

Mar



Nº 447
Marzo 2006

**Cuenta atrás
para la ley de
Igualdad**

**Bruselas quiere
simplificar la
Política
Pesquera Común**

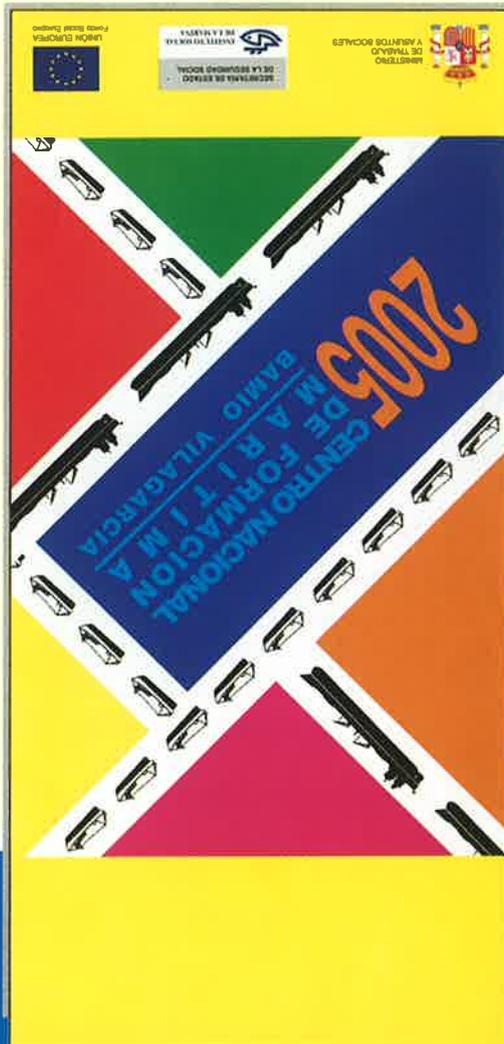
**Más protección
para el Mediterráneo**



Centro Nacional de Formación Marítima de **BAMIO**

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

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



**Cerca de 30.000
alumnos han pasado
por las aulas de este
Centro de Formación
dependiente del
Instituto Social de la
Marina en sus quince
años de existencia.
El 75 por ciento de
los participantes en
cursos han
encontrado empleo**

La falta de recursos pesqueros suficientes tanto para atender las necesidades de la demanda como las posibilidades de trabajo de la flota ha colocado a España históricamente en el pelotón de cabeza de los países que han tenido que echar mano de la imaginación para lograr caladeros donde desarrollar su actividad. Fruto de esos esfuerzos fueron los acuerdos de pesca bilaterales, así como el desarrollo de las empresas conjuntas que se plasmaron no solamente con terceros países, sino en Estados miembros de la UE antes de la integración española.

En la actualidad, a pesar de los fuertes ajustes que ha sufrido la flota por las imposibilidad de disponer de caladeros suficientes,

Bruselas tiene la responsabilidad para la articulación de nuevos acuerdos, cada día con mayores dificultades. España perdió esas competencias. Sin embargo, desde la Administración se mantiene el impulso para acercar posiciones en aquellos países donde hay posibilidades de pesca para la flota vía el diálogo y la oferta de instrumentos de colaboración en diferentes materias sin chocar con las competencias en manos de Bruselas.

Fruto de esas relaciones fue en parte el nuevo acuerdo suscrito por la Unión Europea y Rabat el

pasado mes de julio y cuya entrada en vigor se ha aplazado hasta este verano. En esta misma línea se podrían situar igualmente los viajes de la ministra de Agricultura,

Pesca y Alimentación Elena Espinosa a Namibia y Mozambique a quien acompañaron representantes de las empresas

con inversiones e intereses en esos países.

Están por ver los resultados, pero para pescar más es preciso también más que nunca sembrar con generosidad sobre todo en países donde existe la sensación de que quien llega de fuera viene para explotar y llevarse algunas de sus riquezas más importantes.

En la política comunitaria el sector se halla a la espera de la aprobación del Fondo Europeo de la Pesca, que debe marcar las reglas de juego financieras a partir de 2007 en línea con los recortes ya tradicionales que se están produciendo en el marco global de las políticas comunes en la UE.

En el sector de la pesca se mantiene vivo el interés para el desarrollo de planes sostenibles orientados a la defensa de los caladeros en el conjunto de los ecosistemas marinos

Y, en materia social, una iniciativa importante. Respondiendo a una demanda de la sociedad, el gobierno dio luz verde al proyecto de ley de Igualdad de Género para su aprobación por el Parlamento. ■

Cooperación y caladeros



GUÍA DE TRAZABILIDAD EN LA PESCA

Edita: Ministerio de Agricultura y Fedepesca



Se trata de una guía para la aplicación de la trazabilidad en los establecimientos detallistas de los productos de la pesca y de la acuicultura editada conjuntamente por el Ministerio de Agricultura y la Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresas Detallistas de Pescado, Fedepesca donde se agrupan más de 14.000 pescaderías de toda España.

Aplicar las exigencias en materia de trazabilidad y etiquetado a los productos frescos sin una primera transformación como los agrarios y los pesqueros ha constituido en los últimos años un reto de las diferentes Administraciones.

Aunque su exigencia ya es vieja, la realidad es que su aplicación se está haciendo de forma progresiva, rompiendo las muchas barreras que existen en los miles de pequeños establecimientos detallistas. En esta batalla por su aplicación, las Administraciones han aplicado una política no agresiva para que estos sistemas se vayan generalizando sin medidas coercitivas. En el caso de los productos agrícolas, aplicar esas exigencias han sido un trabajo de muchos años todavía hoy no concluido. En los productos de la pesca se han logrado importantes avances en los últimos años.

La guía, editada conjuntamente por la Administración y el propio sector,

constituye un material de interés para el conjunto de ese colectivo de detallistas de cara a una aplicación correcta de las exigencias en la materia. Nos encontramos ante una publicación sencilla, escrita especialmente con un carácter muy didáctico y de fácil comprensión pen-

sando sobre todo en la aplicación de la misma a la vida real de uno de estos establecimientos. Se explican las obligaciones en materia de trazabilidad y etiquetado de cada uno de los escalones que participan en el proceso de comercialización de un producto de la pesca y los requisitos que debe tener cualquier cartel que anuncie un producto. La guía se acompaña de un pequeño diccionario de los términos más utilizados, así como de una referencia de la normativa que se debe cumplir. Es un trabajo útil para el conjunto de este colectivo del que se deben beneficiar todos los millones de consumidores en estas materias. ■

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

Director general:
Eduardo González López.

Director:
Vidal Maté.

Redacción:
Raúl Gutiérrez, S. de Francisco y
Concha Hernández Carazo.

Fotos:
Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo

Secretaría de redacción:
Isídoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

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

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1 -
Tel. 960 62 02 11.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O en cualquiera de sus 120 delegaciones
locales.

Redacción y Administración:

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

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

Imprime: GRAFFOFFSET, S.L.

C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.

Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPD: 205-06-011-1

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

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



6

SIMPLIFICACIÓN DE LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN.

Bruselas ha hecho una primera
propuesta para simplificar la
aplicación de la PPC.

48

LEY DE IGUALDAD DE GÉNERO.

Cuenta atrás para la
aprobación de la Ley de
Igualdad en el Parlamento.

- 6 Bruselas quiere simplificar la PPC
- 10 Investigación para las pesquerías de futuro
- 16 Un paso hacia el ecoetiquetado en la pesca
- 20 Los precios altos estabilizan la demanda de pescado
- 24 La protección del Mediterráneo
- 34 La defensa del atún rojo
- 39 Compromisos para proteger la pesca en el Gofu de Cádiz
- 42 El convenio de la OIT
- 46 Valoración del convenio por F. Arnau
- 47 El Esperanza del Mar recogió 25 inmigrantes muertos
- 48 El gobierno aprobó La ley de Igualdad
- 52 Centenario de la Inspección de Trabajo
- 54 Entrevista con Raimundo Aragón
- 56 Las políticas activas
- 57 Dinero para los ayuntamientos por la inmigración
- 58 Los puertos van a más
- 62 La flota mercante se estabiliza
- 66 Primavera caliente en Izar
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas, el alcohol (y 2)
- 74 Noticias breves

24

MÁS PROTECCIÓN PARA EL MEDITERRÁNEO.

Crece la sensibilidad
en todos los sectores
para proteger los
ecosistemas en el
Mediterráneo.

La burocracia supone un de los mayores costes en el conjunto de la Unión Europea y muy especialmente en aquellas políticas que comunes como son los casos de la agricultura y la pesca. Al margen del gasto que supone para el presupuesto comunitario, la burocracia supone un handicap igualmente para cada uno de los países miembros y fundamentalmente para los afectados en cada actividad.



Simplificar las políticas comunitarias para hacer la misma más transparentes y, sobre todo más eficaz, es uno de los viejos planteados en el seno de la Comisión. De acuerdo con esta filosofía, la Comisión ha hecho una primera comunicación al Consejo por la que se contempla el desarrollo de un plan de acción 2006 a 2008 para la simplificación y mejora de la Política Pesquera Común. Para los responsables comunitarios, este proceso deberá centrarse especialmente en las disposiciones referidas a las medidas de gestión y control de los recursos y políticas de conservación de recursos y medidas para el control de la cavidad de la pesca. En todo caso, para el desarrollo de ese conjunto de iniciativas, se estima es indispensable conseguir la adhesión del conjunto de los interesados, desde los Estados miembros hasta el conjunto del sector.

Desde Feope se considera que la simplificación de la Política Pesquera Común es algo indispensable para un mejor desarrollo de la actividad de la pesca.

Bruselas quiere simplificar la Política Pesquera Común



De acuerdo con estas necesidades, desde la Comisión se elaboró un plan de acciones encaminadas para el logro de estos objetivos entre las que destacan las siguientes líneas de actuación.

TACS, CUOTA Y ESFUERZO PESQUERO

Desde la Comisión se considera necesaria una mejor ordenación del conjunto de disposiciones referidas a la explotación de los recursos pesqueros especialmente allí donde hay limitaciones de capturas separando las medidas de limitación de las meramente técnicas o las referidas al control o la gestión del esfuerzo pesquero.

Un segundo punto a considerar es la posibilidad de adoptar las decisiones dirigidas a grupos homogéneos separando las medidas para cada tipo de poblaciones.

Finalmente, se estima necesario el desarrollo de enfoques plurianuales como los que ya existen para especies como el bacalao o la merluza en las zonas del norte y del sur. Esa estrategia se querría ampliar a otras especies como el lenguado en el Golfo de Vizcaya y Mancha occidental, el bacalao en el Báltico y el lenguado y la solla en el Mar del Norte.

Para la puesta en marcha de este conjunto de actuaciones, en primer lugar se aboga por un aumento de las consultas previstas con todas las partes implicadas. La propuestas de la Comisión reconoce la necesidad de mejorar la redacción e determinadas disposiciones, así como aumentando también la coexistencia entre las normativas actuales. Se coincide con el sector en la conveniencia de reducir el papeleo y desde esta perspectiva se indica la eliminación progresiva en las obligaciones para presentar informes que no sirven para casi nada. Desde estos mismos planteamientos propugna aumentar la coherencia en las obligaciones administrativas de los afectados por los TACs o las cuotas, así como un aumento en la coordinación de las disposiciones legales en materia de control.

PROTECCIÓN DE JUVENILES

La simplificación de las medidas en relación con este punto plantea en primer lugar lograr una reestructuración del conjunto de normas legales y muy especialmente con una mayor separación entre lo que son orientaciones generales y las cuestiones puramente técnicas para lograr un reglamento más detallado y en consecuencia, más fáciles de actualizar. Desde la Comisión se entiende que con ese proceso se lograría una mayor estabilidad de las reglas básicas y con ello una mayor capacidad de respuesta a cada uno de los problemas.



La Comisión aboga por la elaboración de unos tratamientos más enfocados por regiones o pesquería frente a normas más generalistas para tener así en cuenta cada una de las particularidades.

Finalmente, una tercera medida estaría encaminada en autorizar a los Estados miembros a adoptar algunas medidas técnicas de aplicación local siempre dentro de las reglas de juego marcadas por la Política Pesquera Común con la mirada puesta sobre todo en lograr con las mismas los resultados pretendidos por Bruselas.

Para el cumplimiento de estos objetivos, la Comisión parte en primer lugar de la necesidad de aumentar el diálogo y las consul-

Frente a la situación actual se contempla la necesidad de desarrollar planes plurianuales

El objetivo es beneficiar tanto a los pescadores como a las propias Administraciones

tas con el sector. Se considera necesario acudir a las evaluaciones de recursos para garantizar la eficacia de las medidas que se planteen en cuestiones que hoy preocupan como la selectividad de las pesquerías o la disminución de los descartes. Se impone una mayor armonización de las disposiciones y en otros casos, una mejor aclaración de ciertas normativas como los porcentajes de capturas o las luces de as mallas. Para el cumplimiento de esos objetivos, entre otras medidas, se contempla la edición de documentación explicativa, folletos u otros en formato electrónico. Para la Administración se reclama un aumento en la coherencia de sus obligaciones administrativas especialmente en lo que afecta a la política de control y una mayor utilización de las mejores tecnologías de la información para la recogida y la gestión de datos. Finalmente se aboga por una reducción de las obligaciones de presentar informes por parte de pescadores y las propias administraciones nacionales.

GESTIÓN DE DATOS EN LA PPC

En la política de recogida y gestión de los datos para la aplicación de la Política Pesquera Común, la propuesta parte de una reducción de cuatro a tres textos legales, lo que supone una reestructuración del actual dispositivo judicial lo que daría una mayor estabilidad



al marco normativo. Uno de los objetivos es lograr una mayor integración entre las actividades de la pesca y el medio ambiente. Para lograr esos objetivos, la Comisión plantea el desarrollo de un programa plurianual para reducir la carga administrativa de los Estados miembros, pero manteniendo la obligación de presentar informes técnicos y financieros. Igualmente se propugna una mayor utilización de las modernas tecnologías de la información.

REFORMA DEL CUERPO LEGISLATIVO

Se pone sobre la mesa la necesidad de revisar el Reglamento 2847 de 1993 y la sucesivas modificaciones para su derogación y sustitución por las disposiciones generales de 2003. También se plantea la revisión de los reglamentos de la Comisión sobre todo en lo referido a los márgenes de tolerancia, tipos de conversiones, utilidad del peso, etc.

Esta reforma, entre otras cosas, exigiría la preparación de folletos explicativos simplificados, las evaluaciones previas de los procedimientos administrativos en materia de control supervisión o inspección por cada Estado miembro, aumentar el uso de la informática e incrementar la coherencia de las obligaciones internacionales y comunitarias con las diferentes disposiciones de la Política Pesquera Común.



MAYOR PESO DE LA INFORMATIZACIÓN

Desde la Comisión se considera el papel positivo que tendría una mayor y mejor utilización de la informática para toda la política en el sector la pesca en cuestiones como registros, transmisión de datos, mecanismos de control o gestión de los acuerdos de pesca con terceros países.

Para la aplicación de estos nuevos mecanismos se propone en principio unas mayores consultas con los interesados, administraciones nacionales competentes y el propio sector, junto a una mejora y ampliación de las aplicaciones de informática.

EXIGENCIAS DE PRESENTAR INFORMES

Es una opinión generalizada en el sector de la pesca la inutilidad de las exigencias comuni-

tarias para la presentación de informes cada determinado periodos de tiempo sobre casi todo, infracciones, grado de cumplimiento de cuotas o medidas técnicas. Para los próximos años se propugna una reducción en las obligaciones para presentar esos informes previa consulta con las administraciones competentes y con el propio sector. De cara al futuro se propugna en principio una redefinición de los datos o las cuestiones sobre las cuales deben comunicar ese tipo de datos contando además con la capacidad de la propia Comisión para utilizar esa información y para garantizar su comunicación posterior a cada Estado. Se defiende un cambio en la frecuencia para elaborar dichos informes y la necesidad de acudir cada vez más a la informática o a la automatización de los datos.

PESCA FUERA DE AGUAS COMUNITARIAS

La Comisión sugiere medidas de simplificación para la gestión de acuerdos de pesca con terceros países para lo cual se propone una reestructuración del dispositivo jurídico.

Esta reforma requeriría la elaboración de un vademécum para los administradores responsables y, sobre todo, una gestión informatizada sobre autorizaciones de pesca, datos de capturas y el conjunto, sobre el esfuerzo pesquero. ■

La nueva política debería afectar especialmente a las medidas de gestión y al control de las actividades pesqueras



VIDAL MATÉ

La pesca mira al FUTURO

El Ministerio de Agricultura, con el apoyo de la Fundación Innovar, donde participan igualmente otros departamentos de la Administración, ha puesto en marcha ya desde el pasado 1 de enero las primeras medidas para la aplicación del Plan Estratégico de Innovación Tecnológica, I+D+i con el objetivo de lograr en los próximos años un sector de la pesca totalmente competitivo preparado para asumir los retos que suponga el mundo. Elemento a destacar de este Plan es que el mismo se está elaborando a partir de los datos recogidos en unas 4.000 encuestas realizadas en cada una de las zonas más importantes dependientes de la pesca, así como con las sugerencias hechas por cualquier persona que quiera acceder a la página de internet www.innovacionpesca.com que permanece abierta desde el segundo semestre del pasado año.

los problemas y retos que tiene planteados en la actualidad el sector de la pesca en España para garantizar su viabilidad en el futuro desde la actividad extractiva a la acuicultura pasando por la transformación y la comercialización. La flota española ha sufrido en las últimas décadas un grave recorte en sus activos pesqueros pasando de 20.000 hasta los menos de 14.000 embarcaciones que hay en la actualidad consecuencia del envejecimiento en muchos casos de los titulares de las mismas y la falta de relevo generacional, así como por los desajustes provocados por las cada día mayores dificultades para encontrar caladeros rentables. En las últimas décadas se ha producido un importante proceso de ajuste con la moderniza-

colaboración con Innovar, a Administración, en la respuesta de la de innovación tecnológica constituye el Plan Estratégico

Participa en el plan
I+D+i = Futuro

Noticias Destacadas

- 12/12/2005. Etna Espinosa ha anunciado la inversión de 12 millones de euros en innovación y desarrollo del sector pesquero para los próximos 3 años. *Desarrollar nuevas...*
- 12/12/2005. CONVOCATORIA. Etna Espinosa presentará el Plan Estratégico de Innovación Tecnológica del sector pesquero destinados a I+D+i. *Desarrollar proyectos...*
- 23/11/2005: La Secretaría General de Pesca, Etna Espinosa, ha anunciado la aplicación del Plan Estratégico I+D+i para la pesca. *Desarrollar...*

Plan Estratégico de Innovación Tecnológica en el Sector Pesquero

Investigación + Desarrollo + Innovación

EL PLAN ESTRATÉGICO I+D+i QUE SIGNIFICA PARTICIPA EN LA ELABORACIÓN DEL PLAN CUADERNO DE TRABAJO DE BIENESTAR Y COMUNICACIÓN Y PREMIOS DE INTERÉS

Buscador Temático

Elige una opción

Selecciona un tema del buscador para acceder.

Investigación + Desarrollo + Innovación

I+D+i Qué significa

Investigación + Desarrollo + Innovación

Investigación: Generación de nuevo conocimiento científico o tecnológico.

Desarrollo: Aplicación de los conocimientos adquiridos en la práctica a través de la investigación, o mejoras de los procesos, o mejoras de los sistemas de producción, o mejoras de los sistemas de comercialización como nuevos tipos de productos, o mejoras de los sistemas de comercialización.

Innovación: Actividad que genera un avance tecnológico en la práctica, o mejoras de los procesos, o mejoras de los sistemas de producción, o mejoras de los sistemas de comercialización.

LINKS DE INTERÉS

PLM ESTRATÉGICO DE INNOVACIÓN

I+D+i

Plan Estratégico de Innovación Tecnológica en el Sector Pesquero

Investigación + Desarrollo + Innovación

Innovación = Futuro

... para el desarrollo y su aplicación exhaustiva de flotas e instalaciones a la industria pesquera competitiva del mundo.

... conocimientos de mejor comprensión en el

... de la investigación o científico para sus procesos, o para la

... supone para la empresa de nuevos productos o

... uro

INVESTIGACIÓN

DESARROLLO

INNOVACIÓN

Buscador T

Elija una opción

Seleccione un tema del buscador para acceder

Plan Estratégico de Innovación Tecnológica en el Sector Pesquero

Plan Estratégico de Innovación Tecnológica en el Sector Pesquero

Investigación + Desarrollo + Innovación

Muchos son los retos que plantea el Sector Pesquero y muchas las formas de abordarlos. Para adelantarse al futuro, la **Secretaría General de Pesca Marítima**, en colaboración con la **Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas (Innovamar)**, pone en marcha el **Plan Estratégico de Innovación Tecnológica**. Un Plan que nos concierne a todos. Un Plan que nos incluye a todos (extractivo, acuicultura, transformación y comercialización). Para que el Sector Pesquero español siga brillando mediante la explotación sostenida de los recursos marítimos.

La elaboración del plan se divide en tres fases:

- **Primera:** Análisis de la situación tecnológica del sector pesquero y de su oferta tecnológica más relevante, todo ello mediante consultas directas al sector. La fase primera concluirá con la edición de un **Catálogo de Tecnologías** a disposición del mercado, así como con un estudio de la regulación y el apoyo que actualmente se presta al sector de la pesca, tanto por parte de las autoridades nacionales como de las instituciones comunitarias.
- **Segunda:** Elaboración de una batería de instrumentos de apoyo a la innovación en el sector de la pesca marítima y de apoyo a la renovación de la flota, así como un análisis de los mecanismos de cooperación internacional susceptibles de fomentar la actividad del sector pesquero. Todas las medidas contempladas en la fase segunda tendrán como eje inspirador el aprovechamiento de los recursos pesqueros y en su elaboración participarán todos los agentes del sector, ya que se considera imprescindible para el éxito del Plan Estratégico de la Innovación en el Sector de la Pesca Marítima, que todos los agentes implicados, los destinatarios últimos del Plan, participen en su elaboración.
- **Tercera:** Diseño de la estrategia de difusión del Plan y de la metodología de seguimiento de la eficacia del Plan, así como la puesta en marcha de las acciones, que estarán centradas en la producción (I+D+i) y adquisición de tecnologías.

Un plan para todos. Un plan hecho por todos.

El Plan, que tendrá un ámbito de actuación nacional, irá dirigido a todas las personas, empresas, entidades e instituciones relacionadas con el Sector Pesca. El Plan, que nace del trabajo de los expertos, precisará la experiencia y colaboración del Sector. Por ello, el Plan se enriquecerá con las consultas realizadas al sector y las reuniones con sus profesionales, que tendrán lugar a lo largo de la geografía española. Porque el mar nos necesita, como nosotros le necesitamos.

EL PLAN ESTRATÉGICO

CUADERNO DE BITÁCORA

PARTICIPA EN LA ELABORACIÓN DEL PLAN

BIBLIOTECA DE PESQUERÍA

COMUNICACIÓN Y PRENSA

LINKS DE INTERÉS

Buscador Temático

Elija una opción

Seleccione un tema del buscador para acceder

... DO EN EL SECTOR PESQUERO. TODOS LOS DERECHOS QUEDAN RESERVADOS. ESPAÑA 2005.

ción de una gran parte de la flota, pero donde todavía hay miles de unidades que necesitan un proceso de modernización para afrontar el futuro.

Junto a los problemas internos de las flotas, otra realidad en la parte negativa son los grandes cambios registrados en el panorama de las pesquerías mundiales y los que se producirán en el futuro en materia de acceso a unos recursos cada vez más escasos, mientras sigue aumentando la demanda de los productos de la pesca en el mundo. Pescar es cada día una actividad más difícil y costosa, consecuencia además de la subida galopante de los combustibles sin perspectivas de que bajen los gastos en energía. En este contexto, ahorrar combustible, lograr una mayor eficiencia en la actividad de la pesca vía más tecnología e innovación, constituyen algunos de los retos más importantes a los que se enfrenta el sector junto con el desarrollo de la acuicultura como alternativa a medio y largo plazo para el suministro de pescado.

INNOVAR O ABANDONAR

De acuerdo con la situación del sector, desde la Administración se impulsó el Plan Estratégico de Innovación Tecnológica cuyo arranque se produjo el pasado mes de julio. La filosofía con la que se aborda la elaboración de este Plan es que sea un trabajo hecho por todos y para todos los que tienen alguna relación con el sector de la pesca o simplemente albergan algún interés en aportar su colaboración al mismo. Para ello, se mantiene abierta una pagina en el sitio www.innovacionpesca.com donde cualquier persona puede acceder para aportar sus sugerencias, así como para conocer al día el desarrollo de los trabajos.

Por otra parte, en los últimos meses ya se han realizado unas 4.000 encuestas o consultas directas a todo el colectivo marítimo pesquero desde los armadores de altura a la bajura, a los acuicultores y a los profesionales de la comercialización y la transformación. Igualmente, técnicos de la Secretaría General de Pesca Marítima, junto con los de Innovamar,

La Administración impulsa a través de la Fundación Innovamar un Plan Estratégico de Innovación Tecnológica en el Sector Pesquero

Tras los trabajos desarrollados en los últimos meses codo a codo con el sector, para los responsables de este Plan de Innovación se ha confirmado aún más la necesidad de poner en marcha el mismo. Según los datos recogidos en esas 4.000 entrevistas a pie costa, los problemas más importantes detectados en el sector de la pesca se podrían concretar en los siguientes puntos:

LOS PROBLEMAS Y LAS MEDIDAS

Para la Administración es igualmente muy importante que el impulso de las nuevas tecnologías sea en todo caso compatible con el desarrollo de unas pesquerías sostenibles y respetuosas con los recursos allí donde sea necesario, aunque para ello es preciso avanzar igualmente en el perfeccionamiento mundial de los mecanismos de control sobre la actividad de todas las flotas y muy especialmente de las que en la actualidad operan al margen de toda legalidad.

más la inercia hacia la crisis y desaliento que ha invadido el sector en determinados momentos en los últimos tiempos.

Para los impulsores de este Plan, la inversión, el desarrollo y la innovación son factores claves para el buen funcionamiento del sector de la pesca tanto para modernizar viejas estructuras, como para dotar a las flotas de las tecnologías más avanzadas que les permitan una mayor eficiencia y competitividad con el resto de las flotas en todo el mundo ya sea en su actividad extractiva en mar o en los procesos de transformación y comercialización tierra. En la actualidad, para seguir en la actividad es imprescindible poder competir con flotas sobre todo de países emergentes como los asiáticos donde, a sus mayores recursos sustantivos, a sus condiciones más favorables en materia de explotación, especialmente en el empleo. En este contexto, adelantarse en la modernización de las flotas constituye una necesidad inaplazable rompiendo con ello ade-

han mantenido contactos sobre el terreno en cada una de las zonas de la costa para analizar y detallar conjuntamente las carencias detectadas en el sector en materia de tecnología y establecer los mecanismos para superar esos problemas.



Plan Estratégico de Innovación Tecnológica en el Sector Pesquero

Investigación + Desarrollo + Innovación

1ª Fase. Fase de Diagnóstico

- Estudio de Diagnóstico: (Próximamente)
- Catálogo de Tecnología: (14,9 mb)
- Resumen Catálogo de Tecnología: (3,14 mb)

2ª Fase. Fase Propositiva

3ª Fase. Fase Divulgativa

El Plan se compone de tres fases.

Quaderno de bitácora.

Participa en la elaboración del Plan

Biblioteca y normativa

COMUNICACIÓN y prensa

LINKS DE INTERÉS

Buscador Temático

Elija una opción

Buscador para acceder

Seleccione un tema del

PLAN ESTRATÉGICO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN EL SECTOR PESQUERO. TODOS LOS DERECHOS QUEBRAN RESERVADOS. España 2005.



Plan Estratégico de Innovación Tecnológica en el Sector Pesquero
Investigación + Desarrollo + Innovación

Links de interés.
A continuación le mostramos algunos links de interés con información general sobre el Sector Pesquero.

- **MAPYA Secretaría General de Pesca.**
Página web del Ministerio de Agricultura y Pesca. Sección Pesca.
<http://www.mapya.es/es/pesca/infopesca.htm>
- **INNOVAMAR.**
Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas, INNOVAMAR.
<http://www.innovamar.org/>
- **JACUMAR.**
Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos.
<http://www.mapya.es/jacumar/>
- **CDTI.**
Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial.
<http://www.cdti.es/>
- **APROMAR.**
Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos.
<http://www.apromar.es/>
- **FISHBASE.**
A Global Information System on Fishes.
<http://www.fishbase.org/home.htm>
- **MITYC.**
Ministerio de Industria Turismo y Comercio.
<http://www.mityc.es>
- **ENISA.**
Empresa Nacional de Innovación S.A..
<http://www.enisa.es>

PLAN ESTRATÉGICO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN EL SECTOR PESQUERO. TODOS LOS DERECHOS QUEDAN RESERVADOS. ESPAÑA 2005.

● Hay una gran falta de información sobre las cuestiones relacionada con la innovación y las nuevas tecnologías en esa actividad. No hay cauces suficientes para su llegada a las personas interesadas en el sector.

● Existen unos costes elevados para su desarrollo, así como la falta de mecanismos de financiación adecuados.

● El sector mantiene una gran incertidumbre sobre la innovación en la pesca y sus resultados especialmente en acuicultura y en el campo de la transformación donde las empresas son de reducido tamaño.

● Hay preocupación por las restricciones en la producción y la falta de demanda.

● Finalmente se destaca la escasez de personal cualificado y graves carencias en materia de asesoramiento y formación.

Teniendo en cuenta esta problemática, los redactores del Plan manejan poner sobre la mesa una serie de propuestas en materia de innovación y formación. En ese contexto se plantean medidas financieras, aprovisionamiento de información, becas de estudios,

subvenciones a los cursos de formación técnica, fomento de centros de investigación especializada o creación de plataformas tecnológicas de fácil acceso para el sector.

Todo ello se pretende concretar en una serie de actuaciones, aunque en principio, a la vista de las carencias detectadas en el sector, ya se han puesto en marcha las siguientes medidas con el apoyo de Agricultura y la coordinación de Innovamar.

A) Oficina de promoción y dinamización de proyectos para el asesoramiento a las empresas interesadas en poner en marcha proyectos de I+D+i de cara a llegar a fuentes de financiación y a entrar en proyectos nacionales e internacionales. Con esta iniciativa se pretende apoyar muy especialmente a las Pymes.

B) Financiación. Se generarán ayudas no reembolsables máximas de 1.500 euros en la etapa de diagnóstico, información preliminar y certificación previa del proyecto. Igualmente se darán ayudas reembolsables en el caso de que se reciba la financiación con un máximo de 3.000 euros para la documentación del proyecto y certificación.

Se trata de un Plan que se quiere desarrollar tras realizar 4.000 encuestas en el sector y abierto además en la página www.innovacionpesca.com a las sugerencias de cualquier persona

ecun.
 bre de 2002
 e definen las
 con finalidad
 bre de 2002
 desguace de
 bre de 2002
 pesqueros en
 globalización
 uturo (2002/
 a pêche.
 ica pesquera



Plan Estratégico de Innovación Tecnológica en el Sector Pesquero
 Investigación + Desarrollo + Innovación

Campana de publicidad.

Ver Gráfica Ver Gráfica Ver Gráfica Ver Gráfica Ver Gráfica

Comunicados de prensa.

- 12/ 12/ 2005. Elena Espinosa ha anunciado la inversión de 12 millones de euros en innovación y desarrollo del sector pesquero para los próximos 3 años. [Descargar noticia.](#)
- 12/ 12/ 2005. **CONVOCATORIA.** Elena Espinosa presentará el Plan Estratégico de innovación Tecnológica del sector pesquero español y avanzará las ayudas a proyectos destinados a I+D+i. [Descargar convocatoria.](#)
- 23/ 11/ 2005. La Secretaría General de Pesca Marítima inicia en Las Palmas los encuentros con el sector pesquero para avanzar en el diseño y aplicación del Plan Estratégico I + D + i para la pesca. [Descargar comunicado.](#)

Buscador Temático.
 Elija una opción
 Seleccione un tema del buscador para acceder.

activación Económica. Objetivo de la Administración es que los procesos de innovación tecnológica en el sector de la pesca, frente a lo que sucede en la actualidad, sean algo que se vaya implantando de forma paulatina pero permanente a medio y a largo plazo de cara a lograr un proceso constante de innovación para lograr en definitiva un sector moderno, vivo y competitivo.

QUÉ ES INNOVAR

Innovamar es la Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas como organización de carácter privado y sin ánimo de lucro. Está regida por un Patronato del que son miembros natos como vicepresidente primero el director general de Desarrollo Industrial del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio o quien asuma en cada momento la responsabilidad en el sector naval. Como vicepresidente segundo está el director general de Estructuras y Mercados Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimenta-

ción. Igualmente forma parte de ese Patronato como miembro nato el subdirector general de Análisis de Sectores y Medio Ambiente Industrial del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

El presidente es José Manuel Manzanedo.

Entre los fines fundacionales de la misma se halla el fomento de la I+D+i entre los diferentes sectores del sector marítimo desde la construcción naval a las industrias auxiliares, pasando por el transporte marítimo, la pesca y el general la explotación de los recursos marinos; el apoyo a las iniciativas que supongan desarrollar acuerdos de colaboración y alianzas entre empresas; la promoción de actividades de formación y programas de investigación; la realización de estudios sectoriales; servir como foro de encuentro para los agentes del sector y desarrollar los instrumentos que faciliten el acceso de las empresas del sector a la financiación de sus inversiones en I+D+i. ■

VIDAL MATÉ

Agricultura ha puesto sobre la mesa ya 12 millones de euros con estos fines para el período 2006 a 2008

Pescado con

ECO-ETIQUETAS

Bruseñas tiene abierto el debate sobre la aplicación en el futuro del eco-etiquetado en el conjunto de los productos de la pesca desde las capturas en la mar hasta la acuicultura. En el fondo del mismo se halla el compromiso comunitario de la defensa de los recursos marinos para conocer de esta manera todas las señas de identidad de cada uno de los productos que se comercializan en los países miembros. Bajo el etiquetado de los productos de la pesca se halla igualmente la posibilidad de que quienes cumplan con esas directrices puedan comercializar mejor y a mayor precio sus productos. Igualmente, en el último lugar, pero no el menos importante se halla el objetivo de ofrecer a los consumidores unos productos sobre los que hay una completa información desde la captura hasta la comercialización.





En relación con el etiquetado ecológico de los productos de la pesca, en las últimas semanas, el Consejo Económico y Social dio luz verde a un dictamen cuyo ponente fue el español Sarró Iparragirre por el que se apoya la comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento. Por 100 votos a favor, uno en contra y tres abstenciones el Pleno del CES acordó acoger favorablemente el debate sobre los sistemas de eco etiquetado para el conjunto de los productos de la pesca, así como el deseo de sus miembros de participar activamente en este debate. Para el desarrollo de ese sistema se recomienda a los responsables de la Comisión que, además de tener una im-

portante coordinación entre los servicios comunitarios encargados de la política de competencias en materia de eco-etiquetado, se mantenga igualmente una estrecha colaboración con el conjunto de organizaciones internacionales que tienen competencias en la materia, además de contar en todo momento con los interlocutores sociales, desde los pescadores a los consumidores y las organizaciones medioambientales.

Desde el CES se entiende que para la aplicación en el futuro del sistema de eco-etiquetado, lo más conveniente sería optar por un mecanismo con el que se establecieran una serie de requisitos mínimos al que los interesados se puedan acoger al mismo de forma voluntaria. Esos requisitos mínimos se entiende que deberían ser suficientemente rigurosos y los mismos deberían estar acompañados de una serie de normas que impidan y sanciones su violación. Para el Comité Económico y Social es igualmente importante que desde la Comisión, a la hora de aplicar el eco-etiquetado, se contemple el coste que ello puede suponer para los consumidores.

REGISTROS SERIOS

Según se apunta en el dictamen del CES, el sistema que establezca en el futuro la Comisión en relación con la implantación del eco-etiquetado, debe contener como mínimo los siguientes requisitos:

Una serie de normas claras y obligatorias sobre acreditación, certificación y utilización de las etiquetas aplicables a los productos pesqueros.

Bruselas tiene abierto el debate para la aplicación del eco-etiquetado para los productos pesqueros



Un sistema de seguimiento de la eficacia, transparencia y equidad de las normas para el conjunto de los operadores

Sistema de sanciones basado en el principio de subsidiariedad por las infracciones de las normas vigentes y el desarrollo de programas de información para los consumidores así como los operadores de los mercados sobre lo que significa la eco-etiqueta en los productos de la pesca.

Para el cumplimiento de todo este proceso plantea la existencia del correspondiente programa de inversiones que conlleva el uso de la eco-etiqueta.

También se sugiere

que haya permanente un diálogo con todas las partes implicadas.

La Unión Europea puso en marcha en 1992 la llamada etiqueta ecológica armonizada cuya normativa se revisó hace cinco años con el establecimiento de una serie de categorías de productos entre las que no se encontraban los de la pesca. Con el nuevo debate iniciado hace ahora dos años, el objetivo es aplicar el eco-etiquetado a los productos pesqueros. En aquella comunicación, la Comisión ya se planteaba como reto el establecimiento de una serie de condiciones para identificar todo el proceso seguido por un producto de la pesca desde su captura, método utilizado, zona,

hasta su transformación y comercialización al consumidor final.

En su momento, la UE consideraba que debía liderar este debate en los diferentes foros internacionales, algo que se está haciendo en la actualidad. Hoy se mantiene ese mismo objetivo, aunque desde el propio CES se reconoce la existencia de diferentes antecedentes en el marco de varios organismos internacionales en la misma dirección y muy especialmente desde Naciones Unidas para la Alimentación. Desde FAO, en relación con el eco-etiquetado de los productos de la pesca se contempla que los mismos deben tener una gran transparencia, contar con la participación de todos los agentes implicados en el proceso, se debe contar con un registro, debe existir un sistema de examen y revisión de los procedimientos y normas y finalmente la existencia de recursos humanos y financieros para su aplicación. Desde el CES se recuerda a los responsables comunitarios que diferentes países han desarrollado el acuerdo con sus reglas de juego diversos tipos de etiquetas ecológicas públicas y privadas, regionales, nacionales o supranacionales, por lo que es fundamental desarrollar el proceso con total transparencia para evitar confusión al consumidor.

En la actualidad, no se entiende exactamente lo que debe suponer la etiqueta ecológica en el propio sector de la pesca, entre operadores e incluso en organismos internacionales.

En el marco de FAO, se observa la eco-etiqueta para los productos pesqueros fundamentalmente como un mecanismo centrado en una mayor protección de las pesquerías, mientras se deja en un lugar secundario las referencias a las siguientes fases de la comercialización. Desde la Organización Mundial del Comercio se rechaza la posibilidad de que un sistema de eco-etiquetas no pueda suponer a la postre barreras en la comercialización de los productos de la pesca en el mundo.

El problema inicial a superar en relación con el eco-etiquetado sería la actual confusión que existe dentro y fuera de la Unión Europea. Junto a mecanismos y sistemas que suponen cierta fiabilidad y control en cuanto a que las etiquetas ofrecen garantías de que esos productores responden al desarrollo de unas buenas prácticas desde la pesca a su comercialización, en otros casos han nacido logos privados sin atenerse a ninguna normativa o controles fiables. En el caso por ejemplo de que una organización regional de pesca en el ámbito internacional promueva una eco etiqueta, por parte de la Unión Europea sería interesante, en principio, poder participar en el proceso para la certificación de ese tipo de etiquetas y, en segundo lugar analizar si los mecanismos

de control, que se establezcan en esos ámbitos cumplen los que se pongan en marcha en el seno de la UE.

En relación con este debate, que en definitiva es el eje del futuro nuevo marco, para el CES es indispensable que cualquier etiqueta ecológica privada para los productos pesqueros y de la acuicultura, debería someterse a rigurosos criterios de acreditación y certificación independiente. Por otra parte se considera que la propuesta legislativa que elabore la Comisión debe contemplar la existencia de un registro público accesible a todos los interesados así como a los operadores del mercado de los productos de la pesca y la acuicultura que permita conocer qué etiquetas en uso cumplen los requisitos legalmente establecidos.

COMPROMISOS MEDIOAMBIENTALES

En relación con la comunicación de la Comisión, desde el CES se formulan una serie de observaciones de cara a mejorar su contenido. Se apunta la necesidad de implementar más los procesos de certificaciones, cohesión, vigilancia y sanciones. Para el CES, la eco-etiqueta debe exigir unas mayores exigencias. Se supone que cualquier producto no etiquetado debe cumplir una serie de reglas de juego. Para la eco etiqueta se relama el cumplimiento de una serie de compromisos superiores al resto en materia de protección medioambiental, en las prácticas de unas pesquerías responsables, conservación de los stocks del productos y que los procesos de capturas no supongan un daño la biodiversidad y al medio ambiente marino en general. El CES apunta que la eco etiqueta se debería aplicar tanto para los productos sin transformar como para los transformados vía platos preparados, precocinados o en conserva. En el caso de los productos sin transformar, la eco-etiqueta debe suponer que ese producto ha sido capturado de acuerdo con las reglas de juego que regulen esa pesquería y además conforme al Código de Pesca Responsable. Para los productos transformados, la eco etiqueta debe suponer una garantía de que se ha cumplido un proceso de trazabilidad exigi-



ble para el conjunto de los productos alimentarios. El CES aboga por el establecimiento de unos mecanismos muy claros para la acreditación de las entidades certificadoras, para la obtención de etiquetas y mecanismos de vigilancia y sanción. El instrumento para lograr esos objetivos sería el establecimiento de un Registro.

Habida cuenta de la sensibilidad actual que hay en el mundo por problemas como el del medio ambiente y el deterioro de los recursos, se considera muy importante ofrecer la posibilidad a los consumidores de poder elegir a la hora de hacer sus compras entre unos productos y otros cuya extracción, transformación y comercialización se ha hecho siguiendo los criterios de respeto del medio ambiente. En esta línea, la eco etiqueta podría ser un instrumento para valorizar más una serie de productos y que eso repercuta positivamente en los pescadores y empresas. Desde el CES se advierte finalmente que la implantación del eco etiquetado va a suponer un coste añadido que debería absorber el conjunto de la cadena de producción, lo que podría suponer para muchos operadores pequeños una dificultad añadida para acceder a esa calificación. Ante ese riesgo, se aboga porque las instituciones públicas contemplen mecanismos de apoyo y que además se haga un trabajo de divulgación entre operadores y consumidores sobre la importancia de esta oferta de productos de la pesca. ■

VIDAL MATÉ

El Consejo Económico y Social estima que debe existir un registro comunitario público accesible a todos los interesados para conocer las etiquetas que cumplan con todos los requisitos

El consumo de pescado en España se halla estancado. Eso es al menos lo que se deduce del panel sobre la alimentación editado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. La demanda de productos de la pesca se mantiene como una de las más altas en los hábitos alimentarios. Sin embargo, lejos de crecer, las ventas en 2005 han experimentado un crecimiento mínimo inferior al crecimiento vegetativo del país consecuenca de la inmigración. El pescado no es el producto más demandado por la nueva población fundamentalmente en razón de sus precios más elevados que otros productos de gran consumo.

Según los datos elaborados por el Ministerio de Agricultura, de cada 100 euros que se gastan en España en alimentación, 21,4 corresponden al conjunto de las carnes, 13,4 euros a todas las frutas y hortalizas frescas y 13,3 euros al conjunto de los productos de la pesca. En porcentajes inferiores se halla la leche y los productos derivados que suponen 10,7 euros y ya muy por debajo el pan con 6,2 euros, las bebidas no alcohólicas con 5,8 euros, el vino con 3,8 euros y el aceite con 2,1 euros. Si no atenemos al comportamiento de cada uno de los productos en el conjunto de la demanda alimentaria, tanto en los hogares como en la hostelería y en las instituciones, los productos de la pesca se hallan en el medio de la tabla con una demanda prácticamente estable cada con un crecimiento sólo del 0,2% frente a

España sigue siendo uno de los países comunitarios con una mayor demanda de los productos de la pesca con una media por habitante y año de 36,7 kilos entre productos frescos, congelados y con los volúmenes de pescado que se envían para conserva.



El consumo de pescado SE ESTABILIZA

un aumento de la población en el mismo periodo del 1,4% al pasar de 41.995.300 personas en 2004 a 42.566.275 en 2005. En el caso de los hogares en el mismo periodo se pasó, según las estadísticas, de 13.676.700 a 15.066.810. Frente a este comportamiento de los productos de la pesca, en la parte alta destaca el fuerte crecimiento en la demanda de los vinos de calidad con un aumento de 8,2% así como los vinos espumosos y los cavas, las frutas y hortalizas transformadas, frutas frescas, platos preparados o los derivados lácteos. En la parte contraria se hallan las caderas en las ventas de productos que se hallan en el medio de la tabla con un crecimiento de los precios de los productos como elementa para aumentar o disminuir el margen de los precios de los productos como elementa para aumentar o disminuir el



las compras, según los datos elaborados a partir de miles de encuestas, hay otra serie de factores a tener en cuenta a la hora de elegir un producto. Los consumidores eligen los productos alimentarios en primer lugar si consideran que se trata de un producto sano y saludable. En segundo término sitúan como importante que se trate de un producto de preparación fácil y además, que se pueda hacer de una forma rápida. Las exigencias de la vida moderna, cada vez menos tiempos para las tareas domésticas, requieren la oferta de platos preparados y de productos casi listos para su consumo, línea que en este momento están abriendo algunos grupos en el sector de la pesca y de las conservas.

En volumen, el total de productos de la pesca adquiridos en 2005 en España ascendió a 1.572.000 toneladas frente a 1.568.770 toneladas del año anterior lo que supone un crecimiento de sólo el 0,2%. En los hogares, el consumo de los productos de la pesca tuvo un comportamiento ligeramente más favorable con un crecimiento del 1,6% pasando de 1.199.00 a 1.218.700 toneladas. Sin embargo, se produjo una reducción en la demanda del 4,4% en la hostelería y en las instituciones pasando de 369.600 a 353.500 toneladas. En el caso de los hogares, la subida se debería especialmente al incremento de la población. En el caso de la hostelería y las instituciones, el recorte en la demanda se habría debido, según los datos manejados en el informe, a la subida

Los precios al alza han jugado un papel clave en la contención de la demanda

El recorte se ha producido más en la hostelería y en los centros institucionales, que en los hogares

de los precios cuando se trata de ofrecer comedas en lugares como cuarteles, hospitales o colegios.

En lo que afecta al conjunto de los gastos en productos de la pesca, los mismos pasaron entre 2004 y 2005 de 10,012 a 10,322 millones de euros lo que supone un crecimiento del 3,2%. En los hogares, el gasto pasó de 7,547 a 7,921 millones de euros con un crecimiento del 5%. Consecuencia de un retroceso en la demanda, los gastos en restauración e instituciones bajaron de 2,464 a 2,410 millones de euros, lo que supone un descenso del 2,2%. El gasto total en alimentación en 2005 ascendió a 77,810 millones de euros, lo que supone un crecimiento en moneda corriente del 4,1%.

En volumen, los productos de la pesca prácticamente pasaron desapercibidos a la hora de contribuir a ese incremento ya que solamente lo hicieron un 0,2%. Entre las mayores subidas destaca el vino de calidad con un aumento del 8,2%, mientras cabe señalar el descenso de los gastos en legumbres un 12,8%, el 10,5% en los vinos de mesa y el 8,7% en otros vinos. De ese volumen de gastos, el 73,7% si hizo en los hogares, el 23,8% en la hostelería y la restauración y el 2,5% en las instituciones. Los hogares supusieron en años precedentes más

del 80% de todos los gastos, porcentaje que han ido reduciendo a favor de la hostelería y restauración. A pesar de ello siguen constituyendo un elemento clave para la demanda alimentaria en España.

Los productos de la pesca, aunque el volumen se mantiene prácticamente estabilizado, sigue aumentando su peso en el conjunto de los gastos de los hogares. Así, en 1990 suponían el 11,4% de todos los gastos en alimentación de un hogar para pasar a suponer el 12,1% en 2000 y subir hasta el 12,3% en 2005.

El estudio elaborado por el Ministerio de Agricultura señala que el gasto por cabeza y año en un hogar en alimentación se elevó en 2005 a 1.307 euros. De esa cifra, la partida más importante corresponde al conjunto de las carnes con 308,7 euros seguida de los productos de la pesca con 184,3 euros, de 115,3 euros para las frutas frescas y de 100,5 euros para los derivados lácteos. Por debajo de los 100 euros se halla el pan con 92 euros, 83,4 para las hortalizas frescas, 56 euros en leche líquida, 47,4 euros en bollería y pastelería, 38,6 euros para los platos preparados, 30,3 euros en aceite de oliva, 21 euros en vinos, 15,9 euros en huevos o 15,2 euros en cervezas.



Por productos, destacan los 52 kilos que se consumen, según estas encuestas, por persona y año en el conjunto de las carnes en los hogares y 28,4 kilos en productos de la pesca. Cada ciudadano consume anualmente en el hogar 93 kilos de frutas frescas, 46 kilos de pan, 87,3 litros de leche líquida, 11 litros de vino, 10 litros de aceite 149 huevos o 15 litros de cerveza

Por comunidades autónomas, solamente Murcia, Baleares y Canarias tienen unos consumos de pescado superiores a la media nacional por persona y año en los hogares que es de 28,4 kilos. Por debajo de esa cifra medias se hallarían, según ese estudio, las comunidades autónomas de Asturias, País Vasco, Castilla y León, Navarra y Aragón.

Tienen un consumo igual a la media el resto donde destacarían Galicia, Andalucía, Comunidad Valenciana y Cataluña.

El consumo de productos de la pesca en los hogares pasó de 1.199.000 toneladas a 1.218.000 toneladas con un crecimiento en volumen del 1,6% y del 5% en gastos el crecer de 7.547 a 7.921 millones de euros. De ese volumen 704.700 toneladas corresponden a los pescados, 575.000 toneladas de productos frescos y 129.500 para los congelados. La demanda de mariscos, crustáceos y moluscos en el mismo periodo en los hogares fue de 343.700 toneladas y finalmente otras 170.000 toneladas correspondieron a las conservas de pescado.

En lo que se refiere a la demanda por especies, de los 28,3 kilos que se consumen cada año por persona en los hogares, 16,4 correspondieron a los pescados, lo que supone un ligero retroceso en relación con el año anterior.

De ese volumen, los pescados frescos ascendieron a 13,4 kilo frente a los 13,7 kilos de 2004. Se mantuvo igual el volumen en la demanda de pescados congelados con 3,1 kilos mientras se produjo un ligero ascenso de la demanda de moluscos, mariscos y crustáceos con ocho kilos frente a los 7,85 kilos del año anterior. Finalmente, en conservas hubo igualmente estabilidad en la demanda.

El precio medio pagado por los productos de la pesca en 2005 fue de 6,5 euros por kilo frente a los 6,29 euros de 2004. En las cotizaciones,



solamente los pescados congelados se mantuvieron estables con seis euros por kilo. Por el contrario, los pescados frescos pasaron de 5,87 euros el kilo a 6,09 euros y los mariscos, crustáceos y moluscos de 6,72 a siete euros. Igualmente subieron los precios medios de las conservas al pasar de 7,13 a 7,28 euros por kilo.

La participación de los productos de la pesca en el conjunto de los gastos en hostelería y restauración tiene un menor peso que en los hogares al suponer solamente el 11,4% frente

a 13,8% que supone la cerveza. Por

detrás se hallan los vinos con el

9,5% y las carnes con el

9,1%. Otro dato tener

en cuenta desde el

aún menor en la

demanda de

pescado en las

instituciones

donde desta-

can los centros

de enseñanza y

los principales

gastos corres-

ponden a chocola-

te, pastas alimenti-

cias, bebidas refres-

cantes, legumbres, deri-

vados lácteos y platos pre-

parados.

Finalmente cabe destacar que, aunque sigue creciendo el volumen de ventas de la gran distribución, en el caso de los productos de la pesca se mantienen en primer lugar los establecimientos tradicionales. ■

Finalmente cabe destacar que, aunque sigue creciendo el volumen de ventas de la gran distribución, en el caso de los productos de la pesca se mantienen en primer lugar los establecimientos tradicionales. ■

VIDAL MATÉ

El consumo medio por habitante y año es de 36,7 kilos

En los hogares, el consumo es de 28,3 kilos, con un gasto por persona y año de 184 euros



PROBLEMAS

Un mar de



Rodeado por 46.000 kilómetros de costa pertenecientes a una veintena de países de tres continentes, el mar Mediterráneo atesora una enorme riqueza en sus aguas. A pesar de representar tan sólo el 0,7% de las aguas marinas del Planeta, alberga a unas 10.000 especies (1.200 de ellas de interés comercial), lo que representa el 9% de las conocidas en el mundo. El ser un mar prácticamente cerrado, la basura y la contaminación (tanto la proveniente desde tierra como desde los barcos que lo surcan), unido a otros factores como la introducción de especies foráneas, el cambio climático y la sobreexplotación pesquera, están llevando a este mar a una situación tremendamente delicada. Una situación delicada no sólo desde el punto de vista medioambiental, sino social y económico, dado que de él viven unas 450.000 personas que realizan faenas pesqueras a bordo de barcos, a los que hay que sumar otros dos millones de puestos de trabajo generados directamente por esta actividad.

INFORME
MEDITERRANEO



los años 80, rondaban las 52.000 toneladas; en 2002, apenas se superaron las 21.000 toneladas.

Del pez espada cabría decir algo similar, ya que de las 39.000 toneladas capturadas en 1994, en 2002 apenas se llegaron a las 22.000 toneladas. Y todo ello, no hace falta decirlo a estas alturas, con mejores medios, barcos más modernos y con un mayor esfuerzo pesquero.

Los peces pequeños como la sardina o la anchoa suponen cerca de la mitad de las capturas mediterráneas. En estos últimos años, dichas capturas han caído en picado. Una situación que ha hecho saltar las alarmas, especialmente en Cataluña, donde la anchoa es la segunda especie en importancia por cantidad desembarcada y la primera por su valor económico (Juan Carlos Cucurull, vice-presidente de la cofradía de Tarragona, explicó en las páginas de MAR algunas de las claves para entender la gravedad de esta situación).

La caída de las capturas es general. La Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) señala que de las capturas de unos dos millones de toneladas anuales de media en la primera mitad de los años 80, se ha pasado a 1,5 millones de toneladas a comienzos del nuevo siglo.

La situación es, ¿cómo no?, más que preocupante. Ante la disminución de la población íctica, la FAO pidió a los países mediterráneos que intensificaran su colaboración para mejorar la gestión de sus recursos pesqueros y permitir la recuperación de las especies que se encuentran sobre-explotadas. En este llamamiento, realizado el pasado verano, destacaba entre las situaciones más graves la que atraviesa el atún rojo, una pesquería que supone tan sólo el 3% de las capturas mediterráneas pero de una altísima importancia económica.

TRABAS A UN CONTROL REAL

Desde la organización de Naciones Unidas se destaca el agravamiento de la situación del atún rojo, especialmente tras la irrupción de las granjas de engrase. Estas instalaciones han disparado el número de capturas de estos ejemplares sin atender a épocas de puesta o edad de los mismos, existiendo una falta casi absoluta de control sobre las actuaciones que vienen realizando, como se ha destacado desde organismos como la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT). Los enormes beneficios que proporcionan estas instalaciones hacen que proliferen por buena parte del Mediterráneo. La FAO estima que la producción de atún gracias a esta técnica es de unas 25.000 toneladas anuales, frente a las 10.000 toneladas de ha-

Merluza, pescadilla, pez espada, besugo, bonito, atún rojo... son algunas de las especies de gran importancia comercial (incluso de vital importancia socio-económica para muchas comunidades, como las que aún perviven de la pesca del atún por medio de las almadrabas), cuyas poblaciones se encuentran con serios problemas debido a su sobre-explotación. La disminución de sus poblaciones viene detectándose desde los años 80, especialmente las que habitan los fondos de este mar. Así, las capturas de merluza, a comienzos de



Las capturas de merluza, a comienzos de los años 80, rondaban las 52.000 toneladas; en 2002, apenas se superaron las 21.000. Del pez espada cabría decir algo similar, ya que de las 39.000 toneladas capturadas en 1994, en 2002 apenas se llegaron a las 22.000 toneladas

ce apenas cinco años. Croacia, Malta, España y Turquía concentran el mayor número de estas granjas sobre las que se ha informado en reiteradas ocasiones desde estas mismas páginas.

A pesar de todos las denuncias sobre el pacto ambiental de estas granjas; la falta de control sobre las capturas de atún (no suelen contabilizarse, por ejemplo, los atunes jóvenes que se llevan a estas granjas en las estadísticas oficiales), dificultando la correcta evaluación del estado de los recursos pesqueros, así como la utilización de métodos que, cuando menos, bordean la legalidad gracias a numerosas trinquielas (ver artículo sobre la mejora de la gestión en la pesca del atún rojo); sobre la baja eficiencia en su engorde (son necesarios 25 kilos de carnada para engordar un kilo de atún, según denuncia la organización Greenpeace); a pesar de todo ello y de las denuncias de los expertos de la ICCAT y de la FAO, el problema sigue sin solución.

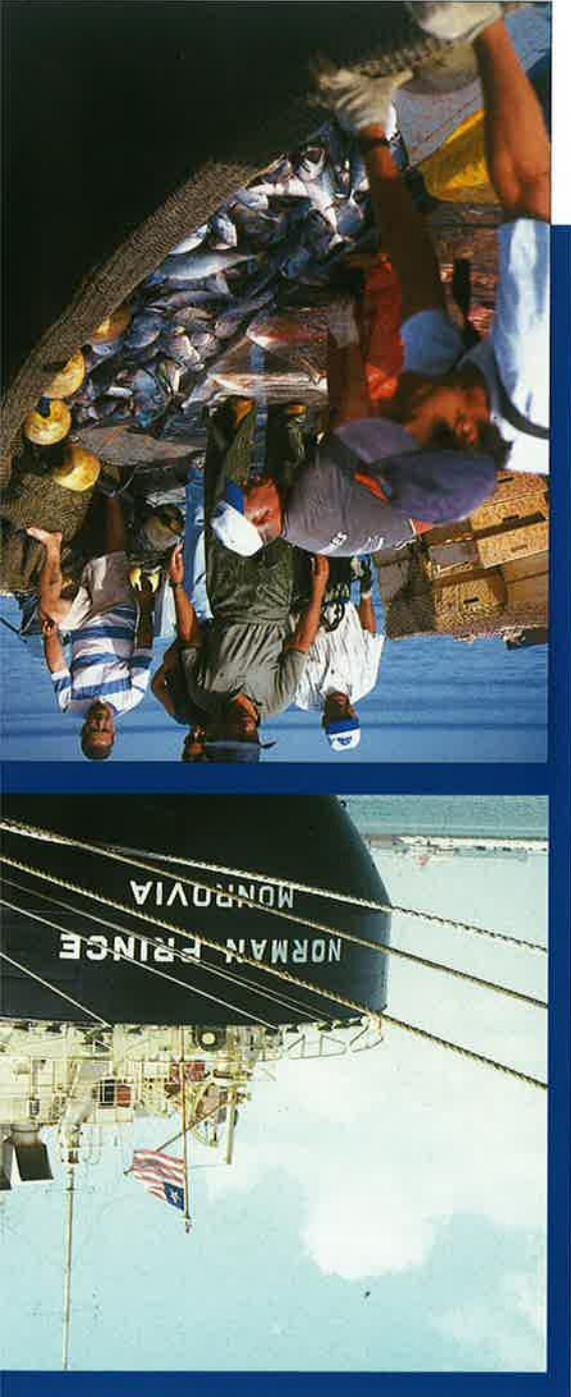
Como en muchas otras ocasiones, la burocracia, los intereses de unos y otros, siempre frustran cualquier medida real que mejore su gestión. Un buen ejemplo de ello lo constituyó la última reunión de la ICCAT celebrada en Sevilla el pasado noviembre. En esta ocasión, Francia forzó la oposición de la UE a medidas de control de la pesca ilegal de atún rojo.

Pero éste no es más que un ejemplo de las trabas que se vienen poniendo, por unas u otras razones, a cualquier control sobre pesqueras medidas que mejoren la gestión de los recursos. Hay muchos otros. Sin ir más lejos, ha-ce poco fue bloqueada una propuesta en la Unión Europea para la protección de ecosistemas y de gestión pesquera gracias a los votos en contra de Francia e Italia. España, defensora de tales medidas, las está empezando a aplicar en sus aguas territoriales. El Plan Integral de Gestión para la Conservación de los Recursos Pesqueros en el Mediterráneo entró en vigor el pasado 27 de enero, tal y como informamos en el anterior número de esta revista. Sucesivamente se irán aplicando medidas acordadas con las características específicas de cada zona en lo caladeros del Cantábrico y Noroeste, golfo de Cádiz y Canarias.

Son ejemplos, como se señalaba, de actuaciones frustradas por la oposición de intereses contrarios a la gestión adecuada de un stock. Hay otros donde, simplemente, se saltan la ley o las recomendaciones de los organismos competentes. Así, después de años de lucha contra las redes de enmalle a la deriva, y tras la entrada en vigor de la prohibición para su utilización por parte de las flotas de la UE, en enero de 2002, la organización ecologista Oceana denunció que unos 250 barcos de Ita-

lia y Francia en el Mediterráneo siguen pescando con estas redes. Eso sí, ahora las denominan "ferratar" y "thonaille", respectivamente. Italia, además, ha subvencionado la utilización de "ferratar" con fondos destinados a la eliminación de redes de deriva. La propia Comisión Europea ha reconocido que estas redes están prohibidas por las leyes de la UE, pero como si tal cosa.

Otro tanto podría decirse de los vanos esfuerzos de la FAO en su lucha contra la pesca ilegal, ligada en numerosas ocasiones a los barcos con bandera de conveniencia. La aplicación de muchas de sus recomendaciones brilla por su ausencia. Un ejemplo paradigmático de lo que es el incumplimiento de las re-





comendaciones para luchar contra esta situación lo constituye la propia UE, al ser la principal potencia pesquera en número de barcos con bandera de conveniencia (ver MAR número 446, enero 2006). En este caso, nuestro país destaca tanto en el número de barcos con bandera de conveniencia, como por la permisividad mostrada a la hora de controlar los atraques en puertos españoles de estos navíos, denunciada y documentada por grupos ecologistas como WWF/Adena, Greenpeace y Oceana, especialmente en el puerto de Las Palmas.

SUBSIDIOS PESQUEROS

Se ha hecho alusión, anteriormente, a los subsidios italianos a una red de deriva rebautizada con otro nombre a partir de fondos destinados para eliminar precisamente ese tipo de red. Lo más triste es que no es una excepción. La propia UE concede subvenciones que están incidiendo negativamente incluso en su propia

política de gestión de las pesquerías. Esta revista se hizo eco del informe de WWF/Adena en el que denunciaba que el 48% de las ayudas de la UE al sector pesquero fomentaba la crisis pesquera (ver MAR número 423, enero 2004), al favorecer el incremento de la sobre-explotación pesquera al subvencionar el aumento de la capacidad extractiva a través de la renovación de las flotas, la existencia de artes destructivas o pocos selectivas, el deterioro del ecosistema marino...

En el citado informe se destacaba, además, la discriminación existente a la hora de conceder dichas subvenciones. *El apoyo a los distintos segmentos –se señala en dicho informe– no se basa ni en criterios biológicos (qué recursos están peor y no se debe aumentar la capacidad real) ni sociales (qué pesquerías presentan una mayor rentabilidad social).* La asignación de fondos se realiza, según WWF/Adena, *siguiendo criterios políticos directamente relacionados con la capacidad de unos sectores pesqueros y otros.*

La capacidad de pesca de las flotas no debe aumentar por encima de los límites máximos de producción de las pesquerías ni por encima de sus posibilidades de rentabilizar las inversiones

A pesar de la prohibición para el uso de redes de deriva por las flotas de la UE desde enero de 2002, unos 250 barcos de Francia e Italia siguen utilizándolas en el Mediterráneo, según denuncia Oceana



Una prueba de ello es que la parte del león se la lleva la flota industrial, mientras que la artesanal —los barcos de nueve metros, excluyendo los pequeños arrastres—, que constituye el 61% del total, sólo fue modernizada en un 6,7%, frente al 29,8% de los arrastres de mayor tamaño. Esta situación corresponde a lo ocurrido en España entre 1994 y 1998, pero es una constante dentro de la UE, como destaca la WWF/Adena.

Otra buena parte de las subvenciones de la UE van a parar a las industrias de engrase del atún rojo. A pesar del grave peligro de agotamiento de esta especie (entre 1979 y 1999, la población de atún rojo descendió un 80% causa de la sobre-pesca), del agravamiento de la situación provocado por el impacto de las grasas de engrase, la falta de control sobre los ejemplares capturados, como se comentaba anteriormente, denunciados por organizaciones como el Consejo General de Pesca del Mediterráneo o la ICCAT, la UE les apoya con unos 30 millones de euros desde 1997, como denuncia Greenpeace.

Dentro de este panorama tan poco alentador cabe decir que se van tomando algunas medidas. El Consejo General de Pesca del Mediterráneo acordó prohibir la pesca de arrastre de profundidad a más de mil metros, una decisión de gran importancia de cara a conservar los ecosistemas de fondo que, a su vez, proporcionan alimento a especies de interés comercial que viven más próximas a la superficie. Este organismo ha propuesto un control más estricto de la acuicultura basada en las capturas, y la exigencia de que todos los barcos de más de 15 metros de eslora estén inscritos en un registro central. También se exige que las redes de arrastre tengan una abertura mínima en sus mallas de 40 milímetros, a fin de permitir la "huída" de ejemplares juveniles.

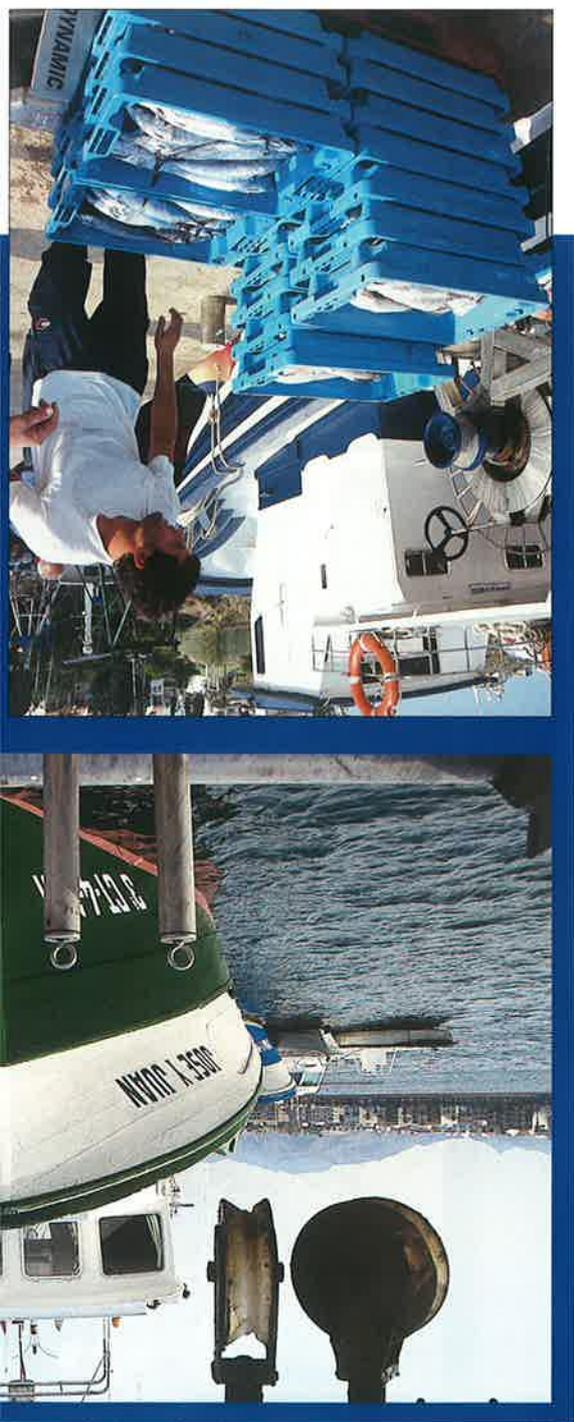
GESTIÓN DE LOS RECURSOS

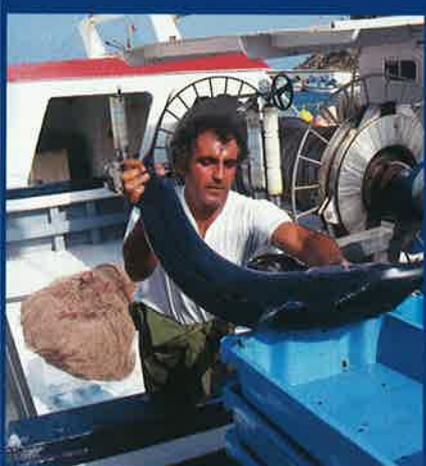
Los pescadores, mejor que nadie, saben cómo ser encuentran los recursos pesqueros, en este caso del Mediterráneo. El motivo de este deterioro, al que contribuyen sin duda factores como la contaminación o la destrucción de zonas de gran importancia ecológica, como las praderas de *Posidonia oceanica*, es la sobre-pesca. Los recursos pesqueros están sobre-explotados y, a medio plazo, no podemos esperar aumentos significativos de las capturas, ni aun aumentando el esfuerzo o mejorando la tecnología pesquera puesta en juego, como señala Pere Oliver Reus, del Instituto Español de Oceanografía de Baleares.

Resulta obvio, y casi de Perogrullo, señalar que la explotación actual de los recursos pesqueros está por encima de la capacidad de re-

cuperación de los mismos. Expertos como Ramón Franquessa, J. Leopart, J.L. Sánchez-Lizaso y el propio Pere Olive, señalan que una pesca sostenible implica mantener en el mar una población de peces suficiente para generar unos excedentes de biomasa que son los que tendríamos que limitarnos a explotar.

Como bajan las capturas, y se mide la producción pesquera en términos económicos, se buscan métodos y equipamientos más eficaces. Pero lo que se olvida, como señalan en un trabajo realizado por los antes citados, es que la explotación de los recursos renovables, ya sea pescado o agua potable, no puede crecer indefinidamente. No es el mercado quien marca





los límites de un recurso natural, es la naturaleza. Para evitar el colapso hay que planificar el sector en aras de lograr una flota bien dimensionada, moderna y que respete el medio, en palabras de estos expertos. *El sector debe tomar conciencia del problema y reclamar un papel activo en su gestión.*

Dada la situación actual, queda claro que si se quiere mantener la pesca extractiva, y que el día de mañana se pueda seguir pescando, se impone un replanteamiento basado en la sostenibilidad. No se puede seguir obviando la realidad. Hay que garantizar que pescamos menos peces de los que se puedan reproducir y, sobre todo, acabar de una vez por todas con la pesca de inmaduros. Hay que evitar, como insisten los expertos, en que las flotas no aumenten su capacidad de pesca por encima de los límites máximos de producción de las pesquerías, "ni por encima de sus posibilidades de rentabilizar las inversiones". Hay que sembrar, por así decirlo, y en ese sentido destacar la importancia de las

reservas marinas y arrecifes en la protección y producción pesquera.

De no hacerse así, como señaló Pere Oliver en su informe sobre "Explotación y estado de los recursos pesqueros en Cataluña", presentado en el Congreso de Pesca Marítima en Cataluña, celebrado el pasado mes de noviembre, *todo apunta a que en el futuro inmediato se producirán cambios importantes en la estructura de los ecosistemas marinos, a que se reducirán aún más las opciones de explotación, a que habrá mayores pérdidas de rentabilidad en el sector pesquero extractivo, a que se reducirán los puestos de trabajo y a que la caída del bienestar en las comunidades de pescadores les obligará a mirar a otros sectores productivos... Por todo ello, es urgente empezar a poner las bases para una explotación sostenible de los recursos pesqueros y empezar a analizar la problemática pesquera desde una perspectiva global.* ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Arribazón de *Posidonia oceanica*. Al fondo, edificios junto a la línea de costa. (Foto M. Montero)



Asentamiento de *Caulerpa taxifolia*, una de las especies invasoras más agresivas del Mediterráneo.

duos sin tratar (zinc, aceites, fenoles, mercurio...). Y todo ello en un mar que tarda entre 80 y 100 años en renovar sus aguas.

A esta contaminación hay que añadir el impacto de las construcciones en la costa, tanto de edificios en la misma franja litoral (el 34% del primer kilómetro de litoral mediterráneo está urbanizado), así como obras y actuaciones que conllevan un fuerte impacto negativo sobre el medio ambiente como la construcción de puertos, puertos deportivos, espigones, regeneración de playas... De su impacto se ha hablado en varias ocasiones desde estas páginas (la última ocasión, con motivo del informe

de Greenpeace "Destrucción a toda costa 2005", ver MAR número 440, julio-agosto 2005), sobre cómo afectan al ecosistema y a la pesca artesanal, ya que en las proximidades de la costa es donde se encuentran las zonas de puesta y alevinaje de la gran mayoría de las especies marinas.

En esta franja costera es donde se haya la *Posidonia oceanica*, de enorme importancia ecológica. Especie endémica del Mediterráneo y protegida por una directiva de la UE y por la propia legislación española. A pesar de ello, esta especie sufre constantes agresiones, por lo que se halla en continua regresión. Una situación que está afectando a la producción pesquera de la zona donde se ha dañado a esta fanerógama, como han demostrado estudios realizados al efecto por la Universidad de Alicante en la zona de Denia.

RUTA DE NAVEGACIÓN

Y si la presión desde la costa es importante, no lo es menos la que se ejerce mar adentro, especialmente por la navegación. El Mediterráneo es una de las principales y más intensas rutas de navegación en todo el mundo. Se calculan en unos 220.000 buques de más de cien toneladas los que lo surcan anualmente, lo que viene a representar un tercio de la flota mercante mundial.

Del total de esa flota, una gran parte está constituida por barcos petroleros (el 28% del tráfico mundial, según datos del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, PNUMA, navega por el Mediterráneo). El lavado de sus tanques, unido al petróleo derramado accidentalmente, tanto desde los barcos como desde las refinerías costeras, hace que lleguen a estas aguas una media de 600.000 toneladas de hidrocarburos al año. Es una contaminación menos espectacular que la de los accidentes de petroleros, y por lo tanto con menos repercusión en los medios de comunicación, pero más importante en cuanto a sus efectos y al número de toneladas vertidas.

El control sobre las medidas que tratan de evitar la alta contaminación producida desde buques resulta bastante deficiente, a juzgar por un informe de la organización Oceana, hecho público a finales de 2004, en el que se afirmaba que el 38,7% de los buques de la Unión Europea violaba las normas sobre anticontaminación marina de la propia UE. El dato proviene de fuentes oficiales y se refiere a los buques sancionados en 2000, por lo que habrá que suponer que el número de infractores es mayor. El lavado de tanques de los petroleros en alta mar, a pesar del Acuerdo para la Prevención de la Contaminación Marina (MARPOL), sigue im-

Unos 220.000 buques de más de cien toneladas surcan cada año las aguas mediterráneas. El 28% del tráfico mundial de petroleros navega por este mar



parabe, ya que esta operación realizada en puerto les supone un coste, tanto económico como en tiempo, que los armadores no están dispuestos a pagar, dada la permisividad existente.

El agua de lastre representa una de las vías de contaminación más importantes y peligrosa: la contaminación biológica. La llegada de nuevas especies es algo natural, pero como todo lo natural, llega con un proceso y un ritmo. Giracias al ser humano, este proceso y este ritmo se han disparado. El Mediterráneo es un buen ejemplo. La mayor agresión de este tipo se produjo en 1869, con la construcción del Canal de Suez.

INVASIÓN BIOLÓGICA

Según datos de la FAO, desde el mar Rojo llegaron al Mediterráneo unas 350 especies desde entonces. Salvo esta vía de penetración, la navegación es el principal medio de introducción de especies foráneas, ya sea por restos adheridos al casco o ancla o por el ya mencionado de las aguas de lastre, en los petroleros, que es el más importante. Hasta los años 50, el ritmo de penetración de nuevas especies fue lento. Sin embargo, a partir de los años 60 se produce una formidable aceleración. Cerca del 60 por ciento de los invertebrados introducidos, así como el 50 por ciento de la flora, se produce con posterioridad a 1970. En Europa, más del 70 por ciento de las introducciones vegetales marinas son posteriores a 1960. Según los científicos, de seguirse el actual ritmo de invasión de especies en el Mediterráneo, para el 2050 podría haber más algas introducidas que indígenas.

Las nuevas especies pueden asentarse en este nuevo nicho ecológico y eliminar a las que lo ocupaban anteriormente, y de ahí el peligro de algunas de estas especies invasoras. Una que fue tratada con cierta frecuencia y ampliitud desde estas páginas es la invasión protagonizada por la *Caulerpa taxifolia*, que se expande por todo el Mediterráneo tras su introducción por accidente desde el acuario de Mónaco, con escasas posibilidades de erradicación cuando prende en una zona, eliminando además la flora autóctona, como la *Posidonia oceanica*, y carece de depredadores. El único arma efectiva a día de hoy es la vigilancia para tratar de impedir que se asiente en una zona. En nuestras costas, gracias al control establecido desde algunos organismos, sólo ha afectado a determinadas áreas de Baleares, donde se la mantiene confinada. Una variante próxima, aunque un poco menos agresiva, la *Caulerpa racemosa*, logró implantarse en la zona de Murcia, en Castellón y algún punto de Valencia.

El peligro de estas invasiones es la amenaza sobre la diversidad de la biodiversidad existente. Esta amenaza también tiene su origen en la actividad pesquera, ya que está afectando a un gran número de especies como cetáceos, focas, tiburones, tortugas marinas, aves marinas... Baste decir, a modo de ejemplo, que entre 20.000 y 30.000 tortugas marinas son atrapadas en los anzuelos, de las que muere un 30% a causa de los daños sufridos. Esta especie, además, se ha visto tremendamente castigada por la destrucción de sus zonas de puesta en las playas mediterráneas, invadidas por edificaciones, puertos, etcétera.

Y como todo va relacionado, la disminución de la población de tortugas, así como de otras especies, como el atún, unido al cambio climático y a la contaminación por nutrientes desde las poblaciones costeras, provocan las habituales invasiones de medusas en determinados puntos de nuestras costas.

Cuando los expertos hablan del daño que se está ocasionando a un determinado hábitat no sólo se refieren a un espacio físico, sino también biológico. El hábitat esencial de algunas especies son otras especies que no son objeto-





Asentamiento de Caulerpa racemosa en Castellón. (Foto cedida por el Instituto de Ecología Litoral)

vo de la actividad pesquera pero que pueden ser indirectamente afectadas por la misma o por otras actividades humanas.

ESPACIOS PROTEGIDOS

Resulta, pues, fundamental la protección de áreas con toda su biodiversidad. No proteger especies de forma aislada, sino una gran variedad de especies y hábitat, así como las interacciones entre los elementos que conforman un ecosistema. Y en este sentido, los expertos destacan la importancia de las reservas marinas. A pesar de que España en el área mediterránea ha realizado un gran esfuerzo, ya que dispone en la actualidad de trece reservas marinas y espacios protegidos, que abarcan a más de 25.000 hectáreas, se considera que habría que proteger un área considerablemente mayor. Apenas goza de protección un 1% del Mediterráneo, cuando en el Congreso Mundial de Reservas, celebrado en 2004, se recomendó que esta protección superara el 20% de los mares y océanos del mundo.

Por lo que a España respecta, se sigue trabajando en la delimitación de nuevos espacios de



interés para su posterior protección, al tiempo que la política de instalación de arrecifes artificiales empieza a ser una circunstancia habitual en la costa mediterránea. Si se pretende garantizar que el Mediterráneo siga siendo fuente de vida, alimento y trabajo para miles de personas habrá que seguir trabajando en su protección. Pasos se han dado en los últimos tiempos, como se señalaba al comienzo de este artículo. Organismos como la ICCAT o el CGPM tendrán mucho que decir en el futuro del Mediterráneo, así como que la Unión Europea se decida, de una vez por todas, en aplicar una política de pesca sostenible y de control de la legalidad sobre lo que sus miembros hacen en estas aguas. ■

R. G.



Trasbordo entre jaulas de remolque. Campaña 2001, el día 11/09/01 Foto: F. Nieto

MEJORAR LA GESTIÓN de la pesca del ATÚN ROJO

La grave situación a la que se está llevando al atún rojo en el Mediterráneo debido al exceso del esfuerzo pesquero, y la falta de actuaciones efectivas, hace que sea cada vez más urgente la adopción de medidas, aunque sólo sea por precaución.

El autor del siguiente trabajo, Fernando Nieto Conde, aporta una visión sobre el problema a partir de su experiencia como inspector de Pesca Marítima. Poniendo el acento en la pesca de cerco, debido al enorme despegue que ha experimentado la industria paralela del engorde, y al problema de la falta de herramientas para el control del apoyo aéreo cuando está prohibido, Fernando Nieto sugiere una serie de actuaciones que podrían mejorar dicho control.





El mercado del atún rojo es de gran importancia, en concreto el que constituyen las capturas realizadas en el Mediterráneo por lo apreciado que resulta esta especie para su principal valedor (el mercado japonés) la cual, al menos en España, se lleva capturando desde antaño. Los métodos de pesca empleados que coexisten y compiten en la actualidad son variados, desde las tradicionales almadrabas hasta la moderna tecnología que acompaña la pesquería de cerco de atún rojo, pasando por los aparejos de anzuelo en superficie, ya sean de carácter activo como pasivo, así como otras pesquerías más controvertidas.

El asunto es, por otro lado, de un claro carácter internacional, no sólo por la alta movilidad del recurso, sino porque esta variabilidad de formas de pescar se extiende por todos los Estados ribereños. La pesquería es muy dinámica, cambiando casi anualmente tanto en lo cualitativo como en lo cuantitativo, de manera que los esfuerzos de catalogación y de evaluación de las poblaciones se han constituido en un problema crónico.

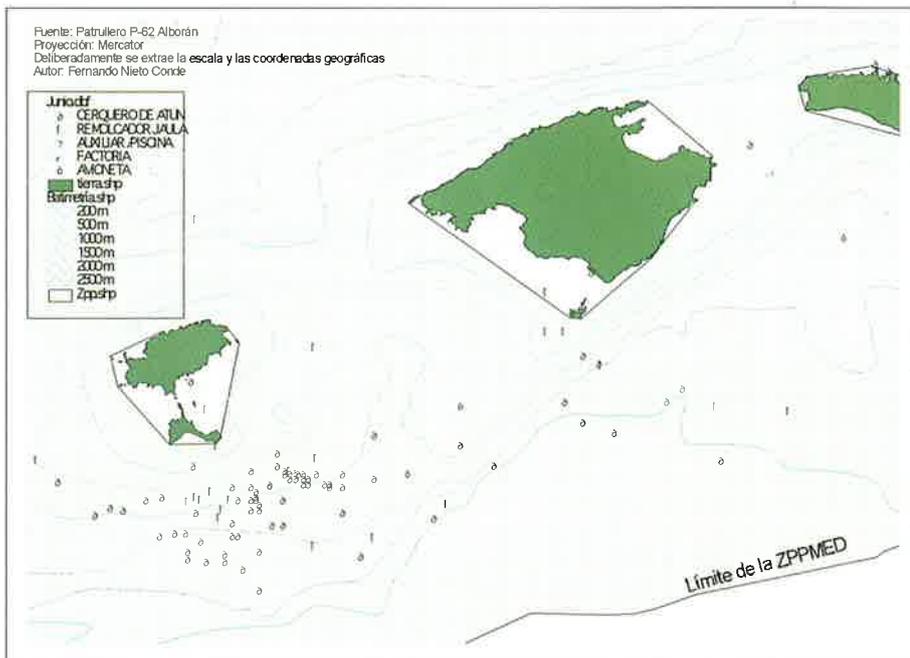
El debate está abierto desde hace tiempo y parece de difícil solución a pesar de la existencia de varios foros para discusión, estudio y toma de decisiones como la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), la Comisión Internacional del Atún Atlántico (ICCAT), la Comisión Europea (CEE).

Quizás a priori se podría pensar que, a la espera de que cristalizaran esos estudios con el rigor suficiente, no se tendrían que adoptar medidas de gestión, o al menos medidas de carácter drástico. Parece haber, sin embargo, cierto consenso en cuanto a la delicada situación que atraviesa el atún rojo del Mediterráneo (sea cual sea su distribución por el Atlántico), hablándose en general de exceso de esfuerzo pesquero. Todo ello concluye en una temerosa incertidumbre sobre si habrá o no recurso para todos en un determinado plazo de tiempo, lo cual invita a pensar en que algo se puede ir haciendo, aunque sea sólo por precaución. De hecho, ya hay normas dictadas aunque son en general de difícil implementación y, sobretudo, de carácter regional, cuando todo indica que la normalización en este sentido sería de gran ayuda. La dificultad se ha puesto de nuevo de manifiesto a lo largo de la última reunión de la



Hay diferentes posibilidades de mejora de la gestión de la pesquería de atún rojo con fines de engorde, como las relacionadas con el propio sistema de TAC's, así como el sistema de registro y control de las capturas

*Avioneta de apoyo.
Campaña 2000.
Foto: Patrullero P-62
ALBORÁN*



Distribución de los avistamientos/apresamientos realizados durante el mes de junio en las Campañas de Control de los años 2000, 2001, 2002, 2003 y 2005 realizados a partir de los distintos medios de inspección. La determinación de la extensión del área de sobrevuelo restringido requeriría además del estudio de la información obrante en los Centros de Seguimiento de Pesca de los EE.MM.

ICCAT en Sevilla, y quizás deberían aunarse esfuerzos en tratar de mejorar el actual marco normativo sin perder de vista el objetivo último de la normalización.

EL ENGORDE EN JAULA

En esta línea, y aún considerando que cada forma de pescar atún rojo necesita en parte de sus propias normas (cada una afecta a su manera ya sea al recurso o al medio, al tiempo que responde a una realidad socioeconómica diferente), entiendo que se ha de abordar en primer lugar la pesquería de cerco de atún rojo por diversas razones. La importancia relativa parece mayor a partir de los datos disponibles (esfuerzo, capturas y desembarques declarados...) aunque destaca sobretodo por el enor-

me despegue que ha experimentado la industria paralela de engorde y su marcada realidad internacional.

La pesquería de atún rojo con fines de engorde en jaula se extiende por todo el Mediterráneo. Potencialmente compuesta por más 200 cerqueros de jareta (FAO 2004), son Francia, Italia, Croacia y Turquía los países más representados, sobrepasando los 20 barcos cada uno. La pesquería que se desarrolla en el Mediterráneo Occidental abarca distintos caladeros o áreas de la Zona de Protección Pesquera del Mediterráneo (ZPPMED), extensión donde el Reino de España ejerce soberanía a efectos de pesca de acuerdo con el Derecho Marítimo Internacional (RD 1315/97). Durante el verano, en esta zona, la flota de cerco que faena es mayoritariamente francesa junto con la española y, en menor medida, la italiana. Así, a principios del mes de abril comienza a pescarse atún rojo en el Golfo de León, concentrándose el grueso de la pesquería al sur de las Islas Baleares, para regresar allí mismo hasta mitad del mes de octubre.

Hay diferentes posibilidades de mejora de la gestión de la pesquería de atún rojo con fines de engorde. Dentro de éstas destacan las relacionadas con el propio sistema de TAC's, así como el actual sistema de registro y control de las capturas, transbordos y desembarques, tanto de ejemplares vivos para engorde como para las descargas convencionales. De este modo la actual política de comunicaciones en las distintas fases de la pesquería, pensadas para facilitar la verificación de esos sistemas de registro de capturas, admite diversas posibilidades.

La propia tecnología de verificación de las capturas, sobretodo cuando el atún se conser-

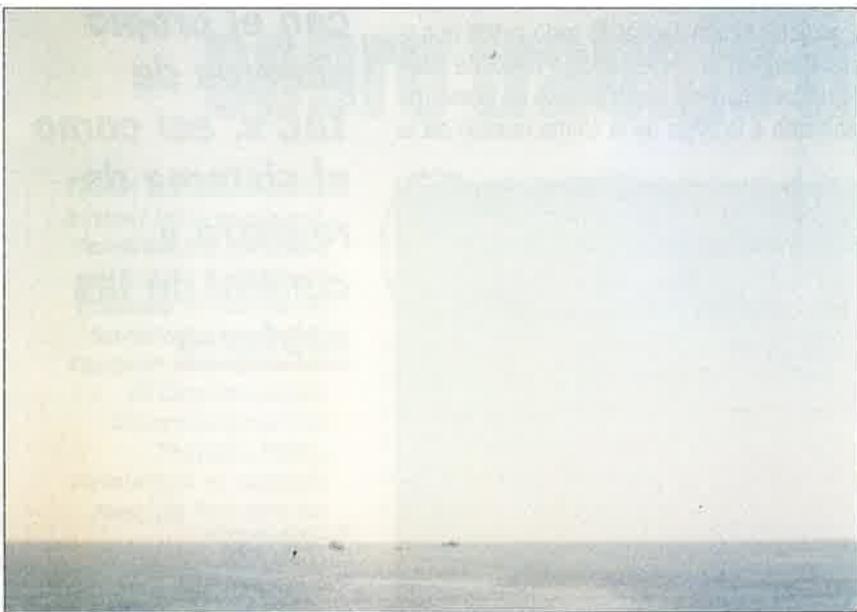


Foto 1: Avioneta sobrevolando la flota de cerco de atún el día 15/06/05. Foto: F. Nieto



va en vivo, también es digna de estudio. La adaptación al contexto internacional de esta pesquería en lo concerniente a la documentación que garantiza la trazabilidad de las capturas, parece también prioritaria.

APOYO AÉREO

Otra norma en aplicación es la referente al apoyo aéreo que caracteriza a la fase extractiva de la pesquería de atún rojo. Durante toda la campaña está permitido el uso de avionetas por parte de las empresas implicadas en la pesquería, lo que resulta de gran utilidad para la localización de los cardúmenes los días de buena visibilidad, aumentando considerablemente la efectividad de la pesca.

Sin embargo, en el mes de junio, teóricamente el mes en el que se producen las mayores aglomeraciones de atún con fines reproductivos, está prohibido el apoyo aéreo por Reglamento Comunitario (RCEE 973/2001) para reducir el esfuerzo pesquero, todo ello a raíz de las recomendaciones dictadas en su día por la ICCAT. Esta prohibición abarca a cualquier empresa pesquera de la UE trabajando en el Mediterráneo. Posteriormente y a partir del mismo reglamento, existe una veda temporal que impide las actividades de cerco desde el 16 de julio hasta el 15 de agosto.

La constatación de la presencia de aeronaves de apoyo puede proceder de distintas fuentes; bien por avistamientos efectuados desde los propios medios de inspección (desde patrullero o desde helicóptero/avión), bien por avistamientos de particulares (pesqueros u otros). El caso, a priori, más favorable es aquel en el que desde los medios aéreos o marítimos se puede no sólo identificar la aeronave de



apoyo sino establecer contacto por radio, como ha sucedido en alguna ocasión.

En otros casos hay información sólo de la identificación externa de las avionetas, y a veces sólo se puede constatar la mera presencia. Un sistema optrónico fijo ("FLIR" o similar) para facilitar la identificación de aeronaves con capacidad de grabación en vídeo debería estar presente en los patrulleros, así como radares de superficie de alcance adecuado en las aeronaves, ambos medios implicados en el control de esta pesquería.

Las operaciones de apoyo aéreo siguen un modelo de comportamiento parecido. Se habla de cifras que llegan a las 50 aeronaves de apoyo en todo el Mediterráneo. En España las avionetas parten de aeropuertos de todo el litoral (Castellón, Ibiza, Alicante, Montpellier, a veces del interior como Sevilla), sobrevolando extensas áreas a poca altura (por debajo de 500 pies) por encima de la flota de cerco.

Las comunicaciones que establecen con los patronos de los pesqueros pueden desarrollarse en canales de UHF conocidos, o bien en canales cifrados (encriptados) y hasta a partir de movimientos del aeroplano concertados de fácil interpretación. No existe regulación a efec-

Se calculan en una cincuenta las aeronaves de apoyo a la pesquería del atún rojo en el Mediterráneo sobrevolando extensas áreas por debajo de los 500 pies por encima de la flota de cerco



La Administración no tiene forma de saber directamente cuándo se está realizando el apoyo aéreo. No se pueden establecer responsabilidades administrativas a las empresas que incumplan la prohibición en el mes de junio

tos de gestión pesquera que establezca un protocolo de comunicaciones entre aeronave y flota, ni tampoco está reglado que se use un medio determinado con lo cual la Administración no tiene forma de saber directamente cuando se está realizando este apoyo, incluso aunque haya avistamientos.

El problema radica en que durante el mes de junio puede haber presencia de aeronaves susceptibles de estar trabajando como apoyo a la pesca de atún rojo sin circunstancias que así lo demuestren. En la campaña de control de 2005, se estableció contacto radio en la banda de UHF con una avioneta (ver foto 1) la cual, si bien sobrevolaba la flota cerquera en plena actividad de búsqueda de atún rojo, no informó tener relación con ellos. **Es decir, no se pueden establecer responsabilidades administrativas a las empresas que incumplan la prohibición de apoyo aéreo en el mes de junio pues no existen pruebas de que se esté realizando.**

La identidad del piloto y/o empresa operadora de las aeronaves puede ser un dato a conseguir a partir de los planes de vuelo efectuados en los aeropuertos comunitarios (también en los de países terceros). Sin embargo, el establecimiento de una conexión entre estos y el trabajo que realmente realizan, así como su relación con alguna empresa de pesca determinada, parecen cuestiones difíciles de

resolver. Así mismo, la normativa aeronáutica actual no establece ningún impedimento legal que pudiera evitar que se realicen este tipo de vuelos.

MEJORAR LA ACTUAL REGULACIÓN

Ante este panorama, y a la vista de los resultados obtenidos en las últimas campañas de vigilancia y control, se requieren actuaciones significativas al objeto de evitar el apoyo aéreo en la pesquería del atún rojo cuando no está permitido. Todo ello teniendo en cuenta que, tanto el levantamiento de actas de infracción como el establecimiento de medidas cautelares (como el precintado de avionetas de apoyo en aeropuerto) no disponen de la suficiente seguridad jurídica, de acuerdo con el actual derecho pesquero en vigor.

Se debe trabajar en la línea de mejorar la actual regulación, instando a las empresas a proporcionar un **censo** de las avionetas asociadas en cada campaña, así como establecer obligaciones en un protocolo y medio único de **comunicaciones**.

Comoquiera que las normas de Aviación Civil no establecen limitaciones de sobrevuelo en los espacios abiertos fuera del Mar Territorial (aunque se trate de la ZPPMED) sería necesario, si la normativa vigente en materia aeronáutica lo permitiera, solicitar el establecimiento de un "Área Restringida Temporal", es decir, un **área de sobrevuelo restringido**, que si bien debería tener una extensión considerable (ver mapa), se vería limitado a los primeros 500 pies dada las características de los vuelos, y en la cual el sobrevuelo de la misma estaría permitido solamente a aeronaves debidamente autorizadas.

Esta figura existe ya en otros ámbitos (por ejemplo en el espacio aéreo de parques nacionales) aunque en otro orden. Si en el que nos ocupa se encontraran grandes dificultades, se trataría de resaltar que el establecimiento del área de sobrevuelo restringido estaría estrictamente vinculado al derecho pesquero, de manera que no se viera vulnerado, en su caso, la libertad de circulación aérea en alta mar.

De esta forma, toda aeronave que sobrevolara esta zona sin pertenecer al censo preestablecido, y/o sin haber hecho las comunicaciones pertinentes por el canal adecuado, podría incurrir en la comisión de una presunta infracción administrativa, en materia de pesca marítima. El apoyo aéreo durante ese mes de junio estaría entonces perseguido con garantías. ■

FERNANDO NIETO CONDE
INSPECTOR DE PESCA MARÍTIMA.
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO. BARCELONA



MÁS CONTROLES en el Golfo de Cádiz

Recuperar los caladeros y lograr unas pesquerías sostenibles ha constituido el eje de los debates celebrados en Huelva entre representantes de las diferentes Administraciones que tienen responsabilidades y participan desde los procesos de capturas hasta la comercialización de los productos de la pesca que se capturan en el Golfo de Cádiz.

El objetivo es recuperar caladeros y lograr unas pesquerías sostenibles en el futuro

Como resultado de las discusiones entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación junto con el de Fomento, Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil y diferentes direcciones generales de la Junta de Andalucía, se llegó a un consenso sobre la necesidad de poner en marcha una serie de compromisos para lograr una mejor regulación de la actividad pesquera en la zona tanto para la actividad de las flotas de cerco y de arrastre. Estas medidas son nuevas en muchos puntos y en otros suponen la continuidad de actuaciones que ya se estaban aplicando desde 2004 con la mirada puesta en la mejora de los caladeros y asegurar su futuro.

EN LA MAR

En lo que afecta a la actividad inspectora y de vigilancia en la mar, los objetivos de todas las Administraciones participantes en las jorna-



en los patrulleros de bajura. También habrá dedicación de medios aéreos y datos sobre el Sistema de Localización de Buques por satélite. En la zona del Golfo de Cádiz el número de barcos con caja azul ha pasado de 110 a 360. Por la Junta de Andalucía se mantendrán los controles en aguas interiores y se facilitarán medios para el almacenamiento y transporte a tierra de artes ilegales.

Todas las Administraciones estuvieron de acuerdo en la colaboración y coordinación en la retirada de los barcos ilegales para lo cual el Ministerio de Agricultura, Pesca y Ali-

mentación aportará los medios que sean necesarios.

EN TIERRA

Los objetivos de todas las Administraciones implicadas en tierra se concretan en un incremento de la presencia de inspectores en los puntos de descarga así como en las lonjas para evitar la descarga de especies no autorizadas o sin las tallas reglamentarias. Se pretende que las descargas se hagan en las horas y en las zonas autorizadas para ello.

De cara al cumplimiento de esos objetivos, cada una de las partes hace sus aportaciones. Desde la Secretaría General de Pesca se ha producido un incremento de puestos de trabajo de inspectores y pueden llegar más para cubrir las carencias. Por parte de la Junta de Andalucía se creará un nuevo Servicio de Inspección Pesquera. Por parte de la subdelegación del gobierno y la Guardia Civil se mantendrán los apoyos a los equipos de inspección. La Empresa Pública de Puertos de Andalucía se compromete a mantener la vigilancia necesaria para impedir descargas fuera de franjas horarias o en zonas no permitidas y desde las lonjas se ejercerán sus responsabilidades en relación con la identificación de las especies a la venta.

Junta de Andalucía y Agricultura duplicarán las actuaciones de inspección conjuntas con el apoyo de la Guardia Civil. Las tres Administraciones tienen previsto suscribir un convenio específico de colaboración en materia de vigilancia pesquera.



das técnicas se concretaron en un incremento del número de inspecciones tanto por zonas como en horarios, aumentar los controles en las entradas de los puertos y en la retirada de artes ilegales no identificadas.

Para el cumplimiento de esos objetivos se contará con los patrulleros de altura durante 170 días y otros 150 días con patrulleros medianos y pequeños. Por parte de la Guardia Civil se mantiene la actividad del patrullero Salema durante 140 días junto con el nuevo patrullero Río Guadiana con base en Huelva desde 2006. Por parte de la Secretaría General de Pesca Marítima se aporta la presencia permanente de inspectores en los patrulleros de altura y potenciar igualmente su presencia



Esta mayor política de coordinación en materia de vigilancia en la mar y en la descarta de los barcos en lonjas, se quiere aplicar igualmente en los procesos de sanciones que desarrollan el gobierno central y la Junta de Andalucía. El objetivo es aplicar unas sanciones similares para las infracciones, al margen de lugar donde se hayan cometido las mismas.

LA COMERCIALIZACIÓN

En relación con los problemas de la comercialización de los productos de la pesca en fresco, en los debates participaron también representantes de todo el proceso como son los ayuntamientos y las propias organizaciones de mayoristas de pescado. En esta política un punto muy importante es el trabajo desarrollado por los servicios de la Guardia Civil en coordinación con la Secretaría General de Pesca marítima y de la Junta de Andalucía. Se va a producir un fuerte aumento de los controles en tierra para perseguir una serie de irregularidades, muy especialmente en lo que afecta a las tallas antirreglamentarias que las cometen tanto pescadores nacionales y cada vez más consecuencia del comercio intracomunitario. Hay una serie de truitas de entrada de productos de la pesca procedentes de otros Estados miembros que van a ser objeto de una vigilancia especial.

La Junta de Andalucía procederá a la aprobación de un Plan Regional de Actuación coordinada para perseguir especialmente la pesca de pescado con tallas antirreglamentarias y los defectos de etiquetado. La propia Junta, esta vez a través de las direcciones generales de Salud y Participación y Consumo recalca su compromiso de lucha contra la venta de pescados que no cumplan las tallas mínimas, datos que se comunicarán puntualmente a la Secretaría General de Pesca Marítima

La Federación Española de Municipios iniciarán a su vez un convenio de colaboración suscrito ya con Agricultura para el control de los productos de la pesca en diez ciudades.

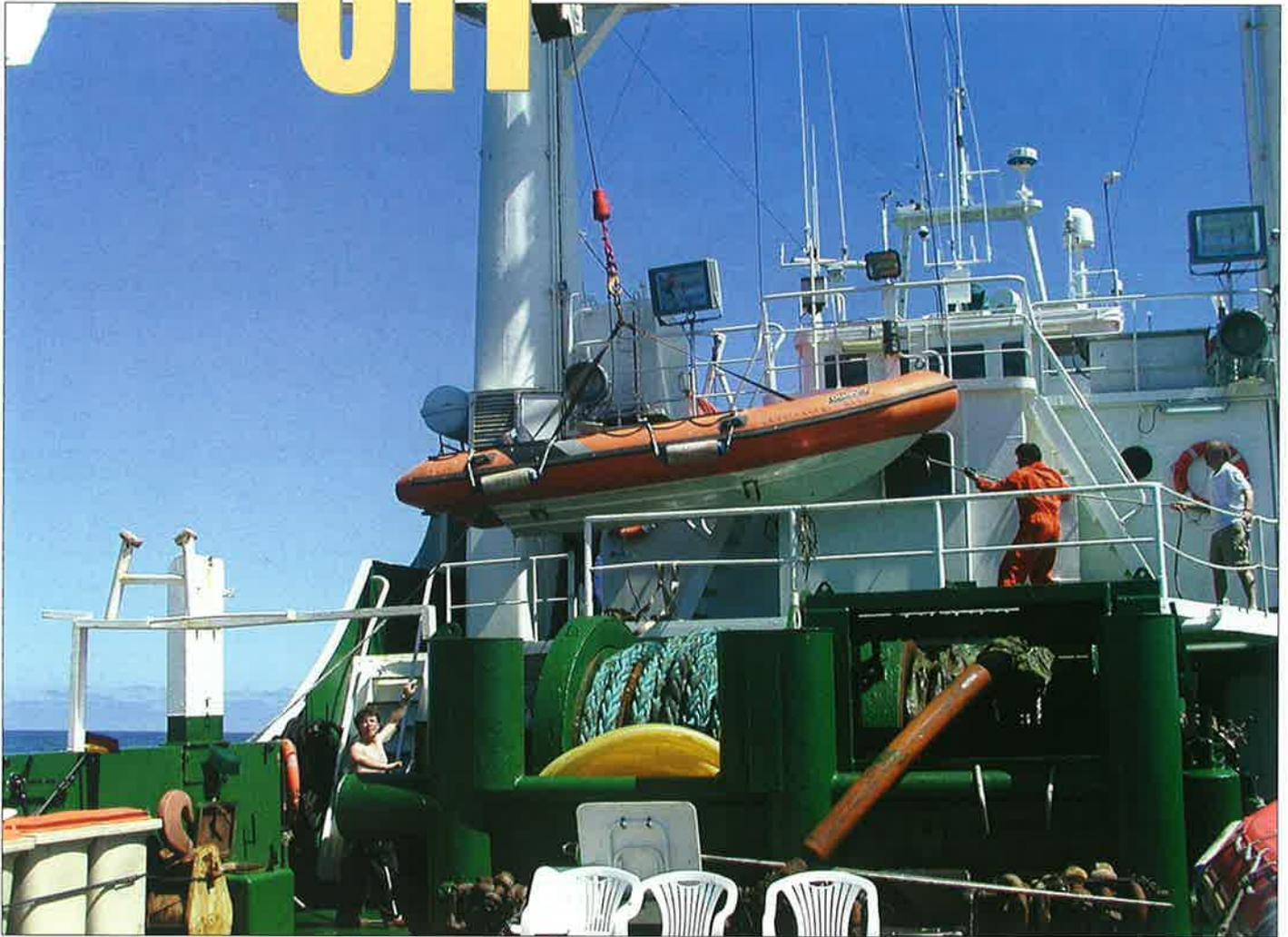
Los mayoristas se comprometen a no comprar ni comercializar pescados con tallas antirreglamentarias y que no tengan la etiqueta correspondiente.

Al margen de los mecanismos de inspección y control, se pretende finalmente dar más información a los consumidores para un consumo responsable de los productos de la pesca.

En conjunto, una serie de propuestas y compromisos de acciones coordinadas entre las diferentes Administraciones y partes implicadas para lograr una pesca responsable que garantice el futuro del caladero en beneficio del propio sector. ■

VIDAL MATÉ

Las diferentes Administraciones implicadas en el sector desde la captura en el mar de un pescado hasta su comercialización acuerdan poner en marcha una serie de compromisos en materia de vigilancia



ASÍ ES EL CONVENIO sobre trabajo marítimo

Todos los marineros, a nivel internacional, tendrán los mismos derechos y deberes merced al convenio aprobado en la 24ª reunión marítima de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), celebrada el pasado mes de febrero en Ginebra.

Con un amplísimo consenso el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, fue aprobado con 314 votos a favor, ninguno en contra y 4 abstenciones. El pacto afecta a 1.200.000 marineros mercantes en todo el mundo. Es de aplicación a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques que se dediquen a la pesca u otras actividades similares.

El nuevo pacto constituye un instrumento único y coherente y recoge las normas actualizadas contenidas en los convenios y recomendaciones internacionales sobre el trabajo maríti-

mo vigentes. Como efectos de su entrada en vigor cabe destacar que revisa 34 convenios y un protocolo. Como derechos y principios fundamentales reconoce la libertad de asociación y la libertad sindical, la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio, la abolición efectiva del trabajo juvenil y la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación. Su entrada en vigor será de doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.

ESTRUCTURA DEL CONVENIO

El convenio consta de tres partes diferentes: los artículos, el Reglamento y el Código. Estos dos últimos contienen cinco pilares fundamentales: requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques; condiciones de empleo; alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda; protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social y, cumplimiento y control de la aplicación. Además contiene tres objetivos fundamentales, establecer un conjunto sólido de principios y derechos, permitir que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos y asegurar la aplicación y el control de los mismos de manera apropiada.

REQUISITOS MÍNIMOS

Para asegurar que en los buques no trabajen menores se prohíbe que personas menores de 16 años sean empleadas o contratadas o trabajen a bordo de buques. También se prohíbe el trabajo nocturno a menores de 18 años o bien realicen trabajos peligrosos para su salud o su seguridad.

Por otra parte las personas que trabajen en un buque deben poseer un certificado médico que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones.

También en el apartado de requisitos mínimos se asegura que la gente del mar tenga la formación o las calificaciones necesarias para ejercer sus funciones en los buques y el acceso a un sistema eficiente de contratación y colocación.

CONDICIONES DE EMPLEO

El segundo pilar del pacto internacional se refiere a las condiciones de empleo, con el fin de asegurar a la gente del mar acuerdos de empleo justos, que sea remunerada por sus servicios, que tengan horarios de trabajo y de descanso reglamentados, vacaciones adecuadas, asegurar que puedan regresar a su hogar mediante el derecho a ser repatriada sin costo alguno para el marino, a que se les indemnice en caso de pérdida del buque o de naufragio, que trabajen a bordo del buque con una dotación suficiente a fin de que las operaciones del buque se hagan en condiciones de seguridad, eficiencia y protección y la progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo.

En cuanto a los salarios deberán abonarse a intervalos no superiores a un mes y con la seguridad de que puedan transferir sus ingresos a sus familias. A efectos del cálculo del salario, las horas normales de trabajo en el mar y



en el puerto no serán superiores a las ocho horas diarias. La remuneración de horas extraordinarias será, por lo menos, un 25 por ciento superior a la paga o salario básico por hora.

Sobre el número máximo de horas de trabajo, éstas no excederán las 14 horas por cada período de 24 horas ni de 72 horas por semana. El número mínimo de horas de descanso no será inferior a 10 horas por día ni a 77 horas por semana.

ALOJAMIENTO Y ALIMENTACIÓN

Este apartado asegura que la gente del mar tenga un alojamiento e instalaciones de esparcimiento decentes a bordo, dirigido a la pro-

El pacto afecta a más de un millón de marineros de todo el mundo



Requisitos mínimos para trabajar, condiciones de empleo, alojamiento, alimentación y protección de la salud, principales ejes del pacto

Todo buque extranjero que haga escala en un puerto puede ser objeto de una inspección

tección de la salud, seguridad y prevención de accidentes. También hace mención al tamaño de los dormitorios, la calefacción y ventilación, el ruido y las vibraciones, las instalaciones sanitarias, la iluminación y la enfermería. En concreto los dormitorios deberán estar situados por encima de la línea de carga, en el centro o en la popa del buque. En casos excepcionales podrán estar ubicados en la proa del buque, pero nunca delante del mamparo de abordaje. En este sentido los dormitorios, comedores, salas de esparcimiento y pasadizos situados en el espacio reservado al alojamiento de la tripulación deben estar convenientemente aislados para impedir toda condensación o calor excesivo.

La enfermería también merece una atención especial. De esta manera debe estar diseñada para que facilite las consultas y la prestación de primeros auxilios y ayude a impedir la propagación de enfermedades infecciosas

Por lo que se refiere a las instalaciones de esparcimiento, éstas se revisarán con frecuencia a fin de asegurar que sean apropiadas. También el convenio hace referencia a la prevención del ruido y las vibraciones. Para ello dictamina que los dormitorios, instalaciones de esparcimiento y de servicios de fonda estén situados lo más lejos posible de la sala de máquinas, la sala de aparatos de gobierno, los chigres de cubierta,

los equipos de ventilación, calefacción y aire acondicionado y cualquier otra maquinaria o aparatos ruidosos.

También se tiene en cuenta que la gente de mar disponga de una alimentación y de agua potable de buena calidad suministradas en condiciones higiénicas reglamentadas. La comida deberá proporcionarse gratuitamente y el cocinero del buque encargado de la preparación de las comidas deberá tener la formación y las cualificaciones exigidas para ejercer esta función a bordo de los buques.

PROTECCIÓN DE LA SALUD

Proteger la salud y asegurar que los trabajadores tengan un acceso rápido a la atención médica a bordo del buque y en tierra es otra de las bases sobre las que se sustenta el convenio. Así se debe garantizar una protección de salud y una atención médica comparables con las que gozan generalmente los trabajadores en tierra, incluido el rápido acceso a los medicamentos necesarios, así como el equipo y los servicios médicos necesarios para el diagnóstico y tratamiento y a información y asesoramiento médicos.

Las legislaciones nacionales deberán como mínimo prever, entre otros los siguientes requisitos: todos los buques deben llevar un botiquín, equipo médico y una guía médica; todos los buques que llevan 100 o más personas a bordo y que habitualmente hagan travesías internacionales de más de tres días deberán llevar un médico calificado encargado de prestar atención médica. Los buques que no lleven ningún médico tendrán que llevar a bordo al menos un marino que esté a cargo de la atención médica y de la administración de medicamentos. La autoridad competente deberá garanti-

zar, mediante un sistema preestablecido, que en cualquier hora del día o de la noche los buques en alta mar puedan efectuar consultas médicas por radio o satélite, incluido el asesoramiento de especialistas. Estas consultas deberán ser gratuitas para todos los buques, independientemente del pabellón que enarbolan.

En torno a la responsabilidad del armador hay que destacar que el pacto internacional asegure que la gente del mar esté protegida



contra las consecuencias financieras de la enfermedad, las lesiones o muerte que se produzcan en relación con el empleo. Así, los armadores deberán sufragar los gastos por enfermedades o accidentes de los trabajadores empleados en sus buques y constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesional. También



deberán sufragar los gastos de atención médica incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación del trabajador enfermo o herido, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o discapacidad y sufragar los gastos de sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación.

Para asegurar la protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes se recomienda llevar a cabo programas a bordo con el fin de lograr una mejora continua, en la que participen representantes de la gente de mar y todas las demás personas interesadas en su aplicación, tomando en cuenta las medidas preventivas, que incluyen el control de ingeniería y de diseño.

Otro aspecto hace mención a que la autoridad competente debe emprender una investigación de las causas y circunstancias de todos los accidentes de trabajo y lesiones y enfermedades profesionales mortales o que hubieran producido lesiones graves a los trabajadores, así como de otros accidentes que determine la legislación nacional. De esta manera deben tenerse en cuenta la inclusión de los siguientes temas de investigación: medio en que se realiza el trabajo; incidencia de los accidentes de trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales por grupo de edad; problemas especiales de carácter fisiológico o psicológico creados por el ambiente a bordo; problemas por el estrés físico a bordo de los buques, en particular por el aumento del volumen de trabajo; problemas y efectos de la evolución técnica y su influencia en la composición de la tripulación y problemas derivados de fallos humanos. En es-

te apartado también se alude a la cooperación internacional para promover programas sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes de trabajo.

CUMPLIMIENTO Y CONTROL

El convenio recomienda a todos los países el establecimiento de normas y objetivos claros respecto a la administración de sus sistemas de inspección y de certificación, así como procedimientos generales adecuados para evaluar el grado de realización de los objetivos y normas que establece el convenio.

Todos los países deben exigir que en los buques que enarbolan su pabellón se lleve y se mantenga al día un certificado de trabajo marítimo que acredite que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque han sido inspeccionadas y satisfacen los requisitos previstos en la legislación nacional o en otras disposiciones relativas a la aplicación del convenio.

Un aspecto importante se refiere a que todo buque extranjero que, en el curso normal de su actividad o por razones operativas, haga escala en el puerto de un país, puede ser objeto de inspección para comprobar el cumplimiento de los requisitos de este convenio, en relación con las condiciones de trabajo y de vida de los trabajadores a bordo del buque. ■



El director del ISM y presidente de la delegación española durante su intervención.

JMB

EL LADO SOCIAL DE LA GLOBALIZACIÓN

Constituye una buena noticia la reciente aprobación en Ginebra del Convenio Internacional sobre el Trabajo Marítimo. Hay que felicitar sinceramente a la delegación española y a quienes, armadores, trabajadores del mar y gobiernos en general, han conseguido este importante Acuerdo.

Si existe una actividad productiva realmente globalizada esa es la del comercio y transporte naval. De lo que se trataba era de dotar de alto contenido social a lo que ya cuenta con una importante dotación econó-

bien con efectos prácticos dispares en los distintos países miembros que suman 178 actualmente. Seguramente, a estas alturas, cuando la globalización o mundialización de la economía constituye ya un hecho irreversible, sobran las disquisiciones teóricas siendo la hora de adoptar un mayor número de decisiones en el ámbito internacional, con el fin de proporcionar rostro humano a lo que hoy es prácticamente un puro mercado mundial de bienes y servicios con todas sus ventajas y también sus inconvenientes.

Se impone el reconocimiento planetario de estándares mínimos de derechos laborales y sociales de los trabajadores. De esta responsabilidad, como es lógico, no se escapa nadie, ni los agentes sociales ni los gobiernos democráticos.

El "socialmundialismo" o la "socialmundialización" deberían ser uno de nuestros primeros compromisos a lograr en el nuevo siglo. La integración gradual de nuestras sociedades lo favorece. Las reacciones de solidaridad ante, pongo por caso, catástrofes naturales como la del maremoto asiático, prueban el grado de intercomunicación y de solidaridad compartida entre las buenas gentes del mundo entero. Sin embargo, ante situaciones habituales la cosa se complica.

Es en la rutina del día a día donde nos viene exigida la adopción de medidas dirigidas a que la nueva situación de globalización de los mercados no se nos escape de las manos o, lo que es lo mismo, de la necesaria previsión y dirección, más allá de acontecimientos colectivos de signo emocional.

Si los estudiosos del tema no logran ponerse de acuerdo sobre los efectos de la globalización sobre nuevas bolsas de pobreza y desigualdades sobrevenidas si que, en cambio, *"existe un amplio consenso en admitir que la globalización ha agravado la inseguridad económica, social y política, incluso la de aquellos a quienes está beneficiando"* (Gunter y Van der Hoeven, en Revista Internacional del Trabajo, nº 123).

La materia es compleja y la presencia de intereses muy diversos e incluso contrapuestos resulta innegable, como pueden atestiguar quienes han participado en los últimos cuatro años en la preparación y elaboración del Convenio sobre el Trabajo Marítimo. Sin embargo, no parece recomendable mirar hacia otro lado retrasando la actuación, si queremos apostar porque el siglo XXI sea, como señalara el Presidente del Gobierno en su discurso en la OIT, el siglo de los derechos sociales, se entienda, "mundializados". ■

FRANCISCO ARNAU

CONSEJERO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES ANTE LA OIT



mica en el mundo. Tuve ocasión de indicarlo en la Comisión plenaria de dicho Convenio: *"sería paradójico que los buques que surcan las aguas del planeta fueran centros de trabajo de economía sumergida o clandestina"*. Lo deseable es que las naves se mantengan en todo a flote.

La ocasión de la aprobación de este singular Convenio deberíamos utilizarla para reflexionar y actuar sobre la necesidad de dotar de lado social, que es tanto como decir de lado humano, al proceso actual de globalización económica.

Se cuentan por miles las investigaciones utilizadas por la Comisión sobre la Dimensión Social de la Globalización de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), cuyo informe final fue divulgado en todo el mundo si

El "Esperanza del Mar" rescata los cuerpos de 26 inmigrantes



Desde noviembre han muerto 1.300 inmigrantes durante su travesía, según datos de la Media Luna Roja

El buque hospital "Esperanza del Mar", del Instituto Social de la Marina, rescató los cuerpos sin vida de 26 inmigrantes subsaharianos, a 70 millas de la costa de Mauritania, entre la noche del pasado 14 de marzo y la tarde del día siguiente.

El buque hospital "Esperanza del Mar" se encontraba prestando apoyo sanitario a la flota que faena en el caladero mauritano

Los cuerpos sin vida de las personas rescatadas por el "Esperanza del Mar", llevaban chaleco salvavidas y uno de ellos portaba un GPS. El naufragio tuvo lugar a 400 millas antes de alcanzar su destino en el archipiélago canario. El buque hospital acudió al lugar del naufragio después de que un pesquero diese la voz de alarma al avistar los cadáveres flotando a 40 millas de Cabo Blanco. El buque del ISM se encontraba prestando su apoyo sanitario a los pescadores que faenan en el caladero mauritano y, de inmediato, pu-

so rumbo hacia el lugar de los hechos.

En un lugar muy cercano a Nuadibú naufragó el frágil cayuco en el que los inmigrantes subsaharianos confiaban alcanzar las Canarias. Tras el rescate de los cuerpos sin vida de los inmigrantes, el "Esperanza del Mar" atracó el viernes día 17 de marzo en el muelle Primo de Rivera de Las Palmas de Gran Canarias, donde la autoridad judicial ordenó el levantamiento de los cadáveres, que fueron trasladados en cuatro furgones al Instituto Anatómico Forense para que se les practicara la autopsia.

El sábado día 18, los 26 inmigrantes fueron enterrados en unos nichos situados en la zona sur del cementerio de San Lázaro. ■



El gobierno aprueba la LEY DE IGUALDAD

Cinco días antes de la celebración del Día Internacional de la Mujer, el Consejo de Ministros, a propuesta del titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, aprobó una batería de medidas, encaminadas todas ellas a reconocer los derechos de la mujer. En primer lugar, daba luz verde a la Ley de Igualdad entre Mujeres y Hombres, una norma que ha gozado del consenso con empresarios y sindicatos, en el marco del diálogo social.

El principio de la igualdad de trato y la eliminación de toda discriminación contra la mujer, en cualquier ámbito de la vida o actuación pública o privada, es el principal objetivo de este anteproyecto de Ley Orgánica.

En ese mismo Consejo de Ministros, celebrado el pasado 3 de marzo, el gobierno aprobó la creación del Observatorio Estatal de la Violencia sobre la Mujer. A esta nueva institución le corresponde el asesoramiento, evaluación y colaboración institucional, elaboración de informes y estudios y propuestas de actuación en materia de violencia de género.

Cuatro días después el Instituto Nacional de Estadística dio a conocer un informe sobre "Mujeres y Hombres en España 2006" en el que se recoge que el 29 por ciento del empre-

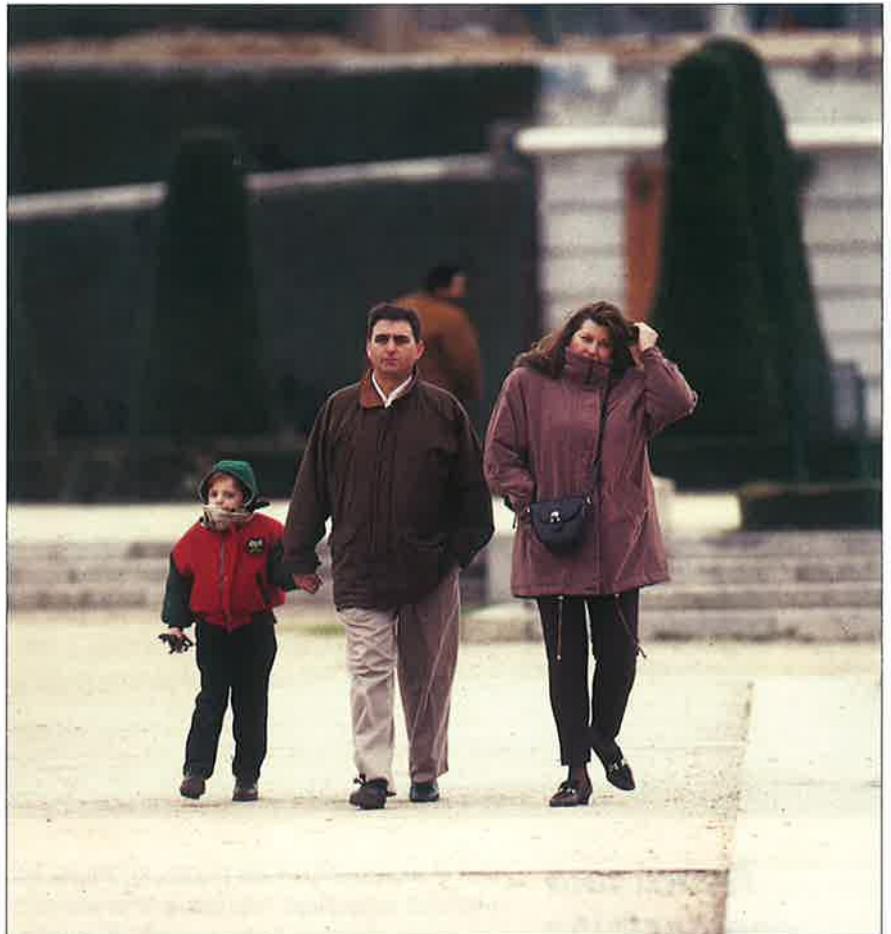


sariado, el 36 por ciento de los diputados y el 35 por ciento del profesorado universitario, son mujeres.

También hay que reseñar que en ese mismo Consejo se aprobó el I Plan de Acción de Mujer con Discapacidad que impulsa un conjunto de medidas para garantizar el ejercicio y disfrute de los derechos de las mujeres con discapacidad.

PETICIONES DE SINDICATOS Y EMPRESARIOS

Hasta el último momento gobierno, sindicatos y empresarios fueron acercando posturas y, dos días antes de ser aprobado el proyecto de Ley Orgánica de Igualdad entre Mujeres y Hombres, el gobierno recogió en el texto de la norma modificaciones solicitadas por UGT y CC.OO, entre las que cabe destacar: la nego-



ciación obligatoria de realizar Planes de Igualdad en empresas de más de 250 trabajadores, mediante la negociación de los próximos convenios colectivos, sean de ámbito empresarial o sectorial; el permiso de paternidad se podrá disfrutar desde el nacimiento del hijo hasta la finalización del permiso de maternidad; ampliación del permiso de paternidad en dos días más por cada hijo en caso de parto múltiple; reconocimiento de dicho permiso para los trabajadores autónomos, y para los casos de adopción o acogimiento; ampliación del permiso de maternidad en dos semanas si el hijo es discapacitado, de uso indistinto para el padre y la madre; reconocimiento legal de nuevos derechos dirigidos a facilitar la conciliación de la vida laboral y familiar, entre ellos, la ampliación de 6 a 8 años de la edad del hijo que da derecho a la reducción de jornada, reducción a 4 meses de la duración mínima de la excedencia voluntaria y ampliación de 1 a 2 años de la duración de excedencia para cuidado de familiares y reconocimiento de su disfrute fraccionado.

También el gobierno decidió incluir medidas que habían sido reclamadas por las organizaciones empresariales, como reconducir la propuesta de "marca española de excelencia en igualdad", por "empresa modelo en igualdad"; suprimir el acceso de los organismos de igual-

Igualdad de trato y la eliminación de toda discriminación contra la mujer, principal objetivo

El texto aprobado recoge las peticiones formuladas por sindicatos y empresarios



ceso a los bienes y servicios así como la organización de la Administración General del Estado.

Todo el contenido del texto aprobado se dirige a la eliminación de los obstáculos que impiden la igualdad efectiva entre mujeres y hombres como principio constitucional a través del cual se traspone la Directiva comunitaria de igualdad de trato entre hombres y mujeres. De esta trasposición derivan la definición de discriminación directa e indirecta y de acoso sexual y acoso por razón de sexo, la protección de la maternidad, la posibilidad de llevar a cabo

Habrà una composición equilibrada de hombres y mujeres en las listas electorales y en las Administraciones Públicas

Se reconoce el derecho a la conciliación de la vida personal y laboral

dad al seguimiento de los planes, reformular las medidas específicas relativas a la prevención del acoso sexual así como suprimir las menciones a las comisiones paritarias de igualdad y delegados especializados.

MODIFICACIÓN DE LEYES ESTATALES

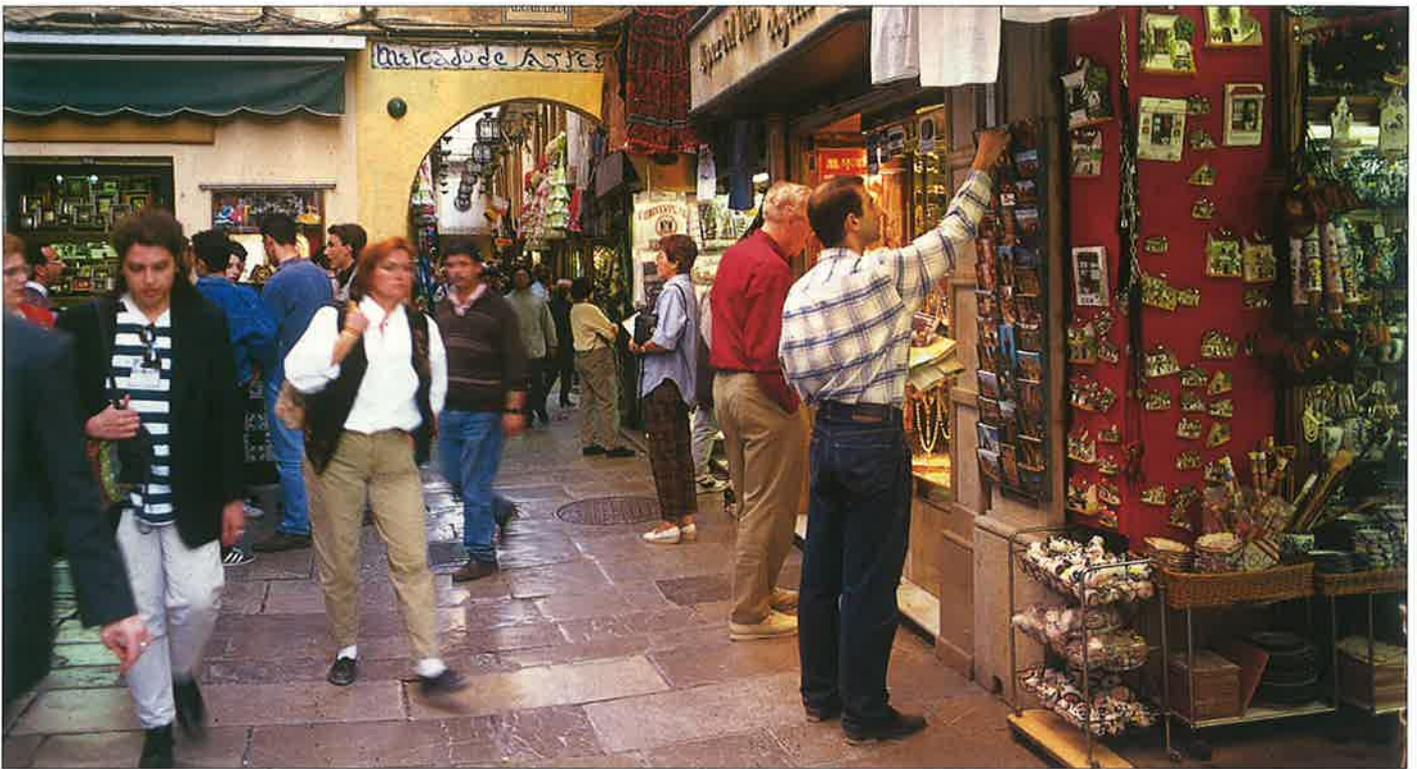
El anteproyecto también modifica todas las leyes estatales afectadas por la inclusión del principio de igualdad real, contemplando un conjunto de medidas de carácter transversal, en todos los órdenes de la vida política, jurídica y social con el fin de impulsar la actuación de los poderes públicos, la política educativa y de salud, el acceso a las nuevas tecnologías y la sociedad de la información, la política de desarrollo rural y de vivienda, la contratación y la concesión de subvenciones públicas, la política laboral, de empleo y de Seguridad Social, el ac-

acciones positivas y las especialidades de la protección jurisdiccional del derecho a la igualdad, incluidas las que facilitan la prueba de la discriminación.

ÁMBITO LABORAL

El ámbito laboral, hasta ahora, era el que reflejaba las más visibles desigualdades entre hombres y mujeres. El texto aprobado, para corregir esta distorsión, adopta entre otras las siguientes medidas: el derecho del trabajador/a a adaptar la duración y distribución de su jornada de trabajo o el de la mujer a acumular el permiso de lactancia en jornadas completas; el derecho a reducir la jornada entre un octavo y la mitad por cuidado de menores de 8 años o personas con discapacidad; el derecho al disfrute de las vacaciones anuales fuera de los periodos de incapacidad temporal por embarazo, parto o lactancia y del permiso por maternidad y a suspender el contrato de trabajo por riesgo durante la lactancia natural de un menor de 9 meses; la posibilidad del disfrute fraccionado del periodo de excedencia de dos años para el cuidado de familiares que, por razones de edad, accidente, enfermedad o discapacidad no puedan valerse por sí mismos; el reconocimiento del derecho del padre a disfrutar el permiso de maternidad en caso de fallecimiento de la madre, aunque ésta no realizara ningún trabajo, la no reducción del permiso de maternidad en caso de fallecimiento del hijo; la ampliación en dos semanas del permiso de maternidad en caso





de nacimiento, adopción o acogimiento del hijo discapacitado y el reconocimiento de un permiso de paternidad autónomo del de la madre, de 8 días por nacimiento adopción o acogimiento (que se suma al permiso de dos días ya vigente).

Por otra parte se establece como un deber el negociar planes de igualdad en los convenios de ámbito empresarial o sectorial, lo que significa adoptar medidas dirigidas a promover la igualdad de trato entre mujeres y hombres, así como la obligatoriedad de establecer planes de igualdad en empresas de más de 250 trabajadores.

La nueva norma también contempla el reconocimiento de medidas específicas para prevenir el acoso sexual en el trabajo, la creación de un distintivo, concedido por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, para empresas que destaquen por la aplicación de medidas de igualdad y el reconocimiento de acciones de responsabilidad de las empresas en materia de igualdad.

En otro orden el anteproyecto de ley contempla medidas concretar para conseguir la igualdad de acceso al empleo público, Seguridad Social y en el acceso a bienes y servicios.

OBSERVATORIO ESTATAL

El Observatorio Estatal de Violencia sobre la Mujer, se constituye como órgano colegiado interministerial, adscrito la departamento de Trabajo y Asuntos Sociales, a través de la Delegación Especial del Gobierno contra la Violencia sobre la Mujer. A esta nueva institución le co-

responde el asesoramiento, evaluación, colaboración institucional, elaboración de informes y estudios, y propuestas de actuación de materia de violencia de género.

El Observatorio evaluará el impacto de las políticas y medidas que se desarrollen con el objeto de erradicar la violencia de género y paliar sus efectos. En este sentido, todos los años enviará al gobierno y a las comunidades autónomas un informe sobre la evolución de la violencia ejercida sobre la mujer en el que destacará la necesidad de llevar a cabo reformas legales y evaluará la efectividad de las medidas en vigor.

Además de la Delegada Especial del gobierno contra la Violencia sobre la Mujer, el Observatorio estará integrado por trece vocales en representación de los agentes sociales, organizaciones y asociaciones cívicas y doce vocales en representación de las Administraciones Públicas, ministerios y comunidades autónomas. ■

JMB

El Consejo de Ministros también aprobó la creación del Observatorio Estatal de la Violencia contra la Mujer

I PLAN DE ACCIÓN DE MUJER CON DISCAPACIDAD

Por último, de toda esta batería de medidas a favor de la mujer, para lograr la igualdad respecto al hombre, el gobierno también aprobó el I Plan de Acción de Mujer con Discapacidad, que tiene como objetivo fundamental eliminar los obstáculos que ocasionan un fuerte déficit de ciudadanía a las mujeres con discapacidad, para garan-

tizar el ejercicio y disfrute de sus derechos.

El Plan está estructurado en ocho áreas: imágenes y prejuicios, mediante la puesta en marcha de campañas de sensibilización, vida familiar, relaciones afectivas y maternidad, educación, poder y participación, violencia, salud y protección social y jurídica.

La Inspección de Trabajo CUMPLE 100 AÑOS



“Todavía queda mucho por hacer para mejorar la tasa de siniestralidad”.

Así se expresó el rey Juan Carlos en la inauguración de los actos del primer centenario de la creación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Por su parte el ministro Jesús Caldera manifestó que el gobierno impulsará las formas de cooperación con las comunidades autónomas en materia de inspección de trabajo que incluso pueden ser de “cogobernanza”. Al acto acudieron varios ex ministros de Trabajo y representantes de empresarios y sindicatos.



El Centenario de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social contó con diversos actos, entre los que cabe destacar la inauguración de la exposición “Una mirada al Trabajo Centenario de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la inauguración presidida por Sus Majestades los Reyes. A continuación pronunció una conferencia Luis Enrique de la Villa, catedrático de Derecho del Trabajo y Seguridad Social, quien disertó sobre “El discreto nacimiento de la Inspección de Trabajo en la España reformista de principios del siglo XX y, en jornada de tarde se celebraron varias jornadas de estudio para

concluir con un concierto en el Auditorio Nacional.

También se han realizado varias publicaciones, como una edición facsimilar del “Reglamento del Servicio de Inspección de Trabajo, publicado en la Gaceta de Madrid el 4 de marzo de 1906, así como las primeras Instrucciones dictadas por el general Marvá en 1909. Otra de las publicaciones realizadas para conmemorar el centenario es una biografía del General de Ingenieros José Marvá, creador del cuerpo de inspectores de Trabajo y la acuñación de una moneda conmemorativa y la emisión de un sello de correos.

EXPOSICIÓN

La exposición “Una mirada al trabajo” muestra la historia de la inspección de Trabajo a lo largo de estas décadas, como órgano del Estado. Por otra parte la exposición despliega una mirada a la evolución de las condiciones de trabajo en España.

Desde su creación en 1906 la Inspección de Trabajo tuvo como principal objetivo el

La exposición “Una mirada al trabajo” recoge la historia del cuerpo de Inspección desde su fundación en 1906



El acto de inauguración fue presidido por SS.MM. los Reyes

El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera entregó a los soberanos una medalla conmemorativa del centenario

hacer cumplir la legislación social reguladora y protectora de las condiciones de trabajo.

La exposición contempla cuatro etapas: de 1906 a 1931 en la monarquía de Alfonso XIII; de 1931 a 1939, en la II República; de 1939 a 1975 en el Franquismo y, por último de 1975 a 2006 en la Democracia.

Durante el año 2005 la Inspección de Trabajo y Seguridad Social realizó 1.400.000 actuaciones,

detectando más de cien mil infracciones que afectaron a 551.000 trabajadores. El importe de las sanciones propuestas asciende a 232 millones de euros.

El número de infracciones supone un 10 por ciento menos que las registradas durante el año 2004, mientras que el importe de las sanciones propuestas disminuyó un 3,5 por ciento. ■

JMB



INSPECTORES en el mar

La Inspección de Trabajo y Seguridad Social ha llevado a cabo una experiencia piloto de actuación de inspectores, durante la travesía de un buque en el mar. Este plan se enmarca en el acuerdo tripartito suscrito por los ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales, Fomento y Agricultura, Pesca y Alimentación para garantizar la seguridad y prevención de riesgos en las embarcaciones.

El director general de la Inspección, Raimundo Aragón, ha señalado a la revista MAR que esta experiencia piloto ha resultado altamente positiva, así como el primer curso impartido a inspectores en el centro de formación de Bamio del ISM. Ya se está diseñando un nuevo curso, en el que participarán dos inspectores por provincia.

ACTUACIONES EN EL MAR

Fundamentalmente la labor de los inspectores se realizaba en el puerto, pero se ha considerado mucho más eficaz que los inspectores realicen su labor cuando el barco se encuentra en el mar.

UN SIGLO DE INSPECCIÓN DE TRABAJO

Raimundo Aragón nos describe cómo actuaban los inspectores a comienzos del siglo XX, respecto al fenómeno de la emigración:

- En aquella época la emigración española se dirigía a los países de Ultramar y muchas veces lo hacían en situaciones penosas. Los inspectores comenzaron a actuar en 1907, un año después de la creación del cuerpo de inspectores. Los que desarrollaban su labor en torno a la emigración, estaban muy especializados. En los barcos donde iban emigrantes

las autoridades era el capitán, el capellán y el inspector de Trabajo. Este último viajaba para comprobar que las condiciones eran adecuadas. Todos los barcos de emigrantes contaban con un inspector que, luego, cuando llegaba al país de destino, podía ver las condiciones en la que estaban los españoles que residían allí, pero en ese caso su labor era meramente informativa. En otros países no tenían competencia, aunque sus informes servían para conocer cuáles eran las condiciones de la vida de los emigrantes.

—¿Tenían efecto sus recomendaciones?

—Claro que sí. Por ejemplo en la travesía el inspector tenía el trabajo de vigilar las condiciones y si observaba que no se cumplían, adoptaba medidas, en relación con la salubridad, hacinamiento y la alimentación que recibían. En el siguiente viaje sino se corregían estas circunstancias el barco no era autorizado para transportar emigrantes.

CONCLUSIONES

Tras la experiencia piloto realizada por los inspectores en el mar, en buques con base en los puertos de Santa María, Alicante y A Coruña, y como conclusiones de la misma, se pone de manifiesto que contamos con dos flotas completamente distintas. Una muy antigua y



construida en madera, y otra más moderna de casco de acero o fibra. Las deficiencias materiales detectadas, entre otras, falta de señalización de seguridad, diferencias en los accesos, falta de protección con material antideslizante, estiba inadecuada de las balsas de salvamento y ventilación suficientes en la sala de máquinas, son fácilmente subsanables en los buques de más reciente construcción que en los buques más antiguos.

Por otra parte los inspectores consideran imprescindible la elaboración y puesta en marcha de una correcta gestión de la Prevención, centrándose ante todo en los métodos y la definición de los puestos de trabajo. Dicha gestión, además, podría proporcionar resultados importantes en la calidad del trabajo y la reducción de la siniestralidad en el sector.

También se pone de manifiesto que el plan piloto de inspecciones multidisciplinares ha supuesto una experiencia positiva y bien valorada por todos los técnicos que han participado, así como la colaboración de las tripulaciones que también han resultado satisfactoria.

Los inspectores, en su informe de conclusiones, destacan que las irregularidades detectadas se pueden corregir con inspecciones regulares y constantes, principalmente en el mar.

Por otra parte consideran necesario diseñar una base de datos en la que se incluyera los resultados de cada inspección.

Para realizar las inspecciones en el mar se debería contar con embarcaciones adecuadas, como las de la Guardia Civil, Vigilancia Aduane-



Raimundo Aragón

ra, SASEMAR y buques pertenecientes a las comunidades autónomas. Como colofón señalan que estas medidas de inspección deberían ser previamente explicadas a las cofradías, asociaciones de empresarios de pesca, y sindicatos, junto con las demás actuaciones de formación y sensibilización, mediante las cuales se obtendrían grandes resultados si se realizan de manera sostenida. ■

“Es muy importante llevar a cabo la inspección de buques en el mar”, Raimundo Aragón, director general de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social

El primer curso de formación de inspectores realizada en Bamio, ha resultado satisfactoria

JMB

Las autonomías recibirán MÁS DE 2.500 MILLONES DE EUROS PARA POLÍTICAS DE EMPLEO

El Servicio Público de Empleo Estatal, dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, ha destinado 2.541 millones de euros para la gestión por las comunidades autónomas, de las políticas activas de empleo para el presente año.

El capítulo que más se ha incrementado, concretamente un 17 por ciento respecto al año 2005, es el destinado al Programa de Formación Profesional Ocupacional y Continua que contará con unos fondos de 1.012 millones de euros. Como criterios de distribución, a las comunidades autónomas, se han tenido en cuenta las tasas de paro y de demandantes no ocupados.

Para el programa de fomento de empleo, Escuelas Taller, Casas de Oficios y Talleres de Empleo, la cantidad destinada asciende a 1.418 millones de Eur., lo que supone un aumento del 2 por ciento respecto al año anterior.

Para la modernización de los Servicios Públicos de Empleo la asignación asciende a 83,8 millones de euros, un 8,5 por ciento más que en el año 2005.

Para ayudas previas a la jubilación ordinaria

en el sistema de la Seguridad Social, las autonomías recibirán 11,1 millones de euros.

Por último, para los programas de apoyo a la creación de empleo en cooperativas y sociedades laborales se destinan 14,6 millones de euros, lo que supone un 9,9 por ciento más que el pasado año, y está dirigido a las subvenciones para el fomento del empleo de esta sector de la economía social para apoyar las acciones que se realicen.

Los fondos para fomento de empleo, que cuentan con una dotación de 1.418 millones de euros, se dedican a la contratación de trabajadores en paro a través de órganos de las administraciones públicas e instituciones sin ánimo de lucro, a la contratación de parados a través de los ayuntamientos, a la búsqueda de empleo y autoempleo, a programas experimentales, y al desarrollo local e impulso de empresas calificadas como I+E. ■

JMB

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE FONDOS PRESUPUESTARIOS CORRESPONDIENTES AL EJERCICIO 2006

| Comunidades Autónomas | Promoción empleo Esc. taller | Formación profesional | Modernización S.P.Empleo | Ayudas previas jubilación | Fomento empleo cooperativas | Inversiones cooperativas | TOTAL GENERAL |
|-----------------------|------------------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------|
| ANDALUCÍA | 306.720.656 | 232.420.242 | 23.009.863 | 1.470.100,84 | 2.635.161 | 1.182.906 | 567.438.928,84 |
| ARAGÓN | 35.909.255 | 23.564.727 | 1.471.197, | 360.021,75 | 206.693 | 89.753 | 61.601.646,75 |
| ASTURIAS | 49.729.113 | 30.457.673 | 2.649.430 | 257.155,22 | 342.636 | 146.959 | 83.582.966,22 |
| BALEARES | 22.511.018 | 19.220.751 | 1.105.569 | 262.307,43 | 120.202 | 53.269 | 43.273.116,43 |
| CANARIAS | 79.963.202 | 58.315.280 | 5.553.337 | 417.806,45 | 490.668 | 257.663 | 144.997.956,45 |
| CANTABRIA | 21.315.059 | 13.191.504 | 883.789 | 143.062,65 | 120.202 | 40.223 | 35.693.839,65 |
| CAST.LA MANCHA | 69.911.374 | 45.349.864 | 3.121.989 | 406.735,86 | 647.716 | 294.996, | 119.732.674,86 |
| CASTILLA LEÓN | 87.709.865 | 59.506.259 | 4.279.873 | 667.299,97 | 649.181 | 265.441 | 153.077.918,97 |
| CATALUÑA | 207.317.649 | 140.846.238 | 8.929.075 | 2.055.231,95 | 956.267 | 405.163 | 360.509.623,95 |
| EXTREMADURA | 50.980.242 | 36.465.731 | 4.883.137 | 219.468,58 | 336.456 | 158.512 | 93.043.546,58 |
| GALICIA | 119.931.347 | 82.908.514 | 7.282.075 | 839.776,85 | 911.418 | 373.357 | 212.246.487,85 |
| MADRID | 173.263.097 | 129.856.510 | 10.811.644 | 1.722.436,97 | 907.409 | 392.608 | 316.953.704,97 |
| MURCIA | 37.863.217 | 24.630.874 | 1.524.427 | 260.330,94 | 654.395 | 237.453 | 65.170.696,94 |
| NAVARRA | 13.474.447 | 11.875.938 | 770.438 | 173.520,65 | - | - | 26.294.343,65 |
| PAÍS VASCO | - | - | - | 579.823,45 | - | - | 579.823,45 |
| LA RIOJA | 8.325.512 | 5.433.201 | 542.364 | 88.076,13 | 120.202 | 30.050 | 14.539.405,13 |
| VALENCIA | 133.566.997 | 98.822.584 | 6.990.183 | 1.152.251,70 | 1.111.044 | 482.857 | 242.125.916,70 |
| CEUTA Y MELILLA | - | - | - | 28.492,61 | - | - | 28.492,61 |
| TOTAL | 1.418.492.050 | 1.012.865.890 | 83.808.390 | 11.103.900,00 | 10.209.650 | 4.411.210 | 2.540.891.090,00 |

MÁS DE 180 MILLONES para acogida e integración de inmigrantes

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha destinado 182 millones de euros para la acogida e integración de inmigrantes, lo que supone 60 millones más que en el año 2005. Esta partida presupuestaria corresponde al Fondo de Apoyo a la Acogida e Integración de Inmigrantes y Refuerzo Educativo.

El fondo se ha incrementado en más de 60 millones respecto al año pasado

Este fondo fue incluido por primera vez en los Presupuestos generales del Estado de 2005, con una dotación de 120 millones de euros. Para el 2006 el presupuesto asciende a 182 millones de euros, lo que supone un incremento de 60 millones. Del presupuesto total para este año el 50 por ciento se destina a programas de acogida e integración y el otro 50 por ciento para refuerzo educativo.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS

El pasado mes de febrero el Consejo Superior de Política de Inmigración analizó el marco de cooperación entre el Estado y las comunidades autónomas y fijó los criterios a seguir para la asignación de estos recursos de integración a las mismas.

Esta asignación se ha llevado a cabo en base a principios de equidad y transparencia, atendiendo a objetivos tales como empadronamiento, escolarización en la enseñanza no universitaria y la afiliación a la Seguridad Social.

El marco de cooperación con las comunidades autónomas y los ayuntamientos se basa, entre otras, en las siguiente áreas de actuación: acogida, educación, servicios sociales, empleo, vivienda, salud, infancia y juventud, igualdad de trato, participación, mujer, sensibilización y co-desarrollo.

Hay que destacar que a los ayuntamientos se destinan 73 millones de euros, ya que es en el entorno local donde se realizan los procesos de integración.

Con el incremento de la partida presupuestaria, respecto al año 2005, el gobierno cumple su compromiso de reforzar el trabajo que estaban llevando a cabo comunidades autónomas y ayuntamientos, lo que va a suponer un incremento notable de actuaciones, poner en marcha nuevos programas e ir definiendo de manera progresiva un modelo de cooperación concertado y coherente. ■

JMB

FONDO DE APOYO A LA ACOGIDA E INTEGRACIÓN DE INMIGRANTES Y AL REFUERZO EDUCATIVO

| Comunidades Autónomas | Asignación en € |
|-----------------------|--------------------|
| ANDALUCÍA | 20.550.363 |
| ARAGÓN | 5.816.229 |
| ASTURIAS | 1.577.033 |
| BALEARES | 5.294.633 |
| CANARIAS | 8.503.513 |
| CANTABRIA | 1.550.843 |
| CASTILLA-LA MANCHA | 7.278.048 |
| CASTILLA Y LEÓN | 5.591.380 |
| CATALUÑA | 40.942.170 |
| COMUNIDAD VALENCIANA | 22.540.940 |
| EXTREMADURA | 1.933.385 |
| GALICIA | 2.671.820 |
| MADRID | 40.218.646 |
| MURCIA | 11.118.130 |
| NAVARRA | 1.415.649 |
| PAÍS VASCO | 1.662.801 |
| RIOJA (LA) | 2.057.132 |
| CEUTA | 827.946 |
| MELILLA | 851.337 |
| TOTAL | 182.400.000 |



El sistema portuario de titularidad estatal, los 46 puertos de las 28 autoridades portuarias españolas, han vuelto a alcanzar un máximo histórico durante 2005, en que movieron 440 millones de toneladas, un 7,4% más que el año anterior. La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras sostiene, un año más, el liderazgo español en movimiento de mercancías, seguida de Barcelona, Valencia y Bilbao, en tanto la mercancía general y la contenerizada arrojan los mejores balances y sitúan a nuestros puertos a la cabeza de los de área mediterránea.

estatal de titularidad en los puertos

del 7,4% e incremento histórico Techo



Tráfico portuario



derazgo del Mediterráneo en movimiento de contenedores, superando al puerto italiano de Giola Tauro, que lo ostentaba desde 1998. Otro aspecto de gran brillantez. En el balance algecirense, ha sido su crecimiento en los tráficos de productos petrolíferos, que se elevaron un 18%, así como el rotundo éxito de la línea de pasajeros Tarifa-Tánger, que subió un 60% en los movimientos de personas y hasta un 73% en el de vehículos.

La Autoridad Portuaria de Barcelona, con 45 millones de toneladas y un 12% de aumento respecto a 2004, sigue la segunda en el ranking español, seguida de Valencia (40 millones/8,1% más) y Bilbao (33 millones/1,5% más), pero También han sido significativos los aumentos de tráficos de Málaga (66%), Castellón (17,3%),

La mercancía general y la transportada en contenedores encabezan el balance 2005, reflejo del buen año de la economía española

EL GOBIERNO LIBERALIZA LAS TARIFAS PORTUARIAS

Las Autoridades Portuarias fijarán sus propias tarifas para que los puertos puedan competir entre ellos, según el proyecto de Ley enviado al Congreso de los Diputados, para su tramitación, como reforma de la Ley de Puertos de 2003.

Las referidas tasas podrán ser fijadas en función de los costes reales, se suprime la tasa de servicios generales, se rebajan las que afectan a embarcaciones deportivas y de pesca, y las de estancia de los buques en fin de semana.

Por lo que se refiere a estiba y desestiba, este proyecto de Ley cambia la denominación de las Sociedades

de Estiba, que pasan a llamarse Sociedades Anónimas para el Trabajo de Estiba, en las que la Autoridad Portuaria seguirá teniendo participación mayoritaria, con exigencia de mayorías cualificadas para los acuerdos relevantes.

También se reconocerá un trato diferenciado a los buques que utilicen las llamadas autopistas del mar, frente a otras alternativas transportistas y se fomentará que las empresas estibadoras contraten trabajadores en relación laboral común, frente a la obligación que regia hasta el presente, de contratar solo a los sujetos a régimen especial.

Como ya ocurriese en 2004, el tráfico portuario español aumentó mas de 2,5 veces de lo que lo hizo el Producto Interior Bruto (PIB), con lo que no ha sido sino un reflejo exponencial del buen año que atravesó la economía española.

Bahía de Algeciras, con 68,3 millones de toneladas de mercancía –y el 4% de incremento sobre el año anterior ha vuelto a recuperar el li-



Huelva (15%), así como las Autoridades Portuarias de Cartagena y Marín, con aumentos también de dos dígitos.

MERCANCÍA GENERAL Y CONTENEDORES

La mercancía general ha sido en 2005 la que mayor repercusión tuvo en los ingresos de las Autoridades Portuarias y se ha convertido en el principal grupo, con 166,8 millones de toneladas, lo cual representa el 39% del total transportado y un 8,9% de crecimiento respecto a 2004.

El índice de containerización, cantidad de mercancía general que viaja en contenedor, se situó en el 67,9%, es decir, más de 113 millones de toneladas, en lo que ha destacado Algeciras, con 39,4 millones, sobre Valencia, 32,9 millones, Barcelona, 27,4 millones y Las Palmas, 16,2 millones, siendo También estimables los crecimientos de las Autoridades Portuarias de Málaga (193%), Gijón (81%), Cartagena (34%), Ferrol-San Cibraán (24%) y A Coruña (18%).

Sobre el tráfico de contenedores se ha registrado un movimiento de 11 millones de unidades, lo que sitúa a los puertos españoles entre los principales de la Unión Europea y en el liderazgo mediterráneo, en concreto.

De los otros dos grandes grupos de mercancías, los graneles líquidos alcanzaron los

ESCALADA DE POSICIÓN MUNDIAL DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Un año tras de otro, el comportamiento alcista del transporte marítimo por contenedor ha que los puertos españoles escalen posiciones en el "ranking" mundial. Pese a tratarse de puertos pequeños y medianos, en comparación con los del arco atlántico y resto del mundo, Algeciras (25), Valencia (39), Barcelona (44) y Las Palmas (70) ya obtienen esta clasificación, por movimiento de contenedores, entre los 100 primeros del mundo.

Pese a que la carretera sigue absorbiendo mayoritariamente los tráficos con el norte europeo, los puertos de interés general españoles siguen sosteniendo cuota muy alta, con respecto a las importaciones y, relativamente importante, en exportaciones.

Para los expertos de Puertos del Estado, "las expectativas de crecimiento de los tráficos portuarios españoles son muy claras, tanto por la tónica de evolución alcista de nuestra economía, como por servir a un comercio exterior potente y tener una estructura de intercambios muy dinámica".

Las perspectivas concretas, por segmentos, ofrecen el siguiente cuadro:

- **Graneles líquidos:** Crudo petrolífero y derivados se incrementarán a corto plazo por las nuevas entradas de gas licuado en los puertos dotados de regasificadora.

- **Graneles sólidos:** A medida que el carbón nacional vaya siendo sustituido por el de importación, mejorará el balance actual, mientras que en otros graneles se estará a los ciclos climatológicos para los cereales.

Evolución reciente del tráfico portuario internacional y español. 1990: Base 100



- **Mercancía general:** Seguirá siendo la gran protagonista de los últimos años, lo mismo en los puertos españoles que en los de todo el mundo, donde sostiene crecimientos por encima del 10% anual.

La comparativa de los últimos años, entre el tráfico portuario español -que creció una media del 6%- y el mundial, que lo hizo al 3%, deja a las claras (ver gráfico) el dinamismo de nuestros puertos, desde 1990 a acá.

Queda a la vista el fuerte impulso de los tráficos españoles, desde su verdadero despegue en 1997, muy superior a la tónica mundial, hasta provocar el cruce de ambas curvas y dar lugar a un crecimiento acumulado superior a 1,8 (80%, desde 1990) en comparación con el registrado en el panorama internacional, de 1,6 (60%).



146,2 millones de toneladas, con un crecimiento del 5,6%, siendo lo más destacable el movimiento de aquellos puertos conectados con redes, instalaciones o plantas petrolíferas, receptoras de gas natural o derivados, como son los casos de Cartagena, Bilbao, Tarragona y Algeciras.

En graneles sólidos se han movido 113,9 millones de toneladas, lo que significa un crecimiento del 9,2%, del que se han llevado la palma los puertos con gran volumen de productos siderometalúrgicos, abonos, materiales de construcción y productos agroalimentarios, por este orden, con Gijón, Tarragona, Ferrol-San Cibraán, tirando del grupo.

Ha sido especialmente revelador el dato de crecimiento general en la actividad de puertos que, considerados de nivel mediano, sostuvieron alzas superiores al 10 %, como son los casos de Almería, Castellón, Cartagena, Huelva, Málaga, Cádiz y Santander.

COMPETITIVIDAD INTERPORTUARIA

Para el director de Planificación y Desarrollo de Puertos del Estado, José Luis Estrada, "los puertos españoles disfrutaron de una salud extraordinaria en 2005, estando bien a las claras que sus cifras de movimientos van de record en record en los últimos tiempos".

Estrada señaló que "nuestro país está bien preparado para entrar en los mapas portuarios de las autopistas del mar, en las que será el mercado el que marque las pautas y la competitividad interportuaria la regla de juego. Mientras en Francia es el Gobierno el que está seleccionando los puertos que optarán a la red, en España todos nuestros puertos podrán optar, y, en función del volumen de tráfico de cada puerto, le saldrán los números o no a los navieros". Estimó que la próxima Ley de Puertos española no alegará gran problemática y "será aprobada, visto el alto consenso con que se ha elaborado". ■

S. DE FRANCISCO



INVERSIÓN DE 1.374 MILLONES DE EUROS

Incluida la inversión material, inmaterial y financiera el Estado destinará a los puertos de interés general una mejora presupuestaria del 2,6% para 2006, hasta 1.374,8 millones de euros.

Al sistema portuario se le demanda el objetivo de adecuar la oferta a la demanda previsible y realizar los estudios de rentabilidad financiera, económica y social, para acompañar las respectivas propuestas de inversión.

Las líneas generales de este presupuesto han sido definidas desde el ente público Puertos del Estado, con referencia a la necesidad de "propiciar la incorporación de la iniciativa privada", así como "mejorar la calidad de los servicios, fomentar la intermodalidad y logística, salvando el entorno medioambiental, y haciendo un seguimiento periódico de análisis, previsión y contraste de tráfico".

La flota mercante controlada por armadores nacionales perdió 19 unidades y transportó un tonelaje del 2,2% menor en 2005, según el balance de la Asociación de Naveros Españoles (ANAVE), que atribuye esta inflexión a la baja al mayor número de desguaces y a la pérdida de competitividad del Registro Especial de Canarias (REC).

Para las autoridades de Marina Mercante se trataría de "un descenso coyuntural y transitorio" que tendería, así mismo, que ver con "la rebaja en la media de edad y la renovación de flota". En el mismo aspecto, el incremento de actividad portuaria (7,9% en 2005) suma otro elemento positivo que hace creer en la superación de este pequeño desfase, después de una década de crecimiento sostenido.



La flota, A LA BAJA



RENOVACIÓN, ASIGNATURA EN CURSO

Para el presidente de ANAVE, Juan Riva, el sector ha vivido en 2005 una coyuntura de "modernización en consonancia con el proceso de liberalización de los mercados y la flota mercante total, controlada por empresas navieras española, suma 281 buques y un tonelaje de 4.083.308 GT, lo que supone 19 unidades en servicio menos y un 2,2% que el año anterior".

Considerado este balance a 1 de enero de 2006, el sector atribuye el ligero desfase a que "en 2005 aumentaron las actividades de desguace y las ventas de buques en edad avanzada y de pequeño tonelaje". Otro impacto que explicaría esta interrupción de una década de crecimiento sostenido del sector "tiene que ver con la menor competitividad del Registro Especial de Canarias (REC), que inclinó a algunos navieros a exportar buques a otro registros más favorables a sus intereses."

Las nuevas modificaciones laborales habrían deteriorado esta competitividad del registro canario, en forma de dificultarle el empleo de tripulantes extranjeros, obstáculo éste superable con las negociaciones que la Administración y los agentes sociales llevan a cabo actualmente. Es por lo que el director general de Marina Mercante, Felipe Martínez, destacó su impresión de que el balance 2005 revela una situación "coyuntural y transitoria" y que "lo realmente importante es que se va cumpliendo la asignatura en curso, la renovación y rejuvenecimiento de la flota, cuya media de edad ya toca los 14,5 años, mientras se envían al desguace barcos de más de 20 años".

ENTRE LAS 30 MEJORES FLOTAS

Para el director general de Marina Mercante, "en 2005 se ha cumplido una vieja aspiración del sector, que obtiene la "lista blanca" para España en el Memorando de París (MOU), con-

Después de una década de crecimiento acusó un ligero descenso en 2005, que el sector atribuye a desguaces y pérdida de competitividad del Registro Especial de Canarias



venio internacional firmado por 22 países para la mejora de la calidad marítima”.

La modernización de la flota española hace que se la sitúe “entre las treinta banderas más seguras de las casi 200 que navegan por el mundo entero, con todo lo que esto añade, de prestigio, a nuestro sector, y su inevitable reflejo en la elección de transportista.”

Los navieros españoles sostuvieron en 2005 una facturación de 1.900 millones de euros, referidos en un 36% a tráficos tramp y el 64% restante a líneas regulares, de las cuales el 95% se desarrolla en tráficos de cabotaje nacional.

El cabotaje de corta distancia (“short sea shipping”) ya es una realidad en España, desarrolla-

da preferentemente entre puertos en que la distancia marítima es inferior a la de carretera, y, en líneas intraeuropeas, hasta el punto de que, en la actualidad, 12 empresas navieras, 23 servicios regulares y 8 puertos peninsulares españoles ya se desenvuelven en este tipo de actividad.

SERVICIOS PORTUARIOS, PUNTO MUERTO

ANAVE no considera un contratiempo importante el rechazo, el pasado 18 de enero, que sufrió la Directiva sobre el Acceso a los Servicios Portuarios por el pleno del Parlamento Europeo y para Juan Riva “es preferible que se haya devuelto la propuesta porque, a la vista

SOLUCIÓN TEMPORAL AL ENROLE DE TRIPULANTES EXTRANJEROS

La Administración, a través de la Dirección General de Inmigración, la Dirección General de Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina, prorrogó por tres meses –hasta el 31 de marzo de 2006– el Régimen Transitorio de Enrole de Extranjeros no Comunitarios en los buques del Registro Especial de Canarias (REC).

Con esta medida, la Administración marítima española aceptaba y hacía suyo el acuerdo firmado el 29 de diciembre de 2005 por ANAVE, UGT-Mar y CCOO-Mar, que solicitaban esta prórroga para facilitar la negociación de un régimen estable en esta materia, en lo que actualmente se trabaja.

Había ocurrido que la entrada en vigor hace un año del nuevo Reglamento de la Ley de Extranjería eliminó, en la práctica, la posibilidad de enrolar tripulantes extranjeros en buques del Re-

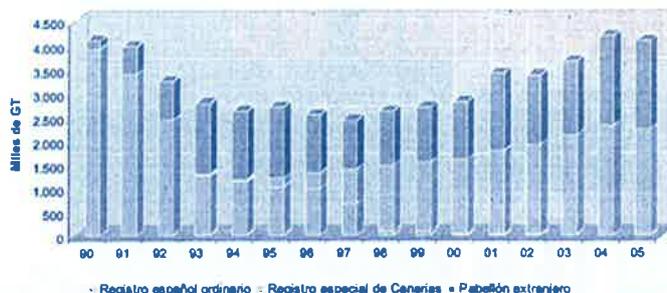
gistro de Canarias, ya que el tiempo preciso para conseguir la documentación es generalmente superior al del contrato del tripulante. Ello dejaba sin contenido aquella posibilidad legal, introducida por el gobierno socialista en 1992, (Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante), con la consiguiente pérdida de competitividad al Registro de Canarias, que ha gravitado negativamente sobre el balance de la flota en 2005.

Como medida de choque, la Administración –a solicitud de empresarios y representantes de los trabajadores– autorizó que hasta el 31 de diciembre de 2005, los marinos enrolados antes de la entrada en vigor del nuevo Reglamento de la Ley de Extranjería pudieran ser sustituidos por otros extranjeros no comunitarios, régimen objeto de la subsiguiente prórroga hasta 31 de marzo de 2006.



Flota mercante TOTAL controlada por empresas navieras españolas

A comienzos de 2006 la flota mercante de transporte, de control español, totaliza 281 buques con 4.083.308 GT y 4.941.178 TPM



Registro español ordinario - Registro especial de Canarias - Pabellón extranjero



Flota mercante TOTAL controlada por empresas navieras españolas

- o Ligeró descenso del tonelaje de la flota en 2005,
 - en un 2,2%
 - especialmente bajo pabellón español (-3,6%)
 - por primera vez en 10 años
- o Desguaces o ventas de buques de edad avanzada (media 21 años) y pequeño tonelaje.
- o Modificaciones laborales que han deteriorado la competitividad del Registro Especial de Canarias y provocado la exportación de varios buques a registros más competitivos.
- o Confirma la tendencia ya apuntada el pasado año.



de los primeros pasos de su tramitación, no era razonable que condujese a una liberalización efectiva”.

Los navieros españoles esperan que el punto muerto de la tarea liberalizadora no se prolongue “sine die” y reparten su pronóstico de salida del “impasse” entre que Bruselas redacte un nuevo texto de la Directiva o se vaya a un “libro blanco” para abrir un nuevo debate. Más directamente se pronunció el director de la Unidad de Puertos de la Comisión Europea, Rodrigo Vila, que cree que “el comisario de Transportes, Jacques Barrot, convocará una cumbre sobre política portuaria antes del verano”.

Dos importantes asuntos focalizan la preocupación de Bruselas en materia liberalizadora, “la aportación de fondos públicos para financiar obras portuarias y la determinación de las tasas para evitar competencias desleales de algunos puertos” –añadió Vila–, pero “España, en estos temas, va por delante, ya que su legislación portuaria los ha regulado, hace años”. ■

S. DE FRANCISCO

MÁS TEMPRANO QUE TARDE, LOS COSTES, TRANSPARENTES

Para el funcionario español de la Unidad de Puertos UE, Rodrigo Vila, “más temprano que tarde tendrá que regularse la liberalización del acceso al mercado de los servicios portuarios, así como las condiciones laborales de los trabajadores del sector, si quiera sea porque, en algunos países, rozan la incompatibilidad con las normas generales de los Tratados UE”.

A España le beneficia que se obligue a todos los puertos europeos a aplicar normas de transparencia de costes y separación contable, ésta última impuesta recientemente a Ham-

burgo y Rotterdam, que mantenían sus cuentas sin separar de la contabilidad municipal respectiva.

Es la misma transparencia que se reclama a un sector europeo, que, por ejemplo, mueve el 70 por ciento de las mercancías containerizadas por sólo 6 empresas, de ellas, 3 de capital asiático. Esta situación de reparto del mercado habría influido no poco –añadió Vila– en el rechazo a la Directiva liberalizadora, de manera que los estibadores habrían servido de ariete de estos intereses, sin proponérselo.

“PRIMAVERA CALIENTE”

Anuncios de

La Sociedad de Participaciones Industriales (SEPI) no ha podido responder a su auto-emplazamiento de primeros de marzo -su decisión de venta para las instalaciones de la antigua Izar en Gijón, Sestao, Sevilla y Valencia, y los sindicatos firmantes de la reestructuración estudian iniciar movilizaciones de protesta.



El pasado 17 de febrero finalizó el plazo para que las empresas en puja por los referidos astilleros de Izar hubiesen presentado ofertas, después de que el 31 de enero se hubiesen recibido todas, y, en estos quince días de inter-

CON LAS FECHAS ENCIMA

En haber roto, por el momento, los contactos extraoficiales, los representantes de los trabajadores han sugerido a la SEPI que declare deslerto el concurso-oferta para la liquidación de la antigua Izar, o, se establezca un holding que mantenga ambos grupos unidos. La SEPI considera ambas alternativas difíciles, por irreal, y, los sindicatos no ven otra salida que las movilizaciones, también por parte de los trabajadores de Navantia, ya que estiman que esta también es parte del acuerdo de reestructuración.

CONDICIONES INCUMPLIDAS

El Comité de Liquidación de Izar habría rechazado la única oferta en bloque que se recibió, por los cuatro astilleros civiles mencionada-

En cualquier caso, el primero de marzo se anotaba como fecha mas que simbólica para la decisión de la SEPI sobre el comprador que no acaba de comparacer y a la misma fecha se canceló un encuentro entre la SEPI y la Comisión de Seguimiento de la Reestructuración del Sector Naval, por motivos de agenda. Todos estos indicios de fracaso del proceso han hecho a los sindicatos profundizar en su pesimismo y, en el caso de Comisiones Obreras, anunciar una solicitud de huelga en los cuatro centros de trabajo, Gijón, Sestao, Sevilla y Valencia.

medio se hubiesen verificado y corregido las documentaciones.



**El fallido
proceso de
venta “en
bloque” de la
división civil de
Izar inclina a los
sindicatos a las
movilizaciones**

dos, al estimar que incumplía las condiciones. El candidato, Astilleros Asturianos y Vascos –de reciente creación– habría propuesto una operación de compra, cuyo mayor objetivo se dirigiría a liberar unos 500.000 metros cuadrados de suelo industrial adyacente a las instalaciones, junto con el compromiso de sostener la actividad de todos los centros.

La oferta habría sido rechazada al no satisfacer las condiciones fijadas, por el asesor independiente, Boston Consulting, sin perjuicio del tufillo inmobiliario que parecía rodearla y de los once candidatos que presentaron ofertas sola-

mente ocho seguirían en el proceso y bien que sin aportar oferta en bloque alguna.

En la primera mitad de marzo tendría que haberse reunido la Comisión de Liquidación de Izar para dar a conocer el ganador de la puja, para un posterior aprobado de la misma por el consejo de administración de SEPI.

Un paso subsiguiente sería la toma en consideración y dictamen del Consejo Consultivo de Privatizaciones (CCP) sobre la transparencia y método utilizado en el proceso, para que, posteriormente, viniese el enterado del Consejo de Ministros. ■

S. DE F.

El conflicto pesquero del golfo de Cádiz, por la vía de la negociación



Las movilizaciones emprendidas por los pescadores del golfo de Cádiz dedicados al arrastre y al cerco dieron paso a las negociaciones. Primero, con la Junta de Andalucía, para posteriormente reunirse con responsables del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Los acuerdos alcanzados serán debatidos por las asambleas de pescadores que decidirán las medidas a adoptar.

El pasado día 21 de marzo, representantes de los armadores de arrastre de los puertos de Isla Cristina, Lepe, Punta del Moral, Punta Umbría, Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santamaría, trasladaron al secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fraguero, los acuerdos alcanzados entre el sector y la Junta. Básicamente, solicitan la equiparación de tallas en las capturas en el Atlántico con las del Mediterráneo; ayudas para el gasoil; acabar con la pesca ilegal; y buscar una solución al conflicto hispano-luso por la delimitación en el Guadiana.

El Ministerio se ha comprometido, de entrada, a poner en marcha una campaña oceanográfica para estudiar las tallas de las especies de la zona, que se llevará a cabo desde el flamante buque oceanográfico Emma Bardán. La campaña tendrá una duración de 16 días y se iniciará el día 11 de abril. También se adquirió el compromiso de otorgar ocho licencias vacantes en Portugal del censo de arrastreros y de potenciar la lucha contra la pesca ilegal.

El consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Isaías Pérez Saldaña, cree que va a ser imposible aumentar las ayudas para el combustible (las ya previstas se empezarán a abonar a mediados del mes de abril), ya que es una medida que debe estar consensuada en el Colegio de Comisarios de la UE. Una medida difícil, además, porque el sector pesquero no es el único que sufre este problema. Respecto a la disminución de la talla legal de captura, señaló que la Junta llegará hasta donde pueda, aunque es complicado y difícil. Sí habrá solución, según el consejero, a los problemas de modernización de la flota a través de ayudas para el desguace.

Asimismo, en estos días, la Junta de Andalucía hizo la presentación de un plan de reactivación para frenar la crisis a la que se enfrenta la flota andaluza y que ha debilitado la actividad productiva de unos 25 puertos andaluces, a lo que se une la baja del 60% de los barcos que pescaban en el caladero marroquí. ■

Las lonjas asturianas incrementaron su actividad en 2005

Los datos hechos públicos por la Dirección General de Pesca de la Comunidad Autónoma de Asturias señalan un incremento de pescado subastado, durante el pasado año con respecto a 2004, de 3,5 millones de kilos. El importe de las operaciones supuso un aumento de casi seis millones de euros.



Las lonjas asturianas subastaron más de 20 toneladas de pescado durante 2005, con unos ingresos en ventas de 51.285.028 euros. Estas cifras son sensiblemente superiores a las registradas el año anterior, en el que las ventas alcanzaron los 45.549.968 euros, y pasaron por las lonjas 16,8 toneladas. Así pues, esta mejoría viene a coincidir con la experimentada también por los puertos cántabros, tal y como se señalaba en nuestro número anterior.

Analizando los datos estadísticos de 2005, se aprecia que se registraron incrementos notables en los diferentes apartados reflejados en ellos, salvo en los moluscos. Los crustáceos

experimentaron un descenso en el volumen subastado de casi 20.000 kilogramos, aunque su valor de venta fue superior al registrado en 2004, por lo que se contabilizaron unos 200.000 euros más.

Con respecto a los equinodermos, destacar que algo similar ha ocurrido con los oricios que, a pesar de disminuir el número de kilos subastados, su precio fue sensiblemente mayor al del año anterior.

En cuanto a los peces, las especies más subastadas fueron la caballa, la sardina, la merluza, el bonito, la bacaladilla, el jurel y el pixín. En total, fueron subastados 19.764.613 kilogramos que supusieron 46.400.000 euros. ■

► La Guardia Civil requisó pescado ilegal en Las Palmas

El pasado día 16 de marzo, agentes del Seprona requisaron unos 800 kilos de distintas especies de pescado por carecer de la denominada "nota de primera venta", documento por el que se acredita su procedencia y punto autorizado donde se despachó la captura. En otras dos partidas se decomisaron más de 600 kilogramos de sardinas inmaduras, que además no reunían las condiciones sanitarias para su consumo.

La importancia de esta aprehensión se pone aún más de relieve si se tiene en cuenta que, el pasado año, la Guardia Civil requisó un total de 4.500 kilos de pescado en Gran Canaria, la mayor parte inmaduro.

► Aetinape, en contra del segundo registro en pesca

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros se manifiesta en contra de la creación de un segundo registro para la flota pesquera, al tiempo que pide al Gobierno que abra un amplio debate antes de aceptar la propuesta de la patronal. A su juicio, esta medida supondría "un golpe definitivo al menguante empleo que genera esta actividad, que atraviesa una brutal reconversión cuyos efectos ya se notan claramente en las comunidades costeras". Añade que tal medida repercutiría negativamente en los mecanismos y controles de seguridad.

► Jornadas sobre comercialización de productos pesqueros

En Oviedo, los próximos uno y dos de junio, tendrán lugar las II Jornadas Técnicas sobre Comercialización de Productos Pesqueros, organizadas por la Asociación de Mayoristas de Pescado de Asturias, en colaboración con la Dirección General de Pesca de esta Comunidad. Se tratará sobre salubridad en lonjas y almacenes de pescado, certificaciones de calidad en productos pesqueros, vigilancia e inspección pesquera y comercialización de los productos de la acuicultura, entre otros.



BREVES

●●● ▶ **Protestas de los trabajadores de Calvo**

Los trabajadores de la conservera Calvo prosiguen sus movilizaciones en protesta por los planes de la empresa de desmantelar sus factorías gallegas y trasladar la producción a El Salvador. Para evitar la salida de la maquinaria, impidiendo su traslado al país centroamericano, acordaron montar guardia delante de la factoría de Esteiro. CC.OO. pide a la Xunta que convoque la Mesa del sector conservero para tratar este problema.

▶ **III Congreso de Historia Marítima de Cataluña**

Con el tema central de la gente del mar y sus actividades vistas desde diferentes ángulos -la vida a bordo, la formación de la gente del mar, la organización de los distintos colectivos sociales y laborales en el sector marítimo...-, se desarrollará el III Congreso de Historia Marítima, que se celebrará del 22 al 24 de noviembre de este año. Un congreso que cada dos años organiza el Museo Marítimo de Barcelona con la finalidad de profundizar en la tradición marítima de Cataluña. Secretaría del Congreso en el teléfono 933 429 920 ó activitats.mmaritim@diba.es.

▶ **Vacuna contra un parásito del rodaballo**

Científicos del Laboratorio de Parasitología de la Universidad de Santiago de Compostela han desarrollado una vacuna contra un agente infeccioso que afecta al rodaballo en los tanques de cultivo. Este parásito, ocasiona una mortandad que, en algunos casos, alcanza hasta un 60% de los peces existentes en un tanque, en todos sus estadios de crecimiento. Aunque todavía se está evaluando esta vacuna, por lo que los científicos se manifiestan con cautela, lo cierto es que los resultados alcanzados hasta el momento son prometedores.

▶ **Propuesta para mejorar la zona pesquera del puerto de Barcelona**

El presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Joaquín Coello, señaló que las instalaciones del

CANARIAS

La cosecha de dorada aumenta un 1.300% en La Palma

Las previsiones para 2006 son que la cosecha de dorada alcance las 1.700 toneladas, lo que supondrá un incremento del 1.300% con respecto al año anterior, en las tres granjas ubicadas en la isla de La Palma. El problema, según han avisado los pescadores, es que se están produciendo numerosas fugas de peces de las jaulas, lo que preocupa a los expertos por el impacto que puedan tener desde el punto de vista medioambiental.



Las granjas emplazadas en la franja costera de Tazacorte, en la isla de La Palma, alcanzarán este año, según las previsiones, un incremento de producción que les llevará hasta las 1.700 toneladas, de las 125 toneladas producidas en 2005. Este gran incremento en la producción de esta especie pone de relieve la importancia que está adquiriendo la acuicultura en La Palma.

Las tres granjas situadas en la mencionada franja costera tienen en explotación 20 jaulas, cada una de las cuales puede llegar a una producción que ronda las cien toneladas al año. Precisamente, ese es el volumen de las capturas realizadas por las dos cofradías de pescadores de La Palma, lo que pone de relieve la importancia que está alcanzando en esta zona la producción acuícola.

Parejo a este incremento de la producción es el del número de doradas fugadas de las jaulas. Según las declaraciones

de dos pescadores de la Isla, han capturado en tan sólo unos días más de mil kilos de doradas, una especie que no existe en esta zona salvo en las granjas de cultivo.

Los representantes de los pescadores, como Hermenegildo Martín, de la Cofradía de Santa Cruz de La Palma, creen necesario realizar un estudio sobre la presencia de doradas en los caladeros tradicionales de la Isla. Aunque portavoces de las empresas acuícolas quitan importancia a este hecho, señalando que los alevines fugados no se pueden reproducir, lo cierto es que recorren la zona en busca de comida, compitiendo con otros peces. Los expertos coinciden en señalar en que por el momento no se ha detectado ninguna perturbación, aunque las alteraciones pueden aparecer dentro de unos años, por lo que creen necesario que se haga un seguimiento para determinar este posible impacto. ■

Comienzan las pruebas para reducir el consumo de combustible en la flota

El proyecto en el que está embarcado el Puerto de Celeiro para disminuir el consumo de combustible, y del que se informó en esta revista con motivo de las últimas Jornadas Técnicas de Pesca de esta localidad, ha entrado en fase de pruebas. Los primeros resultados podrían conocerse a comienzos de 2007.



Coordinado por el Centro Tecnológico de Pesca de Celeiro, que promueve el sector pesquero, se están dando los primeros pasos en las pruebas para buscar alternativas energéticas frente a los actuales motores de gasóleo. La fase experimental se desarrollará en el buque-escuela Santiago Apóstol, al que se le han realizado las modificaciones oportunas para poder comparar consumos y eficiencias energéticas.

Las modificaciones van desde los motores de propulsión hasta la generación, cuyas estructuras se modificarán para comprobar cómo responden a otros combustibles. Se trata de rebajar los consumos sin perder eficiencia energética, así como la posibilidad de recurrir a energías alternativas como apoyo al gasóleo.

El fuerte incremento en el coste del gasóleo experimentado en los últimos tiem-

pos ha puesto de relieve la urgencia en buscar alternativas a los combustibles actuales, o al menos a rebajar su consumo. Con ello se lograría abaratar sustancialmente los costes de explotación, además de hacer un uso más racional de la energía.

Este estudio sobre el consumo de combustible, que forma parte del proyecto Peixe Verde, tiene un coste estimado de 1.800.000 euros. La Consejería de Pesca de la Xunta de Galicia ha aportado un millón de euros, lo que ha permitido iniciar la fase de pruebas en la que se encuentra actualmente el proyecto. Un proyecto en el que también participan las universidades de Santiago, A Coruña y la Politécnica de Madrid, el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, además de contar con la colaboración de varias empresas. ■

BREVES

●●● puerto de Barcelona se habían quedado anticuadas y necesitaban un cambio radical. Para reordenar y mejorar la zona pesquera, la Autoridad Portuaria ha propuesto una inversión de cinco millones de euros. Las embarcaciones pesqueras se concentrarían en una zona del puerto, y los espacios que quedarán libres se destinarían al disfrute de los ciudadanos. También se prevé una nueva lonja de subasta de pescado de unos 1.800 metros cuadrados.

► La crisis de la angula, en el Parlamento Europeo

El próximo mes de mayo está previsto que el Parlamento Europeo decida sobre la posible prohibición de la pesca de la angula. El debate sobre las causas de la fuerte reducción de angulas en los ríos europeos se presenta movido. Mientras unos defienden reducir drásticamente la pesca de angulas, apoyados en un informe del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), que considera que la especie podría extinguirse, otros plantean que no habría que olvidar, además, la contaminación de los ríos, los obstáculos para la migración y la pérdida de los caudales ecológicos como factores a tener en cuenta. En lo que están de acuerdo es que algo hay que hacer y de manera urgente.

► Galicia cuenta con el mayor parque de cultivo de algas

Cerca de 40 toneladas de la especie de alga *Undaria Pinnatifida* se prevé que alcance la primera cosecha, a efectuar el mes de mayo, en las instalaciones de Muxía, que cuenta con el mayor parque de cultivo de España y uno de los mayores de Europa. Este proyecto se convirtió en realidad gracias a la explotación de la empresa Agrogalicia, a una concesión experimental otorgada por la Consejería de Pesca de la Xunta y a la transferencia, por vez primera, de la tecnología necesaria por parte del Instituto Español de Oceanografía (IEO), desarrollada en su centro de cultivo de El Bocal, en Santander. Una curiosidad de este nuevo parque, en el que se prevé duplicar la producción para 2007, es que durante el verano se retiran las instalaciones para no molestar a los veraneantes, y se vuelven a colocar en octubre. ●

Problemas relacionados con el consumo de alcohol (y2)

ERRORES Y MITOS

Los problemas relacionados con el alcohol son aquellos procesos patológicos o complicaciones de cualquier tipo (incluidos los problemas familiares, laborales, legales y los accidentes), en los que se ha constatado la existencia de una relación causal o asociación con el consumo de alcohol.

El alcohol ejerce importantes efectos farmacológicos en los distintos órganos y sistemas del cuerpo humano. Estos efectos dependen de factores como la cantidad de alcohol en sangre o alcoholemia, de si el consumo es agudo o crónico, y del estado de salud previo, por lo tanto hay que entenderlos siempre en el contexto individualizado de cada persona.

PROBLEMAS MÉDICOS

1) Efectos sobre el Sistema Nervioso Central.

El alcohol es principalmente un depresor de la transmisión nerviosa en el S.N.C. Sus efectos son proporcionales a la concentración de alcohol en sangre.

Los efectos por la ingesta aguda de alcohol suelen iniciarse con concentraciones tan bajas como 0,3 a 0,5 g/l, apareciendo en esta primera fase, excitabilidad emocional, disminución de la agudeza mental y capacidad de juicio, relajación y sensación de bienestar. A medida que aumenta la tasa de alcoholemia aparecen otros efectos como: reacción general entecida, alteración de los reflejos, alteraciones motrices con pérdida de control preciso de los movimientos, alteración de la coordinación, dificultades de concentración de la vista, disminución de la vigilancia y percepción del riesgo, cambios conductuales imprevisibles, confusión mental, vista doble y actitud titubeante, estupor y progresiva inconsciencia, coma y muerte.

Además de estos efectos por la ingesta aguda de alcohol, la ingesta crónica excesiva de alcohol se relaciona con trastornos neurológicos y psiquiátricos tales como:

- **Neuropatías** (afectación de los nervios de las extremidades, que se manifiesta con dolor o contractura de los músculos, sensación de hormigueo o pinchazos; afectación del nervio óptico, con reducción de la agudeza visual. También se afecta el sistema nervioso autónomo apareciendo cuadros de impotencia, palpitaciones...).

- **Encefalopatías:** Síndrome de Wernicke-Korsakoff. Es un cuadro de polineuropatía que puede evolucionar a un cuadro con alteraciones de la memoria y fabulaciones.

- **Deterioros psicoorgánicos:** (cuadros transitorios de pérdida de memoria, tanto en los consumidores esporádicos como en los dependientes del alcohol y déficit global de las funciones cognitivas, más ligados al consumo crónico.

- **Trastornos psicóticos:** Alucinosis alcohólica, cuyo síntoma fundamental es la presencia de alucinaciones auditivas. Suele comenzar después de 48 horas de haber abandonado la ingesta de alcohol.

- **Trastornos depresivos:** Se dan con frecuencia en las personas con consumo crónico de alcohol. Aunque en un principio el alcohol puede mejorar el ánimo a corto plazo, a largo plazo lo empeora.

- **Trastornos de ansiedad y crisis de pánico.**

2) Efectos sobre el aparato digestivo. Son muy frecuentes. Entre ellos cabe destacar la esofagitis y gastritis, la pancreatitis aguda y crónica, la esteatosis hepática o depósitos de grasa en el hígado, la hepatitis alcohólica y la cirrosis.

3) Efectos sobre el sistema cardiovascular. El consumo de alcohol es el responsable de un 20 a un 30% de los casos de hipertensión arterial. El consumo habitual de grandes cantidades de alcohol es un factor de riesgo para el desarrollo de accidentes cerebrovasculares (hemorragias e infartos cerebrales) y de miocardiopatías.

4) Efectos sobre la sangre. El consumo crónico es responsable de varias anemias.

5) Efectos sobre el sistema osteomuscular: La miopatía alcohólica aguda que cursa con dolores musculares y pérdida de fuerza y la miopatía alcohólica crónica que cursa con debilidad y atrofia muscular.

6) Efectos sobre el sistema urogenital: disminución de la potencia sexual, impotencia y atrofia de testículos en el varón y alteraciones de la



menstruación, atrofia de los ovarios, esterilidad y abortos espontáneos en la mujer.

PROBLEMAS FAMILIARES

Es frecuente que se den discusiones, peleas, agresiones al cónyuge o a los hijos, destrozos de bienes materiales y abusos sexuales. Probablemente los efectos desinhibidores del alcohol facilitan la realización de estos actos.

PROBLEMAS LABORALES

Entre los consumidores de alcohol son más frecuentes los accidentes laborales, la disminución del rendimiento y las bajas laborales repetidas.

PROBLEMAS LEGALES

La mayor parte de los delitos imputables al alcohol están relacionados con los efectos desinhibidores, la pérdida de control, la disminución del rendimiento y la excitación psicomotriz que se producen durante los estados de embriaguez.

ACCIDENTES DE TRAFICO:

El consumo de alcohol incrementa el riesgo de sufrir un accidente de circulación. La causa principal es la disminución del rendimiento psicomotor que sucede al consumo, junto con la sensación engañosa de facilidad y lucidez que tienen algunas personas al beber.

Recomendaciones cuando existe un consumo de riesgo.

Cuando existe un consumo de riesgo, aunque este no se acompañe de alteraciones físicas, psíquicas o sociales aconsejable reducir la ingesta por debajo de los límites de riesgo antes mencionados, con objeto de prevenir la aparición de problemas. Reducir el consumo tiene indudablemente aspectos muy positivos.

Si usted bebe menos:

- Ganará en agilidad mental.
- Se encontrará físicamente mejor.
- Tendrá mejor apetito.
- Disfrutará más de la vida, siendo plenamente consciente de todas las experiencias.
- Conducirá de una manera más segura.
- Ahorrará dinero y mejorará económicamente.
- Mejorará su concentración y rendimiento en el trabajo.
- Mejorará su autoestima y su posición social.

ERRORES Y MITOS SOBRE EL ALCOHOL

● “EL ALCOHOL ES BUENO PARA...”

De forma categórica, en ninguna circunstancia el alcohol es beneficioso para la salud, aunque puede no ser nocivo si se consumen pequeñas dosis y siempre teniendo en cuenta que cada individuo es diferente. El posible efecto protector a nivel cardiovascular que se atribuye al consumo de pequeñas dosis de alcohol (en particular vino) podría ser debido al efecto antiagregante de dosis bajas de alcohol y a los efectos antioxidantes de los flavonoides y taninos de algunos tipos de vino tinto. Pero no hay nada concluyente en este aspecto.

● “ES BUENO PARA ENTRAR EN CALOR”

El alcohol no sirve para calentarse. Aumenta el trabajo del corazón y el consumo de oxígeno. Tiene un efecto vasodilatador con pérdida posterior de calor. No produce vasodilatación coronaria.

● “ABRE EL APETITO”

No estimula el apetito. Debe evitarse siempre el uso de vinos quinados en niños.

● “ALIMENTA”

No es un alimento. Las calorías que produce el metabolismo del alcohol son vacías, y no son aprovechables para obtener energía. Además aumenta la producción de grasas (colesterol y triglicéridos).

● “COMBATE LA ANEMIA”

No aumenta el número de glóbulos rojos.

● “REANIMA”

No alivia la depresión y aunque en un primer momento produzca desinhibición y euforia, es un depresor del Sistema Nervioso Central.

● “TRANQUILIZA”

Algunas personas lo utilizan para reafirmarse en situaciones sociales. Sin embargo no mejora el estrés ni la ansiedad, sino que los empeora a la larga.

● “EL ALCOHOLISMO ES UN VICIO”

No es un vicio. El alcohol es una sustancia adictiva y por lo tanto la dependencia del alcohol debe ser considerada como una enfermedad y debe ser tratada de forma integral con apoyo médico, psicológico y social. ■

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



Máster en medicina subacuática

La Facultad de Medicina de la Universidad de Barcelona ha convocado el 26 máster en medicina subacuática e hiperbárica. El plazo para las inscripciones termina el próximo 12 de mayo. El inicio del mismo será el 22 de mayo

Este máster cuenta con diferentes módulos referidos a la fisiología ambiental, a la medicina subacuática, capacitación de los médicos examinadores de buceadores, soporte vital en el medio acuático y tratamiento inicial de los accidentes de buceo, la medicina hiperbárica, aplicaciones clínicas del oxígeno hiperbárico y finalmente prácticas en un centro de medicina hiperbárica, técnicas de buceo y memoria de un proyecto que se deberá desarrollar durante el curso

Fondo de imágenes del sector de la pesca

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa ha puesto en marcha el Fondo de Imágenes del sector pesquero constituido por un total de unas 1.500 fotografías del mundo de la pesca. El objetivo de esta iniciativa es poner a disposición de los ciudadanos en general un importante fondo de imágenes con la única condición de que las mismas no se utilicen con fines comerciales.

Estas fotos se hallan catalogadas por tipos de barcos, especies, artes de pesca, puertos, etc, y, entre otros fines, se pretende igualmente que todo el mundo pueda conocer los recursos pesqueros de los mares y tomar una mayor conciencia sobre su conservación. Este Fondo forma parte del programa puesto en marcha hace un año por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en el marco del Plan Estratégico I+D+I.



X Premio Literario Nostromo

La Asociación de Amigos de Nostromo convoca el X Premio literario que tendrá, como es habitual, al mar como protagonista, ya sea en relación con una ficción basada en la navegación, industria, aventura y vida marítima. Asimismo, y como en años anteriores, el premio está dedicado a un escritor con una íntima relación con estos temas. En esta ocasión se quiere rendir homenaje al poeta y dramaturgo Rafael Alberti. El premio está dotado con 10.000 euros y la publicación de la obra, que correrá a cargo de Editorial Juventud.

Los originales podrán presentarse en castellano o catalán, indistintamente, ser inéditos y tener una extensión mínima de cien hojas mecanografiadas a doble espacio. Se remitirán por triplicado a Librería Nostromo, c/ Ripoll, 16 (08002, Barcelona), o al Museo Marítim de Barcelona, Avinguda de les Drassanes, s/n (08001, Barcelona), antes del 1 de julio de 2006.

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



Fe de errores

La foto publicada en la revista Mar nº 445, página 57 de un barco de prácticos de puerto fue recogida de la revista "Marina Civil" del Ministerio de Fomento por el redactor Silverio de Francisco. El autor de la misma es Javier Álvarez, cuyo nombre se omitió, por error, en la información.

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n.
21410 Isla Cristina (Huelva)

Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



Siempre
hay alguien
escuchándote
al otro lado...



más de
25 años
acercándote
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español