemento a los censos visuales, se han fondeado dos dispositivos para la atracción de puestas diseñados especialmente para estas especies. Hasta la fecha no se han observado puestas en estos dispositivos.

Este resultado puede deberse a dos motivos: 1) Que los DACs estén en hábitats in-

adecuados, por lo que se ve necesario buscar nuevas ubicaciones; 2) porque no hayan estado fondeados durante los periodos de máxima reproducción de ambas especies, por lo que se mantendrán hasta cubrir todo un ciclo anual.

En Cabrera, hasta el momento, no se han encontrado puestas de pulpo ni de sepia en los DACs. Sin embargo, los huevos de calamar fueron frecuentes en el periodo de muestreo. Se diferenciaron dos áreas de mayor densidad de puesta de esta especie. También se observó que las masas de huevos se concentraban en las zonas comprendidas entre 45 y 50 metros de profundidad. La preferencia de estas dos zonas puede deberse a la alta tasa de intercambio de las masas de agua existente en ellas, que asegura unas condiciones óptimas para el desarrollo de los huevos y para la alimentación de los calamares recién nacidos. Esta selección de hábitat puede también estar relacionada con la temperatura, que alcanza valores más altos en aguas someras durante el verano.

MERO Y CEFALÓPODOS

En Cabrera también se recolectaron algunos reclutas de pulpo, principalmente dentro de los dispositivos artificiales para la atracción de puestas que estaban situados en las áreas de mayor preferencia para la puesta de calamar. Otra de las observaciones realizadas en este parque fue la gran abundancia de meros (*Epinephelus marginatus*). Este dato nos parece relevante porque puede estar relacionado con la escasez de pulpo y sepia encontrados, ya que los meros son voraces depredadores de estos cefalópodos. Una situación similar se encontró durante el desarrollo de la campaña Fauna III (año 1994) en la Reserva Natural de las islas Columbretes, uno de los archipiélagos de mayor interés ecológico del Mar Mediterráneo, cuyos fondos son una Reserva de Pesca de gran importancia que está contribuyendo a la regeneración de algunas especies de interés comercial, como la langosta (*Palinurus elephas*), pero donde la excesiva abundancia de meros habría contribuido muy probablemente a la disminución de las poblaciones de pulpo y sepia, anteriormente bien asentada y equilibrada dentro de las aguas de la reserva.

Por otra parte, la ausencia de puestas de sepia en Cabrera podría estar vinculada a la pes-

quería artesanal de esta especie, que se realiza cuando los reproductores se desplazan a cotas poco profundas (5-15 metros) para realizar la freza, momento y zonas cuando y donde los pescadores calan sus artes de pesca, fundamentalmente trasmallos. Por las observaciones realizadas sobre esta especie en las Rías Bajas gallegas y en otras zonas de su área de distribución, se tiene constancia de que uno de los sustratos de preferencia que utilizan las sepias para fijar sus huevos son las fanerógamas marinas (*Posidonia* y *Cymodocea* en el caso del Mediterráneo). A fin de obtener una idea más precisa sobre la potencialidad del Parque Nacional del Archipiélago de Cabrera, en lo referente a

Puesta de calamar.
Miguel Cabanellas.



la existencia de estos hábitats preferentes para la freza de la sepia, sería necesario aumentar el número de DACs (actualmente 10) y realizar censos visuales en este tipo de fondos dentro del parque, lo cual requeriría aumentar considerablemente el esfuerzo de muestreo y, por ende, el presupuesto del proyecto.

Después de seis meses de investigación, podemos adelantar que ya se están definiendo áreas que cabrían ser consideradas de especial protección en el caso del pulpo en el parque de Islas Atlánticas y del calamar en el del Archipiélago de Cabrera. La protección de los hábitats de preferencia para la puesta de estos cefalópodos ayudaría a restaurar y conservar estos ecosistemas que, en muchos casos, se están viendo afectados por la actividad humana, especialmente en el de las Islas Atlánticas, que es once años más joven que el parque del Archipiélago de Cabrera; y, además, mantiene un índice elevado de explotación, debido a usos históricos de la actividad extractiva dentro de sus límites. Asimismo, la protección de estas zonas no supondría una pérdida significativa del área de pesca, ya que como hemos visto en Cíes, la superficie de la potencial Área Marina Protegida (AMP) no llegaría al 1% de la superficie marina del archipiélago. Asimismo, sería necesaria la creación de planes de gestión que integrasen las premisas adecuadas de protección, ya que existen en el mundo muchas AMP en las que su protección es muy insuficiente.

La abundancia de mero en Cabrera puede estar relacionada con la escasez de pulpo y sepia, ya que son voraces depredadores de estos cefalópodos

Somos conscientes de que estamos reconociendo aquí el establecimiento de áreas protegidas dentro de dos parques nacionales con diferente problemática, y, además, que en cada uno de los parques se han identificado acciones diferentes. Las áreas marinas protegidas, en contraposición de lo que ocurre en las áreas explotadas, pueden asegurar para las pesquerías:

- i) la protección de la calidad genética frente los efectos perjudiciales selectivos de la pesca;
- ii) una mejor protección frente al colapso del *stock* por la pesca o por la falta de reclutamiento natural;
- iii) una regeneración más rápida en caso de colapso del *stock*;
- iv) mantener las pesquerías de especies raras, tales como las de fácil captura o las que dependen de la estructura de sexos de la población;
- v) un lugar de protección para los individuos adultos con alta capacidad reproductora;
- vi) un aumento de la biomasa en zonas de pesca adyacentes debido a la dispersión de larvas;
- y vii) ofrecer un área de reclutamiento que permita el crecimiento de juveniles para su posterior emigración a zonas explotadas, y también la renovación de reproductores en el área marina protegida. Todo ello dependiendo de la movilidad y capacidad de desplazamiento de cada especie.

En cualquier caso, todavía es necesario continuar con el estudio, ya que es indispensable completar el ciclo de muestreos anual para analizar los datos obtenidos en función de la estacionalidad, pues las tres especies objeto de estudio poseen picos reproductivos en épocas específicas del año. ■

**Guerra A¹, Garci M E¹, Hernández-Urcera J¹,
Morales-Nin B², Cabanellas-Reboredo M²,
Calvo-Manazza M², Palmer M², González AF¹**
Fotos: Proyecto Cefaparques

⁽¹⁾ Instituto de Investigaciones Marinas (CSIC), Eduardo Cabello nº 6, 36208 Vigo, Spain. angelguerra@iim.csic.es, garci@iim.csic.es, jorge@iim.csic.es, afg@iim.csic.es

⁽²⁾ Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (CSIC/UIB). Grupo de Ictología. Departamento de Ecología y Recursos Marinos. Miquel Marqués, 21, 07190 Esporles, Balears Islands, Spain. beatriz@imedea.uib-csic.es, miguel.cabanellas@uib.es, palmer@imedea.uib-csic.es

Puesta de calamar.
Manuel E. Garci.



Los buceadores acuicultores realizan un trabajo duro y peligroso

RIESGOS bajo el AGUA

Al hablar de Acuicultura habitualmente nos referimos a la cantidad de peces producidos, a la rentabilidad de las empresas o a la investigación de nuevas especies y técnicas de cultivo, olvidándonos del principal activo de las empresas: sus trabajadores. Las compañías están obligadas a proteger y promocionar la seguridad y salud laboral de sus empleados. Uno de los trabajos con más riesgos en Acuicultura es el de buzo profesional de primera y segunda categoría. Tanto es así que la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR) junto a los sindicatos UGT y CCOO han impulsado la elaboración del informe “Análisis de las demandas físicas y psíquicas en el puesto de trabajo de buceador acuicultor de 1ª y 2ª y su repercusión en la salud y capacidades de dichos trabajadores del sector de la Acuicultura” que, financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, ha realizado la consultora SGS Tecnos

“Cada mañana, llegamos a la nave. Recogemos los equipos que, desde el día anterior, permanecen colgados para que se sequen. Comprobamos que las botellas están llenas de aire y nos llevamos todo al barco. Embarcamos y nos dirigimos a las jaulas marinas. Vemos el trabajo que tenemos que realizar y fijo las parejas que van a sumergirse, comentando a los buzos qué deben hacer bajo el agua. Las tareas son diversas: observar si hay bajas de peces enfermos o muertos, si hay algún escape, si se ha producido alguna rotura o si algún cable está suelto. Tras siete horas de trabajo en el mar, dos de ellas bajo el agua, el barco regresa a puerto donde los buceadores acuicultores vuelven a dejar los equipos colgados para que estén secos al día siguiente”.

De esta forma describe José Antonio Hernández, jefe de equipo de buceadores acuicultores de la empresa Culmar, de Guardamar de Segura (Alicante) cómo es su jornada laboral.

Con 47 años es el jefe de un equipo de seis buceadores y el mayor de todos ellos “la mayoría son jóvenes, entre 25 y 30 años de edad”,





***Los buceadores
están sometidos
a presión, frío
y humedad.
Riesgos que si
bien pueden
reducirse, no
se eliminan
completamente***

Pablo Arechavala

nos dice. Orgulloso de su buen estado físico y de “estar en forma” es consciente de lo peligroso que resulta a veces su trabajo, “las jaulas marinas, debajo del mar, son una especie de tela de araña, una mezcla de redes, cables y tubos que hay que revisar y que pueden golpearte o atraparte, especialmente cuando las condiciones meteorológicas son adversas.”

El viento es una de las mayores preocupaciones de los buceadores acuicultores ya que el oleaje que provoca se nota especialmente en los primeros metros bajo el agua. La lluvia también dificulta las condiciones de trabajo de estos profesionales porque “enturbia el agua, impidiendo la visibilidad”. Razones más que suficientes para decidir aplazar la inmersión para otro día “a no ser que haya una causa justificada o una emergencia”, nos dice este trabajador de Culmar.

José Antonio Hernández asegura que “el cuerpo nota el esfuerzo físico que supone la profesión que desarrolla” y que los buceadores necesitan “comer y descansar bien”. También tener las defensas al día porque se someten a cambios bruscos de temperatura. “Debajo del agua podemos estar a 13 grados y, pese a que llevamos buenos equipos, la temperatura corporal va bajando a medida que pasas más tiempo sumergido. Si tenemos en cuenta que, al subir a la superficie, hacemos tareas que nos hacen entrar en calor, estamos sometidos a un continuo cambio de temperatura. Tenemos que tener cuidado con los constipados, resfriados, gripes y sinusitis”, afirma a la revista MAR.

VIGILANCIA DE LA SALUD

José Luis Cristóbal, médico de Sanidad Marítima en la Dirección Provincial del ISM en Palma de Mallorca, asegura que hay que distinguir entre cuadros agudos, que producen una incapacidad temporal, y enfermedades profesionales, que van produciéndose poco a poco y que son consecuencia del desarrollo de una actividad concreta a lo largo de los años.

En el caso de los buceadores –dice- la enfermedad profesional característica de este colectivo es la denominada osteonecrosis disbárica. “Se produce a consecuencia de cuadros leves o asintomáticos de Enfermedad Descompresiva debido a descompresiones omitidas o incompletas y, en estas ocasiones, se forman microburbujas de nitrógeno que afectan a los huesos, especialmente a la cabeza y al cuello

de huesos largos y al hueso iliaco. Si la lesión está cerca de la zona articular del hombro o la cadera puede ser muy invalidante. Inicialmente el trabajador no siente dolor ya que la evolución suele ser lenta y progresiva y cuando se detecta esta patología ya es demasiado tarde porque se ha establecido la lesión con necrosis del hueso y el tratamiento resulta ya ineficaz”, dice.

En cuanto a la Enfermedad Descompresiva, los especialistas clasifican esta patología en distintos grados. El tipo I, considerado leve, caracterizado por dolor articular en hombros, rodillas, cadera, muñeca, codo y tobillos; prurito y manchas en la piel y enfisema subcutáneo. El tipo II, más grave, que produce sintomatología neurológica, a nivel central y periférico, enfermedad cardiopulmonar, enfermedad del oído interno y enfermedad gastrointestinal.

Según José Luis Cristóbal, que ha colaborado con el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo en la elaboración de una nota técnica de “Prevención sobre enfermedades profesionales subacuáticas” se necesitan unos protocolos de vigilancia de la salud para estos trabajadores, en los que se tengan en cuenta los órganos más sensibles a sufrir enfermedades derivadas de su actividad profesional como son los oídos, los senos nasales y el sistema óseo. “La osteonosis disbárica puede diagnosticarse fácilmente con una serie de pruebas radiológicas específicas” asegura este facultativo del ISM.

En la misma dirección se pronuncian los autores del informe elaborado por SGS Tecnos que, al analizar los principales riesgos asociados al trabajo del buceador, consideran que entre las medidas de prevención que han de seguirse destacan el empleo de equipos adecuados, el uso de trajes secos y gafas de buceo, la inmersión con un ordenador de buceo y el estricto cumplimiento de las tablas de descompresión. A esto hay que añadir el desarrollo de unos planes de formación adecuados.

CONDICIONES PSICOFÍSICAS EXCEPCIONALES

Preocupados por las condiciones de trabajo de los buceadores acuicultores de 1ª y 2ª categoría, los sindicatos UGT y CCOO junto a la Asociación de Productores de Cultivos Marinos encargaron a la consultora SGS Tecnos un estudio específico sobre las condiciones físicas y psíquicas que deben reunir estos profesionales para el desempeño de su trabajo.

El informe, financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, pretende dar

Más de 5.000 personas trabajan en España como buceadores profesionales. La mayoría son instructores y monitores en actividades de buceo recreacional, el resto trabaja en sectores industriales

a conocer los factores de riesgos de la profesión de buceador acuicultor y el impacto real que sobre su salud tiene el desempeño de la profesión. Para ello realizaron una serie de encuestas a buceadores profesionales y a los responsables de los servicios de prevención de riesgos laborales de las empresas para las que trabajan.

De las conclusiones del estudio se desprende que para el puesto de buceador acuicultor de 1ª y 2ª categoría se necesitan unas “condiciones psicofísicas excepcionales” dados los índices de penosidad, toxicidad, peligrosidad o insalubridad inherentes a las tareas que realizan estos trabajadores.

La morbilidad y mortalidad asociadas a los riesgos de la profesión, especialmente los referidos a enfermedades por sobrepresión subacuática y a riesgos de lesiones músculo-esqueléticas por posturas, movimientos repetitivos, sobreesfuerzos y carga física se incrementan con la edad de los trabajadores.

En este sentido, los autores de la investigación señalan que “los requerimientos psicofísicos exigidos para el desempeño de esta profesión pueden ser incompatibles con las aptitudes de estos trabajadores, a partir de cierta edad, debido a las alteraciones propias del en-

Manuel Abado



vejecimiento”, y añaden que está demostrado que “cuando el organismo humano practica actividades subacuáticas, está sometido a un incremento de presión y a un medio diferente que puede afectar a distintos órganos y aparatos, incrementando la morbilidad y siniestralidad en el sector en función de distintos factores, entre los que la edad juega un papel importante”.

Del informe de SGS Tecnos se desprende que “nos enfrentamos a una profesión en la que los riesgos sólo pueden controlarse y no eliminarse, al tratarse de una actividad peligrosa incluida en el reglamento de Servicios de Prevención y que figura en el listado de Enfermedades Profesionales”. Por otra parte, se consideran cumplidos los requisitos establecidos en la legislación “para solicitar el procedimiento para la reducción de la edad de acceso a la jubilación, como consecuencia de la realización de trabajos considerados de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre para las dos categorías de buzos acuicultores”.

Desde la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de UGT, Miguel Prim asegura que la peligrosidad del trabajo de buceador acuicultor queda acreditada, “al desarrollarse en un medio hostil al organismo humano”.

Los riesgos laborales de los buzos acuicultores derivan de las particularidades del medio donde trabajan. El mar confiere sobrepresión, ingravidez, oscuridad y aislamiento

En materia de seguridad y salud laboral, la actividad está incluida en la normativa que recoge estas actividades especialmente peligrosas. Sin embargo, las estadísticas oficiales de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales no recogen de forma específica a los buzos profesionales, “por lo que sus accidentes se atribuyen a otros colectivos, incluidos en el mismo sector”, afirman desde UGT.

Con estudios como el elaborado por SGS Tecnos, los sindicatos promueven la cultura preventiva a nivel empresarial y de los trabajadores, identifican los requerimientos psicofísicos necesarios para desempeñar esta actividad laboral y ofrecen asistencia técnica para instar al establecimiento de coeficientes reductores para disminuir la edad de jubilación. Según Miguel Prim, la realización de estas investigaciones “nos permite profundizar en los requerimientos psicofísicos necesarios para el desempeño del puesto de buceador profesional de 1ª y 2ª categorías desde la perspectiva de la edad del trabajador y alcanzar conclusiones para proponer cambios y mejoras que redunden en una actividad laboral más segura”. ■

Ana Díaz



PRINCIPALES RIESGOS EN LAS OPERACIONES DE BUCEO EN ACUICULTURA

- Riesgo de heridas por objetos punzantes
- Riesgo por sobreesfuerzos
- Riesgo de accidentes por seres vivos
- Riesgos de hipoacusia
- Riesgo de intoxicación por oxígeno o dióxido de carbono
- Riesgo de hipotermia
- Riesgos barotraumáticos por diferencias de presión
- Riesgo de narcosis nitrogenada
- Riesgos en la descompresión

Fuente: INSHT- Informe SGS Tecnos

Sistema de seguridad marítima en caso de caída al agua

EL VIGILANTE de la FLOTA de bajura

Una empresa gallega ha desarrollado un sistema de seguridad marítima inteligente que actúa de forma automática en situaciones de “hombre al agua”. El sistema, integrado en formatos simples y ergonómicos como un cinturón o un traje de agua, es válido para todo tipo de embarcaciones aunque, en origen, fue pensado para las tripulaciones de pequeñas embarcaciones en las que producen el 90 por ciento de este tipo de accidentes. La compañía, que está presentado el sistema al sector a través de las cofradías, ya cuenta con 800 precontratos firmados para instalarlo en embarcaciones gallegas a finales del verano.

El sistema de seguridad Safe to Sea (S2S) desarrollado por la compañía de ingeniería Scio Innovation Technology en colaboración con las Universidades de A Coruña y Vigo y con el apoyo de Inditex y de Xesgalicia tiene como objetivo salvar vidas en situaciones de “hombre al agua”. Estas situaciones de emergencia en las que un pescador cae al agua son, por desgracia, bastante habituales y se producen mayoritariamente en la flota artesanal. Una flota de enorme importancia tanto económica como social en las localidades costeras. Galicia, con cerca de 4.190, cuenta con el 55 por ciento de embarcaciones de pequeño porte dedicadas al marisqueo y las artes menores que faenan en aguas interiores. Esta cifra sube a casi 4.800 si se añaden las de los puertos del Cantábrico Noroeste. En los cala-



deros nacionales hay cerca de 8.100 embarcaciones con esloras de entre 6 y 8 metros.

Teniendo en cuenta la importancia que tiene este subsector para Galicia y el interés de la Consellería do Mar en potenciar la modernización de la flota, la sostenibilidad y el fomento de la cultura de la seguridad, hace seis años se empezó a trabajar, como señala Miguel Pérez Fontenla, director comercial de Scio, *en un sistema de seguridad pensado para embarcaciones pequeñas en las que se produce el 90 por ciento de los accidentes de tipo "hombre al agua"*.

ACTIVIDAD DE RIESGO

Las causas principales de accidentes que terminan con personas en el agua se deben en este segmento de flota al reducido tamaño de las embarcaciones que con frecuencia obliga a realizar movimientos extraños sobre superficies

"Safe to Sea" está homologado y es único en el mundo.

(Miguel Pérez Fontenla)

muy inestables. Asimismo, las artes de pesca y el marisqueo obligan a la gente del mar a sacar parte del cuerpo por la borda o estar constantemente en equilibrio. Además, los pescadores realizan su trabajo en condiciones climatológicas adversas en embarcaciones con el francobordo —reserva de flotabilidad— bajo, lo que incrementa el peligro de vuelque. Tampoco hay que desdeñar el exceso de confianza de los pescadores generado por "llevar toda la vida haciendo lo mismo" o por estar faenando en zonas próximas a la costa y con otros barcos cercanos. Estas circunstancias hacen creer innecesario tomar medidas de seguridad. Finalmente, la situación económica actual con caída de los precios del producto en primera venta fuerza a muchos profesionales a salir a faenar con condiciones climatológicas adversas poniendo en riesgo su seguridad.

Estas circunstancias hacen que las situaciones de emergencia en estas embarcaciones de entre 6 y 9 metros sean más habituales de lo deseable, especialmente con tripulaciones de uno a tres marineros que no están obligados a utilizar chalecos salvavidas de trabajo ya que la legislación es obligatoria únicamente para esloras superiores a los 10 metros. Es decir, el 20 por ciento de la flota.

SAFE TO SEA

El innovador sistema de seguridad marítima se compone de un dispositivo integrado por una consola de mando de la embarcación, que lleva a cabo un seguimiento permanente del sistema electrónico —cinturón o traje— que llevan puesto los tripulantes de la embarcación que se activa a la salida del puerto. El sistema electrónico personal envía una señal de alarma en caso de caída al agua iniciando en dos segundos el despliegue e inflado automático del chaleco homologado manteniendo a flote al marinero hasta su rescate.

Desde el instante de la caída, el dispositivo de la embarcación guía a la tripulación hasta el punto exacto de la caída. En caso de que el "marinero al agua" fuera la única persona a bordo de la embarcación o que no haya nadie a bordo—caída múltiple—, el sistema envía automáticamente, a través de la radio de VHF integrada, el mensaje de alerta y la posición del GPS del naufrago o naufragos a los barcos cercanos y a los equipos de Salvamento Marítimo.



En caso de emergencias en los que un marinero cae al agua, una detección tardía puede significar perder de vista al afectado, lo que en ocasiones produce un final desgraciado.

DETECCIÓN

Hasta el presente el sector marítimo ha contado con dos sistemas de detección: la pastilla salina y el sistema de presión. El primero, es una pastilla que en contacto con el agua se disuelve disparando el sistema. El segundo sistema salta por la presión del agua. El primero es el más común en el sector y presenta algunos inconvenientes. Entre otros problemas es que con el tiempo la efectividad de la pastilla se degrade disparando el dispositivo de auto-inflado de los chalecos por el agua de la lluvia o incluso en contacto con ropa muy húmeda.

El innovador sistema desarrollado por Scio IT es electrónico y consiste en un software que, como subraya Pérez Fontenla, *detecta que el equipo está en el perímetro del barco. En caso de caída al agua, el sistema se da cuenta sin necesidad de que el marinero active nada. El sistema está homologado; es decir, ha sido probado suficientemente y es único en el mundo.*

El software es capaz de reconocer si los equipos están en el barco; e incluso reconoce si la embarcación está en puerto o en los pantalanés decidiendo las zonas de vigilancia y cuando hay que avisar a Salvamento Marítimo y cuando no hay que hacerlo.

Otra innovación se da en la integración del equipo, ya que como subraya Pérez Fontenla, *en el mercado existen cuatro sistemas separados—balizas, sistema de flotación, etc.— que uniéndolos forman un sistema como Safe to Sea. Pero el nuestro ha conseguido integrarlos de forma sencilla y ergonómica.*

FLOTACIÓN

En caso de caída al agua, el sistema electrónico personal envía una señal de alarma y despliega el chaleco homologado de inflado automático en dos segundos. De esta manera el marinero se mantiene a flote hasta ser rescatado. El sistema se presenta en tres modalidades. La primera es el S2S Belt



o cinturón ergonómico con chaleco auto-inflable integrado que incorpora radio baliza (PLB) y GPS. Este cinturón se puede poner con cualquier traje o sobre cualquier prenda y no dificulta la actividad a bordo. La segunda opción es el S2S Suit o ropa de trabajo con sistema de seguridad inteligente con chaleco, radio baliza y GPS. En caso de rotura del traje de agua, como subraya Pérez Fontenla, *se compra un traje, que son más baratos que los de la competencia y se introduce el sistema en el nuevo.* Otra ventaja, recalca el director comercial, *es que la electrónica se puede colocar en distintas partes del traje, adaptándose a las necesidades de trabajo de las distintas artes.* Y la tercera modalidad es un pequeño dispositivo instalable en chalecos salvavidas auto-inflables convencionales que cumplan la norma EN ISO 12402. El reducido dispositivo denominado S2S Buddy incorpora la misma tecnología de seguridad que las otras dos opciones. Estos equipos personales están en contac-



to permanente con el equipo central abordo denominado S2S Sentinel.

FUNCIONAMIENTO

Este dispositivo ubicado en la embarcación, una vez encendido en el puerto cuando los tripulantes se embarcan, detecta e identifica a los marineros con equipos a bordo al iniciar la jornada en puerto. Al salir del radio del puerto, los equipos personales entran en el modo de vigilancia. En el momento en que se produce una pérdida de comunicación entre uno de los sistemas personales –cinturón, traje o chaleco– por caída al agua, el equipo central abordo activa la alarma y se infla el chaleco de la unidad personal en el agua. En ese momento el equipo personal de marinero en el agua enciende su luz estroboscópica –iluminación mediante destellos– para facilitar la visibilidad y transmite la señal de emergencia continuamente mediante la baliza integrada en el sistema. El equipo central abordo dirige a la tripulación hacia el punto donde se encuentra la persona en el agua. En el caso del S2S sentinel si no detectara ningún equipo personal activo –el pescador faenaba solo o por caída múltiple– envía automáticamente, a través de la radio VHF integrada el mensaje DSC de alerta así como la posición (GPS) del naufrago o naufragos a los barcos más cercanos a la zona y a los equipos de salvamento marítimo. En caso de que alguna de las embarcaciones cercanas estuviera equipada con el sistema S2S, el equipo central de esta embarcación guiaría hasta el punto del naufrago.

El coste de S2S es de 3.300 euros. La Xunta gallega subvenciona el 60% e Inditex el 20%

ACOGIDA DEL SECTOR

En la actualidad los representantes de Scio IT están presentando el sistema a la bajura a través de las cofradías. La reacción inicial de los pescadores ha sido de rechazo, como resalta Pérez Fontenla, *un sistema de seguridad más... un gasto más... una imposición más...*, eran las palabras mas repetidas por los pocos asistentes congregados antes de la presentación. Pero una vez que conocen el sistema de cerca en la cofradía y entre compañeros, *como son conscientes de la seguridad que necesitan*, prosigue, *el índice de aceptación es del 95 por ciento. Y la asistencia va en aumento, como en las últimas presentaciones realizadas en Noia y A Coruña con setenta y un centenar de asistentes respectivamente.*

Los más de 800 precontratos de instalación firmados muestran el interés que ha despertado el sistema entre los pescadores. También han mostrado interés otras regiones costeras, como Asturias, Cantabria, Cataluña, Andalucía, Canarias, etc., que desde sus agrupaciones de pescadores o armadores han solicitado presentaciones para sus asociados.

El siguiente paso, para el responsable de Scio IT, una vez que las embarcaciones gallegas cuenten con el S2S, es atender la demanda que esperan llegue de otras comunidades y ampliar su comercialización a otros países. En el caso de Portugal, la flota de las Islas Azores ya ha mostrado su interés por el sistema y en Inglaterra la compañía ya cuenta con un delegado en Londres.

El sistema instalado –equipo central abordo y dos cinturones– tiene un coste de 3.300 euros. En caso de ser dos trajes el coste se incrementa algo. En la actualidad, en Galicia, su instalación será subvencionada en un 60 por ciento (casi 2.000 euros). La orden que detalla la convocatoria y los fondos está prevista que se publique en verano. Además, la multinacional gallega Inditex aporta otro 20 por ciento (660 euros). Por tanto, el coste del S2S para una embarcación con dos equipos está en torno a los 700 euros.

Un coste muy bajo si se tiene en cuenta el alto índice de accidentes de tipo “hombre al agua” que sufre la flota de bajura que demasiadas veces terminan mal. ■

J.M.S.

Una SIMULACIÓN aleccionadora

La página web de la empresa gallega Scio I T muestra la fotografía de una embarcación de bajura que podría ser cualquiera de las miles que utilizan a diario los pescadores para salir a faenar. Al posicionar el ratón sobre la imagen, un mensaje nos invita a pulsar sobre ella para descubrir en un video la solución de seguridad inteligente para salvar vidas en situación de “hombre al agua”.

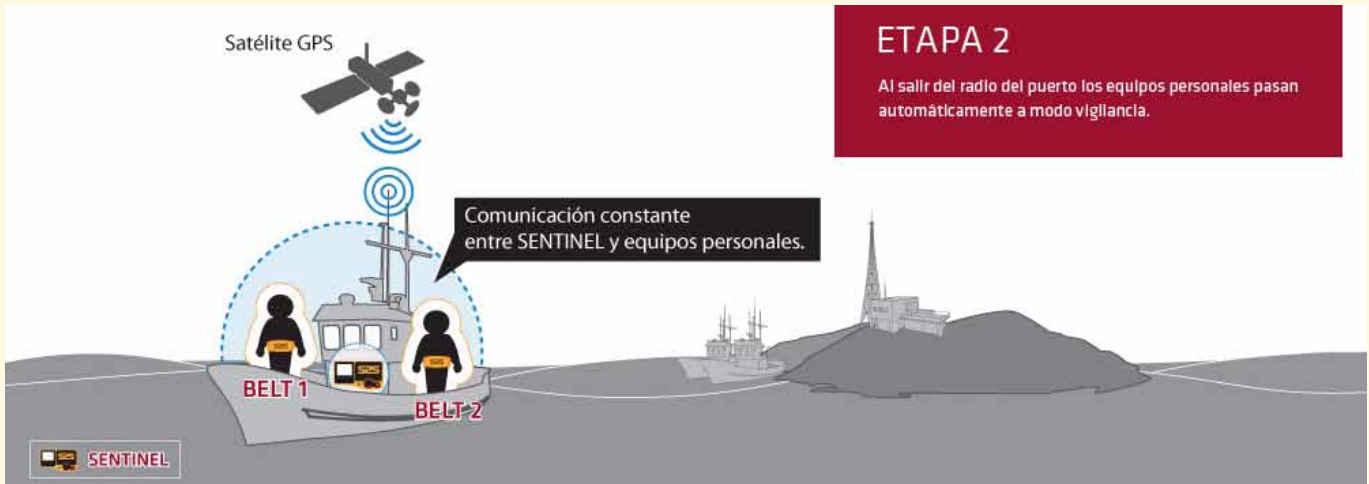
Las imágenes están grabadas en el puerto pesquero de Malpica, A Coruña y en las aguas donde pesca su flota de bajura, pero podrían ser las de otras muchas localidades costeras de nuestro país o de la Unión Europea. Tras despedirse de sus familias, dos pescadores se dirigen al puerto para salir a faenar en una pequeña embarcación, a la vez que el video nos recuerda que más de 140.000 mil personas se embarcan en las 83.000 embarcaciones pesqueras que faenan en las aguas de la UE. De ellas, 4.190 embarcaciones de artes menores son gallegas y otras casi 5.000 se reparten por el resto del litoral de nuestro país.

Los marineros se colocan sus trajes de agua dotados con el sistema de seguridad integral que son registrados por el equipo abordo.

El video muestra la caída al agua de uno de los tripulantes mientras se mueve por la embarcación llevando una nasa en las manos. Inmediatamente el equipo abordo pierde el contacto con uno de los equipos personales iniciando el auto-inflado del chaleco integrado en el cinturón. La baliza del equipo del marinero en el agua da la alarma abordo y emite su posición GPS a la embarcación para que se pueda guiar la embarcación hacia el punto donde se encuentra el marinero en el agua. Al izar a bordo al compañero cae también al agua el segundo tripulante. Es entonces cuando el equipo abordo pierde el contacto con los dos equipos personales registrados al salir de puerto envía un mensaje DSC por la radio VHS a los barcos más cercanos a la zona y a Salvamento Marítimo.

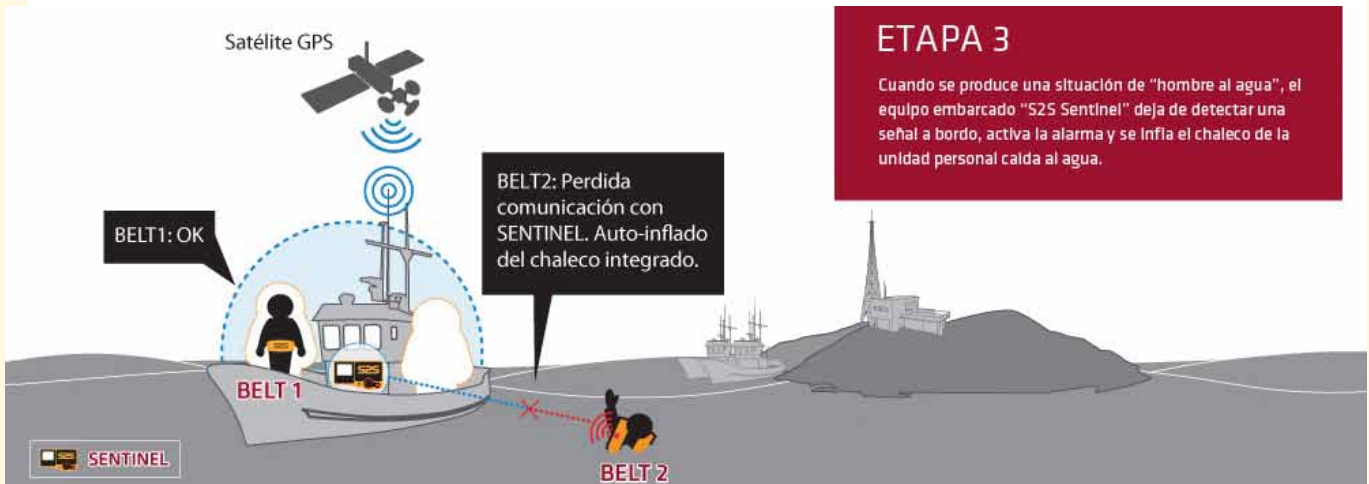
Tras el rescate de los naufragos, las embarcaciones vuelven a puerto. Las imágenes de la lonja de Malpica con la exposición del producto antes de la subasta y la reunión de la familia muestran la actividad cotidiana. Es una simulación para grabar un video; pero en muchas localidades costeras situaciones parecidas han roto con frecuencia esta cotidianidad terminando en tragedia. ■

J.M.S.



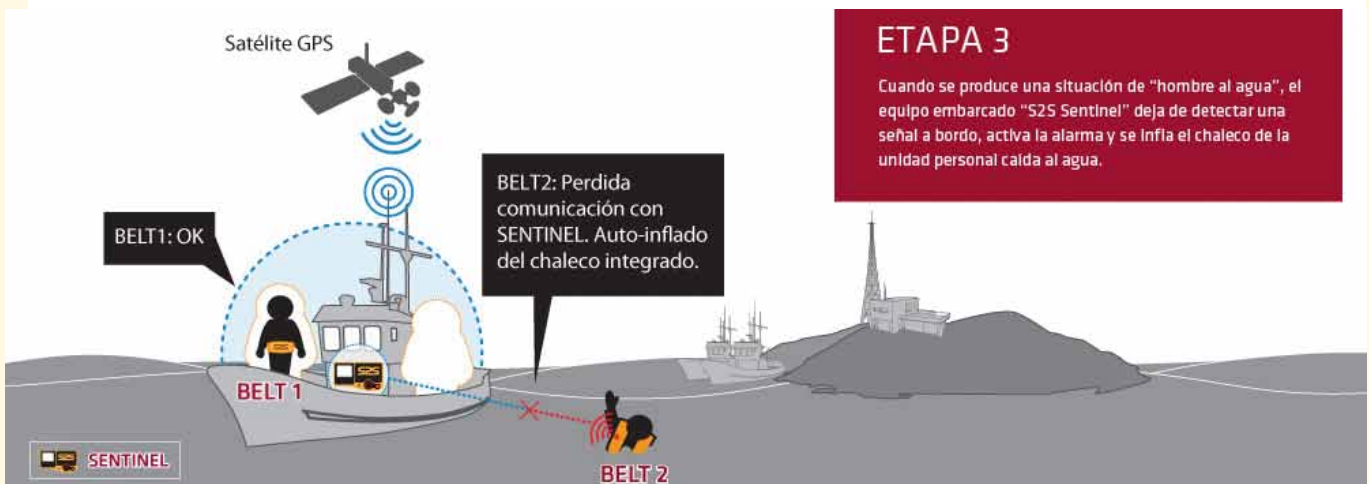
ETAPA 2

Al salir del puerto del puerto los equipos personales pasan automáticamente a modo vigilancia.



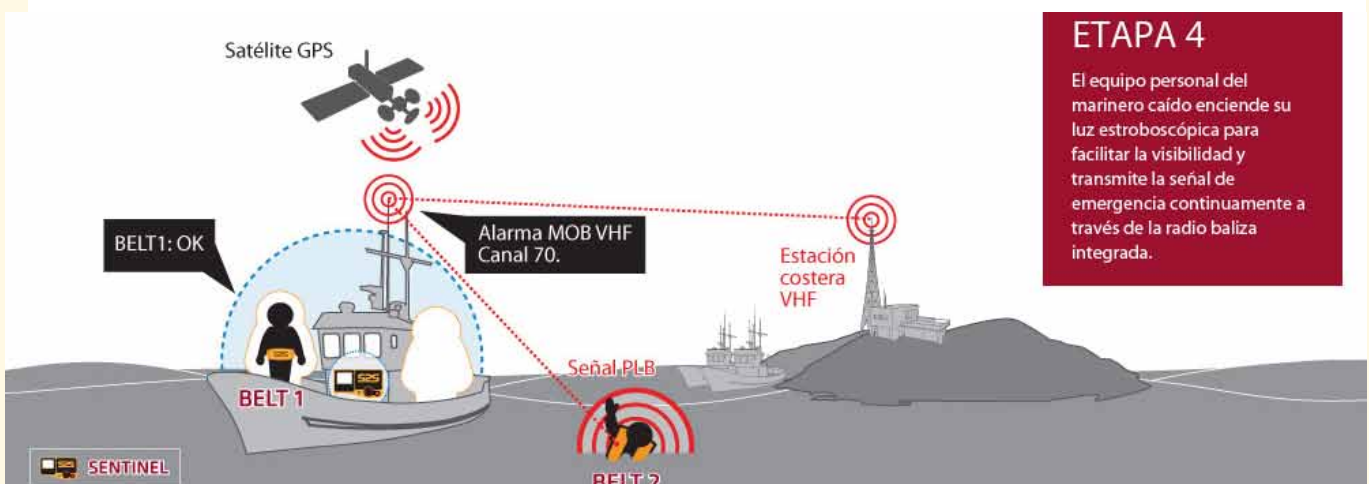
ETAPA 3

Cuando se produce una situación de "hombre al agua", el equipo embarcado "S2S Sentinel" deja de detectar una señal a bordo, activa la alarma y se infla el chaleco de la unidad personal caída al agua.



ETAPA 3

Cuando se produce una situación de "hombre al agua", el equipo embarcado "S2S Sentinel" deja de detectar una señal a bordo, activa la alarma y se infla el chaleco de la unidad personal caída al agua.



ETAPA 4

El equipo personal del marinero caído enciende su luz estroboscópica para facilitar la visibilidad y transmite la señal de emergencia continuamente a través de la radio baliza integrada.

Las BARRERAS del atún



La industria conservera es una de las actividades más importantes en las zonas costeras dependientes de la pesca con un volumen de empleo fijo de más de 15.000 trabajadores, a los que se suma todo el empleo indirecto que conlleva en una serie de localidades donde en la actualidad no existen otras salidas. La progresiva reducción de las capturas de la flota española, junto al aumento de los desembarcos de la misma en otras latitudes, y las dificultades para obtener materia prima importada en volumen y a los precios necesarios para mantener una posición de competitividad en unos mercados cada vez más globalizados, hace que la industria conservera reclame medidas para poder operar en condiciones similares a las que disfrutaban las empresas de la competencia en terceros países y muy concretamente en Asia, cuyos productos elaborados entran en los mercados comunitarios. Esa situación es especialmente importante en el caso de las conservas de atún.

En las últimas semanas, tras una larga batalla ante las autoridades comunitarias planteada desde la Asociación de Industrias Transformadoras de Productos del Mar de la Unión Europea, donde los responsables de la organización española Anfaco jugaron un papel protagonista, Bruselas dio luz verde a la importación de hasta 22.000 toneladas de lomos de atún para conservar sin aranceles, frente a una petición del sector de 30.000 toneladas. La decisión



comunitaria se ha valorado positivamente frente a las 15.000 toneladas con un arancel del 6% que funcionaron en el ejercicio anterior. Pero se considera que se trata de un volumen totalmente insuficiente para las necesidades de todos los industriales conserveros de la Unión Europea ubicados especialmente en España, Italia, Francia y Portugal.

España es el principal país comunitario en la industria conservera con un volumen de unas 360.000 toneladas de las que unas 230.000 toneladas corresponden a la fabricación de conservas de atún. Y, ese volumen podría elevarse a 245.000 toneladas si se suma igualmente la fabricación de atún blanco. En conjunto, vienen a significar el 70% de toda la producción de conservas de atún en el marco comunitario. En España el atún supone, a su vez, el 65% de toda la producción nacional de conservas de pescados y mariscos. La Unión Europea es el primer mercado para la comercialización de las conservas españolas con una demanda total de 700.000 toneladas, parte muy importante de las cuales ya se cubre con importaciones en condiciones muy ventajosas desde países terceros que gozan de beneficios arancelarios de diferente tipo.

Según los datos manejados por Anfaco, las necesidades de materia prima de atún para la elaboración de las conservas, se cubren en la actualidad con tres tipos de productos de importación que, en los últi-

La industria conservera reclama más posibilidades para importar materia prima para tener una posición de competitividad

mos años, han oscilado entre las 155.000 y las 130.000 toneladas. De ese volumen, la parte más reducida corresponde al atún fresco que en 2011 fue de 1.220 toneladas y que, en los años precedentes, se había situado en solo unas 200 toneladas. El atún congelado se ha mantenido entre las 86.000 y las 64.000 toneladas, mientras se ha registrado un fuerte aumento de los lomos de atún desde 38.500 toneladas en 2007 a las más de 68.000 toneladas importadas en 2011.

Desde la industria se considera que, solamente para atender las necesidades de las empresas para mantener su actividad, son necesarias importaciones por un montante no inferior a las 300.000 toneladas de atún entero. Frente a estas necesidades, las capturas españolas de las tres especies de túnidos que se utilizan principalmente para la elaboración de las conservas de atún, no llegaban a las 250.000 toneladas (skipjack, yellofin y bigeye). Otro dato que ponen de manifiesto los industriales para alertar sobre la situación de falta de materia prima en las condiciones necesarias, es el fuerte descenso que se ha producido en las descargas de atún entero congelado que en los últimos años han pasado de 250.000 toneladas a solamente unas 127.000 toneladas. Para las empresas del sector, esta situación se debe principalmente a los cambios que se están produciendo en los mercados. Según los datos manejados, una parte muy importar-

te de las flotas comunitarias dedicadas a la pesca de atún, en este momento hacen un volumen importante de las capturas en el Pacífico y en el Índico, pero, en función de las leyes de la oferta y la demanda ya no descargan en los puertos de la Unión Europea, sino que lo hacen en países del sudeste asiático. Por ese motivo, la cifra de 400.000 toneladas de capturas realizadas por las flotas comunitarias no corresponden a la materia prima que llega efectivamente a los mercados comunitarios para el suministro de las empresas.

De acuerdo con este escenario, la industria conservera española y la comunitaria alertan sobre la necesidad de disponer de los mecanismos necesarios que faciliten el abastecimiento de materia prima en condiciones de competitividad en relación con terceros países que además juegan con la ventaja de la mano de obra barata. Caso de no disponer de esa posibilidad, se estaría fomentando directamente la importación de conservas de atún del exterior con el riesgo de acabar con la industria comunitaria en zonas donde tiene especial importancia en la creación de empleo. Hay un dato significativo. En 2011, la Unión Europea importó 569.000 toneladas de conservas de atún de las que nada menos que 388.700 toneladas procedían de países extracomunitarios y muy especialmente de Asia. Por este motivo, las 22.000 toneladas de lomos de atún cuya importación ha sido autorizada con arancel cero, no cubre una parte mínima de las necesidades de las industrias de España, Italia y Francia. Esta falta de materia prima ha provocado en los años precedentes que las empresas hayan tratado de asegurarse las compras con subidas de precios.

En el caso concreto de la industria española, en opinión de Anfaco, han existido además otros motivos que han limitado el acceso a la materia prima en buenas condiciones de precio. Entre otras razones se apunta a Ecuador, uno de los principales países proveedores que ha reducido drásticamente su oferta al quedar excluido del Sistema de Preferencia Generaliza(SPG).



La autorización de 22.000 toneladas de lomos sin aranceles para toda la UE se considera insuficiente

Además, los cinco principales países productores de lomos de atún de Ecuador han dejado de ofertar materia prima para concentrarse en las conservas.

Para las industrias conserveras, el sector debe competir en unos mercados, en muchos casos en inferioridad de condiciones, tanto a la hora de acceder a la materia prima, como por razones sociolaborales que no cumplen las empresas de otros países fuera de la Unión Europea. Bruselas ha dispuesto una regulación muy estricta para evitar los desembarcos de capturas realizadas por barcos ilegales. Las empresas comunitarias no acceden a una materia prima no declarada ni certificada que supone aproximadamente el 35% de las capturas, mientras sí se benefician de la misma otros países. El desarrollo de una potente industria conservera en países como Madagascar, Isla Mauricio, Kenya o Seychelles hace que una parte muy importante de las capturas se queden en esos países y que no lleguen a los puertos comunitarios. En otros países como Indone-



IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE ATÚN DESTINADO A LA TRANSFORMACIÓN Y LOMOS DE ATÚN

	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Atún fresco</i>	163	46	246	197	1.220
<i>Atún congelado</i>	76.796	78.370	86.597	76.590	64.146
<i>Lomos de atún</i>	38.471	46.161	68.939	66.115	68.424

Fuente: ANFACO – CECOPECA con datos de EUROSTAT.

IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE LOMOS DE ATÚN-Volumen TM

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Portugal	1.209	1.364	1.489	1.028	932	442	1.160
Reino Unido	-	-	-	-	1.850	775	125
Italia	578	710	705	26	-	-	26
Francia	-	-	16	5	-	-	1
Alemania	-	2	-	-	-	-	3
República Checa	-	-	-	-	-	3	-
INTRACOMUNITARIO	1.786	2.076	2.210	1.058	2.782	1.220	1.314
Ecuador	8.836	16.063	13.156	22.368	28.738	25.681	21.425
Tailandia	1.905	-	2.860	3.505	6.593	5.581	11.174
Mauricio	1.389	4.353	3.075	2.052	5.488	7.602	9.636
Guatemala	6.587	2.226	-	1.468	5.738	8.659	6.479
El Salvador	13.206	10.945	14.753	12.362	13.063	7.587	5.828
Papúa Nueva Guinea	-	-	172	192	510	1.747	4.488
China	-	-	-	1.334	1.869	2.845	3.351
Indonesia	132	-	-	-	-	-	1.382
Islas Solomon	-	-	-	-	-	-	740
Kenya	1.159	216	-	24	1.675	1.314	781
Perú	104	72	59	688	967	1.181	756
Madagascar	-	-	-	-	-	859	485
Costa de Marfil	-	-	-	-	-	1.206	282
Colombia	125	270	392	674	641	429	223
Mauritania	12	-	-	-	-	-	73
Saint Helena	-	-	-	-	-	-	7
Marruecos	-	-	-	-	-	-	1
Brasil	222	204	907	-	422	189	-
Vietnam	123	49	412	206	287	15	-
Maldivas	30	517	62	104	166	-	-
Ghana	9	106	155	127	-	-	-
Senegal	21	-	-	1	-	-	-
Omán	-	-	260	-	-	-	-
Filipinas	77	398	-	-	-	-	-
Singapur	24	-	-	-	-	-	-
Costa Rica	4	-	-	-	-	-	-
EXTRACOMUNITARIO	33.963	35.418	36.262	45.102	66.156	64.895	67.111
TOTAL	35.750	37.494	38.471	46.161	68.939	66.115	68.425

Fuente: EUROSTAT

sia, con una gran capacidad para el suministro de atún, el gobierno ha prohibido su exportación, lo que ha supuesto otra limitación de la oferta. En países del Pacífico oeste donde se llevan a cabo el 50% de las capturas mundiales, se han vinculado las licencias para operar con la obligación de realizar los desembarcos y su transformación en esos mismos países, mientras en el pasado, parte de esas capturas llegaban a los puertos comunitarios. Finalmente, entre otras causas, la industria conservera se ve imposibilitada para acceder a otros contingentes como el de México ante la dificultad de calificar su pescado como atún.

En conjunto, un problema. Dificultad para acceder a la materia prima en condiciones similares a las industrias de terceros países, especialmente en Asia, y riesgo de que las exportaciones de conservas de esas zonas, gracias a una serie de acuerdos preferenciales o con reducción de aranceles, sigan copando el mercado comunitario. ■

V.M.

Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven

El ACUERDO nace tras el RETORNO al DIÁLOGO social

“Este Plan marcará un antes y un después en la lucha por la recuperación económica y la creación de empleo”, manifestó Mariano Rajoy en la presentación, junto con empresarios y sindicatos, de la Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven 2013-2016. Hay que destacar que el Plan nace tras un proceso de diálogo y participación del que han formado parte representantes del ministerio de Empleo y Seguridad Social, de la CEOE y CEPYME y de los sindicatos UGT y CCOO.

Según explicó el presidente del Gobierno el Plan no es una declaración de intenciones ni un borrador, sino una realidad que ya está en marcha. Agrupa cien medidas a las que se dedicarán 3.500 millones de euros en cuatro años. De ellas destacan quince medidas de choque que beneficiarán a más de un millón de jóvenes.

En este sentido ha afirmado que la apuesta por los autónomos y por los emprendedores



Mariano Rajoy durante la presentación de la Estrategia de Emprendedores y Empleo Joven



El presidente, la vicepresidenta y la ministra Empleo y Seguridad Social, con los presidentes de CEOE, CEPYME y los sindicatos UGT y CC00.

es una apuesta ganadora, ya que ellos son la mejor locomotora para restaurar el crecimiento y el empleo.

El jefe del Ejecutivo subrayó que “con este acto se envía a la sociedad española un mensaje muy importante de unidad, confianza, esperanza y aliento”. También destacó que la lucha contra el desempleo es una tarea que compete a toda la sociedad y no sólo al Gobierno. El presidente aseguró que éste es el momento adecuado para poner en marcha esta nueva Estrategia, ya que la primera generación de reformas ha sentado las vigas maestras de la nueva economía. “Ahora sí se puede atacar el corazón del problema y con garantías”, añadió.

Por último Mariano Rajoy señaló que, aunque es posible que muchos no lo hayan percibido el pasado año, España superó una enorme crisis financiera y de deuda pública. Ahora, después de muchos esfuerzos, estamos superando la confianza. “Esa confianza de quienes nos contemplan desde fuera es la primera señal, sólo la primera, de un país que va a volver pronto por sus fueros. Es la reputación que nos otorgan las reformas bien encaminadas, que no todo el mundo comparte y lo

“Este Plan marcará un antes y un después en la lucha por la recuperación económica y la creación de empleo”.
(Mariano Rajoy)

sabemos. Es la determinación de afrontar con arrojo las adversidades y la voluntad sin fisuras de cumplir con nuestros compromisos en un horizonte de estabilidad”. Mariano Rajoy también resaltó una serie de medidas que ya están en marcha, como los anunciados cambios de la tributación del IVA (Desde enero de 2014 no se tendrá que ingresar hasta que no se haya cobrado), la reducción de los costes de la intermediación financiera o la continuación del Plan de Pago a Proveedores.

GARANTÍA DE EMPLEO JUVENIL

Antes de presentar los contenidos de la Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven 2013-2016, es importante destacar el acuerdo político que aprobaron los 27 ministros de Empleo de la Unión Europea. Se trata de fijar para el próximo año la garantía de que cualquier menor de 25 años reciba una oferta de empleo de “buena calidad”, un aprendizaje o prácticas que le permitan incorporarse al mercado de trabajo a los cuatro meses de haber abandonado el sistema educativo o haber dejado su anterior puesto. La ministra de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, afirmó en el Consejo de Ministros, celebrado



Fátima Báñez durante su intervención en La Moncloa.

en Bruselas, que España tiene los deberes hechos para aplicar la garantía juvenil, gracias a la recientemente aprobada Estrategia de Emprendimiento y Empleo. Por otra parte la ministra española anunció que esta recomendación contará para el periodo 2014-2020 con una financiación de 918 millones de euros que provendrán del fondo europeo contra el paro juvenil.

El Consejo Europeo decidió el pasado 8 de febrero crear un fondo de 6.000 millones de euros para el periodo mencionado y una dotación adicional de 3.000 millones de euros, de los que a España le corresponderá más del 30 por ciento, dinero que se destinará a esta Estrategia. Fátima Báñez valoró positivamente la inversión adicional de 3.000 millones de euros, que España aplicará, en la parte que le corresponda y junto con buena parte de los recursos del Fondo Social Europeo, a desarrollar su propia Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven 2013-2016. “Destinaremos casi 3.500 millones de euros para poner en marcha las 100 medidas que contempla el documento” concluyó la ministra.

Las nuevas medidas de choque, a corto plazo, tendrán en los cuatro años de desarrollo de la Estrategia un impacto económico superior a los 1.750 millones de euros, de los cuales el 40 por ciento están destinados a bonificaciones para la contratación, el 38 por ciento a las medidas de autoempleo y emprendimiento, y un 22 por ciento a la formación y a la mejora de la intermediación.

En cuanto al resto de medidas que se implementarán a lo largo de los cuatro años de desarrollo se ha previsto una dotación superior a los 1.700 millones de euros, de los cua-

“No hay una solución única para combatir el desempleo juvenil, también se necesitan acciones de formación”.
(Fátima Báñez)

les, al menos, el 50 por ciento se corresponden con acciones relativas a la formación y la educación.

PARTICIPACIÓN ABIERTA

Por otra parte, el Plan se ha concebido como cauce de participación a todas las instituciones públicas y privadas, a las empresas y a todo tipo de organizaciones que quieran colaborar en alcanzar sus objetivos. “Somos conscientes de que la creación de empleo no depende sólo de la voluntad del Gobierno, ya que también hace falta la participación de toda la sociedad”, manifestó Mariano Rajoy.

Por este motivo se ha articulado como un instrumento abierto, al que podrán sumarse todos aquellos que quieran contribuir con sus propias iniciativas a hacer frente al reto del empleo juvenil en cualquiera de sus formas, también la del emprendimiento y el autoempleo.

Además, y en el marco de las medidas de impulso de la Responsabilidad Social de las Empresas, la Estrategia contará con un sello o distintivo a través del cual el ministerio



de Empleo y Seguridad Social reconocerá la contribución de quienes se sumen al reto de empleo joven.

RADIOGRAFÍA DE LA ESTRATEGIA

El Plan contempla 100 medidas encaminadas a favorecer la inserción laboral de los jóvenes, ya sea por cuenta ajena o por cuenta propia a través del emprendimiento. De ellas, 15 son de “choque” y las restantes 85 requieren un mayor desarrollo en el tiempo mediante las cuales se pretende hacer frente a los problemas estructurales con incidencia en el empleo joven.

Las de impacto más inmediato son las siguientes:

- Extender los programas formativos dirigidos a la obtención de certificados de profesionalidad y con compromiso de contratación. El objetivo es mejorar la incorporación al mercado de trabajo, la cualificación y la inserción profesional de jóvenes desempleados.
- Desarrollo de estímulos para obtener el título de Educación Secundaria Obligatoria para animar a los jóvenes que aban-

El Plan agrupa cien medidas, beneficiará a un millón de jóvenes y dedicará 3.500 millones de euros en 4 años



donaron los estudios de forma prematura y que ahora no encuentran empleo.

- Tarifa Plana en la cotización a la Seguridad Social, mediante el establecimiento de una cuota de 50 euros durante 6 meses para el inicio de una actividad por cuenta propia. Posteriormente y, durante los siguientes seis meses, se aplicará una nueva reducción sobre la base mínima de un 50 por ciento.
- Los emprendedores de hasta 30 años, beneficiarios de una prestación por desempleo que se den de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos, podrán continuar percibiendo su prestación durante un máximo de 9 meses.
- Se abre la posibilidad de que los beneficiarios de prestaciones por desempleo puedan capitalizar hasta el cien por cien la prestación para realizar una aportación al capital social de todo tipo de sociedades mercantiles de nueva creación.
- Mejora de la financiación para los autónomos y los emprendedores. Desde varios departamentos ministeriales se facilitará la concesión de microcréditos y préstamos participativos para facilitar la puesta en marcha de empresas.
- Reanudación del cobro de la prestación por desempleo tras realizar una actividad por cuenta propia. Esta acción se lleva a cabo si transcurrido un máximo de cinco años desde el inicio de una actividad por cuenta propia, se produce la baja en el régimen de autónomos.
- Creación de Oficinas especializadas en el asesoramiento del emprendedor, implementadas en los Servicios Públicos

<i>Sin formación</i>	<i>Sin experiencia o recualificación</i>	<i>Cualificados</i>
<i>Extender los programas formativos dirigidos a la obtención de certificados de profesionalidad y los programas formativos con compromiso de contratación</i>	<i>Contrato "PRIMER EMPLEO" joven</i>	<i>Contrato en "PRÁCTICAS". Incentivos al contrato en prácticas para el primer empleo</i>
<i>Desarrollo de programas para que los desempleados que abandonaron de forma prematura sus estudios puedan obtener el título de Educación Secundaria Obligatoria</i>	<i>Contrato "GENERACIONES": incentivo a la contratación de personas con experiencia para su incorporación a nuevos proyectos de emprendimiento joven</i>	<i>Mejora de la protección social de las prácticas profesionales</i>
<i>Incentivo a la contratación a tiempo parcial con vinculación formativa</i>	<i>Incentivo a la contratación a tiempo parcial con vinculación formativa</i>	

<i>Beneficiarios de Prestaciones</i>	<i>Todos (Desempleados -30 años)</i>
<i>Compatibilización de la prestación por desempleo con el inicio de una actividad por cuenta propia</i>	<i>Portal Único de Empleo que facilite la búsqueda de empleo</i>
<i>Ampliación de las posibilidades de aplicación de la capitalización por desempleo</i>	<i>Tarifa plana para jóvenes autónomos, Emprende con "Crédito", Emprende con "Red", "Saber" Emprender y Emprendimiento Colectivo</i>
<i>Reanudación del cobro de la prestación por desempleo tras realizar una actividad por cuenta propia</i>	<i>"Micropyme y autónomo". Eliminación de la cotización a la Seguridad Social por la contratación indefinida de jóvenes a través de microempresas y autónomos</i>

Resumen de medidas.

- de Empleo. Recibirán asistencia técnica y formación para contribuir en la medida de lo posible al éxito del proyecto.
- La experiencia puede facilitar de forma decisiva la creación y puesta en funcionamiento de un negocio. De esta manera, los jóvenes que contraten de forma indefinida a desempleados mayores de 45 años se beneficiarán de una reducción de la cuota de la empresa a la Seguridad Social del cien por cien durante el primer año.
 - Fomento de la Economía Social y del emprendimiento colectivo. Bonificación de 800 euros anuales en la cuota a la Seguridad Social durante un máximo de 3 años para aquellas cooperativas y sociedades laborales que incorporen como socios trabajadores a jóvenes desempleados menores de 30 años. Esta bonificación será de 1.650 euros anuales para las empresas de inserción que contraten a jóvenes con riesgo de exclusión

Para las personas que creen su propio negocio se establece una tarifa plana de 50 €, en la cotización a la Seguridad Social, durante 6 meses

social durante todo el contrato y 3 años en caso de contrato indefinido.

- Creación de un Portal Único de Empleo, en Internet que facilite la búsqueda de empleo en todo el territorio y que contenga toda la información de utilidad para orientar a los jóvenes.
- Reducción del 100 por cien de la cuota a la Seguridad Social si la empresa tiene menos de 250 trabajadores y del 75 por ciento si superan dicha cifra en plantilla, para las empresas que contraten a jóvenes sin experiencia laboral o desempleados de larga duración, y que compatibilicen empleo a media jornada con formación.
- Los autónomos y empresas de hasta 9 trabajadores que contraten de forma indefinida a jóvenes disfrutarán de una reducción del cien por cien en las cuotas a la Seguridad Social durante un año.
- "Primer empleo joven". Destinado a que los jóvenes puedan tener su primera ex-

perencia profesional. Las empresas que transformen este contrato en indefinido tendrán derecho a una bonificación en la cuota a la Seguridad Social de 500 euros al año durante tres años y de 700 si se suscribe con mujeres.

- “Contrato en prácticas”. Las empresas que contraten jóvenes que han terminado su periodo formativo para que puedan tener su primera experiencia profesional vinculada a su titulación disfrutarán de una reducción en la cuota a la Seguridad Social de hasta el 50 por ciento.

PERFIL

La estrategia incluye actuaciones que nacen del convencimiento de que no hay una solución única para todos los jóvenes desempleados. Por este motivo se han diseñado un conjunto de medidas para ayudar a reducir la tasa de desempleo juvenil atendiendo a la situación y a las necesidades de los diferentes colectivos. En total serán más de un millón de jóvenes los beneficiarios del Plan.

- Jóvenes sin experiencia laboral o inferior a 3 meses: 398.547
- Jóvenes sin formación: 456.926 desempleados sin título de ESO.
- Jóvenes parados de larga duración: 256.698 desempleados durante más de 12 meses.
- Jóvenes cualificados: 339.635 desempleados con titulación suficiente para un contrato en prácticas.
- Jóvenes con prestaciones por desempleo: 215.505
- O, en general, para todos los jóvenes en situación de desempleo inscritos en los servicios públicos de empleo: 1.007.967 jóvenes.

MEDIDAS A MEDIO Y LARGO PLAZO

Se llevarán a cabo 85 medidas a medio y largo plazo, entre ellas:

Las relacionadas con la educación y la formación, para favorecer la permanencia del sistema educativo, reconocer el valor de la formación profesional y permitir la adquisición de competencias útiles para el empleo o para que los jóvenes continúen su formación.

Actuaciones para mejorar la capacitación y facilitar su incorporación al mercado de tra-



Será compatible la prestación por desempleo con el inicio de una actividad por cuenta propia

bajo de los jóvenes, entre las que se encuentran la incorporación en los medios audiovisuales de programación en versión original en los idiomas más demandados y la utilización de herramientas de formación avanzadas de base tecnológica.

Medidas para fomentar el emprendimiento y el autoempleo entre las que se encuentra el estudio del impacto de las cargas administrativas con las que se encuentran los autónomos con el fin de reducir las al mínimo posible y la potenciación de los viveros de empresa y espacios en los que se pueden instalar varias empresas.

Acciones para mejorar la orientación, el acompañamiento y la información a la que tienen acceso a la hora de buscar un empleo. Entre ellas se encuentran el impulso del papel que juegan los observatorios ocupacionales, la elaboración de una Guía Práctica del Empleado o la modernización de los servicios públicos de empleo.

Avanzar hacia la implantación de horarios flexibles y que faciliten la conciliación, impulsar el teletrabajo y orientar los recursos del Fondo Social Europeo y del Fondo Europeo de Adaptación a la globalización a la inserción laboral de colectivos con mayores dificultades. ■

Se aprueban estímulos a la contratación de los jóvenes hasta que la tasa de paro se sitúe por debajo del 15%

La Estrategia de Emprendimiento y Empleo Joven estará en Internet a través del portal www.empleo.gob.es desde donde se pondrán descargar todos los documentos en español y en inglés, y tendrá presencia en las redes sociales a través de su canal de Youtube y de la cuenta de Twitter @empleo_joven

Más PROTECCIÓN para los DISCAPACITADOS



El Consejo de Ministros, a propuesta de la titular de Empleo y Seguridad Social, Fátima Báñez, ha aprobado una norma que regulará la posibilidad de suscribir un convenio especial con la Seguridad Social para personas con discapacidad y con especiales dificultades de inserción laboral, a efectos de la cobertura de las prestaciones por jubilación, por muerte y supervivencia.

Esta nueva norma establece las condiciones para acceder al sistema de Seguridad Social, mediante la suscripción de un convenio especial en el que se fijan las características, efectos, acción protectora y cotización.

Con la aprobación previa del ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y, de acuerdo con el Consejo de Estado, la legislación aprobada fue sometida a consultas con las organizaciones más repre-



sentativas de personas con discapacidad en su proceso de elaboración.

REQUISITOS

El ámbito de aplicación del convenio especial reconoce que podrán solicitar su suscripción las personas que tengan 18 años o más y no hayan cumplido la edad mínima para la jubilación ordinaria; que residan legalmente en España; que tengan reconocida una discapacidad con un grado igual o superior al 65 por ciento y que implique especiales dificultades de inserción laboral; que no figuren en alta o en situación asimilada a la de alta en cualquiera de los regímenes de la Seguridad Social ni en cualquier otro régimen público de protección social; y que se encuentren inscritas en los Servicios Públicos de Empleo, como personas paradas demandantes de empleo por un período mínimo de seis meses,

Las personas discapacitadas, y con dificultad para acceder a un puesto de trabajo, podrán suscribir un convenio especial con la Seguridad Social

inmediatamente anteriores a la fecha de la solicitud de inscripción del citado convenio. También pueden acogerse al convenio especial aquellos discapacitados que no sean pensionistas de jubilación o de incapacidad permanente, en su modalidad contributiva, ni reciban pensiones equivalentes en cualquier otro régimen público de protección social.

Un aspecto muy importante es que no es necesario acreditar un periodo de cotización previo a la Seguridad Social.

La cotización a la Seguridad Social será obligatoria desde que se suscriba el convenio y se mantenga en vigor. La base mensual de cotización por este convenio especial estará constituida por el tope mínimo de cotización vigente (en la actualidad asciende a 753 euros) en cada momento en el Régimen General de la Seguridad Social.

Con este convenio la Seguridad Social intensifica los niveles de protección de quienes tienen especiales dificultades para incorporarse al mundo laboral.

BENEFICIOS

Sin duda, la posibilidad de suscribir un convenio especial con la Seguridad Social, de personas discapacitadas con dificultades para encontrar un puesto de trabajo, y de esta manera, acceder en el futuro a una prestación por jubilación y por muerte y supervivencia, supone una medida muy importante para este colectivo. Hasta ahora las personas discapacitadas cuentan con algunos beneficios pero, el acceso a la jubilación, suponía una laguna muy importante.

Los discapacitados tienen una serie de beneficios, tanto sociales como fiscales, pero los que están en paro, es decir los más desfavorecidos, no podían acceder a la principal protección que tienen todos los trabajadores, el derecho a una pensión.

Con esta norma, se da un paso muy importante para que este colectivo tenga abierta su entrada a la Seguridad Social con los beneficios que ello conlleva. ■

Así, podrán acceder a las prestaciones por jubilación, muerte y supervivencia



Medio millón de AUTÓNOMOS COTIZAN por CESE de ACTIVIDAD

Durante el pasado ejercicio, 501.530 trabajadores autónomos cotizaron por la prestación de cese de actividad, es decir, la cobertura correspondiente a la que perciben los asalariados cuando se quedan en paro, según los registros de la Seguridad Social.



La Seguridad Social reafirma su compromiso de simplificar los requisitos de acceso a esta prestación

La cifra se mantiene en la línea de los niveles alcanzados en 2011 (501.630). En ambos casos, los resultados no incluyen a los trabajadores del Sistema Especial Agrario.

En cuanto al importe mensual, la media de la prestación por cese de actividad se situó en 649,46 euros y el periodo medio de percepción fue de 2,5 meses. A lo largo del año, la Seguridad Social desembolsó 2,1 millones de euros por el abono de dicha prestación.

Hay que recordar que la cuantía máxima de esta prestación equivale al 175 por ciento del Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM) y la mínima oscila entre el 107 y el 80 por ciento, cantidades que se incrementan en función del número de hijos que el trabajador autónomo tenga a su cargo.

Las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedad Profesional de la Seguridad So-

cial dan cobertura al 92,5 por ciento de los autónomos que cotizan a su Régimen Especial, y gestionan el 90 por ciento de las prestaciones generadas por cese de actividad.

En concreto, durante 2012 las entidades reconocieron 1.541 prestaciones por cese de actividad, en su mayoría (83,4 por ciento) el cese se produjo por motivos económicos, técnicos, productivos u organizativos, mientras en una pequeña proporción (11,6 por ciento) se explica por causas propias de trabajadores autónomos dependientes.

El desglose refleja que las Mutuas reconocieron 1.379 prestaciones, el Servicio Público de Empleo Estatal, 159 y el Instituto Social de la Marina las 3 restantes (el 18 y el 21,8, y el 3,62 por ciento de las solicitudes presentadas, respectivamente.

SIMPLIFICACIÓN DE REQUISITOS

El motivo más habitual de la denegación de la prestación, es la acreditación incorrecta del cese, que aparece en el 86,9 por ciento de las solicitudes rechazadas. En este sentido la Seguridad Social mantiene su compromiso de simplificar los requisitos para acceder a esta cobertura, que nació en 2011 con ciertas trabas de acceso incomprensibles que ahora hay que depurar.

El organismo público detectó que el problema más común para certificar el cese de actividad por motivos económicos, técnicos, productivos u organizativos es el dificultad de verificar las pérdidas en la actividad, en casos de tributación por módulos. Esto se debe a que el rendimiento se determina mediante indicadores objetivos basados en la actividad sin tener en cuenta los flujos reales de ingresos y gastos. En la actualidad, la Seguridad Social estudia con representantes del sector fórmulas que ayuden a facilitar la gestión de esta cobertura.

ALTA EN LA SEGURIDAD SOCIAL

A 30 de septiembre de 2012 había 1.922.263 trabajadores autónomos propiamente dichos, inscritos en los diferentes regímenes por cuenta propia de la Seguridad Social, siendo el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA), el más numeroso de ellos. En el Régimen Especial de Trabajadores del Mar, existían en dicha fecha 13.095 trabajadores autónomos.



Durante el año pasado más de medio millón de trabajadores autónomos cotizaron por la prestación de cese de actividad

Estas estadísticas corresponden a los trabajadores autónomos propiamente dichos, definición que se refiere a aquellos afiliados a algunos regímenes por cuenta propia de la Seguridad Social y que no están integrados en sociedades mercantiles, cooperativas, ni en otras entidades societarias. También se excluyen los que figuran como colaboradores familiares y los que están registrados formando parte de algún colectivo especial de trabajadores.

En cuanto a la afiliación a la Seguridad Social, los hombres duplican a las mujeres, concretamente el 66,6 por ciento, frente al 33,4 por ciento.

Los autónomos de nacionalidad diferente a la española representan el 7,4 por ciento, superándose este porcentaje entre los más jóvenes, en las comunidades insulares, Melilla, Madrid y Comunidad Valenciana, y en el sector de la construcción.

A partir de los 50 años de edad, el 30 por ciento de los trabajadores autónomos cotizan por una base superior a la mínima, circunstancia directamente relacionada con la proximidad a la edad de jubilación.

La distribución de trabajadores del RETA por sectores de actividad son los siguientes: el 12,8 por ciento trabaja en el sector agrícola; el 4,9 por ciento en la industria; el 10,9 por ciento en la construcción y el 71,3 por ciento en el sector servicios. ■

VII Plan de actuaciones conjuntas entre el ISM y la Inspección de Trabajo

LUCHA contra el FRAUDE

El director del Instituto Social de la Marina, Luis Casqueiro Barreiro, y el director general de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, José Ignacio Sacristán Enciso, firmaron el VII Plan Anual de Objetivos para el año 2013. La adopción de este Acuerdo implica el despliegue de una serie de actuaciones, entre las que destaca el reforzamiento de las relaciones institucionales para luchar contra el fraude. Este año están previstas casi 600 actuaciones inspectoras.

El Ministerio de Empleo y Seguridad Social y las Entidades Gestoras y Servicios Comunes de la Seguridad Social se empeñan desde hace años en actuar contra las conductas insolidarias que generan efectos negativos en la sociedad. Entre ellas, el deterioro de los derechos laborales y sociales de los trabajadores, la reducción de los ingresos en los recursos económicos del sistema de la Seguridad Social y la competencia desleal respecto a las empresas, emprendedores y autónomos que cumplen con sus obligaciones.

Este es el sentido del VII Plan de Objetivos que el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social han firmado recientemente. El Acuerdo en el que se enmarca tiene carácter plurianual y las medidas que contemplan se han venido ya aplicando desde el año pasado y seguirán haciéndolo durante éste.

Lo que se pretende es impulsar el afloramiento de la economía sumergida, a fin de regular las condiciones de trabajo, y generar mayores recursos para el Sistema de la Seguridad Social, por el pago de cotizaciones sociales; combatir los supuestos de aplicación y obtención indebida de bonificaciones o reducciones de cotizaciones empresariales a la Seguridad Social y de otros incentivos relativos a las políticas de empleo; corregir la obtención y el disfrute en fraude de ley de las prestaciones, especialmente en los supuestos de creación de empresas ficticias para defraudar a la Seguridad Social e identificar

Vigo será la localidad donde se lleven a cabo más inspecciones





El Plan responde a la necesidad de intensificar las actuaciones contra conductas insolidarias que generan efectos negativos en el conjunto de la sociedad



El total de actuaciones previstas en 2013 asciende a 594, la mayoría centradas en el control de las prestaciones percibidas

situaciones fraudulentas en el acceso y la percepción de otras prestaciones, principalmente cuando no se da de alta en la Seguridad Social a trabajadores que efectivamente realizan servicios en las empresas.

La cooperación y colaboración entre el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, iniciada en 2007, se centra sobre todo en el intercambio de información y en la realización de actuaciones conjuntas para conseguir dichos fines.

Desde la Subdirección General de Seguridad Social se valora muy positivamente el desarrollo de estas campañas y los resultados obtenidos ya que, “las actuaciones llevadas a cabo han supuesto una efectiva medida de control y disminución del fraude a la Seguridad Social, desde un doble punto de vista: el numérico, relativo a las infracciones en acta, trabajadores afectados y requerimientos realizados, y el correspondiente al impacto social que provoca saber que las actuaciones fraudulentas serán mayoritariamente detectadas y castigadas”, dice la subdirectora general del área, Elena Martínez Carqués.

CONTROL

El control de las actuaciones es esencial para luchar contra el fraude, realizándose en varias direcciones: los pensionistas de incapacidad permanente total (IPT) e incapacidad permanente absoluta (IPA) que inician una actividad laboral; los trabajadores por cuenta propia en incapacidad temporal (IT) que declaran el cese de la actividad; las altas de los sustitutos designados por trabajadores por cuenta propia en IT; los pensionistas de jubilación parcial; las situaciones de IT y riesgo durante el embarazo en el trabajo por cuenta ajena; los pensionistas jubilados que simultanean el cobro de una pensión con la realización de una actividad y los perceptores de prestaciones o subsidios de desempleo que compatibilizan la percepción del subsidio con el desarrollo de una actividad profesional.

Una de las actuaciones más importantes es el control de las altas ficticias que se producen para obtener prestaciones o para acceder a una jubilación anticipada. También se investigan los incrementos injustificados en las bases de cotización realizados para conseguir prestaciones indebidas o superiores

PLAN DE OBJETIVOS CONJUNTOS ITSS-ISM

AÑO 2013

		BLOQUE 1º	BLOQUE 2º	TOTAL
		Prestaciones	Encuadramiento, cotización y recaudación	
ANDALUCÍA	Almería	13	2	15
	Cádiz	25	5	30
	Huelva	40	15	55
	Málaga	5	5	10
	Sevilla	6	0	6
	TOTAL	89	27	116
ASTURIAS	Gijón	7	2	9
	TOTAL	7	2	9
BALEARES	Baleares	8	4	12
	TOTAL	8	4	12
CANARIAS	Las Palmas	25	10	35
	Sta Cruz de Tenerife	15	15	30
	TOTAL	40	25	65
CANTABRIA	Santander	11	5	16
	TOTAL	11	5	16
CATALUÑA	Barcelona	14	3	17
	Girona	8	2	10
	Tarragona	9	3	12
	TOTAL	31	8	39
COMUNIDAD VALENCIANA	Alicante	6	8	14
	Castellón	4	1	5
	Valencia	7	2	9
	TOTAL	17	11	28
GALICIA	A Coruña	45	10	55
	Vilagarcía -Riveira	24	6	30
	Lugo	20	10	30
	Vigo	60	15	75
	Vilagarcía	19	3	22
	TOTAL	168	44	212
MADRID	Madrid	5	10	15
	TOTAL	5	10	15
MURCIA	Cartagena	10	25	35
	TOTAL	10	25	35
PAIS VASCO	Guipúzcoa	2	2	4
	Vizcaya	10	21	31
	TOTAL	12	23	35
CEUTA	Ceuta	7	3	10
	TOTAL	7	3	10
MELILLA	Melilla	1	1	2
	TOTAL	1	1	2
TOTAL NACIONAL		406	188	594

Fuente: Subdirección General Seguridad Social ISM

antes de la jubilación o en casos de maternidad e incapacidad temporal.

El Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social también vigilan los incumplimientos empresariales de la obligación de remitir telemáticamente, mediante el sistema RED, los partes médicos de los trabajadores o los que se han enviado fuera de plazo y de la obligación de pagar la prestación de Incapacidad Temporal.

Además, desde la Administración se supervisa el correcto encuadramiento en el REM de los familiares de los trabajadores adscritos a este Régimen Especial, atendiendo a la actividad que desarrollan, comprobando las bases de cotización de los empleados y haciendo propuestas de liquidación donde consten sus bases reales de cotización.

GRANDES CUENTAS DE COTIZACIÓN

Las grandes cuentas de cotización tienen un seguimiento especial por parte de la Administración, especialmente las que han alcanzado un gran volumen de endeudamiento y aquellas cuentas que comienzan a generar deudas en el Sistema, superando un número determinado de trabajadores en alta. Se quiere evitar así que las empresas generen deudas difíciles de saldar.

El VII Plan de Objetivos conjuntos prevé además que se derive la deuda de Seguridad Social a otros responsables solidarios o subsidiarios, particularmente en los casos de sucesión en la titularidad de la empresa; de grupos empresariales; de administradores de sociedades; de cesión de trabajadores y de las contratas y subcontratas

ACTUACIONES PREVISTAS

El Acuerdo, firmado por el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, contempla para este año el desarrollo de 594 actuaciones a nivel nacional. De ellas, la mayoría (406) se refieren a prestaciones y el resto (188) a situaciones de encuadramiento, cotización y recaudación. Se realizarán de forma escalonada, evitando su concentración en momentos concretos. La Inspección de Trabajo y Seguridad Social remitirá trimestralmente al ISM las inspecciones realizadas y sus resultados.

Si nos fijamos en las Comunidades Autónomas, Galicia es la región donde se realizará el mayor número de actuaciones (212), seguida de Andalucía (116) y Canarias (65). En el bloque

de prestaciones se sigue esta misma distribución siendo Galicia la Comunidad Autónoma con mayor número de actuaciones (168), seguida de Andalucía (89) y Canarias (40). Lo mismo sucede, en el bloque de encuadramiento, cotización y recaudación donde la mayoría de actuaciones se llevarán a cabo en Galicia (44), Andalucía (27) y Canarias y Murcia con 25.

Por último, atendiendo a las provincias y localidades donde tendrán lugar las inspecciones, vemos que la mayoría se realizarán en Vigo (75) A Coruña y Huelva (55) y Las Palmas y Cartagena (35). En el bloque de prestaciones, las actuaciones que llevará a cabo la Administración sumarán un total de 60 en Vigo, 45 en A Coruña y 40 en Huelva mientras que en el bloque de encuadramiento, cotización y recaudación el mayor número de actuaciones tendrá lugar en Cartagena (25), Vizcaya (21) y en Huelva, Sta. Cruz de Tenerife y Vigo (15).

El Instituto Social de la Marina se compromete por este Acuerdo a suministrar a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social toda la información contenida en sus bases de datos y a permitir que los inspectores consulten dichos archivos.

En la segunda quincena de julio, la Comisión Central de Seguimiento hará un primer balance del desarrollo del Plan. Como resultado de este balance se podrán suprimir, aumentar o modificar las actuaciones previstas. ■

Texto y Fotos Ana Díaz

Una Comisión de Seguimiento realizará en julio un balance del desarrollo del Plan. Los objetivos del Acuerdo podrán modificarse según los resultados obtenidos

PRORROGADO EL CONVENIO CON LAS MUTUAS

En el año 2009, la Dirección General del Instituto Nacional de la Seguridad Social, la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social y los directores gerentes de todas las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social firmaron un convenio por el que estas últimas se comprometían a realizar las pruebas y exploraciones médicas complementarias para valorar, revisar y calificar las incapacidades laborales y a emitir los informes correspondientes.

La Dirección General del Instituto Social de la Marina se adhirió al convenio en febrero del 2010. Desde entonces, el Acuerdo se ha renovado todos los años. A finales del 2012 se prorrogó nuevamente y sus efectos se extienden hasta el 31 de diciembre.

Esta prórroga conlleva un gasto máximo de 40.100 euros que se cargan a la partida de "Servicios internos de gestión de prestaciones" del ISM,

Para la subdirectora general de Seguridad Social, Elena Martínez Carqués "esta colaboración entre las Entidades gestoras y las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales es fundamental a la hora de gestionar ágil y eficazmente la competencia para examinar, calificar y revisar las situaciones de incapacidad de los trabajadores ante la falta de medios propios por parte del Instituto Social de la Marina para llevarla a cabo. Además, esta colaboración no supone enriquecimiento para las citadas Mutuas, dado su carácter de entidades colaboradoras en la gestión del sistema de Seguridad Social sin ánimo de lucro". ■

A.D.



El ISM subvenciona con 500.000 euros la dotación de BOTIQUINES

Como viene siendo habitual todos los años, el Instituto Social de la Marina convocó las ayudas para subvencionar el gasto que los empresarios y armadores tuvieron a lo largo de 2012 al dotar de medicamentos y material sanitario los botiquines de sus barcos. En esta convocatoria, el ISM ha convocado ayudas por un importe máximo de 500.000 euros. La Resolución correspondiente se publicó en el BOE del 4 de marzo.



La legislación establece que las embarcaciones deben llevar a bordo un botiquín con medicamentos y material sanitario adecuados a la zona donde faenan. Estos fármacos los utiliza la tripulación en caso de accidente o enfermedad. Se trata de una medida de protección de la salud de los trabajadores del mar mínima pero que resulta de vital importancia ya que, en ocasiones, ha servido para salvar la vida de los pescadores y marineros.

Consciente del gasto que la medida ocasiona a los empresarios, el Instituto Social de la Marina establece anualmente una convocatoria con la que subvenciona parte del coste derivado de esta obligación legal. Al igual que sucedió en la convocatoria del 2011, este año el ISM destina a este fin una cantidad máxima de 500.000 euros.

Las ayudas cubren los gastos de la dotación inicial de botiquines, cuando es la primera vez que el empresario las solicita. También subvencionan la sustitución de medicamentos caducados, deteriorados o consumidos a lo largo de 2012 y del material sanitario correspondiente.

En ambos casos, las ayudas incluyen la dotación farmacológica que financia el Sistema Nacional de Salud en las presentaciones y cantidades exigidas legalmente y del material sanitario del botiquín preceptivo. Sin embargo, no cubren los gastos referidos a la adquisición o reposición de los armarios y

contenedores donde se almacena y protege el contenido del botiquín de a bordo.

Por otra parte, las ayudas que ofrece el ISM son incompatibles con las que pueden recibir los empresarios, por parte de cualquier otra institución pública o privada, para el mismo fin.

No pueden solicitar estas subvenciones los propietarios de embarcaciones dedicadas a la navegación fluvial, los buques de guerra, las embarcaciones de recreo utilizadas para fines no comerciales y que no dispongan de una tripulación profesional y los remolcadores que naveguen en la zona portuaria.

CUANTÍAS

Las cuantías se establecen en función del tipo de botiquín reglamentario y de su dotación, teniendo en cuenta el número de tripulantes embarcados. Así, en los barcos que llevan el botiquín tipo A, el importe de las ayudas alcanza el 65% del coste real de los fármacos financiados por el Sistema Nacional de Salud.

Para los botiquines del tipo B, las ayudas cubren el 70% del coste real de los medicamentos y el material sanitario y se subvenciona el 90% del gasto para los botiquines del tipo C.

Los botiquines de antídotos generales tienen una ayuda del 65% del coste real de los medicamentos cubiertos por nuestro Sistema Nacional de Salud. ■

Las ayudas subvencionan el gasto de la dotación inicial de botiquines y la reposición de medicamentos y material sanitario caducados

Durante seis meses a consecuencia de la paralización temporal en el caladero

Prorrogadas las **AYUDAS** a la **FLOTA** que faena en **MAURITANIA**

Los pescadores que faenan en el caladero de Mauritania seguirán percibiendo ayudas ante la incapacidad de poder pescar en estas aguas, por la reducción de cuotas y los costes para armadores del Acuerdo firmado entre la Unión Europea y Mauritania. Las subvenciones, que ya se recibían desde el 1 de agosto de 2012, continuarán ofreciéndose por la paralización temporal llevada a cabo desde el 1 de febrero al 31 de julio de este año. Un total de 150 tripulantes, principalmente gallegos, se beneficiarán de la medida.

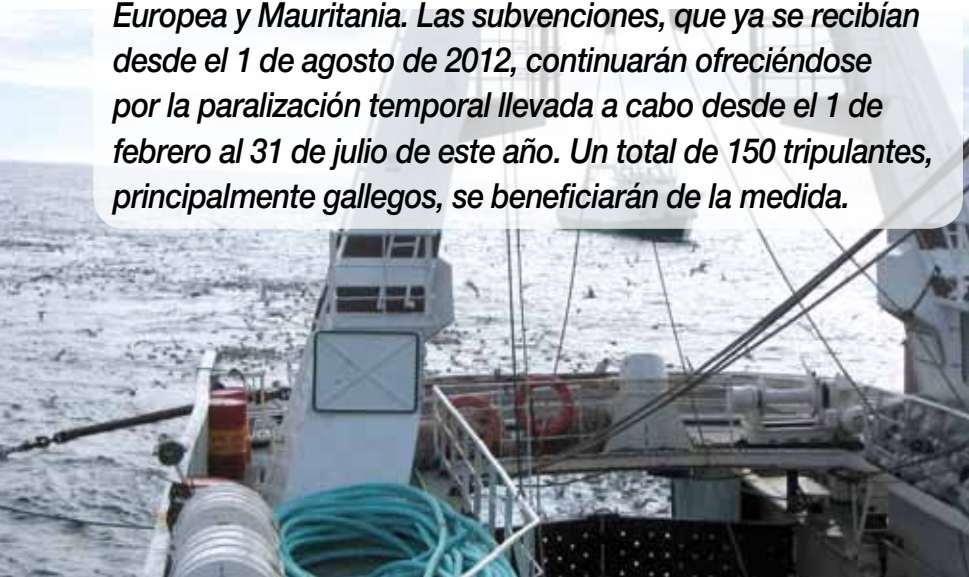


Foto cedida por CEPESCA

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha decidido prorrogar hasta el 31 de julio las ayudas que reciben desde agosto de 2012 los tripulantes afectados por la paralización temporal de la flota en el caladero de Mauritania.

Las subvenciones –tal como se describe en la Orden Ministerial publicada en el BOE del 23 de febrero– se concederán por un período de seis meses de paralización temporal y a ellas se acogerán 150 tripulantes de los buques arrastreros mariscadores y cefalopoderos que faenaban bajo el acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Mauritania.

Los pescadores que ya venían beneficiándose de las ayudas no tendrán que presentar otra instancia para acceder a la prórroga, mientras que las nuevas solicitudes deberán entregarse en la Dirección Provincial del ISM correspondiente.

La financiación total prevista se eleva a una cantidad aproximada de 1,4 millones de euros, con cargo a los Presupuestos Generales

Cada tripulante recibirá una ayuda de 45 euros por día de parada de actividad

del Estado y con la cofinanciación de la UE, a través del Fondo Europeo de Pesca. Los marineros afectados cobrarán 45 euros por día de parada y, al continuar dados de alta en la Seguridad Social, mantendrán los beneficios que esto supone en su vida laboral a efectos de desempleo o jubilación.

Las ayudas irán a parar sobre todo a la comarca de O Morrazo, en Pontevedra, de donde proceden la mayoría de los afectados, aunque también se destinarán a pescadores andaluces y canarios.

CEPESCA PIDE UNA SOLUCIÓN

La Comisión Europea firmó el pasado 26 de julio un nuevo protocolo de pesca entre la Unión Europea y Mauritania. El texto no asigna cuota de pesca a la flota cefalopodera, incluyendo entre las categorías de pesca autorizadas otras flotas como la marisquera pero que, teniendo en cuenta las condiciones pactadas, hacen materialmente imposible su actividad.

El Secretario General de CEPESCA y presidente de Europêche, Javier Garat, considera que en la actualidad “el protocolo es inviable técnica y económicamente para la mayoría de las categorías, ya que es un acuerdo muy caro al tener que pagar a Mauritania 70 millones de euros por unas posibilidades de pesca que no podrán ser utilizadas”.

Por ello, ha solicitado una reunión urgente del Comité Científico Conjunto euro-mauritano y la Comisión Mixta para cambiar las condiciones del Acuerdo, permitiendo a la flota volver a operar con normalidad en el caladero o, en su defecto, aplicar la cláusula de no aprovechamiento y que el Parlamento Europeo no ratifique el convenio, iniciándose una renegociación en mejores condiciones.

Desde la firma del protocolo 1200 trabajadores han sido despedidos y una veintena de empresas se han visto obligadas a cerrar. Además, 15 Expedientes de Regulación de Empleo se han anunciado para los próximos meses. ■

ANA DÍAZ

Estibadores PORTUARIOS

El Tribunal Supremo determina, en la Sentencia de 9 de octubre de 2012, que no forman parte del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar aquellos trabajadores que realizan actividades de carga y descarga de buques a través de tubería.

La Sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo el 9 de octubre de 2012 (recurso 1825/2011) revocó la que había dictado el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en el pleito suscitado por diversos empleados de la empresa Terminales Químicos, S.A., (TERQUIMSA), que pretendían su encuadramiento como estibadores portuarios en el Régimen Especial de Seguridad Social del Mar a la vista del trabajo que desempeñaban.

Terminales Químicos, S.A., es una empresa de servicios dedicada a la recepción, almacenamiento y posterior expedición de productos líquidos a granel, actividad que lleva a cabo desde el año 1970. La misma dispone de tres terminales, dos de ellas en el Puerto de Tarragona y la tercera en el de Barcelona. Según la Inspección de Trabajo y Seguridad Social que giró visita a la misma, el ciclo normal de actividad consiste en recibir por barco los productos y almacenarlos para su posterior distribución en camiones cisternas, aunque en ocasiones se da el proceso inverso, si bien no es tan frecuente. El proceso implica conectar a los barcos amarrados (mediante brazos articulados) unas mangueras que se encuentran en los atraques. Posteriormente, tras realizar la conexión, apertura de válvulas y realizar el preceptivo control de seguridad, el producto circula por las mangueras hasta conectar con una red de tuberías que lo lleva hasta la Terminal. La des-

carga se produce de forma automática y exclusiva a través de tuberías, por lo que el producto ni se ve ni se manipula (a excepción de pequeñas fugas) siendo impulsado por un sistema de válvulas.

El Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en la Sentencia de 12/01/2011 estableció que el jefe de mantenimiento y el jefe de terminal no guardaban relación directa con la carga y descarga de buques. Por el contrario, consideraba que los jefes de operaciones y operadores de planta realizaban funciones propias de la estiba y desestiba de buques. Los primeros, al incluir entre sus tareas, además de la de coordinar con el primer oficial o capitán de los barcos las operaciones de carga y descarga, el de subir a bordo de los buques participando en las operaciones de corte de tanque y supervisar las mediciones de tanque que hacían los operadores. Los segundos, los operadores de planta, al incluir entre sus tareas, además de colaborar en la colocación de las escaleras o pasarela de acceso al buque, la de realizar funciones de conexión mediante brazo o manguera, controlar la descarga y tomar muestras del producto, todo ello junto con la de realizar operaciones de limpieza de tanques y tuberías.

En este pleito, como en todos los que se dilucida el encuadramiento como estibador en el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, lo que subyace es la propia aplicación de los coeficientes reductores que permiten anticipar la edad ordinaria de jubilación de los 65 años, en





función del tiempo cotizado en el Régimen Especial. Sin embargo, no conviene olvidar que la finalidad de la bonificación por el tiempo trabajado obedece a lo particularmente duro y penoso que resulta el trabajo de quienes están incardinados en este Régimen Especial.

El artículo 2 del Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, que regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, incluye el “trabajo de los estibadores portuarios”, aunque no describe expresamente lo que constituye tal trabajo. Por ello, han sido los Tribunales los que han tenido que delimitar tal concepto al resolver los numerosos pleitos de trabajadores que directa o indirectamente participan en la carga y descarga de buques, sin estar incluidos en el censo de estibadores portuarios. Al respecto, la doctrina del Tribunal Supremo (entre otras, SSTS de 15/04/2003, de 27/07/2005, 25/09/2007) establece que: <<lo determinante para la afiliación al Régimen Especial, y dentro del mismo, el encuadramiento específico en la actividad de estiba o desestiba, es la naturaleza concreta del trabajo desempeñado y no la condición de la relación laboral que les une con sus respectivas empresas ni la naturaleza de estas, pública o privada>>. Por lo tanto, no todos los empleados de las empresas privadas que se dedican a la actividad de carga y descarga de buques han de ser encuadrados en el Régimen Especial de la Seguridad Social mencionado, pues tal exigencia únicamente es aplicable a los trabajadores de tales empresas que trabajan en ellas como estibadores portuarios, llevando a cabo los trabajos propios de los mismos. En este sentido, el Alto Tribunal ha excluido el encuadramiento en el Régimen Especial del Mar de categorías profesionales como las de jefe de operaciones de estiba y desestiba, oficial de actividades portuarias u otros trabajos de dirección, supervisión o control (STS de 19 de junio de 2009).

Pues bien, la Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de octubre del pasado año 2012, enjuicia un caso extraordi-

nariamente interesante, sobre todo si tenemos en cuenta que la mayoría de productos químicos arriban a nuestro país a través del transporte marítimo. El Supremo utiliza dos argumentos para revocar la Sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso de Cataluña que había incardinado en el Régimen Especial como estibadores a los jefes de operaciones y operadores de planta; uno, es la finalidad de la norma de Seguridad Social que regula la bonificación por edad de los trabajos en el mar, la cual está dirigida a aquellos trabajos penosos y difíciles y, otro, sería la normativa de Puertos del Estado que define lo que es propiamente servicio portuario de estiba y desestiba, excluyendo del mismo la carga y descarga a través de tubería (Ley 48/2003, de régimen económico y de prestación de servicios en puertos de interés general que ha sido derogada por la vigente Ley 2/2011, de 5 de septiembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Se trata de un pronunciamiento más, no exento de relevancia, que continúa en la línea jurisprudencial que configura el concepto de estibador portuario y, ello, independientemente de que sus tareas sean realizadas sobre muelle.

En definitiva, no será la última vez que los Tribunales tengan que pronunciarse ante las demandas de trabajadores que participan en la carga y descarga de buques y, como corolario, intenten el encuadramiento en el Régimen Especial del Mar, para así poder anticipar su edad de jubilación ordinaria. Tal circunstancia resulta de un proceso operativo (la carga y descarga de buques) en el que intervienen multitud de trabajadores con funciones diferentes, mercancías diversas y pluralidad de métodos de trabajo, en un contexto caracterizado por el creciente incremento del tráfico marítimo de mercancías fruto de la globalización comercial.

JOSÉ MARIO PAREDES RODRÍGUEZ.
LETRADO DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA
SEGURIDAD SOCIAL.

Premios ANAVE 2012

MENOS DEMANDA, más costes

Como en años anteriores, el acto de entrega de los premios ANAVE de periodismo sirvió para dar cuenta de la evolución de la flota mercante nacional, el comercio marítimo y el contexto económico en que todo esto sucede, así como para analizar los temas que más preocupan al sector.

Cuestiones como el retroceso de la piratería, el descenso de los vertidos, la aprobación de nuevas normas y, especialmente, la aplicación del Convenio sobre trabajo marítimo, que entra en vigor el próximo agosto, son algunas de las cuestiones que se pusieron encima de la mesa durante la undécima edición de estos premios que, en esta ocasión, reconocieron el trabajo periodístico de un profesional del mar.

Para entrar en faena, Manuel Carlier, director general de la entidad, realizó una radiografía en la que fijarse antes de abordar otros temas. Primero se detuvo en los datos del Fondo Monetario Internacional, en los que se apunta al débil crecimiento de la actividad económica, con especial incidencia en Europa y en España, donde se mantienen valores negativos del Producto Interior Bruto (PIB).

Algo se relajó la escena para el sector cuando Carlier aludió al estudio elaborado por la consultora Clarkson, que recoge un aumento en el comercio marítimo mundial y, por lo tanto, del tonelaje transportado por esta vía: un 4,2%, en el año 2012.

Pero los datos no deben leerse de forma aislada y, como apuntó el director general de ANAVE, *lamentablemente* la oferta de transporte marítimo aumentó dos puntos por encima de esta cifra, es decir un 6,2%, lo que no ayuda a compensar el desequilibrio entre oferta y demanda que se está produciendo en el comercio marítimo en los últimos años y la incidencia que esto tiene en los fletes.

CAE EL FLETE

Según Manuel Carlier, el *aumento del desequilibrio entre oferta y demanda ha generado que el año pasado la evolución de los fletes marítimos en los mercados internacionales haya sido muy negativo*. Por ejemplo, los fletes de graneles sólidos se han mantenido en niveles muy bajos durante todo el año, condicionados



En la imagen el petrolero *Montesperanza* del Grupo Ibaizabal, uno de los dos petroleros Suezmax incorporados por na

por el enorme crecimiento de este segmento de flota, un 10%, frente al 4,8% que creció la demanda. Una circunstancia muy similar a la registrada en los fletes de petroleros, tal y como apuntó el director general.

Y es que, según Manuel Carlier, *a pesar de que las cifras de entregas de buques para los próximos dos o tres años es relativamente moderada -un 11% de la flota existente de petroleros y un 20% de los graneleros y portacontenedores-, el crecimiento de la demanda de petróleo estimada será de, como máximo, el 2,2% anual; la de los graneles sólidos, del 4,1%, y la de la carga en contenedores, del 7,1%.*

Para explicar lo que sucede a nivel nacional, el representante de ANAVE desgranó los datos de Puertos del Estado, en los que destaca el aumento en un 3,9% del tráfico marítimo

Los días 13 y 14 de junio, ANAVE organizará en Madrid la Asamblea anual de la patronal naviera europea (ECSA), que controla el 41% de la flota mundial

durante el año pasado, a pesar de que estas tasas fueron reduciéndose gradualmente a medida que iban transcurriendo los trimestres.

Además, tal y como destacó Manuel Carlier, en el caso de los puertos insulares, que son en los que más interés tienen las navieras españolas, en general las cifras fueron evolucionando a la baja, por lo que *las empresas navieras españolas han sufrido, un año más, una demanda muy baja en sus tráficos principales y elevados costes de combustible.*

14 UNIDADES MENOS

Según datos de la patronal, a 1 de enero de 2013, las navieras españolas controlaban 215 buques mercantes de transporte, con casi 4 millones de toneladas de arqueo (GT). De estos barcos, operan bajo pabellón español el 61% de las unidades y el 63% del tonelaje controlado por las navieras españolas. Además, debido a lo prolongado de la crisis, los armadores españoles incorporaron sólo dos buques mercantes de nueva construcción en 2012: dos petroleros tipo Suezmax, con un valor total de unos 120 millones de euros. Por lo tanto, el año pasado, el número de buques se redujo en 14 unidades -7 de ellas bajo pabellón español y otras 7 bajo pabellón extranjero-, con una pérdida de un 1,9% de GTs.

No obstante, la flota total controlada por las empresas navieras españolas mantiene, año tras año, su juventud -14,3 años de media frente a la edad media del resto de la flota mundial, que es de 18,5 años de promedio. Más joven es aún la flota bajo bandera española, que cuenta con una media de edad de 13,2 años.

Desde ANAVE también recordaron que, un año más, la flota de pabellón nacional continúa en la Lista Blanca del Memorandum de París sobre control por el Estado del puerto, donde se encuentran los pabellones más seguros del mundo.

MENOS PIRATAS

A pesar de que la coyuntura económica no acompañe, el presidente de ANAVE, Adolfo Utor, quiso aportar una dosis de optimismo al acto y comenzó por referirse al considerable descenso de los ataques piratas a la flota mercante europea en la zona de Somalia y del Golfo de Adén, gracias a lo que calificó de *trabajo duro* desarrollado, tanto por *la continuada protección de las fuerzas navales que operan en la*



navieras españolas en 2012.

zona, como por las mejoras en las medidas de autoprotección aplicadas por los buques.

El presidente de ANAVE quiso también felicitar por los datos que, sobre el descenso en el vertido de hidrocarburos al mar en accidentes de buques tanque, publicó la *International Tankers Oil Pollution Federation (ITOPF)*, donde se apunta que, el año pasado, los vertidos alcanzaron el mínimo histórico de las 1.000 toneladas, tras el repunte de 2010.

Desde el punto de vista normativo, Adolfo Utor calificó de *excelente noticia* que el texto de la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos, adoptada durante 2012, se ciñese casi exactamente a la normativa de la OMI. En este sentido, mostró también el interés del colectivo al que representa porque se dé este mismo enfoque a la Directiva que tramita la Unión Europea sobre el reciclaje de buques, y se adapte así lo más posible al Convenio de Hong Kong aprobado por la Organización Marítima Internacional.

Sobre la consulta iniciada por la Comisión Europea para revisar las prácticas en materia de exenciones al practicaaje dentro de la Unión, el presidente de ANAVE destacó que, en su opinión, se trata de una *iniciativa muy positiva* en la que van a participar activamente, ya que va a dotar al practicaaje de *racionalidad y uniformidad*.

Adolfo Utor cerró su intervención haciendo referencia a la próxima entrada en vigor, el 20 de agosto próximo, del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT, que centrará hasta entonces gran parte de la actividad de la Asociación. *En el terreno concreto de las empresas, para facilitarles la formación de su personal sobre las obligaciones que el nuevo convenio impone, para lo que ANAVE ha traducido y adaptado un curso de eLearning.*

Además, según comentó, han constituido un grupo de trabajo, que se reúne mensualmente, en el que las empresas pueden intercambiar sus experiencias y trabajar juntas para encon-

trar soluciones a las dificultades que van surgiendo en la puesta en práctica del Convenio.

INSEGURIDAD JURÍDICA

No obstante, como explicó el presidente de ANAVE, fruto de los trabajos para la aplicación en España de este Convenio se *está confirmando que existen algunos aspectos de la regulación actual del Registro Especial de Canarias que generan inseguridad jurídica para las empresas y que, por tanto, se deberían revisar con urgencia para que los buques españoles tengan un marco laboral seguro y no más restrictivo que otros Estados de la Unión Europea*, en línea con lo que viene demandando la patronal naviera para que se relaje la normativa en lo que se refiere a la contratación de inmigrantes extracomunitarios.

Una reforma en el Registro que, a pesar de que la Administración se ha comprometido a estudiar, no abordó en esta ocasión el director general de la Marina Mercante, quién, en cambio, se refirió a otras cuestiones. Entre ellas, a lo que calificó de *atonía de la actividad económica en toda la Unión Europea* que, en lo que se refiere al número de buques que se encuentran registrados bajo pabellón español, tampoco ofrece *buenas noticias*. Lo mismo sucede con las perspectivas sobre la evolución de las nuevas construcciones por parte de las navieras españolas, un panorama que tampoco es, según explicó, *muy halagüeño*.

Y es que, *para el Ministerio de Fomento, es de primordial importancia contar con una flota que dé respuesta a las necesidades de la economía española y genere puestos de trabajo y riqueza para los españoles*, subrayó el director general. Con este objetivo, Rodríguez Valero destacó lo importante que resulta establecer un contacto permanente entre el sector y las administraciones que permita *unir esfuerzos en la búsqueda de las mejores condiciones de desarrollo*.

En 2012, los armadores españoles incorporaron a la flota dos buques petroleros tipo Suezmax, por valor de unos 120 millones de euros





En la imagen, los premiados junto a los miembros del jurado, entre los que figuran el director general de la Marina Mercante y el presidente de Anave.

Un profesional del mar, premio ANAVE

“Los vivos, los muertos y los marinos mercantes” es el título del artículo de opinión del piloto mercante y periodista, Javier Sánchez-Beaskoetxea, que consiguió el máximo galardón en la undécima edición de los premios Anave de periodismo. Junto a este trabajo publicado por el diario *Deia*, Cesar Galera y David Page de *Expansión.com*, y Araceli Muñoz de *Europa Sur* lograron los dos accésit que entrega la Asociación anualmente.

El objetivo de estos premios es fomentar la difusión de información y opiniones positivas sobre la marina mercante y el transporte marítimo, su importancia para la economía nacional y sus elevados niveles de seguridad y respeto por el medio ambiente, que lo hacen fundamental para el desarrollo de un sistema de transportes sostenible.

Para el responsable de Marina Mercante, tanto los excelentes datos sobre la reducción de vertidos de crudo por vía marítima, como el resultado de la tramitación de la Directiva sobre contenido de azufre del combustible marino son consecuencia *de una forma de hacer las cosas que considero es el que debemos mantener: el del diálogo abierto y constante, y de la búsqueda de consensos y posiciones comunes*. En esta línea se mostró también convencido de que este mismo espíritu será el que rijan tanto la propuesta de Directiva sobre reciclaje de buques, como la posible regulación europea de las exenciones de practicaje.

Sobre la futura Ley de Navegación Marítima, actualmente en trámite parlamentario, Rafael Valero aludió a las disposiciones sobre la responsabilidad civil de las sociedades de clasificación, de las que dijo *son de un interés primordial para la Dirección General de la Marina Mercante, por lo que pueden estar seguros*, apuntó dirigiéndose a los navieros *que, si bien es muy aventurado asegurar si el Congreso de los Diputados aprobara la Ley de Navegación en este año 2013, por nuestra parte haremos cuanto podamos para impulsarla*.

Por último, el director general de Marina Mercante avanzó algunas ideas sobre la nueva perspectiva europea sobre la regulación internacional del transporte marítimo que, según él, *producirá un impacto muy importante en el medio ambiente en el horizonte del 2020 al 2030, ya que primará el uso del ferrocarril, los puertos verdes, las ventanilla única, etc. con lo que se producirá un impacto que influirá en la forma de pensar y actuar de los agentes marítimos*. ■

A. Munguía



LNG Castillo de Santisteban, propiedad de la Naviera Elcano.

Autopista del mar

VIGO y SAINT NAZAIRE, más cerca

Si todo sigue el camino esperado, es posible que antes de que acabe el año la autopista del mar subvencionada para conectar el puerto de Vigo con el de la localidad francesa de Saint Nazaire sea una realidad. Después de cuatro años de espera y de varios intentos frustrados, tal y como avanzábamos en el número de enero, Flota Suardiaz ha tomado el relevo y se ha postulado finalmente para ser el operador de la línea, animado tal vez por su experiencia en la gestión de este tipo de proyectos. De momento, la comisión hispano-francesa parece satisfecha con el avance presentado por la naviera española, por lo que sólo queda que el proyecto definitivo reciba el visto bueno de Bruselas y, lo que es más importante, el compromiso por parte de más cargadores.



No podemos avanzar cuándo se materializará definitivamente pero después de tanta incertidumbre, en la que incluso se llegó a hablar de la renuncia definitiva a este proyecto, las nuevas expectativas abiertas por Suardiaz respecto a la ruta Bouzas-Montoir está animando a los sectores comerciales vigueses, entre otros agentes a los que beneficiaría indirectamente esta línea.

Lo más curioso de todo es que Suardiaz no se presentó a ninguno de los dos concursos abiertos para comercializar las autopistas del mar atlánticas con subvenciones estatales y de la UE, propuestas en 2007, y, al final, está implicada en las dos: la de Gijón, junto a LD Lines a través de la sociedad GLD Atlantique, y ahora tiene muchas "papeletas" para ser la que una Vigo con Saint Nazaire.

En este caso, el que la citada naviera se hiciera con el contrato de *Gefco*, responsable logístico de *PSA Citroën* para realizar la ruta con su carga entre los citados puertos, ha resultado determinante. Y es que, en origen, este contrato constituía el corazón de la propuesta presentada a la Comisión Europea. Por eso, al conseguir el contrato, el Ministerio de Fomento propuso a la naviera retomar el proyecto, que cuenta con una subvención de 30 millones de euros de cada estado implicado, es decir España y Francia, a cambio de que se cumplan una serie de requisitos y de que se mantenga un cierta frecuencia en la ruta, durante un tiempo determinado.

Según hemos podido confirmar con la naviera, el contrato con *Gefco* formará parte del proyecto, siempre y cuando esta carga siga siendo transportada por los buques

El buque Suar Vigo, con el que la naviera presta servicio a Gefco ya está embarcando otras mercancías con destino a Europa central.



Juan Riva es el presidente de la naviera y también presidente de la patronal naviera europea

La línea podría estar funcionando a finales de año

de la autopista, aunque el futuro no está definido ya que el contrato es por tres años. *En principio, es una carga base pero entendemos que tendría que haber otros clientes. El hecho diferenciador es que aumentamos las frecuencias y el número de barcos, apuntan desde la naviera.*

Lo que es evidente es que Suardiaz es toda una experta tanto en esta ruta -la naviera es una vieja conocida del puerto francés de Saint Nazaire, donde opera desde 1974- como en la gestión de este tipo de proyectos -la autopista del mar de Gijón está a punto de dejar de funcionar con ayudas-.

IMPRESIÓN POSITIVA

Después de que la naviera asumiera el reto propuesto por el Ministerio de Fomento, el pasado mes de febrero presentó su propuesta a la comisión hispano-francesa creada para supervisar estos proyectos, en París. Aquí, Suardiaz planteó su idea del proyecto, e incluyó una serie de modificaciones respecto a la propuesta inicial, fundamentadas en los cambios coyunturales experimentados desde que la primera propuesta vio la luz, pero que no suponen cambios sustanciales del convenio aprobado inicialmente. Según hemos podido saber, estos retoques se refieren fundamentalmente al desarrollo en fases del proyecto. En principio, como el Convenio permite empezar con dos puertos de la cornisa atlántica, han propuesto comenzar por unir Vigo y Montoir, duplicando el servicio y, luego, ir ampliando a medida que se vayan consolidando

las líneas. Eso sí, prestando el servicio, desde el primer momento, con dos barcos gemelos. Además, en la naviera no descartan que, a medio plazo, la línea conecte primero con Algeciras y, posteriormente, con Le Havre.

Al poner dos barcos, en cuanto consolidemos la tercera frecuencia, podremos pasar a la cuarta sin meter más buques: nuestros barcos, por su diseño y velocidad, permiten ampliar frecuencias sin tener que realizar más inversión, apunta el presidente de Flota Suardiaz.

Llegado a este punto, y una vez recibido el visto bueno de la Comisión hispano-francesa, sólo queda el dictamen favorable de Bruselas, a través del programa Marco Polo o de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T). Tanto los representantes de la naviera como desde Puertos del Estado se inclinan por la segunda opción, porque según comentan son más ágiles en su tramitación. Si todo sale como se espera, las previsiones apuntan a que para

La carga de Gefco, mientras sea transportada por los buques de Suardiaz, formará parte del Proyecto

La naviera explora nuevos mercados en Francia

finales de año Suardiaz esté ya operando la línea Vigo-Saint Nazaire.

PEQUEÑO TRANSPORTISTA

Pero todo este trámite burocrático es sólo el principio de la aventura. Queda la parte más importante: la de encontrar clientes para la ruta y estos, lógicamente, sólo vendrán si les compensa el coste del servicio y el tiempo que les lleva realizarlo. Como ya comentó en su día el presidente de Suardiaz, Juan Riva, el proyecto tiene potencial pero, sobretodo, *deberá de ser útil para los cargadores, porque sin su compromiso da igual lo que hagamos y también la subvención.*

Inicialmente, la naviera aspira a captar en sus barcos en torno al 3% de la carga total que atraviesa los Pirineos por carretera. Recordemos que el objetivo de estos programas subvencionados por la UE -TEN-T y Marco Polo- es sacar camiones de la carretera, especialmente de aquellas zonas más congestionadas, como es el caso del paso fronterizo de los Pirineos, y conseguir la reducción de las emisiones contaminantes que esto provoca.

No es tarea fácil, ya que en España existe una cultura muy arraigada del camión, en contra del uso del barco; aunque esto, poco a poco, está cambiando. Para ello, la estrategia de Suardiaz se centra en el pequeño transportista, el que tiene su propio camión y no acostumbra a mandar la carga sin cabeza tractora, tal y como contempla el servicio. Según ha comentado a esta revista Juan Riva, la naviera quiere *ser innovadora y ofrecer servicios complementarios.* Es decir, ofrecer a estos profesionales, a través de su filial de transporte terrestre, acarreros en Francia y en la Península.

Paralelamente, los comerciales de Suardiaz prosiguen sus contactos con sectores y empresas que pueden estar interesados en el proyecto, especialmente con los ubicados en Galicia y en Portugal, y están iniciando contactos con Francia, aunque parece complicado encontrar cargas estables como requiere el proyecto. Y es que una de las grandes debilidades de esta autopista es la descompensación en los tráficos de ida y vuelta, ya que España está importando poco y no hay flujo de mercancías para los retornos. ■

A.Munguía



A. Munguía

Aprobado en diciembre

REGULACIÓN temporal de empleo en TRASMEDITERRÁNEA



El pasado mes de diciembre, Acciona Trasmediterránea acordó con los representantes de los trabajadores un plan de regulación de empleo temporal (ERTE) por cuestiones de organización que afectará a más de 600 trabajadores durante dos años. La medida viene después de que, a principios del año pasado, la empresa aprobará un expediente de regulación de empleo, esta vez no temporal, entre su personal de tierra, que afectó a 240 personas.

El descenso de la actividad, la caída del mercado, la pérdida de pasajeros y el incremento del precio del crudo y de las tarifas portuarias han sido el detonante para que la empresa naviera se viera obligada a plantear la regulación temporal de empleo a su personal de flota durante 24 meses.

Este expediente de regulación de empleo temporal (ERTE), que comenzó a aplicarse el pasado 1 de enero, es el segundo que realiza la naviera en un año, después del realizado en febrero de 2012, en el que se vieron implicados 240 de sus trabajadores de tierra.

La suspensión temporal del contrato de la plantilla de flota, que ahora propone la empresa, cuenta con el consenso de los sindicatos y viene después de la congelación salarial así como de la renuncia a parte de las vacaciones, que aceptaron los trabajadores con tal de salvar la empresa.

En esta ocasión, y a diferencia del ERE aprobado el año pasado, se trata de un expediente de regulación temporal. Es decir, de la suspensión eventual de los contratos de los 657 trabajadores de flota de que dispone Trasmediterránea.

El procedimiento elegido consiste en que, una vez que los empleados hayan disfrutado de los 35 días que les corresponden después de 55 o 60 jornadas de trabajo, la compañía les

manda al paro durante 15 días para, superado este período, reincorporarse a su actividad.

Después de múltiples reuniones entre los representantes de las empresas y de los sindicatos, se acordó que estos períodos de 15 días “parados” no podrán superar los 90 días anuales.

El expediente temporal solo se aplicará en temporada baja, es decir, que entre junio y septiembre la plantilla en activo será el 100%.

Además, para minimizar el impacto que puede suponer para los trabajadores el expediente temporal de empleo, se han acordado también una serie de cláusulas en el ámbito de la contratación y de la formación, dirigidas a compensar y proteger, en cierta forma, a estos trabajadores. Concretamente, en caso de necesitar nuevos fletamentos por demanda del mercado, Trasmediterránea se comprometió a incorporar trabajadores de la empresa, así como a favorecer el desarrollo de acciones formativas vinculadas a la actividad profesional de los trabajadores afectados por el Expediente.

Todo esto viene de los pobres resultados que la empresa está teniendo en los últimos años, en parte motivados por una caída considerable del número de pasajeros. Concretamente, el año pasado la compañía perdió 446.901 clientes en todo el país. ■

A. Munguía

El SALÓN NÁUTICO resiste el ENVITE económico

A pesar de caída de las matriculaciones de embarcaciones de recreo en 2012, el sector de la náutica deportiva mantiene un año más su apuesta por el escaparate internacional que supone el Salón Náutico de Barcelona, que este año se celebrará coincidiendo con las fiestas de la Mercé, entre el 24 y el 29 de septiembre. Se trata, además, de un compromiso a largo plazo suscrito recientemente entre el director del Salón Náutico, Jordi Freixas, y el director de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen), Alejandro Landaluce, para asegurar la celebración del evento hasta 2018.

Además de coincidir con la fiesta mayor de la ciudad, hecho que sin duda se aprovechará para promocionar los productos y servicios que se ofrecen en el Salón, los organizadores consideran que las fechas aseguran también la integración de la muestra dentro del calendario de salones náuticos internacionales, en el que se incluye como miembro de la Federación Internacional de Ferias Náuticas (IFSBO).

Al igual que el año pasado, en esta edición los expositores desplegarán su oferta en el Port Vell, como una única sede expositiva del Salón, entre los días 24 y 29 de septiembre.

No hay que recordar que el Salón Náutico de Barcelona es la mayor y única cita internacional de la náutica de recreo en España que, según comentan sus organizadores, en esta edición tiene como objetivo *impulsar su faceta más comercial orientada a los clientes extranjeros, así como su presencia en la red*. En este sentido, han indicado que, más allá de la feria, el Salón Náutico aspira a convertirse durante todo el año en *punto de unión en el que confluyan las apetencias y necesidades de los usuarios con la oferta más competitiva de las empresas del sector*.



Jordi Freixas y Alejandro Landaluce en la firma del convenio de colaboración entre las entidades que representan.



Todo ello a pesar de que, por quinto año consecutivo, el sector de la náutica de recreo vuelve a perder matriculaciones. Lejos quedan los datos registrados entre 2002 y 2006 en los que el sector creció considerablemente, llegando a alcanzar un incremento acumulado del 22%.

Así, como recoge en el último *Informe del Mercado de Embarcaciones de Recreo en España*, editado por Anen a partir de datos de la Dirección General de la Marina Mercante, en 2012, la caída del sector a nivel nacional ha sido del -12,3% respecto a 2011, cuando las matriculaciones ya retrocedieron cerca de un -14%. Con esto, en 2012 se registraron 4.845 nuevas altas de barcos de recreo, frente a los 5.522 contabilizados en 2011.

Y es que, desde que en 2007 el sector comenzara a acusar la pérdida de vitalidad de la economía hasta la fecha, la industria ha retrocedido en más de un 60% su volumen de negocio, lo que desde luego no le sitúa en muy buena posición y, en todo caso, le obliga a buscar nuevas vías para salir adelante.

Una de estas válvulas de escape se encuentra en el alquiler o chárter náutico. De hecho, según el mismo Informe, el mercado de alquiler continúa creciendo, lo que demuestra que

El Salón Náutico de Barcelona quiere potenciar su presencia en las redes sociales

todavía hay interés y gusto por la práctica de deportes náuticos, a pesar de todas las dificultades que se encuentran.

Prueba de ello es que el mercado de alquiler es el único que cosecha datos positivos respecto al año anterior. Así, el número de matriculaciones de barcos para alquiler, a lo largo de todo 2012, subió un 26,7%. Es decir, 280 barcos dados de alta frente a los 221 que lo hicieron en 2011.

De hecho, este año, se han estado apoyando nuevas formulas para el alquiler de embarcaciones de recreo; como contratos anuales a precios asequibles, y medidas para facilitar a los particulares la puesta en alquiler de su embarcación.

MÁS SEMIRRÍGIDAS MATRICULADAS

Por tipo de embarcaciones, las embarcaciones neumáticas semirrígidas, crecen un 0,83% en matriculaciones, lo que supone que respecto a las matriculaciones totales acaparan más del 20% total de las registradas a lo largo de 2012. Por su parte, las motos de agua también registran datos positivos respecto a 2011, con un incremento del 5,6 %.

El resto de segmentos perdieron matriculaciones, especialmente los barcos a motor que descendieron un -20,5%; los barcos a vela con una caída de -15,4% y las neumáticas plegables con -10,3% matriculaciones menos que en 2011.

En cuanto a las esloras, los barcos de menos de 8 metros, a pesar de que son con gran diferencia los más demandados con cerca de un 90% del total de las matriculaciones realizadas, registraron un -12,3% matriculaciones menos que en 2011.

No obstante, según recoge el Informe las esloras que acusan el mayor descenso son las de mayor porte. Por tanto, los barcos entre 12 y 16 metros bajan un -25,2% con respecto a 2011, mientras que las de más de 16 metros, con una caída del -28,6%, copan el 0,62% del mercado.

Entre las asignaturas pendientes para el reflotamiento del sector, que en otros países de nuestro entorno cosecha cifras muy positivas, sigue estando su fatídica fiscalidad, cuya superación podría resultar un pulmón de oxígeno para la maltrecha situación que atraviesa la industria de la náutica deportiva en España. ■

A. MUNGUÍA



Ley de modificación de la Ley de Costas

Se CUBRIÓ el trámite del CONGRESO

La Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de modificación de la Ley de Costas salió adelante en la Comisión de Medio Ambiente del Congreso con el voto a favor del Partido Popular y la abstención de Convergència i Unió. Apenas se ha visto modificada, excepto por la inclusión de algunas enmiendas que, por lo general, han abundado en las líneas generales que mantiene la nueva Ley. Ahora se inicia su trámite en el Senado donde, probablemente, se incluyan medidas preventivas contra los efectos del cambio climático, y finalmente regresar al Congreso para su aprobación definitiva y su entrada en vigor este verano.



Según lo previsto. Ese podría ser el resumen del paso de la Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral y modificación de la Ley de Costas por la Comisión de Medio Ambiente del Congreso. Apenas se introdujeron variaciones -como se verá a continuación-, a pesar de las 145 enmiendas presentadas. Fue aprobada con los 23 votos del Partido Popular, la abstención de CiU (2) y el voto en contra del resto de la Cámara (18). Y se hizo tal y como anunció en la defensa de la nueva Ley el ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Miguel Arias Cañete: “se rechazarían todas las iniciativas de la oposición para que no prospere el proyecto de reforma”. El nuevo texto -sobre el que se cierne un posible recurso de inconstitucionalidad, puesto que los grupos de la oposición creen que invade competencias locales al permitir parar obras en el litoral aprobadas previamente por los ayuntamientos- iniciará ahora su andadura en el Senado.



José Manuel Martín de la Sierra

El ministro Arias Cañete justificó las modificaciones introducidas en la nueva Ley aduciendo que la anterior no sirvió a los objetivos de mantener y conservar en buen estado el litoral

En su intervención, Arias Cañete recalcó que la anterior Ley no ha servido a los objetivos de mantener y conservar en buen estado el litoral, “ya que en estos más de 20 años se ha producido la mayor degradación de la costa, con la masificación urbanística y la expansión de grandes pantallas arquitectónicas”. Y sobre la invasión de las competencias de los ayuntamientos, se reafirmó en “la conveniencia de que la Administración General del Estado disponga de un mecanismo de reacción rápido y eficaz que evite que se produzcan y se consoliden situaciones ilegales, como en el caso de El Algarrobo”.

Como se señalaba, apenas se han producido modificaciones. Una de las de mayor enjundia, introducida por el PP, es la de que los puertos deportivos puedan optar a una nueva concesión de 35 años (que se sumaría a los 30 años ahora vigentes). Un cambio en la misma línea que la concesión de 75 años más a las casas construidas legalmente sobre la playa antes de 1988. En España hay más de 350 puertos deportivos con más de 125.000 amarras (en este sentido, cabe incluir la aceptación de una serie de enmiendas presentadas por CiU que abren la puerta a la construcción de más puertos deportivos, así como el uso privado de los terrenos públicos de zonas portuarias para la construcción de hoteles).

Otra de las enmiendas introducidas por el Grupo Popular, e igualmente solicitada por la CEOE, es el de la prórroga a las grandes industrias situadas en el litoral, cuya competen-

Gran Canaria.
Greenpeace

cia será estatal y no autonómica, como inicialmente preveía el proyecto de Ley. Esto será así siempre que cuenten con un informe previo del órgano ambiental de la comunidad autónoma en la que se encuentre la citada industria. La enmienda introducida también prevé la posibilidad de que se conceda la prórroga a pesar del informe medioambiental en contra, si el Gobierno aduce “razones de interés general”.

Esta medida puede provocar situaciones complicadas, como en Galicia, donde la Xunta ha afirmado que no pensaba prorrogar la continuidad de la papelera Ence en la ría de Pontevedra, cuya concesión caduca en 2018.

ZONAS INUNDADAS Y SALINAS

Otro de los objetivos empresariales, en este caso de la patronal acuícola Apromar, era la exclusión del dominio público de las zonas inundadas por la acción del ser humano, como consecuencia de obras e instalaciones destinadas a actividades de cultivo marino. Y ello sería así aunque dichas zonas sean naturalmente inundables. Entre las demandas del empresariado acuícola figuraba la petición de extender la duración máxima de las concesiones a 75 años y la posibilidad de prórroga por la misma cantidad de años.

En cuanto a las salinas, también dejarán de estar consideradas como Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT). Ello ha provocado la reacción de todos los grupos ecologistas, por su enorme trascendencia medioambiental. Así, la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) considera que esta es una de las decisiones más graves, ya que las salinas tienen un gran valor para las aves y para la biodiversidad en general.

WWF añade que esta decisión de excluir a las salinas del DPMT “se toma sin ninguna justificación jurídica y vulnera la protección que la Constitución Española hace del litoral”.

La falta de medidas preventivas contra los efectos del cambio climático, avanzando incluso en la ocupación de la franja litoral, es uno de los puntos más criticados por los ecologistas

Greenpeace, además, denuncia los intereses empresariales que hay tras esta decisión, especialmente en Fuerteventura. Algo parecido -critica la citada organización ecologista- ocurre con la reducción de la protección de 100 a 20 metros de los márgenes de las rías, a lo que la SEO apostilla que para hacerlo no se han definido criterios objetivos ni se justifica esta reducción de la zona de servidumbre. El ministro de Agricultura señala que “la nueva normativa define el alcance del dominio público marítimo terrestre y aplica criterios técnicos para deslindar la costa”.

Laia Ortiz, diputada de Iniciativa por Cataluña Verdes (ICV) señaló que “es una ley privatizadora y de desprotección del litoral, porque no tiene en cuenta la evolución prevista de subida del nivel del mar por el cambio climático”.

CAMBIO CLIMÁTICO

Precisamente la falta de medidas preventivas contra los efectos del cambio climático en el litoral sea uno de los puntos que más polémica ha levantado. Los grupos ecologistas se han pronunciado en la línea de las declaraciones realizadas por Laia Ortiz. Así, SEO ha criticado la desatención al carácter dinámico de la costa, especialmente ante la actual amenaza de cambio climático, ya que no se propone ningún tipo de medida enfocada a prevenir, solventar o minimizar este problema.

Al hilo de las críticas a la exclusión del Dominio Público Marítimo Terrestre de dunas y salinas por, entre otras cosas, “ser ecosistemas con una importante función como amortiguadores naturales frente a temporales y avenidas que, acorde con las previsiones de la comunidad científica internacional, serán cada vez más frecuentes”, WWF señala que el Ministerio de Agricultura no ha tenido en cuenta, incluso, estudios técnicos encargados por el propio organismo y “esté poniendo en riesgo la se-



guridad de las personas, su patrimonio y las infraestructuras a medio y largo plazo”. Greenpeace añade que un buen ejemplo de cómo no se han tenido en cuenta estos efectos del cambio climático es la propuesta de avanzar en la ocupación de la franja litoral, “favoreciendo la ocupación urbanística y el desarrollo industrial en zonas altamente vulnerables” (como ejemplo se señala la aceptación de una enmienda del PNV que permitirá consolidar a la industria pesada instalada en el litoral vasco). Y en este sentido, citan la reducción de protección de 100 a 20 metros en las rías y determinados núcleos de población.

Miriam García, técnico ambiental que ha dirigido el Plan de Orientación del Litoral de Cantabria y codirigido el de Galicia, incide en estos puntos al afirmar que “hoy en día es imposible hablar de una protección efectiva del litoral basada en criterios de racionalidad y sostenibilidad sin tener en cuenta el escenario futuro y los riesgos derivados del cambio climático”. La técnico ambiental afirma que es un ejemplo de cómo no se atienden estos problemas actuaciones como la reducción de la servidumbre de protección, declarándola suelo urbano sin atender a los riesgos derivados de la subida del nivel del mar, o la prórroga de las concesiones sin atender a la intensidad y el uso de las instalaciones y actividades que allí se realizan. Asegura que estas medidas “podrían tener graves efectos ambientales y sociales en poco tiempo”.

Además, Miriam García incide en que se trata de una actuación que va a contracorriente de lo que están haciendo países de nuestro entorno como Portugal y Reino Unido, “que están revisando su planificación del litoral para evitar riesgos para la población derivados de estos procesos, riesgos de inundación, subida del nivel del mar, erosión de los ecosistemas costeros y pérdida de hábitats, entre otros”.

Según algunas fuentes, parece ser que en la tramitación en el Senado se incorporarán medidas contra el cambio climático. Pronto se sabrá si es así y el alcance real de las mismas.

Por último, además de la posibilidad de interposición de un recurso de inconstitucionalidad por invadir competencias locales, como se señalaba al comienzo, WWF ha decidido llevar ante la Unión Europea una queja por considerar que las modificaciones que plantea el nuevo texto “van en contra de los pila-



Bahía de Hornillos,
Águilas, Murcia.
Greenpeace, Julio Barea

***“Tener una buena Ley de costas no es sólo una cuestión ambiental, sino también de desarrollo económico”
(Vicente Aparici, PP)***

res básicos defendidos por la UE en materia de medio ambiente”. En concreto, y siempre según la citada organización ecologista, la nueva Ley podría vulnerar la Directiva de riesgo de inundaciones (2007/60/CE), al permitir la ocupación de zonas sensibles a inundarse, omitiendo lo reflejado en el Atlas de Áreas Inundables elaborado dentro del proyecto Cambio Climático en la Costa Española.

También vulneraría las Directivas de Tratamiento de aguas residuales urbanas (91/271/CEE); la de Calidad de las aguas (2000/60/CE), entre otras cosas, por la desprotección de la franja costera; y la de Participación pública y acceso a la información (2003/4/CE), al no permitirse acceder a la cartografía ni a los criterios seguidos para la exclusión de los diez núcleos urbanos y Formentera del Dominio Público Marítimo Terrestre.

Y estos son, a grandes rasgos, los acontecimientos más reseñables tras los debates en la Comisión de Medio Ambiente del Congreso (ver MAR, 519. Octubre 2012). El portavoz de Medio Ambiente del Partido Popular en el Senado, Vicente Aparici, señaló que en la Cámara Alta se plantearán cuestiones generales, por parte del PP, y otras de carácter territorial, tras conocer las propuestas de las zonas implicadas. Defendió la parte económica del nuevo proyecto al señalar que “tener una buena Ley de Costas no es solo una cuestión ambiental, sino también de desarrollo económico”. Y ha venido a confirmar los temores de los críticos a cómo se está realizando el proceso, sin mucho debate y a toda prisa, al pronosticar que la Ley estará en vigor este mismo verano. ■

Raúl Gutiérrez

Acuerdo sobre el plan del pulpo en las Rías Bajas



Alberto Garazo

Los representantes de las cofradías de Pontevedra alcanzaron a finales de marzo un acuerdo sobre la gestión del pulpo en las Rías Bajas. El plan, esencial para recuperar el recurso y calmar los ánimos de las partes enfrentadas, permitirá dejar las nasas caladas entre semana en fondos de profundidad superior a 25 metros y retirarlas los fines de semana. El respeto de horarios y zonas de captura parece esencial para que el plan perdure.

El acuerdo alcanzado por el grupo de trabajo de la federación provincial para la flota con permex para capturar pulpo intenta incluir todas las propuestas. De esta forma, todos han rebajado sus demandas en dos puntos esenciales: las condiciones y períodos del calado de las nasas.

El conflicto originado entre los que entendían que hay que traer los aparejos a puerto los viernes o a diario si se calan en profundidades inferiores a 25 metros si se quiere recuperar el recurso y los que argumentan que ellos decidían qué hacer en su zona de trabajo y dejaban las nasas caladas. La tercera vía, apoyada por la Cofradía de Bueu, ha pedido que las normas sean las mismas para todos.

El acuerdo pactado se asienta en la vigilancia estricta para que las artes puedan quedar caladas entre semana en fondos de profundidad superior a 25 metros. En caso de estar caladas a profundidades inferiores tendrán que

ser retiradas diariamente. De viernes, a partir de las 4 de la tarde, a lunes a las seis de la mañana, las nasas estarán obligatoriamente en el puerto.

De acuerdo al plan consensuado, el horario se extiende de seis de la mañana a cuatro de la tarde. Las embarcaciones podrán salir del puerto una hora antes de empezar la jornada. La veda, hasta ahora durante los meses de mayo y junio, queda recortada al mes de junio. En caso de que el recurso sea escaso y hubiera que ampliar el tiempo de veda se ampliaría durante mayo.

El cupo de capturas se mantiene en 40 kilos por embarcación y 40 más por tripulante. Esta cantidad será ampliada o reducida dependiendo de la evolución del recurso.

El acuerdo alcanzado, si se mantiene, marca un cambio positivo hacia una mejor gestión de la pesquería buscando su sostenibilidad y mejorando su rentabilidad. Pero sobre todo, son medidas adoptadas por el sector sin que sean impuestas por la Administración.

Investigan la desaparición de las ayudas del Prestige

La Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia y Abogados contra la Corrupción han instado a los magistrados de la Audiencia Nacional a investigar la desaparición de las donaciones recibidas para paliar los efectos de la catástrofe del Prestige.



Jesús Navarro

El pasado 12 de marzo, la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia instó a que los magistrados de la Audiencia Nacional don Pablo Ruz y don Javier Gómez Bermúdez investiguen la desaparición de las ayudas del Prestige. Según los demandantes, la investigación de las cuentas bancarias utilizadas para la recogida de los fondos públicos y privados destinados a paliar los efectos y conservación de la costa marítima gallega tras el hundimiento del Prestige, en el año 2002, permitiría conocer cuál ha sido el destino de los 80 millones de euros donados por instituciones, empresas y particulares.

En palabras de Miguel Ángel Delgado (presidente de la citada Plataforma que agrupa a más de diez mil personas físicas, empresarios, profesionales y autónomos, marineros, mariscadores, ecologistas y exper-

tos en los sectores del mar y la pesca), esta denuncia tiene su origen en una "muy seria y minuciosa investigación periodística llevada a cabo en los últimos 10 años".

La denuncia respecto al destino de esos 80 millones de euros también ha sido formulada por Izquierda Unida, la asociación Justicia y Sociedad, asociación Libre de Abogados, Ecologistas en Acción, Federación "Los Verdes. Els Verds, Berdeak, Os Verdes". Ahora, la comprobación y el impulso judicial le corresponde a la Audiencia Nacional, según los demandantes.

Asimismo, se ha solicitado la colaboración de la Fiscalía Anticorrupción para que el Juzgado de Instrucción número 3 de Carballo, A Coruña, adopte las medidas cautelares necesarias para obtener determinados extractos bancarios donde, según los denunciados, se recogían los mencionados fondos.

• El ICES se reunirá en A Coruña

El Instituto Español de Oceanografía será el anfitrión de la conferencia anual del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) que tendrá lugar, el próximo año, en A Coruña, donde se congregarán más de setecientos científicos de todo el mundo para debatir sobre la actualidad oceanográfica y de los recursos marinos. Esta será la segunda vez que el IEO coordine y gestione esta reunión. La anterior tuvo lugar en 2004, en Vigo. La cita de A Coruña, en 2014, coincidirá con el centenario de la fundación del IEO.

• Juicio al Divina Providencia

Los problemas de los pescadores de La Línea y Algeciras para pescar en aguas cercanas han ido en aumento desde la llegada de Fabián Picardo al Gobierno de Gibraltar. Al rosario de incidentes, se ha añadido, a finales de marzo, el juicio al patrón del *Divina Providencia* por desobediencia y por pescar con artes prohibidas. Los pescadores de estas localidades, que han faenado en esas aguas y con los mismos artes desde siempre, no entienden el cambio de criterio de las autoridades de la colonia.

Responsables de Exteriores, Interior y Agricultura se reunieron con representantes de las cofradías y políticos de Algeciras y La Línea de la Concepción para unificar criterios e intentar evitar una sentencia de la Corte de Justicia de Gibraltar que condene a Francisco Gómez, el patrón del *Divina Providencia*, por pescar en aguas próximas al Peñón. El juicio al patrón enturbia más las aguas.

• Ley de Pesca balear

El Gobierno balear acaba de aprobar el Proyecto de Ley de Pesca Marítima, Marisqueo y Acuicultura que, una vez en vigor, desarrollará el reglamento que regulará la pesca marítima recreativa y permitirá a pescadores profesionales desarrollar la actividad de pesca turismo, entre otras actividades. De esta manera, Baleares deja de ser la única Comunidad Autónoma sin una Ley de estas características.



BREVES



• CITES protege a tiburones y rayas

La reunión celebrada el pasado 11 de marzo, en Tailandia, de la Convención de Comercio Internacional de Especies Amenazadas (CITES), concluyó con la decisión de que varias especies de tiburones y rayas se incluyan en el Apéndice II del tratado, regulando su comercio transnacional. Esta decisión, que incluye al tiburón martillo, el tiburón oceánico, el marrajo sardinero y dos especies de mantas rayas, "será crucial para frenar la sobrepesca desenfrenada que está empujando a estos animales al borde del colapso", señaló Carlos Drews, jefe de la delegación de WWF en la Convención.

La flota española celebró que "los foros internacionales estén planteando medidas de protección para el tiburón". Cepesca, en esta ocasión, apoyó la petición de las organizaciones ecologistas para "una regulación sostenible del mercado de aleta de tiburón".

• Ayudas a las cofradías canarias

El Gobierno de Canarias ha convocado subvenciones para las cofradías de pescadores y las cooperativas del mar por un total de 642.791 euros. El dinero se dirige a inversiones en equipamiento para la mejora de activos comerciales tales como la adecuación de instalaciones de primera venta, la adquisición de maquinaria industrial o elementos de transporte.

Estos fondos beneficiarán a una treintena de entidades de las Islas (26 cofradías, dos federaciones y tres cooperativas). Las solicitudes para acogerse a estas ayudas tienen un plazo de veinte días desde su publicación a finales de marzo.

• Manual de especies del golfo de Vizcaya

AZTI-Tecnalia acaba de publicar una "Guía faunística de especies (comerciales y no comerciales) capturadas en el golfo de Bizkaia por la flota vasca". Este manual ha sido realizado por dos de sus investigadores -Mikel Basterretxea, Iñaki Oyarzabal e Iñaki Artetxe- dentro del proyecto de Seguimiento de Pesquerías, cofinanciado por la Dirección



ANDALUCÍA

Estudio del intercambio de aguas a través del Estrecho

Investigadores del IEO y de la Universidad de Málaga realizan una campaña para estudiar las características de las aguas profundas que salen del Mediterráneo a través del Estrecho. Los científicos del CSIC, que también están estudiando las aguas del Estrecho, tratan de averiguar la incidencia del cambio climático en la pesca en el Mediterráneo por influjo de dichas corrientes.



Estrecho de Gibraltar. Juan Becares

Mientras que entre el otoño y el invierno de 2001 se capturaron en el Mar de Alborán más de tres mil toneladas de anchoa, en 2010 no se llegaron a las doscientas mil toneladas. Un equipo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) comprobó que la corriente de agua Atlántica que irrumpe en el Mediterráneo a través del Estrecho de Gibraltar es la responsable de dicha diferencia.

Y es que en este punto se produce un particular intercambio: mientras las aguas profundas mediterráneas pasan al Atlántico, las aguas superficiales atlánticas pasan al Mediterráneo. Un intercambio que genera la rica biodiversidad que caracteriza a la región. Cuando entran las aguas superficiales se produce en la cuenca de Alborán una fuerte dispersión que desplaza a los ejemplares de anchoa en estado larvario, lo que repercute más tarde en las bajas tasas de

captura. El estudio que realiza el CSIC permitirá pronosticar el panorama pesquero a partir de la salinidad y temperatura del agua. Y es que, a escasez de lluvias, aguas más salinas y, por lo tanto, más densas y pesadas. Cuanto más pesadas, mayor será la corriente de salida de las aguas profundas y, como consecuencia, mayor será la potencia del chorro atlántico, lo que provocaría mayor dispersión de larvas.

Inciendiando también en esta zona, los investigadores del IEO y de la Universidad de Málaga, a bordo del buque oceanográfico Ramón Margalef, estudian las aguas profundas que salen del Mediterráneo, para así conocer sus características físico-químicas y biológicas. Para ello se instalarán 16 estaciones de muestreo y se tomarán muestras de plancton, así como de agua a distintas profundidades. Este estudio sistemático de las aguas del golfo de Cádiz permitirá determinar la variabilidad oceánica.

Inventario nacional de praderas submarinas

El Instituto de Ecología Litoral, el Instituto Español de Oceanografía y la UICN, en colaboración con la Fundación Biodiversidad del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, inician el inventario nacional de praderas marinas cartografiadas en todas las comunidades autónomas costeras del territorio español.



S.V. Jiménez-Gutiérrez

Inventario español de praderas de angiospermas marinas. Ese es el nombre del proyecto que ahora se inicia y que tiene como objetivo, además de realizar el inventario de todas las praderas marinas cartografiadas y estudiadas en todas las Comunidades Autónomas del Estado español, tener toda la información sobre su estado ecológico, cambios en el tiempo, amenazas y medidas de gestión para su protección... Con toda esta información, se pretende obtener una imagen del estado de conocimiento básico en este campo en España que permita servir de herramienta para completar dicho conocimiento y garantizar su conservación.

Este trabajo, del que se encargará el Instituto de Ecología Litoral de El Campello, Alicante, con la colaboración del Grupo de Ecología de Angiospermas

Marinas del IEO y el Centro de Cooperación del Mediterráneo de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), así como de todas las administraciones autonómicas con costa y usuarios en la conservación de estos ecosistemas costeros, dará lugar a la publicación de la obra colectiva "Atlas de las praderas marinas de España", en formato electrónico, que estará accesible a todos los usuarios: administración, investigadores, estudiantes...

Los resultados del proyecto constituirán, además de una visión global de los avances y necesidades en el conocimiento básico de las praderas marinas en España sobre las que definir las directrices actuales y futuras para su gestión y conservación, una contribución al Inventario Nacional de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

BREVES



de Pesquerías del Gobierno vasco y la UE. La guía, que pretende ser un manual de identificación rápida de especies —cada especie está representada con una cabecera en donde figura el nombre oficial y el código FAO, el nombre científico, la foto y los nombres comunes, si los hay, así como unas breves notas sobre su distribución, hábitat y biología. A la guía se accede desde <http://issuu.com/aztitecnalia/docs/fichaespecies>.

• Estado de la mar a tiempo real

Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras han desarrollado el Sistema Autónomo de Monitorización, Predicción y Alerta (Sampa), que permitirá una gestión más segura y rentable de la actividad portuaria.

El sistema, que ofrece una descripción completa a tiempo real de las condiciones del mar, consta de un módulo de medición permanente, dotado de boyas oceanográficas, estaciones de nivel del mar, meteorológicas y correntímetros. Y otro módulo basado en el modelado de la hidrodinámica en 3D.

El proyecto se ha llevado a cabo en el puerto andaluz debido a que el área del Estrecho de Gibraltar es punto de encuentro de las principales rutas marítimas internacionales —100.000 buques transitan al año— de los que una cuarta parte hacen escala en las aguas e instalaciones del puerto.

• Poblaciones de mero en Cabrera

El Parque Nacional de Cabrera siempre presentó densidades elevadas de mero en comparación con el resto del Mediterráneo. Sin embargo, la estabilización de sus densidades desde la creación del parque, incluso con valores inferiores en las zonas de uso restringido, llevó a los investigadores del IEO de Baleares y de la Dirección General de Pesca del Gobierno Balear a estudiar la situación. Este estudio demostró que al contrario que a los juveniles, las medidas de protección de los hábitats para los adultos no eran las idóneas, por lo que estos investigadores han propuesto cambios en las mismas.

SANIDAD MARÍTIMA

Incontinencia URINARIA

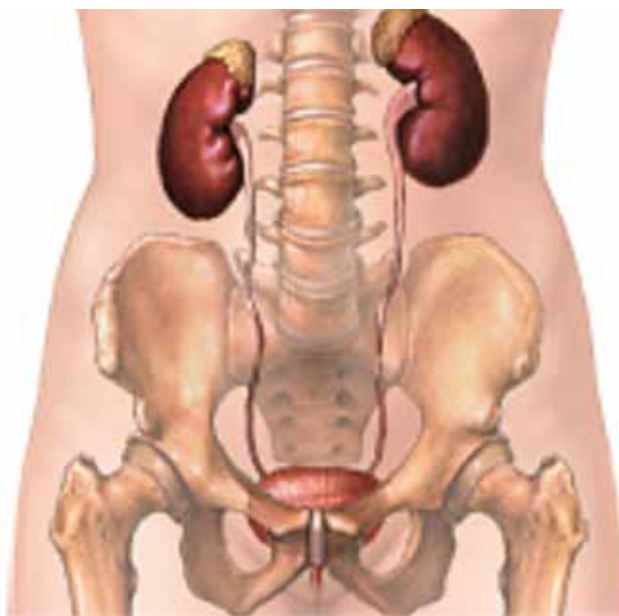
La incontinencia de orina no es una enfermedad que ponga en peligro la vida del paciente pero, si no se trata adecuadamente, puede causar pérdida de la autoestima, reducción de la actividad social y sexual, depresión, infecciones cutáneas, úlceras, infecciones de vías urinarias o trastornos del sueño, entre otras alteraciones.



Cuando hablamos de incontinencia urinaria, nos referimos a la pérdida involuntaria de orina debido a la incapacidad para controlar la micción. Puede presentarse a cualquier edad y en ambos sexos, aunque es más frecuente en mujeres y en personas de edad avanzada.

La incontinencia puede deberse a causas congénitas (espina bífida, agenesia del sacro) y a otras adquiridas (aquellas que aparecen a lo largo de la vida) que pueden estar provocadas por:

- Medicamentos
- Infecciones del tracto urinario



- Inicio de una enfermedad
- Cambios específicos en el funcionamiento del cuerpo a consecuencia de enfermedades.

TIPOS DE INCONTINENCIA

La incontinencia urinaria aguda (reversible o transitoria) aparece bruscamente, dura menos de cuatro semanas y está causada por procesos reversibles como:

- infecciones urinarias
- toma de medicamentos (diuréticos, antihistamínicos, etc.)
- trastornos endocrinos
- aumento de peso
- retención fecal

Este tipo de incontinencia desaparece por lo general con el adecuado tratamiento del trastorno subyacente.

Por otra parte, existe la incontinencia urinaria crónica, que es aquella que persiste durante un largo período de tiempo y que, según el trastorno de función que la provoque, se clasifica en cinco grupos:

- **Incontinencia de urgencia:**
Se define como el deseo urgente de orinar, seguido de un escape involuntario de orina.
- **Incontinencia de esfuerzo:**
Es la pérdida involuntaria de orina al realizar cualquier actividad que produzca un aumento de la presión intraabdominal (tosar, estornudar, reír, hacer deporte o levantar objetos pesados). Este tipo de incontinencia urinaria es la más frecuente en la mujer aunque también puede observarse en varones operados de próstata.



- **Incontinencia por rebosamiento:**

Es la pérdida involuntaria de orina en pacientes con procesos obstructivos anatómicos o neurogénicos, que produce una retención urinaria crónica, por vaciamiento incompleto de la vejiga. Se caracteriza por una eliminación constante, tanto periódica como continua, de pequeñas cantidades de orina.

- **Incontinencia funcional:**

Se presenta en pacientes sin problemas urinarios pero que no pueden controlar la micción por diferentes causas (abuso de alcohol, mala visión, miedo a caerse, depresión o trastornos psíquicos graves, como Parkinson, Alzheimer o demencias).

- **Incontinencia urinaria mixta:**

Se denomina así a la combinación de más de un tipo de incontinencia crónica.

SÍNTOMAS

Además de la pérdida de orina, los pacientes con incontinencia pueden sufrir otro tipo de trastornos como:

- Necesidad urgente e intensa de orinar.
- Aumento en la frecuencia de ir al baño.
- Necesidad de orinar durante las horas de la noche
- Micción dolorosa
- Pérdida de orina mientras duerme (enuresis nocturna).

El diagnóstico etiológico de la incontinencia urinaria se realiza a través de la historia clínica detallada del paciente, con datos sobre sus antecedentes tales como alergias, cirugías, medicamentos que toma o bebidas

alcohólicas que ingiere. Además, se realiza una exploración física para descartar problemas físicos, que puedan causar incontinencia, y pruebas de laboratorio complementarias, como un análisis de orina para comprobar si hay una infección urinaria. Los doctores pueden también necesitar pruebas accesorias para ver si la vejiga se vacía con normalidad y al completo.

TRATAMIENTO

Existen diferentes opciones de tratamiento para la incontinencia. El facultativo tendrá en cuenta la causa, el tipo y grado de severidad de la incontinencia para determinar el más adecuado. Así,

en algunos casos, la disfunción podría ser tratada mediante fisioterapia para fortalecer los músculos debilitados del suelo pélvico y reeducar al paciente para entrenar la vejiga y que recupere el control en la micción. En otros casos estará indicado el tratamiento farmacológico para conseguir que la vejiga sea capaz de distenderse, sin



contraerse, durante el llenado y que la uretra se mantenga cerrada durante el llenado. Finalmente, queda la opción quirúrgica cuando la causa de la incontinencia urinaria es una obstrucción del tracto urinario (hiperplasia prostática, estenosis uretral, etc.)

RECOMENDACIONES GENERALES

A veces, simples cambios en el estilo de vida pueden ayudar a controlar la incontinencia. Se recomienda:

- Dejar de fumar
- Tratar la tos crónica (que puede indicar alergia o infección de los senos nasales)
- Reducir el consumo de sustancias con cafeína, refrescos y bebidas alcohólicas
- Reducir la ingesta de líquidos a partir de media tarde, en caso de incontinencia urinaria nocturna.
- Evitar los sedantes antes de dormir.
- Acudir al baño siempre que se tenga necesidad de ello.
- Comer alimentos ricos en fibra para evitar el estreñimiento.
- Perder peso.
- Realizar actividad física regular, evitando levantar pesos.
- Usar ropa cómoda y adecuada.

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

EL ISM PARTICIPA EN SINAVAL Y EXPOMAR 2013



Como viene sucediendo desde hace años, el Instituto Social de la Marina participará con un stand propio en dos de las más importantes ferias del Mar: SINAVAL-Euro-fishing, que se celebrará del 15 al 19 de abril en Bilbao y EXPOMAR, que se desarrollará del

23 al 26 de mayo en el nuevo recinto "Naves de Redes" de Burela (Lugo).

SINAVAL incluye por primera vez en su programa la "Bilbao Marine Energy Week", una iniciativa dirigida a profesionales y empresas que desarrollan su actividad en el campo de las energías renovables marinas y a expertos internacionales de las áreas de eólica offshore, corrientes marinas y de energía de las olas. En este mismo marco tendrá lugar la 5ª edición de la Jornada de Energías Marinas y la Jornada Eólica Marina, donde se darán a conocer las innovaciones tecnológicas más destacadas.

EXPOMAR afronta en esta nueva edición el reto de superar los resultados obtenidos en el pasado. Paralelamente se celebrarán las XX Jornadas Técnicas Expomar 2013 y el XIV Encuentro Empresarial de Organizaciones Pesqueiras, que atraen a los principales representantes de las Administraciones, las organizaciones pesqueras y profesionales del sector náutico-pesquero.

CURSO SOBRE CORVINA

El centro IFAPA El Toruño convoca del 27 al 31 de mayo el tercer curso de acuicultura de corvina, coordinado por Salvador Cárdenas. El plazo de inscripción para participar en este seminario está abierto y se admitirán a 25 alumnos por orden de inscripción. El objetivo es formar a técnicos y empresarios en la cría de corvina; dar a conocer los avances conseguidos en el IFAPA con la especie y mantener los contactos entre los investigadores y las empresas acuícolas dedicadas al cultivo de la corvina. Más información en los teléfonos 954 994 593 y 954 994 866

PREVENCIÓN DE RIESGOS PARA EL PERSONAL SANITARIO DE CÁDIZ

El pasado 6 de marzo tuvo lugar en el Centro de Sanidad Marítima de Algeciras una charla de formación en prevención de riesgos laborales y técnicas de abordaje para el personal sanitario adscrito a la Dirección Provincial del ISM en Cádiz. La charla, impartida por el Asesor Técnico Laboral Marítimo, Juan José Fernández Lahera, se realizará próximamente en los Centros de Sanidad Marítima de Barbate y Cádiz.

Los médicos de Sanidad Marítima de Cádiz así como el personal sanitario del ISM arriesgan su seguridad personal al inspeccionar los botiquines tipo A de los grandes buques de la Bahía de Cádiz. Estos barcos no pueden entrar en el puerto, dadas sus dimensiones, por lo que se quedan en una monoboya. Hasta allí se desplazan los responsables de Sanidad Marítima para realizar las obligadas inspecciones de botiquines. En la foto Leovigildo Mallorca, médico de Sanidad Marítima de Cádiz, en la inspección de uno de los petroleros.



LLEGA A ESPAÑA EL SKREI DOS MILLONES



La ministra noruega de Pesca y Asuntos Costeros, Lisbeth Berg-Hansen, el embajador de Noruega en España, Johan Vibe, y los representantes del Consejo

de Productos del Mar de Noruega en nuestro país se acercaron el pasado 4 de marzo a la instalaciones de Mercamadrid para recibir al Skrei dos millones. Posteriormente, se trasladaron a Pescaderías Coruñesas en Madrid donde les explicaron cómo se comercializa este producto. Los primeros ejemplares de la especie llegaron a nuestros mercados hace 15 años y en la actualidad España es el destino preferente de Skrei. Para promocionar el pescado, NORUEGA ha lanzado una intensa campaña de publicidad de esta especie de bacalao, que ahora está en temporada.

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*



ESTRATEGIA DE EMPENDIMIENTO Y EMPLEO JOVEN



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EMPLEO
Y SEGURIDAD SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO
DE EMPLEO

DIRECCIÓN GENERAL DEL
TRABAJO AUTÓNOMO,
DE LA ECONOMÍA SOCIAL Y
DE LA RESPONSABILIDAD
SOCIAL DE LAS EMPRESAS



UNIÓN EUROPEA

Fondo Social Europeo
El FSE invierte en tu futuro

www.empleo.gob.es
[@empleo_joven](https://twitter.com/empleo_joven)