

Mar

Nº 461
Junio 2007

ISM, asistencia en el mar

El "Esperanza del Mar"
cumplió 25 años

El "Juan de la Cosa"
en la costera
del bonito

Plan
estratégico
para la
pesca

Salvar los océanos

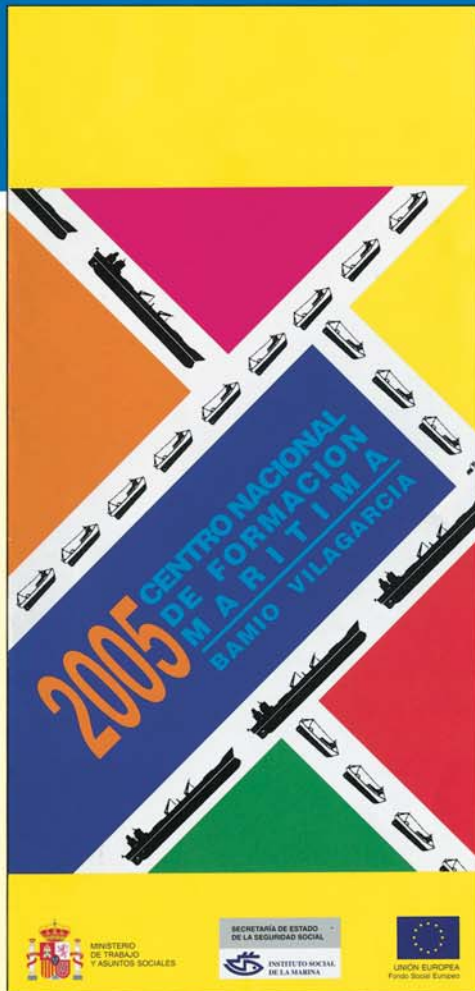


Centro Nacional de Formación Marítima de

BAMIO

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

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



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

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



En la primavera de 1982, el Instituto Social de la Marina presentaba oficialmente el “Esperanza del Mar”, viejo carguero reconvertido en el primer barco hospital para asistir en el mar a las flotas entonces muy abundantes que operaban en las aguas del norte de África. Casi 20 años más tarde, la embarcación era sustituida por un nuevo buque con el mismo nombre, dotado de las modernas tecnologías para operar en los mismos caladeros, pero con la posibilidad de actuar en otras zonas. Común denominador de ambos ha sido el servicio a todo el sector de la pesca en un suma y sigue que desde 1982 ha supuesto, además de los efectos económicos positivos, difícilmente cuantificables para las flotas, el

rescate de 1.300 náufragos, más de 70.000 intervenciones sanitarias y otras 8.000 de apoyo logístico.

Aunque son muchas las condecoraciones concedidas al “Esperanza del Mar” desde el inicio de su singladura, el ISM aprovechó los 25 años de servicio para celebrar su trabajo al servicio de las gentes de la mar. El “Esperanza del Mar” ha logrado en este tiempo una cosa. Que cuando se cita este nombre, la opinión pública, más que asociarlo con un barco, o además de asociarlo a un barco, lo asocie con una acción de servicio en el mar.

ISM al norte y al sur

Barco hospital para las flotas que operan en los países del sur y el nuevo barco hospital “Juan de la Cosa” para las flotas en el norte, que esta campaña iniciaba en las últimas semanas su

actividad en la costera del bonito, a cuya tripulación reconoció su esfuerzo y deseó suerte sobre el terreno el ministro de Trabajo y Asuntos

Sociales, Jesús Caldera.

Con las nuevas cuotas como telón de fondo para las negociaciones en los próximos meses, el gran debate en el marco comunitario sigue siendo en este momento la búsqueda de salidas para mantener una flota competitiva y unos caladeros sostenibles, donde los precios del combustible son una de las armas para reducir costes. Sector y las diferentes Administraciones investigan nuevas soluciones para disponer a medio y largo plazo de un combustible estable que permita afrontar el futuro de las empresas frente a las actuales oscilaciones.

En España, la Administración tiene cerrado el Plan estratégico para el sector de la pesca de acuerdo con las exigencias y disponibilidades comunitarias para los próximos años en el marco del Fondo Europeo de la Pesca. ■

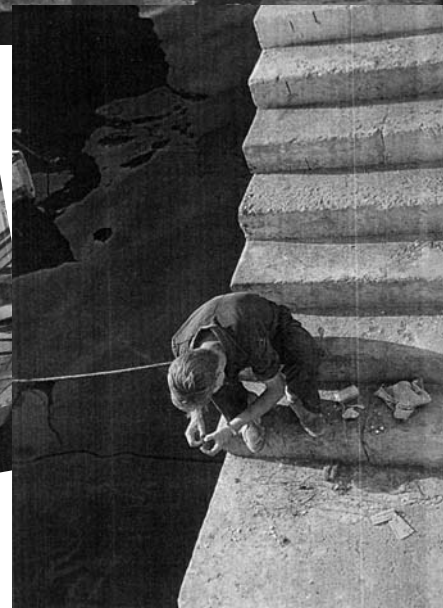


EL PUERTO DE CASTELLÓN, UNA MIRADA NOSTÁLGICA

Fotografías de: Nicolás Sánchez Calvo. Edita: Instituto Social de la Marina

Patrocinado por el Instituto Social de la Marina, se trata de una publicación donde se recogen testimonios gráficos del fotógrafo Nicolás Sánchez Calvo, con la mirada puesta en el pasado del Puerto de Castellón, con prólogo de Juan María Calles.

Las fotografías contenidas en esta publicación se hallan expuestas de forma permanente en las dependencias de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina.



Como señala Juan María Callas, son unas páginas que constituyen un documento visual sin precedentes sobre la luz de una ciudad. El libro es una invitación a un viaje por el Grau a mediados del siglo pasado, una invitación para emocionarse contemplando vivencias y personas que momentáneamente vuelven a ser en el papel. Con una mayor parte de las fotos en blanco y negro, la luz hace a todos iguales y el libro nos habla de un lugar donde ninguno se siente

extranjero, donde todos han sido acogidos en honor a sus manos humildes y a la dignidad del trabajo de la mar. El Grau ha sido siempre un puerto de acogida en el pasado de los siglos como lo es en la actualidad con los nuevos inmigrantes que trabajan en el sector.

Se trata de un libro para recrearse en la visión de lo que ha sido y es el puerto del Grau. ■

en este número

Nº 461 - JUNIO 2007

Editor:

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

Directora general:

Pilar López-Rioboo Ansorena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Concha
Hernández Carazo y Ana Díaz.

Fotos:

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo.

Secretaría de redacción:

Isidoro 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. 950 62 02 11.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

NIPO: 205-07-001-4

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

ANIVERSARIO DEL "ESPERANZA DEL MAR".

El buque hospital del ISM
cumplió 25 años al servicio
de las gentes del mar en
aguas africanas.

12

COSTERA DEL BONITO.

Comenzó la costera del
bonito con el barco
hospital "Juan de la Cosa"
para asistir a unos 9.000
pescadores.

- 6 EL "Esperanza del Mar" cumplió 25 años
- 12 El "Juan de la Cosa" en la costera del bonito
- 16 El Plan Estratégico Nacional para la pesca
- 20 Bruselas estudia salidas para las flotas
- 26 Alternativas al gasóleo
- 30 Fomento dicta normas de seguridad
- 32 En defensa de los océanos y la diversidad
- 40 Cebos naturales para pescar
- 42 Operación Estrecho
- 48 Constituido el Comité de aguas lejanas
- 50 Fondos a la CCAA para crear empleo
- 52 Encuesta de calidad en el trabajo
- 54 Subvenciones a desempleados para ser autónomos
- 56 Jornadas en Expomar
- 60 Foro de los técnicos de la Seguridad Social
- 62 Museo del Mediterráneo
- 64 Pescado y salud
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

16

PLAN ESTRATÉGICO PARA LA PESCA.

Agricultura tiene
elaborado el Plan
estratégico de la pesca
para los próximos años.



Celebración del 25 ANIVERSARIO del “Esperanza del Mar”

“Salvar una vida es la mejor inversión que puede realizar el Instituto Social de la Marina”, manifestó Pilar López-Rioboo, directora general del Instituto, en una rueda de prensa celebrada a bordo del “Esperanza del Mar”, con motivo de la celebración de su 25º aniversario.

*“**Salvar una vida es la mejor inversión que puede realizar el Instituto Social de la Marina” (Pilar López-Rioboo, responsable del ISM)***





El simulacro de rescate de un accidentado en el mar se llevó a cabo de forma milimétrica

El buque sanitario y de apoyo logístico del ISM partió del puerto de Las Palmas de Gran Canaria para efectuar un simulacro de rescate de un trabajador accidentado en un barco pesquero. La operación se llevó a cabo con gran precisión. Intervinieron el "Esperanza del Mar" del ISM, la dirección general de Marina Mercante, el helicóptero de salvamento "Helimer Canarias" y la embarcación "Salvamar Nunki" pertenecientes a la Sociedad de Salvamento Marítimo, un helicóptero del 802 Escuadrón del Ejército del Aire, la Comandancia de la Guardia Civil, Cruz Roja Española y en Centro de Comunicaciones Radio marítimas de Tenerife de la Compañía Telefónica de España.

El desarrollo del ejercicio se llevó a cabo con una coordinación milimétrica. El pesquero siniestrado "Marqués Dos" emite una llamada de socorro que es recibida en la Estación Radio Marítima de Telefónica de Tenerife. El buque sanitario "Esperanza del Mar" contacta con dicha estación de radio e inmediatamente se moviliza al helicóptero "Helimer Canarias" y al buque de rescate "Salvamar Nunki". Posteriormente el "Marqués Dos" entra en contacto con el buque sanitario al que solicita asistencia e informa que





se ha producido un fuego a bordo que ha provocado dos heridos con quemaduras y dos hombres al agua. El oficial de comunicaciones recibe la solicitud y les pone en consulta radiomédica con el médico de guardia. El "Esperanza del Mar" informa al pesquero que se dirige hacia su posición. Inmediatamente el médico del "Esperanza del Mar" aconseja llevar a cabo los primeros auxilios, recomendando que los dos tripulantes que han sufrido quemaduras deben ser trasladados al buque hospital.

La operación cuenta también con el apoyo del helicóptero "Helimer Canarias" y la embarcación "Salvamar Nunki" que inmediatamente salen de sus bases. El barco rescata a los tripulantes que habían saltado al agua. Mientras tanto el buque sanitario pone a flote un bote de rescate en el que figuran a bordo el patrón, un marinero, un médico y un ATS y se dirige a la embarcación siniestrada trasbordando a los tripulantes con quemaduras, uno de ellos en ca-



milla. Los tripulantes ilesos, ante la imposibilidad de sofocar el incendio deciden abandonar el barco siendo recogidos por la "Salvamar Nunki". El bote de rescate del "Esperanza del Mar" se dirige al barco con los heridos donde son atendidos por los servicios médicos que recomiendan que ante las graves heridas que presentan sean evacuados urgentemente a un centro hospitalario en tierra. Con una precisión cronometrada al helicóptero "Helimer Canarias" recoge a los accidentados atendidos por los servicios médicos del "Esperanza del Mar" y los traslada a un centro hospitalario en tierra.

Podría parecer complicada la atención y la evacuación médica en combinación con medios aéreos y marítimos. Sin embargo, tanto el "Esperanza del Mar" como el resto de organismos y medios participantes actuaron con una precisión y coordinación verdaderamente encomiables. La directora general del ISM, Pilar López-Rioboo, tras el simulacro, tuvo palabras de agradecimiento para toda la tripulación del buque sanitario y a cuantos intervinieron en el rescate, y su frase "con tal de salvar una vida no hay dinero que mejor se pueda invertir" ponía de manifiesto la gran labor humanitaria, sanitaria y de apoyo logístico a favor de los trabajadores del mar.

Junto a la directora general del ISM el ejercicio fue presenciado por el delegado del Gobierno José Segura, así como autoridades civiles y militares.

EXPOSICIÓN

Tras regresar a puerto el "Esperanza del Mar", las distintas autoridades visitaron una Exposición sobre el XXV Aniversario en la que



los periódicos de la época reflejaban las necesidad de prestar atención sanitaria y de apoyo logístico a los pescadores de la zona al informar que en 1981 habían perdido la vida 161 personas en el caladero canario-sahariano, en el que a partir de 1982 empezó a faenar el “Esperanza del Mar”. Hay que destacar que el 22 de junio de ese mismo año el barco sanitario del ISM recogió 11 naufragos del pesquero “Juan y Guillermo”. También es muy curioso el titular de un periódico local que en el año 1985 señalaba: “Esperanza del Mar: mil días pescando hombres”.

Después de visitar la exposición Pilar López-Rioboo declaró que la preocupación constante del ISM es conseguir mejorar las condiciones de vida de las gentes del mar y, entre ellas, prestar asistencia sanitaria lo más cercana y inmediata posible a las tripulaciones. Tras resaltar que a partir de 1982 con el “Esperanza del Mar” ya operativo, España se convertía en pionera de la prestación de asistencia sanitaria y apoyo logístico a la flota “a pie de obra”, la directora general del ISM subrayó que “en su dilatada travesía, el “Esperanza del Mar” se ha enfrentado a importantes emergencias humanitarias en situaciones a veces muy complicadas, y nombres de pesqueros como el “Peixe do Mar”, el “Junquito” o la patrullera “Tagomago” evocan situaciones límite, con muertos y heridos, a los que el “Esperanza del Mar” prestó auxilio.

Pilar López-Rioboo también manifestó que en el tiempo de servicio activo han recibido asistencia sanitaria 27.552 pescadores, algunos de

El capitán del “Esperanza del Mar”, Roberto González, destacó el gran compañerismo que existe entre toda la tripulación

En 1982 se presentó oficialmente el “Esperanza del Mar”, el primer buque hospital civil del mundo

los cuales han sobrevivido a graves accidentes gracias a la rapidez y pericia profesional y el coordinado trabajo del buque sanitario.

Por último, la directora general del ISM dijo que “realmente se trata de un hospital flotante, que ocupa una cubierta completa con acceso directo al helipuerto, algo importantísimo en aquellos accidentes o enfermedades en los que la urgencia de intervención es fundamental y vital”. Terminó su intervención destacando la labor de las distintas tripulaciones que se han sucedido con el tiempo, con jornadas de trabajo que no son comparables a las ordinarias, al requerir su disponibilidad en el servicio con carácter permanente las 24 horas del día en situaciones que suponen, por su complejidad, una entrega y abnegación que requieren un especial y justo reconocimiento en este momento.

Después de la intervención de la responsable del ISM, el General Jefe del Mando Aéreo de Canarias entregó una placa al ISM y a la tripulación del barco “por los buenos días que nos han dado y por el salvamento de vidas”, subrayó. Por su parte el jefe del SAR entregó una placa conmemorativa a Roberto González, capitán del “Esperanza del Mar”. Por último, Pilar López-Rioboo entregó una escultura de bronce, con el anagrama del ISM, a Cándido Pérez., tripulante con mayor antigüedad en el buque.

JORNADAS DE PUERTAS ABIERTAS

También con motivo de la celebración del 25º aniversario, se celebraron dos jornadas de



puertas abiertas mientras el barco estuvo amarrado en el muelle Santa Catalina. Los ciudadanos tuvieron la oportunidad de visitar las dependencias del "Esperanza del Mar" acompañados por la tripulación.

25 AÑOS DE SERVICIO

En el mes de marzo de 1982 el "Esperanza del Mar" comenzó su singladura para prestar servicio sanitario y apoyo logístico a la flota pesquera. Partió desde Mallorca, hizo escala técnica en Rota y prosiguió hasta las Palmas de Gran Canaria.

La primera "prueba de mar" se llevó a cabo en Palma de Mallorca. El barco zarpó de Porto Pi, puso popa a la catedral y navegó durante cuatro millas hasta enfilarse la salida de la bahía. En alta mar realizó un ejercicio de rescate. El entonces ministro de Trabajo, Santiago Rodríguez Miranda, acompañado por el director general del ISM, Jesús Guillermo Rodríguez Gil, leyó durante la travesía el texto de un télex que había enviado por radio a todos los trabajadores del mar comunicándoles la entrega del buque sanitario. También puso de manifiesto que su departamento ministerial prestaría el máximo apoyo a los problemas de carácter laboral, social y asistencial.

El "Esperanza del Mar" tras 17 años de actividad y 700.000 millas navegadas había cumplido con creces su cometido. En agosto de 2001 el buque hospital realizó su último viaje al caladero mauritano. Pero con anterioridad, en 1999 el Consejo de Ministros aprobó la autorización al ISM para contratar la construcción de un nuevo barco por importe de 2.990 millones de pesetas. El proyecto de construcción se adjudicó a la empresa Juliana Constructora Gijonesa S.A. La entrega del nuevo "Esperanza del Mar" se firmó el 26 de julio de 2001. La ceremonia

En 25 años, el buque sanitario rescató a 1.284 náufragos de un total de 66 barcos

oficial de inauguración tuvo lugar dos meses más tarde, bajo la presidencia de S.A.R. la infanta Cristina de Borbón. A partir de entonces el ISM contaba con un barco bautizado con el mismo nombre del anterior, pero dotado de las más modernas instalaciones sanitarias y con tecnología de última generación en el equipo de comunicaciones.

Durante 25 años el "Esperanza del Mar" ha llevado a cabo 69.392 intervenciones de tipo sanitario a 27.552 pescadores. Rescató a 1.284 náufragos de un total de 66 barcos. También realizó 8.081 operaciones de carácter logístico a un total de 3.362 buques. Todas estas cifras ponen de manifiesto la labor tan importante que ofrece a todos los trabajadores del sector.

DISTINCIONES

- En 1986 el "Esperanza del Mar" recibió la medalla de oro al mérito de la Protección Civil, concedida por el Ministerio de Interior. La medalla le fue concedida a la tripulación "por su participación en numerosas operaciones de rescate, salvamento y asistencia sanitaria de personas en grave trance, denotando un alto espíritu de solidaridad humana y poniendo de manifiesta un alto grado de colaboración con los fines de protección civil".

- En 1987 el Cabildo Insular de Gran Canaria le otorgó su máxima distinción, el Can de Plata, "en reconocimiento a los brillantes servicios llevados a cabo en las aguas del banco sahariano".

- En 1997, la Organización Nacional de Ciegos de España le concedió el "Bastón blanco", en atención a "los inestimables servicios a toda la población marinera".

- En 2000 la Mutua de Seguros Murimar, a instancia de los armadores que operan en la





“España se convertía en pionera de la prestación de asistencia sanitaria y apoyo logístico a la flota, a pie de obra” (Pilar López-Rioboo, directora general del ISM)

zona, le rindió un homenaje en reconocimiento a la asistencia prestada a la flota pesquera española en los diecinueve años de navegación en aguas del banco canario sahariano.

● El 30 de noviembre de 2000 recibió el "Ancla de Plata" en su quinta edición, por votación

de los oyentes del programa "Españoles en la Mar", de Radio Exterior de España (REE), la emisión internacional de Radio Nacional de España (RNE). El galardón, creado por RNE y la Dirección General de la Marina Mercante, premia las actividades destacadas en materia de seguridad marítima

● En 2001, las revistas "The Royal Institution of Naval architects" (The RINA) y "Maritime Reporter and Engineering News" seleccionaron el nuevo "Esperanza del Mar" como uno de los barcos más relevantes del año destacando, por un lado, su carácter altamente innovador como barco sanitario y de asistencia 20 logística y, por otro, el hecho de que sea el único buque asistencial civil expresamente dirigido a prestar asistencia a una flota pesquera.

● El periódico "Lloyd's List" le distinguió en 2002 como el mejor buque para servicios especiales. El galardón premiaba la innovación en la construcción naval y el avance en tecnología marítima.

● IZAR, que se considera heredera de la historia del Grupo Astilleros Españoles, creada hace 125 años a partir de la fundación de la Empresa Gaditana del Trocadero y la sociedad Astilleros del Nervión, incluye la construcción del primer buque hospital diseñado específicamente para tal fin, como uno de los hitos del grupo. ■

Comienza la campaña de Asistencia Médica Embarcada

El nuevo barco de asistencia sanitaria y apoyo logístico, "Juan de la Cosa" del Instituto Social de la Marina, se encargará por primera vez de dar cobertura a las flotas del bocarte, bonito y pez espada, que faenan en el Cantábrico y el Atlántico Norte. El "Juan de la Cosa" fue puesto en servicio en el mes de junio de 2006, en el puerto de Santander, donde tiene su base.



Caldera visita el "JUAN DE LA COSA"

Antes de hacerse a la mar para dar cobertura a la flota pesquera, Jesús Caldera, ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, visitó el barco en Santander. Allí tuvo la oportunidad de entrevistarse con la tripulación que ultimaba los preparativos para partir hacia el Atlántico

Norte. Tanto el capitán, como los miembros del equipo médico que presta sus servicios en este buque hospital, explicaron al ministro las características del buque "un auténtico hospital flotante", así como el trabajo que se desarrolla a bordo para atender a los flotas pesquera española del Norte.



CAMPAÑAS DE BONITO Y PEZ ESPADA

Inicialmente la campaña AME comenzaba en el mes de junio y se prolongaba hasta septiembre como apoyo a la pesca del bonito. Pero el ISM atendió a las peticiones de las cofradías del Cantábrico que demandaban que el tiempo de asistencia se fuera ampliando en años sucesivos para atender a las flotas pesqueras del bogarte y del pez espada.

Todos los años la campaña del bogarte se llevaba a cabo los meses de abril y mayo, pero en esta ocasión los barcos no pudieron salir a faenar por el paro biológico decretado por la Unión Europea. De esta manera el "Juan de la Cosa" asistirá a la flota pesquera que de junio a septiembre participa en la costera del bonito y de octubre a diciembre a la del pez espada.

La costera del bonito ocupa a una gran parte de la flota de bajura del norte y nordeste de España durante los meses indicados. Desde hace años el Instituto Social de la Marina viene realizando el apoyo sanitario y logístico. Por primera vez el "Juan de la Cosa" se ocupará de este cometido.

Por su parte la Secretaría General de Pesca Marítima, del Ministerio de Agricultura, Pesca y

El "Juan de la Cosa" presta asistencia sanitaria y apoyo logístico a la flota pesquera del Golfo de Vizcaya y el Atlántico Norte





El buque sanitario del ISM presta cobertura a 900 barcos y alrededor de 10.000 tripulantes

SGPM, cuyos nombres son "Alborán", "Chilreu" y "Tarifa".

Estos buques de apoyo rotarán en campañas de 30 días cada uno, iniciándose esta cobertura en la primera semana de junio, finalizando en la primera semana de septiembre, incluyendo a bordo inspectores de pesca, médicos, buzos y equipos de telemedicina. También, y con el objetivo de dar cobertura de vigilancia aérea en el mismo periodo de tiempo, se encontrarán disponibles una aeronave y un helicóptero, ambos con base en A Coruña.

EL "JUAN DE LA COSA"

En estas campañas la participación del barco hospital "Juan de la Cosa", un auténtico hospital flotante, del Instituto Social de la Marina, es clave. La zona de pesca está comprendida entre el triángulo de las Azores, sudoeste de Irlanda y Golfo de Vizcaya.

Unos 650 pesqueros van al encuentro de los bancos de atún blanco o bonito del Norte al medio del Atlántico, cuando se desplazan desde la zona de Azores o Madeira hasta el Golfo de Vizcaya en migración en busca de alimento.

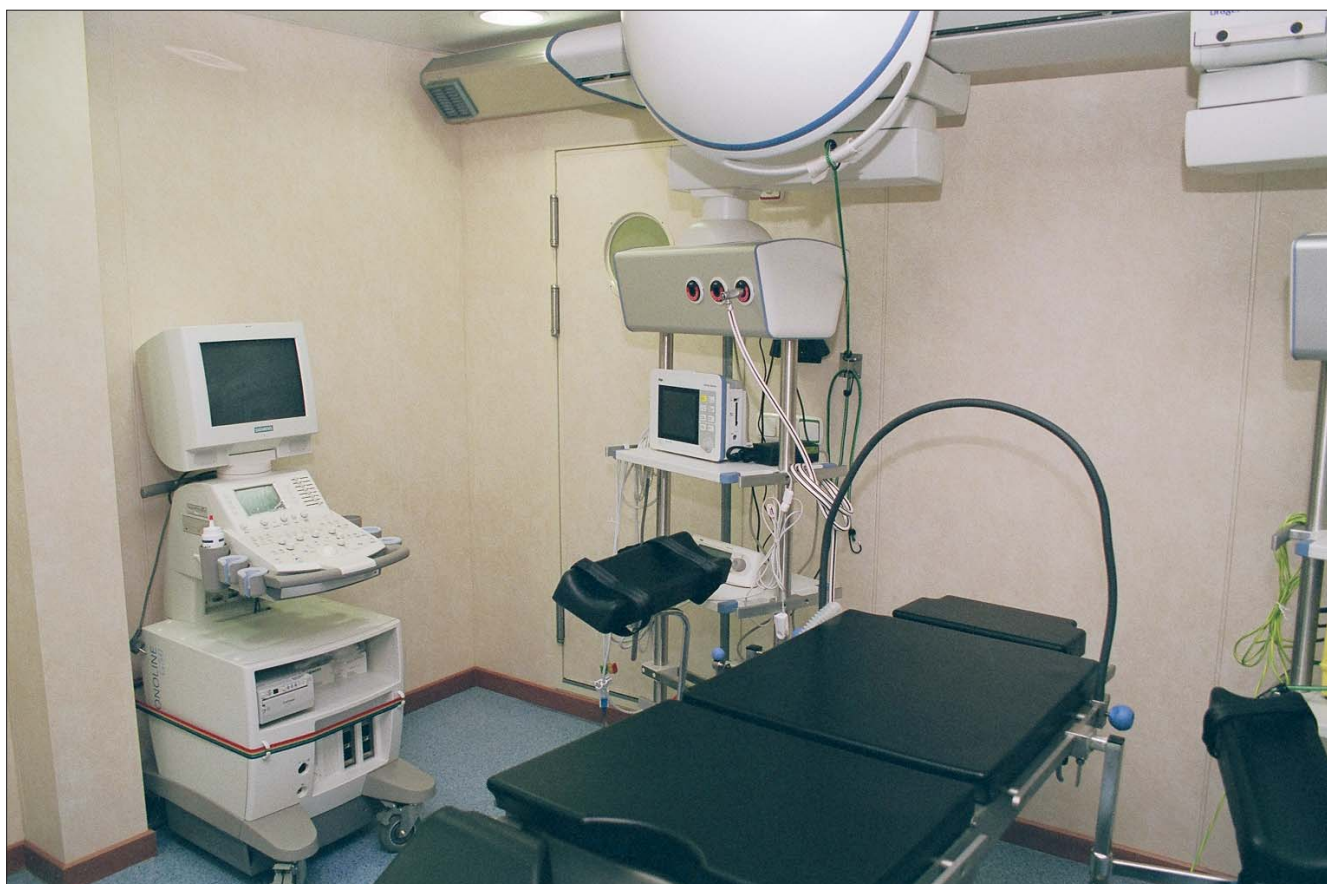
El "Juan de la Cosa" se comunicará a diario con las otras embarcaciones y medios de apo-

Alimentación ha autorizado a 503 buques de cinco comunidades autónomas a participar en la campaña del bonito 2007. Estas autorizaciones se conceden para la pesquería bajo la modalidad de curricán y cañas y cebo vivo. Como en años anteriores, se prevé que esta campaña se prolongue, dependiendo del estado y recorrido del stock, hasta el próximo mes de octubre.

La participación de buques por comunidades autónomas es la siguiente: 142 barcos con puerto base en el País Vasco, 137 con puerto base en Galicia, 119 en Cantabria, 104 embarcaciones de Asturias y un buque con puerto base en Andalucía.

Para dar apoyo a esta flota durante los meses en que se desarrollará la campaña, el MAPA, a través de la secretaría general de Pesca Marítima (SGPM), ha previsto desplegar medios marítimos y aéreos, entre los que se encuentran tres buques aportados por la Armada, merced al convenio acordado entre este organismo y la





yo que participan en la costera, para facilitar la coordinación, con intercambio de información de posiciones e intenciones y evoluciones de la flota pesquera. A partir de octubre el barco sanitario del ISM se irá desplazando hacia zonas del Atlántico Norte para dar cobertura a los “espaderos”.

Además, el “Juan de la Cosa” aportará asistencia médica a través de consultas radiomédicas, desplazamientos a los barcos pesqueros, ingresos a bordo o evacuaciones por vía marítima o aérea, al contar con un helipuerto. Además ofrecerá asistencia telemática merced a los acuerdos firmados por el Hospital Central de Defensa y el Hospital Universitario Marqués de Valdecilla del Servicio Cántabro de Salud, lo que permitirá el establecimiento de videoconferencias con dichos centros cuando los facultativos de a bordo lo consideren necesario. También continuará con sus tareas de apoyo logístico a los barcos que lo soliciten.

DOS HOSPITALES FLOTANTES

Recientemente el “Esperanza del Mar” celebraba su 25º Aniversario al servicio de los trabajadores del mar. Y, en el mes de junio de 2006 el Instituto Social de la Marina ponía en servicio el “Juan de la Cosa”, con puerto base en Santander.

En aquella ocasión, el Secretario de Estado,

A partir de este año el buque “Juan de la Cosa” asume totalmente la campaña AME 2007, que antes atendía el “Científico”, barco alquilado por el ISM

De abril a diciembre acompaña a las flotas del bocarte, bonito y pez espada

de la Seguridad Social, Octavio Granado indicó que “la Seguridad Social española es la única de Europa y una de las pocas del mundo que cuenta con dos hospitales en el mar”.

El nuevo barco sanitario del ISM fue construido en el astillero Izar en Gijón. El tiempo de ejecución fue de 21 meses, y la inversión supuso para el ISM cerca de 19 millones de euros. Tiene 75 metros de eslora y 14 de manga, con un registro bruto de 2.623 toneladas. La velocidad punta es de 16 nudos.

Su autonomía es de 9.600 millas, lo que se traduce entre 20 y 30 días de navegación. Cuenta con una bomba contraincendios exteriores, pescantes para cuatro lanchas de trabajo, un helipuerto y un bote salvavidas con una capacidad para 16 personas. Está dotado con modernos medios de atención médico sanitaria y con sistemas informáticos de última generación, como son la telemedicina y videoconferencia. ■

Ultimado el PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL para la pesca



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación tiene ultimado el Plan Estratégico Nacional para el sector de la pesca cuya elaboración es una de las exigencias derivadas del Fondo Europeo para la Pesca, FEP, cuya vigencia va desde 2006 a 2013. Tras su presentación la primavera pasada en consejo de Ministros, el sector espera que en breve les sea comunicado íntegramente el contenido del mismo en cuanto se trata del eje de las actuaciones en los próximos años.

Este Plan ha sido elaborado en el último año entre la Administración y el conjunto de los agentes sociales relacionados con la pesca, así como con las comunidades autónomas. En el mismo se fijan prioridades y objetivos para el sector desde la política de capturas, flotas hasta los procesos de transformación y comercialización en función de recursos propios, pero sobre todo



contando con los 1.005 millones de euros procedentes del FEP que debe recibir España en los próximos años. Aunque frente al viejo IFOP, como instrumento para el desarrollo de la política de pesca, se ha producido una rebaja en los fondos, España va a seguir siendo el primer receptor de los mismos

Este Plan Estratégico Nacional está acompañado de un programa operativo donde se contem-

plan las partidas asignadas a cada una de las áreas de trabajo, datos que hasta la fecha no han sido hechos públicos por la Administración y que deben ser analizados por las comunidades autónomas en la conferencia Sectorial

Este trabajo pretende fijar los objetivos a medio plazo en un total de ocho áreas de actividad en cada una de las cuales, tras un análisis de la situación actual se marcan objetivos y prioridades, de acuerdo también con los trabajos llevados a cabo en los últimos años para elaborar lo que deberían ser el Libro Blanco de la Pesca. Estas áreas son las siguientes:

● **Gestión y adaptación de la flota.**

Aunque en los últimos años ha seguido el proceso de ajuste de la flota a las posibilidades de los caladeros, el Plan considera que debe seguir ese proceso de adaptación de capacidades. Para ello, se propugna una política de renovación de embarcaciones mediante inversiones a bordo de los barcos. Se presta especial atención a la pesca costera artesanal donde es importante el número de barcos y sobre todo la actividad económica que genera a escala local. Frente a los problemas para lograr una flota más competitiva, se contempla igualmente el fomento a los procesos de innovación tecnológicos tanto para ahorro de costes como para lograr una pesca más sostenible y selectiva. Finalmente, se propone el desarrollo de medidas socioeconómicas para el apoyo a los pescadores de todas las flotas.

● **Desarrollo sostenible de la acuicultura**

La acuicultura figura ya en la actualidad como uno de los ejes de la actividad en el sector como instrumento para el abastecimiento de los mercados. España es uno de los países donde se ha producido un mayor desarrollo, modelo que incluso se está exportando a terceros países.

El Plan contempla como objetivos a medio y a largo plazo lograr un abastecimiento de los mercados mediante un aumento de la producción. En el caso de España es fundamental igualmente lograr una mayor diversificación en las especies criadas donde en la actualidad hay un claro predominio del mejillón mientras el crecimiento en especies de peces es más lento

De cara al desarrollo de esta actividad, el Plan da una especial importancia a la necesidad de apoyar más la cría de la acuicultura tradicional. Igualmente se presta especial atención al desarrollo de métodos de cría que tengan un efecto positivo sobre el medio ambiente y que no supongan la destrucción de zonas del litoral. Como en toda la actividad económica, se propugna un impulso a los procesos de innovación tecnológica. De cara a los mercados se contempla el fomento de acciones de promoción para ganar mercados.



● **Transformación y comercialización**

Fundamentalmente, la comercialización ha sido una de las asignaturas pendientes en el sector de la pesca. El Plan supone una apuesta, no sólo por la diversificación de los mercados y lograr en los mismos una mayor transparencia, sino que pretende lograr esos objetivos también desde la apuesta por la calidad de los productos. Frente a unos mercados cada vez más globalizados donde existe oferta de todos los países, una de las bazas de los países más desarrollados debe estar es la seguridad alimentaria. Desde ese planteamiento se aboga por la mejora de las condiciones de higiene y salud pública en el producto final y también en las condiciones de trabajo. Como en otros aspectos de la actividad en el sector de la pesca, el Plan plantea igualmente en este área el impulso a los proyectos de mejora medioambiental así como el fomento a la innovación tecnológica.

● **Sostenibilidad de las zonas de pesca**

Las zonas costeras dependientes de la pesca son un patrimonio socioeconómico y cultural que suponen un tejido cuya pérdida sería un paso atrás de incalculables consecuencias para la costa. Desde este planteamiento, uno de los objetivos más importante de este Plan se concreta en lograr el mantenimiento de la prosperidad económica y social de las áreas dependientes de la pesca. Para ello se impone el mantenimiento de los caladeros mediante una pesca sostenible y, en segundo lugar, revalorizando los productos de la pesca y de la acuicultura.

Conscientes sin embargo de que la pesca ha ido a menos, desde el Plan se apoya el desarrollo

Se ha elaborado en coordinación con todos los agentes del sector y las comunidades autónomas

de programas para el mantenimiento y la búsqueda de puesto de trabajo en las mismas zonas desde la diversificación económica y la reestructuración social.

Todo ello se quiere lograr igualmente desde una política que cuide la calidad ambiental de la costa.

● **Mejora de la competitividad**

En una economía cada día más globalizada donde en un mismo mercado se pueden adquirir productos de la procedencia más diversa obtenido en condiciones diferentes en materia de costes, lograr un sector más competitivo es uno de los objetivos prioritarios para asegurar la supervivencia del mismo. Estos esfuerzos van desde la política de capturas, hasta el desarrollo de nuevos



productos en el mercado. En esa línea, el Plan se plantea el fomento de la investigación, el desarrollo y la innovación tecnológica, la modernización de la estructura organizativa del sector, la promoción de la capacidad profesional y en conjunto, una mejora de la rentabilidad económica de la actividad.

● Recursos humanos

El sector de la pesca no es una de las actividades profesionales que en la actualidad tengan la mayor demanda, sino todo lo contrario. Faltan vocaciones para seguir en la actividad y muchos de los teóricos sucesores de una actividad familiar, prefieren quedarse en tierra por lo que un parte muy importante del trabajo se está cubriendo con inmigrantes.

En el sector de la pesca, desde la perspectiva de los trabajadores hay un problema de salarios y otros de dependencia. Para tratar de paliar al menos esta situación, el Plan contempla impulsar la mejora de las condiciones de trabajo así como lograr un empleo sostenible fundamentalmente para las mujeres y los jóvenes. Entre otras medidas se propone el fomento de un sistema de formación profesional de calidad para lograr profesionales bien preparados. Pero no se ocultan las dificultades para lograr esos objetivos solamente en el sector de la pesca por lo que también se propone un impulso a la diversificación.

● Protección y mejora del medio

Para el desarrollo de la actividad de la pesca es fundamental partir de una política de protección y mejora del medio y sobre todo cuando el mismo afecta al sector. El Plan apuesta por una mayor protección de todos los recursos marinos de interés para la pesca. En esta línea, entre los objetivos más importantes se halla el fomento de actuaciones medioambientales para estimular unas prácticas de pesca sostenibles y la promoción de la sostenibilidad de cada uno de los subsectores.

● Inspección y control

Se trata del eterno caballo de batalla donde los problemas van desde una Administración a otra a pesar de haber sido uno de los objetivos para el desarrollo y cumplimiento de la Política Pesquera Común. Desde el reconocimiento de que hay lagunas en el cumplimiento de los objetivos esta materia a pesca, aunque hayan mejorado las condiciones y los medios, el Plan es igualmente una apuesta para impulsar el control y la vigilancia de las actividades de las flotas diferentes niveles. Se parte de lograr una mejora en la eficiencia de las inspecciones, pero no se deja a un lado un mayor desarrollo del régimen de sanciones en el mismo objetivo. Para todo ello, entre las actuaciones planteadas se contempla la necesidad de una mejora en la calidad de la recogida de datos sobre el cumplimiento



Contempla actuaciones en nueve áreas de trabajo, a las que se deben poner presupuestos y compromisos concretos

Su redacción era una exigencia del Fondo Europeo de Pesca 2006/2013, del que España percibirá en ese periodo 1.005 millones de euros

de la Política Pesquera Común junto con una mayor y mejor colaboración entre los Estados miembros y la propia Comisión.

Con los mismos objetivos, el Plan contempla finalmente la necesidad de una mejora en el control de las actividades pesqueras de los barcos de terceros países, desde la parte extractiva, transbordos en alta mar, hasta sus descargas en los puertos comunitarios

● Abastecimiento y pesca en terceros países

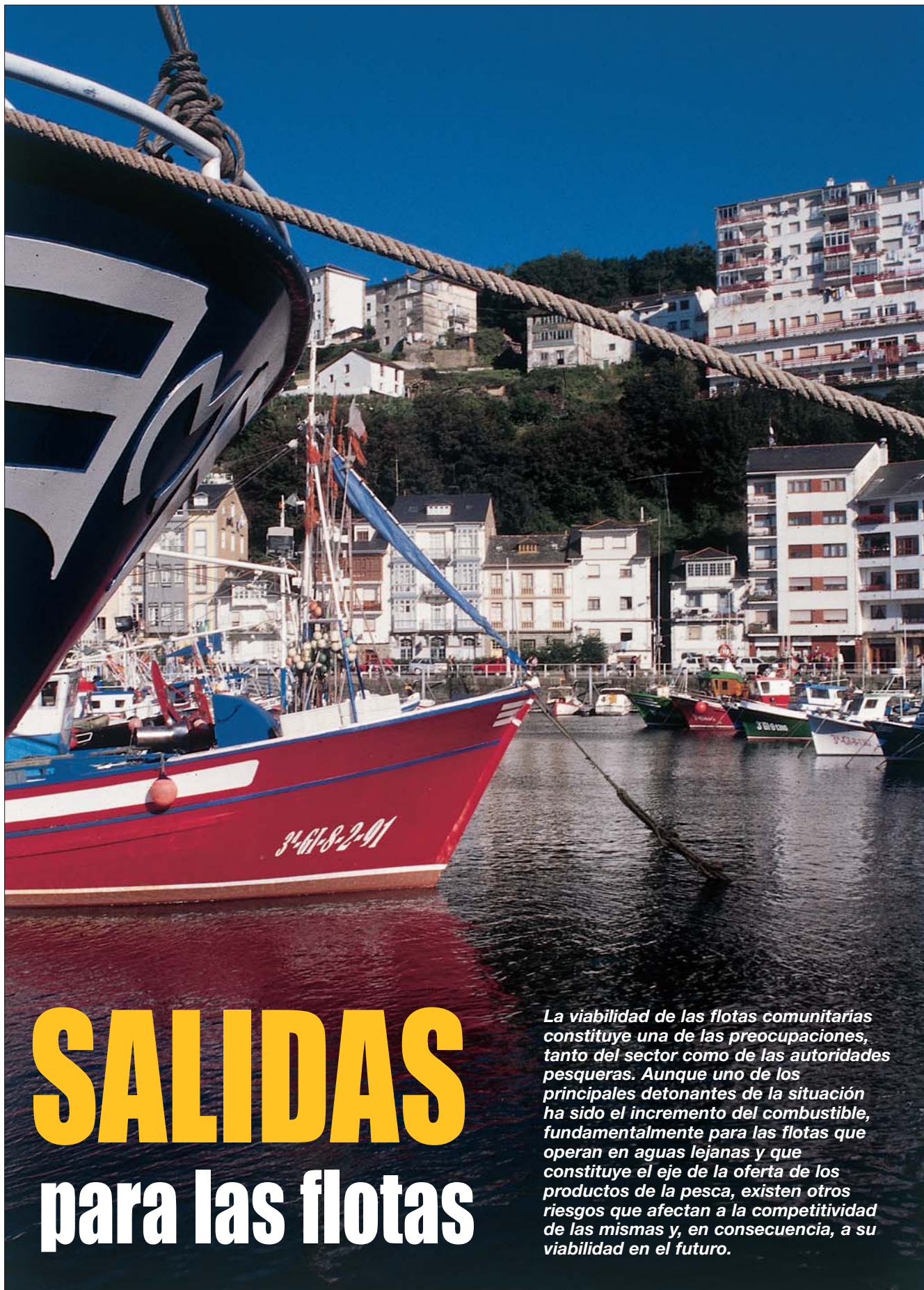
España es un país gran consumidor de productos de la pesca en el ranking mundial y es a la vez uno de los principales importadores tanto desde otros países comunitarios, como desde terceros países donde operan parte la flotas de aguas lejanas y de otros donde la misma fue expulsada. Esta importante dependencia exterior hace que en el Plan se contemple el problema del abastecimiento de los mercados de cara a lograr unos suministros estables y a precios sostenidos, tanto para el consumo en fresco, como para el desarrollo de la industria de elaboración y transformación.

Desde ese planteamiento, se aboga por un control riguroso de las importaciones para que las mismas cumplan las exigencias de calidad como los productos nacionales.

Para España es muy importante el mantenimiento de la actual flota que opera en aguas lejanas, bien mediante los acuerdos comunitarios o por acuerdos privados de cada una de las empresas en diferentes países así como en el marco de las Organizaciones Regionales de Pesca.

Marcada la filosofía y los objetivos, al Plan solamente le faltan los números y su aplicación. ■

VIDAL MATÉ



SALIDAS para las flotas

La viabilidad de las flotas comunitarias constituye una de las preocupaciones, tanto del sector como de las autoridades pesqueras. Aunque uno de los principales detonantes de la situación ha sido el incremento del combustible, fundamentalmente para las flotas que operan en aguas lejanas y que constituye el eje de la oferta de los productos de la pesca, existen otros riesgos que afectan a la competitividad de las mismas y, en consecuencia, a su viabilidad en el futuro.

Estos problemas fueron analizados en las últimas semanas por expertos comunitarios de la Administración y del sector en unas jornadas organizadas por la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos, desde donde se han reclamado a Bruselas nuevas medidas de apoyo con carácter urgente frente a las propuestas de la Comisión sobre ayudas para salvamento y reestructuración de empresas en crisis. Para armadores y pescadores, esas medidas son totalmente insuficientes y carecerían de



todo realismo al tratarse de un sector donde en la mayor parte de los casos se trata de empresas familiares, propietarias de una sola embarcación que trabajan en caladeros con recursos limitados, con tripulaciones mínimas y con escasa capacidad de maniobra para buscar alternativas. Igualmente, las medidas comunitarias se calificaron como poco realistas, al no existir para su aplicación unos presupuestos independientes de los actuales fondos de pesca.

Frente a las propuestas de Bruselas, desde FE-OPE se planteó un amplio paquete de medidas que se consideran indispensables si realmente se quieren dar salidas viables para la flota. El problema del gasóleo se considera es un punto muy importante en los costes de explotación de un barco. Pero, además de ello, se estima necesario mejorar todos los procesos de comercialización y transformación de los productos de la pesca. Como filosofía general, la organización pesquera española advierte a las autoridades comunitarias sobre la necesidad de que se articulen medidas transitorias a corto plazo para dar salida a los problemas más inmediatos ya que existe el riesgo de que si todas las actuaciones se plantean a medio y largo plazo, para esa fecha se haya liquidado parte importante de la flota.

COMBUSTIBLE

El combustible se sigue presentando como uno de los puntos negros para la viabilidad de todas las flotas, pero muy especialmente para la de arrastre ante la gran relación que existe entre combustible y kilos de peces capturados. En España, tomando como referencia el puerto de Vigo,

Bruselas abrió los debates para aplicar soluciones que hagan más viable la actividad de la pesca

los precios del gasóleo pasaron de 0,20 euros el litro a principios de 2004, hasta rebasar los 0,47 euros, para ceder posteriormente hasta los 0,39 céntimos que se pagan en la actualidad. El incremento de los costes por la subida de los precios del combustible se mantiene como uno de los principales riesgos a los que se enfrenta el sector, razón por la cual el propio comisario Joe Borg llegó a señalar el pasado año el riesgo de desaparición del 30% de las empresas pesqueras.

INVESTIGACIÓN

Las salidas para las flotas tienen en el precio de gasóleo uno de los puntos fuertes de cara al futuro, Pero no es el único problemas al que debe hacer frente al sector. Desde el sector español se plantearon en Bruselas otras medidas a desarrollar con carácter de urgencia para resolver los problemas actuales.

En primer lugar se destaca la necesidad de poner en marcha trabajos de I+D+I encaminados a tratar de reducir la factura del combustible en las cuentas de explotación de un barco, tanto con el desarrollo de nuevas tecnologías, como con la implantación de hábitos que conlleven un ahorro efectivo. Para ello, se propugna el establecimiento de sistemas para medir el gasto de combustible con el valor de las capturas, lo que permitiría diseñar estrategias y programar mejor las rutas.

Una segunda medida en la misma dirección sería la investigación para la utilización de energías alternativas al gasoil entre los que se barajan el fuel pesado, otros biocarburos, las pilas de combustible, el gas natural o la energía eléctrica o solar.



De acuerdo con estas necesidades desde FE-OPE se está desarrollando la "Iniciativa Ahorro" en colaboración con varias universidades y centros tecnológicos tres proyectos de investigación a los que se sumarían en dos. Este interés por desarrollar energías alternativas para la actividad de la pesca se ha traducido igualmente en la constitución de dos centros tecnológicos, uno en Celeiro y otro en Vigo ligado a la cooperativa de Armadores

En el caso del Puerto de Celeiro, organización integrada en FEOPE, se trabaja en el proyecto "Peixe Verde" compuesto a su vez por otra serie de subproyectos que van desde la toma de datos sobre sistemas de navegación y de la pesca, a modificaciones en los barcos, generación de energía mecánica y eléctrica, ahorro e incidencia energética, combustibles alternativos y aplicaciones piloto.

AUMENTAR EL VALOR DE LA PESCA

Una segunda medida para apoyar la viabilidad del sector de la pesca sería lograr un incremento del valor de los productos pesqueros. Mientras en la primera venta, los precios son en líneas generales muy bajos, los productos disparan sus precios al consumidor. Para modificar la actual situación es indispensable que los pescadores, a través de sus organizaciones, entren más de lleno en los procesos de comercialización y muy especialmente en la pesca de bajura. Se trata de un cambio de mentalidad, pero también de sus estructuras, porque se puede llegar a pescar menos, pero lograr unos mayores ingresos.

En los últimos tiempos se han producido algunos ejemplos de organizaciones pesqueras que se han implicado más en la comercialización de sus capturas.

Entre otras actuaciones, desde Feope se destacan las siguientes:

- La organización de productores de la Marina Alta han constituido su marca de Alimentos del Mar Marina Alta donde se agrupan 14 puertos del Mediterráneo desde donde se ha apostado por la calidad, la innovación y la comercialización directa con la apertura de 14 tiendas para vender directamente sus productos al consumidor.

- La Cofradía de Pescadores de Tarragona ha llegado a un acuerdo con una filial de Pescanova para la comercialización de pescado fresco. Ello se ha traducido en la instalación en el puerto de una nave envasadora para clasificar el pescado, calibrado, fileteado, envasado y etiquetado para su comercialización

- En el Puerto de Celeiro se desarrollan trabajos para la comercialización de productos de quinta gama a partir fundamentalmente de la merluza, mejoras en el etiquetado, aplicación de sistemas de trazabilidad para la pesca etc.

- Finalmente cabe destacar la política seguida por la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo aplicando diferentes mecanismos previstos en la organización de los mercados como los sistemas de intervención y la extensión de norma.

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

La siniestralidad en la pesca es una de las más altas en el conjunto de los sectores de la actividad económica, aunque no encabeza las listas de muertes en el trabajo Sin embargo, se trata de una situa-

COSTE DE EXPLOTACIÓN (En euros)				
	Buque Tipo Español	País Tercero	Diferencia	%
Arrastre Cefalópodos	1.173.900,00	487.858,01	686.041,99	58,44
Arrastre Merluza negra	1.425.977,16	669.481,72	756.495,44	53,05
Arrastre Crustáceos	990.682,86	475.660,87	515.021,99	51,99
Arrastrero NAFO	3.416.062,00	2.017.668,24	1.398.393,76	40,94
Arrastrero SWO	4.405.371,28	1.881.869,95	2.523.501,33	57,28
Palangre superficie.....	1.403.802,28	825.224,35	578.577,93	41,22

ción que afecta muy directamente a los costes de explotación de los buques por lo que es fundamental aumentar los programas sobre seguridad en el trabajo y la salud laboral

AYUDAS DE MINIMIS

La aplicación de las ayudas directas por parte de cada uno de los países al sector de la pesca constituye otro de los caballos de batalla del sector. En la actualidad, los techos fijados por la Unión Europea, tanto para la agricultura como para la pesca, se limitan a 3.000 euros y para un periodo de tres años, mientras en el resto de los sectores esa cifra se puede elevar hasta los 200.000 euros.

Ante las peticiones del sector, la Comisión estudia la posibilidad de elevar ese techo hasta los 30.000 euros.

En medios de la pesca se estima que se sigue tratando de una cifra inaceptable en cuanto supone una clara discriminación con el resto de los sectores. Además se considera que el sector de la pesca tiene empresas muy dispares que van desde la artesanal hasta las grandes sociedades, por lo que perjudica fundamentalmente a las sociedades con varios barcos. Desde la organización de armadores se reclama que esa ayuda de minimis puede elevarse, al menos, a los 100.000 euros para un periodo de tres años.

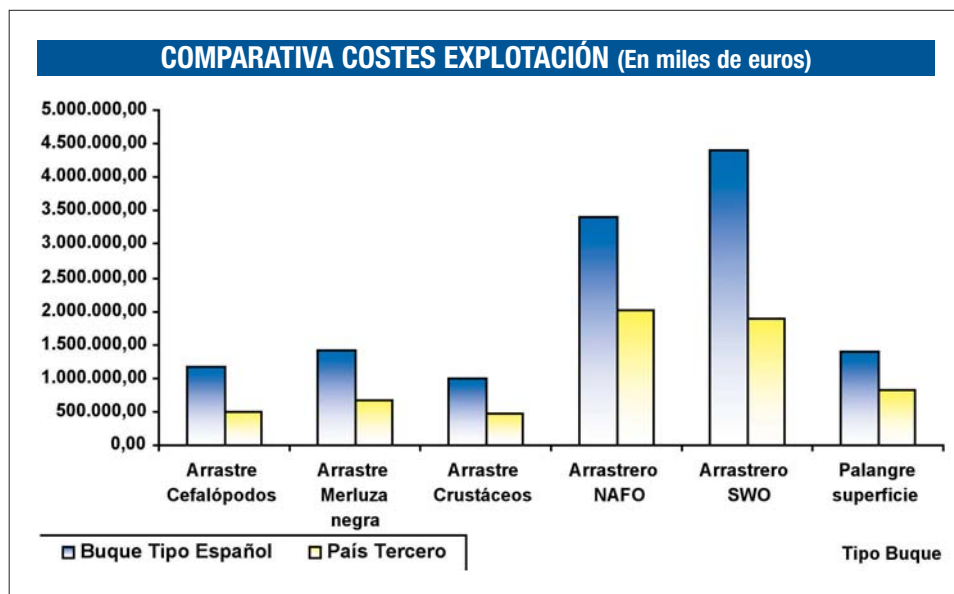
PARALIZACIÓN TEMPORAL

Sobre el papel, ésta era una posibilidad contemplada inicialmente por las autoridades comunitarias incluyendo entre las razones que justificaban la medida, una razón excepcional que no tuviera nada que ver con las acciones para la conservación de los recursos. Entre esas causas se incluían las subidas bruscas de los precios de los combustibles por su grave repercusión sobre el desarrollo de la actividad.

Frente a esas promesas, la realidad es que en ningún caso se han llegado a desarrollar este tipo de medidas. Para el sector español, se trata de una posibilidad sería interesante se desarrollara en el futuro

COBERTURAS DE PRECIOS DEL GASÓLEO

Existen en el mercado mundial de materias primas como el gasóleo, diferentes posibilidades para que el comprador final se pueda asegurar un deter-



Uno de los problemas más concretos es el precio cambiante del gasóleo y su impacto en la rentabilidad de los barcos

minado precio. Ello requiere un sistema de aseguramiento con el pago de una serie de primas.

Para los armadores españoles, esa podría ser una posibilidad a desarrollar en el futuro. El sector plantea a Bruselas la necesidad de que el pago de esas primas tuviera, por ejemplo, un tratamiento similar al que se da en la actualidad a los seguros agrarios con el pago parte de los países miembros de un porcentaje del coste del mismo. Para el sector, con esa media se daría una mayor estabilidad a las empresas frente a la situación actual de gran volatilidad.

FONDO ESPECIAL PARA EL DESGUACE

Aunque lo ideal para el sector y para cualquier Administración, en el caso de la pesca, sería disponer de la mayor flota pesquera, la realidad es que mandan las circunstancias, recursos y posibi-



lidades de pesca, por lo que en el pasado se ha debido proceder a un ajuste generalizado de las embarcaciones. En la actualidad, a pesar de los ajustes llevados a cabo en el pasado, existen determinados segmentos de flotas en muchos puertos cuyos caladeros se hallan agotados o sobreexplotados cuyos armadores estarían dispuestos a salir de la actividad dejando un campo más amplio a quienes optaran por seguir en la actividad que de esta forma, podría afianzarse más en el sector. Ante esa circunstancia, desde los armadores de Feope, se reclama la posibilidad de constituir un fondo especial para el desguace de estos barcos con fondos comunitarios o dar la posibilidad de que se pudiera hacer, en el peor de los casos, con fondos nacionales.

FISCALIDAD DE LA BAJURA

Se reclama la posibilidad de eximir del impuesto de sociedades a los ingresos obtenidos, tanto por las Cofradías de Pescadores como por las entidades concesionarias de las lonjas en sus inter-

venciones en las primeras ventas al tratarse de una tarea propia de la entidad

NUEVOS REGISTROS

Finalmente, entre las salidas posibles para lograr una flota más competitiva con terceros países, desde el sector se mantiene ante las autoridades comunitarias la necesidad de incorporar la flota de altura a los segundos registros o a los registros especiales.

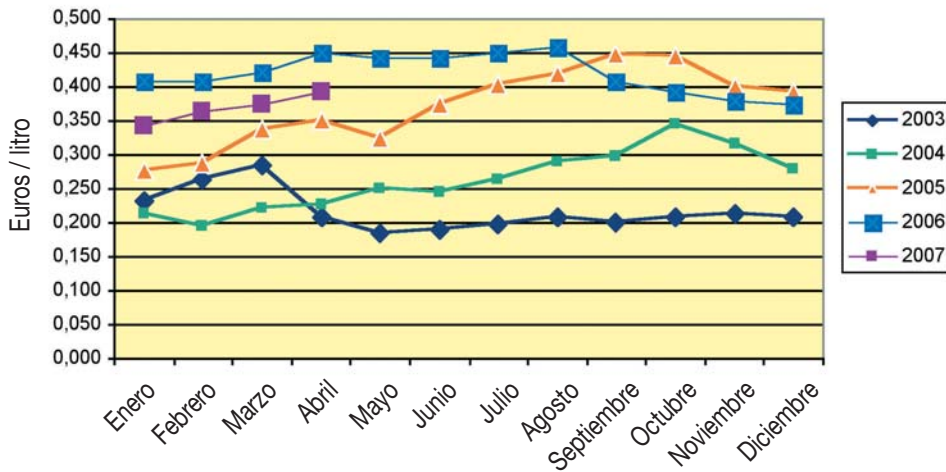
Como ya se ha señalado en otras ocasiones por los armadores de este tipo de flotas, se trata de un segmento de barcos que opera en aguas lejanas en competencia con otras flotas cuyas condiciones laborales sociales, sí como en materia de control son muy diferentes, mientras a la hora de la verdad, compiten con sus ventas en los mismos mercados. Los costes de explotación para cada una de las flotas son muy diferentes, con una clara desventaja para los barcos comunitarios en materia de fiscalidad, salarios de los trabajadores y protección social. La política pesquera aprobada por la UE plantea la obligación de la pesca responsable y el cumplimiento de las reglas de juego marcadas por las organizaciones regionales de pesca.

Finalmente, un tercer punto que supone un desequilibrio en los costes afectaría al cumplimiento de normas de navegación en los barcos, las exigencias en materia de seguridad e higiene en el trabajo, el control de las actividades de la pesca, las condiciones sanitarias de la pesca, el respeto al medio ambiente o el cumplimiento de la normativa sobre tripulaciones mínimas.

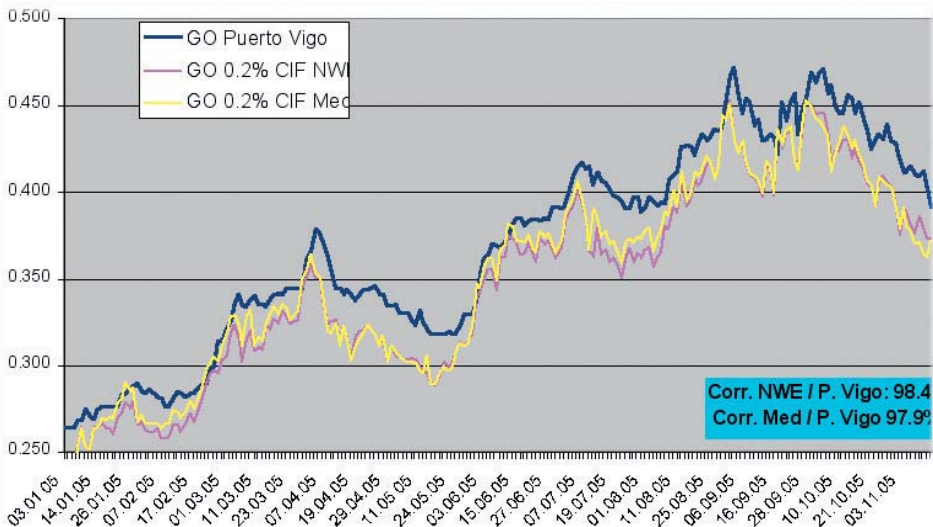
En relación con esta situación, son elocuentes los datos manejados por el sector. Según se contemplan en los mismos, en el caso de un barco atunero, los costes para un buque comunitario serían de 5.303 euros frente a los solamente 1.269 euros para un barco filipino, los 1.281 euros en el caso de un barco ecuatoriano, los 3.106 euros de un barco japonés, los 2.654 euros de un barco de Taiwán o simplemente los 3.395 euros de una empresa mixta en un país como Ecuador. Si la comparativa se hace por barcos según modalidades de arrastre y de palangre entre España y los terceros países, las diferencias son igualmente muy importantes.

COSTE DE EXPLOTACIÓN DE UN BARCO ATUNERO		
TOTAL	Coste (€)	Diferencia España/resto
España	5.303.645	—
Ecuador (Sociedad Mixta Europea)	3.395.428	-56%
Japón	3.106.772	-71%
Taiwán	2.654.621	-100%
Ecuador	1.281.537	-314%
Filipinas	1.269.365	-318%

COMPARATIVA PRECIOS GASOIL 2003-2007



EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN 2004-2005



En el caso de un arrastrero español en cefalópodos, el coste es de 1.173.900 euros, frente a los 487.800 euros de un tercer país. Para un arrastrero de merluza negra las diferencias van de 1.426.000 euros a 669.000 euros. En el caso de un barco arrastrero de crustáceos, la diferencia es de 990.000 a 475.000 euros.

Los costes de un arrastrero español en aguas de NAFO son de 3,4 millones de euros, frente a los 2,01 millones de un barco de un tercer país. Si el arrastrero opera en aguas de SWO, la diferencia es aún mayor y va de 4,4 millones de euros a 1,9 millones de euros. Finalmente, en el caso de un barco de palangre de superficie, un barco español tendría un coste de 1,4 millones de euros frente a los 825.000 euros para un barco de un tercer país.

De acuerdo con todos los datos manejados por el sector, se reclama a los responsables comunitarios la urgencia de adoptar medidas que supongan mejorar las posibilidades de competir de estas flotas con las de terceros países. El sector mantiene vieja reclamación de que los barcos que faenan en esas aguas puedan disfrutar de unos beneficios similares a los que disfrutaban los segundos registros en el seno de la marina mercante, medida adoptada a finales de los años noventa para evitar que toda la flota comunitaria se abanderara en terceros países. Las principales demandas

del sector se refieren a la política de fiscalidad, sin que las mismas afecten a la condiciones laborales de los trabajadores, así como al cumplimiento de las actuales exigencias en materia social o de seguridad a todos los niveles.

Hasta la fecha, las autoridades comunitarias han sido receptivas a la hora de analizar y reconocer la situación de desigualdad que existe entre la situación de las empresas comunitarias que operan en aguas lejanas en relación con barcos abandonados en terceros países. Sin embargo, también hasta la fecha, los responsables comunitarios no se han decidido a adoptar una medida eficaz en esa dirección.

Por este motivo, desde el sector se insta a Bruselas para actuar de manera urgente para solventar un problema que, si no se resuelve, puede acabar con estas flota bajo pabellón comunitario. ■

VIDAL MATÉ

Preocupa la competitividad de las flotas comunitarias con las de terceros países por la diferencia de costes de explotación





Acto de presentación de las actividades y proyectos del Cetpec durante las Jornadas. De izquierda a derecha, Fátima Linares, directora general de Innovación y Desarrollo Pesquero; Andrés Díaz, director del Cetpec; Salustiano Mato, director general de Investigación, Desarrollo e Innovación; y José Novo, presidente del Cetpec.

Gas licuado e hidrógeno, COMBUSTIBLES DEL FUTURO en la pesca

El uso de la energía en la pesca o, mejor dicho, su ahorro, ocupó el centro de las exposiciones habidas en las "I Jornadas Técnicas Cetpec de I+D+i (investigación, desarrollo e innovación) sobre Peixe Verde, energía y pesca" de Celeiro (Viveiro, Lugo), celebradas entre el 21 y el 24 del pasado mes de mayo. El resultado de los estudios que se vienen realizando sobre la introducción del gas licuado como combustible en los pesqueros, así como el encendido de la primera pila de hidrógeno de aplicación industrial en Galicia, fueron sus asuntos más relevantes. También se avanzó el estado de las investigaciones llevadas a cabo para buscar una mayor eficiencia energética en los barcos de pesca.

El precio del gasoil pesquero, a causa de las fuertes subidas experimentadas a lo largo de los últimos años, se ha convertido en un importante elemento de riesgo para el sector. En esta situación, como destacó en la inauguración de las Jornadas el consejero de Innovación e Industria de la Xunta de Galicia, Fernando Blanco, surge el proyecto Peixe Verde, que está avanzando propuestas concretas para reducir los costes de consumo energético de los barcos de pesca, teniendo como base la aplicación del I+D+i.

Las innovaciones tecnológicas que se trasladan finalmente a los buques serán las que logren que el sector sea competitivo, añadió el consejero, al tiempo que recalcó la relevancia de que las administraciones públicas ayuden a plantear soluciones reales (...) que vayan más



Reunión sectorial de técnicos y científicos participantes en las Jornadas I+D+i.

allá del recurso de ofrecer subvenciones. Fernando Blanco fue el encargado del encendido de la primera pila de hidrógeno de aplicación industrial instalada en Galicia, uno de los proyectos "Peixe Verde" que se están desarrollando desde el Centro Tecnológico de Pesca de Ceieiro (Cetpec).

La utilización de las pilas de hidrógeno como alternativa al gasoil para generar energía en los barcos de pesca, en fase de ensayo, se utilizará para alimentar las cabinas que permiten las comunicaciones tierra-barco, aunque próximamente, el objetivo es que se aplique a la flota.

HIDRÓGENO: LIMPIO Y BARATO

El hidrógeno se ha conseguido a través de la energía eólica, con lo que el proceso resulta limpio y económico. La pila que ahora se está probando, y que está instalada en el Cetpec, tiene 5 kilowatios y permite el ensayo en tierra de los sistemas auxiliares del barco. El siguiente paso previsto por los promotores de "Peixe Verde", caso de que los ensayos ahora iniciados den los resultados esperados de eficiencia, rentabilidad y utilidad, será su instalación en los pesqueros.

Tanto el hidrógeno como las pilas de combustible se están convirtiendo en tecnologías clave, ya que permiten una utilización más efi-

Los fines principales del Cetpec son la investigación de nuevos canales de comercialización del pescado fresco, establecer prioridades tecnológicas necesarias para el sector y la reducción energética de los barcos

ciente y menos contaminante de la energía. Se ha avanzado mucho, a nivel mundial, en su estudio, pero aún es pronto para que esta tecnología sea competitiva en el mercado. En ello está trabajando el Cetpec desde 2006. Los últimos avances en esta materia se tratarán, a mediados de noviembre, en el III Encuentro Sectorial del Hidrógeno y las Pilas de Combustible, que tendrá lugar en Santiago de Compostela.

La otra gran apuesta, que se está desarrollando a través del proyecto "Peixe Verde", radica en un nuevo sistema de propulsión, consistente en dos motores que se complementarán para la propulsión y generación eléctrica y que pueden utilizar Gas Licuado de Petróleo (GLP), puro o mezclado con gasoil. Un sistema que conlleva una reducción de hasta el 50% del consumo de combustible (ver MAR, número 459, abril 2007).

En el marco de las Jornadas Técnicas Cetpec I+D+i se informó detalladamente de los estudios realizados, así como de las pruebas efectuadas en cuatro barcos de bajura para evaluar las posibilidades de este sistema experimental. Pruebas muy esperanzadoras, ya que se obtuvieron cifras que rondaban el 30% de ahorro en el consumo de combustible. Según los investigadores del Cetpec, "técnicamente no hubo ningún problema", y durante los siete meses



El barco Santiago Apóstolo, de la Cofradía de Celeiro, será adaptado en breve para probar el nuevo sistema de propulsión.

que duraron estas primeras pruebas, ninguna de las embarcaciones perdió de trabajar por problemas derivados con su transformación. Establecida esta viabilidad, el siguiente paso es la transformación en veinte embarcaciones de seis puertos gallegos, para así establecer el promedio de ahorro para cada tipo de lancha. Posteriormente, el muestreo se ampliará a 200 embarcaciones de la flota artesanal.

Sin duda, la gran prueba será la adaptación de un arrastrero a este sistema. Se ha elegido este tipo de barco porque regresa a puerto a diario y requiere, por lo tanto, menor autonomía. Un arrastrero de litoral tiene un consumo medio de unos 420.000 litros de gasoil al año. Para realizar estas pruebas se dispone del barco Santiago Apóstolo, un antiguo "pinchero" de 35 metros de eslora que funciona como laboratorio flotante y pertenece a la Cofradía de Pescadores de Celeiro. El barco será sometido a una serie de modificaciones en el astillero de Vigo que incluirán la instalación de dos motores que utilizan GLP (una mezcla de propano y butano), puro o mezclado con gasoil, y Gas Natural Licuado (GNL).

Pero no sólo se va a realizar la evaluación de la viabilidad técnica y la estimación de costes del GLP y el gas. También se analizarán como uso de combustibles alternativos Gas de Síntesis (gasificado de carbón); hidrógeno y biocombustibles; energías de apoyo, como la propulsión eólica (cometas) y electricidad renovable (solar fotovoltaica, eólica y pilas de combustible).

EFICIENCIA ENERGÉTICA

Y si la búsqueda de energías alternativas más económicas y menos contaminantes resultan de gran interés para el sector pesquero, no me-

nos destacable es otro de los trabajos de investigación que se están realizando en el Cetpec, según reseñó su director, Andrés Díaz: La búsqueda de una mayor eficiencia energética en los barcos. *Dependiendo del tipo de barco, se puede ahorrar hasta un 12% de combustible cambiando determinados dispositivos, entre otros aspectos.*

La eficiencia energética apenas ha sido tenida en cuenta, en cuanto al sector de la pesca se refiere, como lo atestigua que barcos construidos hace un par de años consumen hasta un 35% más combustible por kilo de pescado que otros construidos en 1973.

A través de los estudios que se están realizando en el programa Peixe Verde, los investigadores pretenden conocer con detalle los cambios que hay que realizar en los barcos, en la forma de navegar o en cómo se pesca a fin de ahorrar más combustible. Y es que, si es importante el diseño de los barcos, no lo es menos la manera en que estos se manejan. En esta línea, se está trabajando en la medición de la posición del buque para conocer cómo afecta al consumo de energía la correcta distribución de la carga.

En este sentido, desde el Cetpec se va a iniciar, este mismo año, el desarrollo de redes de arrastre que requieran menos potencia en los motores. Cualquier ahorro, al precio al que se halla el combustible, resulta de gran importancia. Así que nada es descartable, como analizar algunas prácticas que se establecieron cuando el gasoil resultaba significativamente más barato. Un ejemplo de ellas sería el tiempo que los barcos permanecían en los caladeros.

Tal y como anunció Domingo Rey, con motivo de las XI Jornadas Técnicas de Pesca que organizó la Cofradía de Pescadores de Celeiro, de la que él es su patrón mayor (y que tuvieron lugar en noviembre del pasado año), las Jornadas de Investigación, Desarrollo e Inno-

“Peixe Verde” es un ejemplo de desarrollo de I+D+i, liderado por el propio sector pesquero en colaboración con la Administración (Fernando Blanco)

Puerto de Celeiro.





Rueda de prensa sobre los trabajos en "Peixe Verde". De izquierda a derecha, Andrés Díaz, director del Cetpec; Domingo Rey, patrón mayor de la cofradía de Celeiro; José Ramón Val Alonso, delegado provincial de la Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos; y Máximo Díaz, secretario de la Cofradía de Celeiro.

vacación –en proceso de preparación, por aquél entonces– servirían para poner al día los estudios e investigaciones que se estaban desarrollando en el sector pesquero. Y así ha sido. Próximamente se empezarán a conocer más datos sobre los mismos y su aplicación en un sector tan necesitado de innovaciones para salir de la difícil situación en la que se encuentra. ■

RAÚL GUTIÉRREZ
FOTOS: COFRADÍA DE CELEIRO



Reducción del coste energético de los barcos

El Centro Tecnológico de la Pesca de Galicia (Cetpec) nace en 2005 bajo el impulso del Puerto de Celeiro, la Cofradía de Pescadores y Servicel. Sus fines principales son la investigación de nuevos canales de comercialización del pescado fresco, establecer prioridades tecnológicas necesarias para el sector y la reducción energética de los barcos. Este último aspecto es, precisamente, el que centró el contenido de las Jornadas I+D+i y, de forma más general, su proyecto estrella Peixe Verde. Este proyecto, como destacó el consejero de Innovación e Industria de la Xunta, Fernando Blanco, es un ejemplo de desarrollo I+D+i liderado por el propio sector pesquero en colaboración con la Administración.

Peixe Verde comienza su andadura en 2006 con el objetivo de buscar soluciones al aumento del coste del gasoil para barcos de pesca mediante la eficiencia energética y el uso de combustibles alternativos.

Este proyecto, de cuatro años de duración, tiene un presupuesto de 17 millones de euros. En él están implicados un buen número de empresas, la Administración autónoma gallega, las universidades de A Coruña, Politécnica de Madrid, Santiago de Compostela y Rovira i Virgil, así como organismos de investigación como Azti Tecnalia, IDEA, INEGA e INTA.

Andrés Díaz, director del Cetpec, presentó la memoria de actividades y proyectos del Centro donde trabajan 23 investigadores, y en el que el 90% del presupuesto corresponde a proyectos I+D+i desarrollados para aplicaciones reales. Además de los asuntos relacionados con el ahorro energético, propios de estas Jornadas, Andrés Díaz destacó la búsqueda de nuevas vías de comercialización del producto pesquero como uno de los principales retos del Cetpec, un área de trabajo a la que a corto plazo se destinará la mitad del presupuesto. ■ R. G.



MÁS SEGURIDAD para la pesca

El Ministerio de Fomento ha puesto en marcha un nuevo real Decreto por el que se trata de mejorar la seguridad en los barcos pesqueros con menos de 24 metros de eslora, así como para prevenir la contaminación. Se trata de una disposición importante en cuanto la misma afecta a la mayor parte de la flota, donde se incluye toda la bajura con más de 13.000 embarcaciones.

Según se contempla en esta normativa, las condiciones fijadas no se exigirán a las embarcaciones destinadas exclusivamente a las actividades pesqueras que se lleven a cabo en aguas continentales, a los barcos de deporte o recreo, a los de transporte de pescado, a los dedicados a la investigación o formación de personal, a las embarcaciones dedicadas a la elaboración de pescado o de otros recursos vivos del mar, a los barcos

destinados al auxilio de instalaciones pesqueras con artes fija como la almadraba, a las embarcaciones de auxilio para explotaciones de acuicultura y finalmente, a los artefactos dedicados al cultivo o estabulación de especies marinas.

A efectos de las exigencias contempladas en esta nueva disposición, los barcos con eslora inferior a los 24 metros se clasifican en : embarcaciones de pesca local que desarrollan su actividad no más allá de 10 millas de la costa; embarcaciones de pesca de litoral que ejercen su actividad dentro de la zona que va entre el litoral y la línea de 60 millas paralela al mismo y entre los paralelos 52° N y 20° N; a los barcos que ejerzan la pesca de altura fuera de las 60 millas y en la zona comprendida entre los paralelos 60° N y 35° S y los meridianos 52° E y los 20° O.

Los barcos regulados por esta disposición deberán llevar la matrícula fijada a ambos costados de proa a la máxima altura posible respecto a la línea de flotación. Igualmente se fijan los tamaños

Fomento dicta nuevas normas para los barcos pesqueros con menos de 24 metros de eslora



de las letras y los posibles colores de los mismos.

En lo que afecta a la construcción del barco y las medidas técnicas de mismo, se contempla la posibilidad de que la Administración permita la instalación de diferentes dispositivos complementarios y se contempla eximir el cumplimiento de algunas prescripciones cuando el barco ya haya incorporado medidas de innovación. Las normas sobre diseño en el momento de la construcción de un barco deben ser las que estén vigentes en ese momento.

La nueva disposición hace un análisis detallado de todas las exigencias en materia de construcción, integridad de estanqueidad, amarre y fondeo de las embarcaciones, sus exigencias en materia de estabilidad, instalación de máquinas, instalaciones eléctricas, medidas para la prevención, detección y extinción de incendios, dispositivos para salvamento y la protección de las tripulaciones, seguridad de la navegación y las medidas para prevenir la contaminación.

El nuevo real decreto fija las exigencias en lo que se refiere a las inspecciones, reconocimiento, certificación de la situación de los barcos así como el régimen de sanciones.

Las embarcaciones de pesca, en materia de reconocimientos, deben pasar una inicial, otra de

La disposición tiene igualmente como objetivo prevenir la contaminación

renovación del certificado de conformidad cada cinco años para las embarcaciones con una eslora entre los seis y los 24 metros. Es necesario igualmente un certificado intermedio para el refrendo del certificado de conformidad entre el segundo y el tercer año desde el inicio de la actividad para barcos con eslora igual o mayor a los 12 metros, pero por debajo de los 24 metros. Igualmente son exigibles certificados extraordinarios.

Las embarcaciones de pesca sometidas a esta disposición deberán disponer de un certificado de conformidad, información técnica en el caso de embarcaciones nuevas, certificado de arqueo GT y acta de estabilidad para barcos con 12 ó menos metros de eslora.

Además de todo, el armador tiene la obligación de comprobar periódicamente el funcionamiento correcto de todos los equipos de la embarcación desde los medios técnicos a los humanos.

El conjunto de las exigencias contempladas en este real Decreto fueron publicadas en el BOE del pasado 1 de junio. ■



La CE critica los TACs por encima de lo que recomiendan los científicos



Greenpeace

RESERVAS MARINAS contra la DEGRADACIÓN de los océanos

El pasado 8 de junio se celebró un nuevo Día Mundial de los Océanos. Un Día, al igual que todos los que se dedican para llamar la atención sobre un hecho, que sirve para reflexionar sobre la continua degradación de los mares y océanos. Reflexión, por otra parte, que suele quedarse en eso. Después del Día en cuestión, científicos y ecologistas seguirán luchando para que se protejan los océanos, mientras que los intereses económicos seguirán presionando para estrujar al máximo la rentabilidad de los mismos, sin importar las consecuencias. La reciente cumbre del G8 fue una muestra más de ello, en cuanto al cambio climático se refiere. La propia Comisión Europea ha criticado a sus estados miembros la aprobación de topes de captura por encima de lo aconsejado por los científicos. Sin embargo, se sigue autorizando la capturas de anchoa en un caladero al borde del colapso.

Hemos pasado de pescar 20 millones de toneladas de ejemplares marinos para el consumo humano a 110 millones de toneladas. Y ello, en 42 años. Unos 3,5 millones de barcos pesqueros faenan en las aguas de océanos y mares de nuestro planeta, de los que un 1% pertenece a la categoría de grandes buques industriales. Ese 1% es el responsable del 60% de toda la pesca mundial.

Resultado de este incremento de las capturas sin apenas control es que el 70% de las pesquerías están agotadas o casi agotadas, según datos de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO). La pesca pirata, saqueando aguas limítrofes a países que carecen de los medios técnicos para evitarlo, viene a poner un tinte aún más dramático a esta situación, ya que, además, priven a estos países de una fuente de alimentos imprescindible para su supervivencia (ver MAR, número 459, abril 2007).

Y cuando se agotan unas pesquerías, la alta tecnología desarrollada por la industria pesquera permite escudriñar otros caladeros, a mayor profundidad, arrasando con los últimos y más recónditos lugares que hasta hace unos pocos



años permanecían vírgenes. Una actuación cuyo impacto negativo se ha hecho notar, a pesar del poco espacio de tiempo transcurrido. Como ya se destacó desde estas mismas páginas, las especies de aguas más profundas se reproducen más lentamente, lo que hace que no puedan aguantar el ritmo de extracción al que están siendo sometidas. Y ello, sin entrar a valorar el impacto sobre el ecosistema marino de profundidad, del cual desconocemos casi todo.

A este respecto, resultan significativas las palabras de Josep María Gilli, profesor del Instituto de Ciencias del Mar del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) de Barcelona, al afirmar que *sabemos más de la Luna o de Marte que del fondo marino. El año pasado, 39 años después de que el hombre pisara la Luna, descubrimos por primera vez bancos de corales profundos vivos a tan sólo 5 kilómetros de Cap de Creus (Girona), que han estado viviendo allí posiblemente durante más de un millón de años.*

PESCA SOSTENIBLE

Siete de las diez especies más perseguidas están clasificadas por la FAO como “explotadas

La pesca marina ha pasado de 20 millones de toneladas a 110 millones en 42 años. De ellas, 27 millones corresponden a capturas accidentales. Del 60% del total de las capturas es responsable tan sólo el 1% de la flota pesquera

completamente” o “sobre-explotadas”. Merluza, bacalao, atún, anchoa, sardina... llevan años en grave peligro. La pesca sostenible es aún algo a conseguir. El problema es que se llegue tarde a la aplicación real de este planteamiento.

La situación se agrava con la pérdida de biodiversidad, lo que afecta a la capacidad de los océanos de producir alimento y recuperarse del impacto de la presión pesquera. Entramos en un círculo vicioso. Enric Sala, del Centro de Estudios Avanzados de Blanes del CSIC, dice que *si la presión pesquera sigue como hasta ahora, hacia el año 2050 todas las especies que pescamos habrán llegado a una situación de colapso. Es decir, quedará menos del 10% de la abundancia de hace 50 años. Y aunque siga habiendo peces, serán tan escasos que resultará poco rentable salir a pescarlos.*

Ante tanto despropósito, la propia Comisión Europea ha dado “un tirón de orejas” a sus estados miembros al criticar que aprueben cuotas de captura por encima de lo que aconsejan los informes de los científicos. Les advirtió de que están haciendo peligrar muchos caladeros, como el de la anchoa, por las decisiones aprobadas en los últimos años. La Dirección General de Pesca considera que si se desoyen los con-



Boyas para mantener la línea madre del palangre

sejos científicos ante la crítica situación por la que atraviesa la anchoa, se pondrá en riesgo la supervivencia de la actividad comercial del sector. Al mismo tiempo se consiente, tras la aprobación de un TAC cero para este año en el golfo de Vizcaya, una “campaña experimental” para dar satisfacción a las presiones de Francia con el consentimiento de España.

Respecto a la situación del atún rojo -otra de las especies en grave peligro de sobre explotación-, las medidas aprobadas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) recibieron el visto bueno de los ministros de Pesca de la UE. Unas medidas para 15 años que a España le supondrán una reducción de capturas del 11%. La talla mínima pasó a ser de 30 kilos o 115 centímetros desde el pasado 30 de junio.

Las medidas, sin embargo, no parecen suficientes a juicio de Greenpeace, que acusa al

Consejo de Ministros de Pesca de la UE “de haber aprobado un plan que permitirá capturar el doble del atún rojo que el recomendado por los científicos”. Parece que no ha tenido mucho éxito la mencionada crítica realizada unos días antes por la Comisión Europea sobre los peligros de aprobar cuotas por encima de lo aconsejado en los informes técnicos.

Además, hay que contar con que las medidas adoptas respecto al atún rojo tampoco serán tenidas en cuenta. La experiencia nos dice que se hacen para ser violadas. Así viene a afirmarlo también José Luis Cort, director del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en Santander, al señalar que las medidas de protección adoptadas durante los últimos 30 años no se han respetado y, *por desgracia, no parece que la situación vaya a cambiar, al menos a corto plazo.*

A esta lamentable situación habría que añadir las capturas no deseadas o accidentales. Estimaciones de la FAO la sitúan en alrededor de 27 millones de toneladas. Es decir, aproximadamente el 25% de las capturas. Según las denuncias realizadas por Greenpeace, las flotas de la Unión Europea desechan entre un 20% y un 60% de las capturas, según pesquerías. Ballenas, delfines, aves marinas, tortugas... son otras víctimas de estas pesquerías accidentales. Un auténtico derroche que, en ocasiones, va parejo con la misma pesquería, como en el caso del tiburón. Las autoridades europeas siguen sin adoptar una legislación que realmente ponga fin a esta grave situación, que además les está llevando a la desaparición, en muchos casos.

COSTA DE CEMENTO

Son muchos los científicos que critican el desarrollo urbanístico que se está llevando a cabo en la costa, especialmente en el Mediterráneo, y la presión que ello comporta en una zona de gran importancia ecológica. José Luis Acuña, profesor de biología de la Universidad de Oviedo, denuncia que *se edifican urbanizaciones y puertos sobre comunidades biológicas que no están siquiera cartografiadas y cuyo funcionamiento se desconoce. Se vierten aguas residuales sin depurar y deshechos directamente al mar, cuyos efectos nocivos sobre los ecosistemas litorales estamos lejos de comprender. Además, se gestiona el litoral sin tener en cuenta los efectos previsibles del cambio climático.*

En el último informe de 2006 sobre la situación de nuestras costas de Greenpeace, elaborado por María José Caballero, se incide sobre la brutal presión urbanística que se está ejerciendo sobre la franja costera, con todo lo que ello implica. Algunos datos sirven para situar el problema: Andalucía tiene el 26% de su primer

kilómetro de costa urbanizado, llegándose en algunos municipios como Fuengirola, al 73,3%, o a los 72,3% de Málaga; en Murcia, el sector de la construcción creció un 31% y registra más licencias que la Comunidad de Madrid, a pesar de que ésta cuenta con cuatro veces más población; Galicia tampoco está a salvo ya que, con la normativa urbanística heredada del anterior gobierno de la Xunta, setenta municipios prevén en sus planes urbanísticos más de 600.000 nuevas viviendas, lo que significa que se incrementará en un 80% la edificabilidad de la franja costera.

Son sólo algunos datos, como el que un 13% de las aguas residuales se vierten directamente al mar o la costa, como es el caso de las poblaciones de Algeciras, Nerja o Benalmádena. Contaminación, puertos deportivos, regeneraciones de playas... son algunas de las actuaciones que están acabando con el ecosistema marino litoral. Y en el Mediterráneo, en concreto, con las importantísimas praderas de *Posidonia oceanica*, nicho ecológico donde se reproducen numerosas especies de alto valor comercial, así como de relevancia en otros aspectos, como productor de oxígeno o como freno de la erosión costera.

El océano tiene una enorme repercusión en el clima y su papel es tan importante como el de la atmósfera. Atrapa medio millón de toneladas de carbono al año, lo cual no viene nada mal para la reducción del CO₂. Gregorio Parrilla, físico del IEO, destaca la importancia de los océanos al actuar como *amortiguador del calentamiento global. Desde 1955 ha absorbido 20 veces más calor que la atmósfera durante ese mismo periodo.*

El calentamiento es otra de las amenazas



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

reales de nuestro planeta. Una amenaza real con una incidencia sobre los mares más que evidente, con alteraciones en el ecosistema marino constatadas ya por los científicos.

A esta serie de despropósitos sobre el medio marino habría que añadir el vertido de hidrocarburos, fertilizantes, pesticidas, metales pesados... Según la organización Oceana, se vierten al mar unos 6 millones de toneladas de basura al año, de las que aproximadamente la mitad son plásticos. Cien mil mamíferos y tortugas marinas morirán a causa de esta basura cada año.

La acuicultura está experimentando un gran avance, aunque aún debe superar algunos problemas para que se la pueda considerar como una solución al problema de la sobrepesca. La falta de una diversificación en la producción acuícola, centrándose en las especies más rentables económicamente; la contaminación; la utilización como alimento en la cría de especies de otras especies marinas... son algunos de los problemas que deberá superar para ser la alternativa alimenticia tras el expolio de los océanos. Sin embargo su potencial ha de ser tenido en cuenta, sobre todo en aspectos en los que aún apenas se ha desarrollado en este lado del planeta, como el cultivo de especies vegetales, de gran tradición en Oriente.

RESERVAS MARINAS

Los problemas esbozados no son nuevos, aunque algunos de ellos hayan adquirido mayor relevancia en los últimos tiempos, como los



Oceana



efectos del incremento de la temperatura de las aguas y la incidencia que de ello pueda derivarse en los próximos años. Tampoco se han adoptado soluciones reales a los problemas existentes, como se ha señalado, ni parece que se vayan a adoptar, salvo medidas parciales más o menos afortunadas.

Científicos y ecologistas ven, como una herramienta de gran interés para revertir esta tendencia negativa del estado de los océanos, la protección de éstos a través de la figura de las reservas marinas. Greenpeace, WWF/Adena u Oceana, entre otras organizaciones que luchan en defensa de nuestros mares, insisten en este camino. Algunos países europeos ya han declarado la protección de áreas dentro de sus aguas territoriales. España ha realizado un gran esfuerzo, en este sentido, aunque debido a la enorme riqueza de sus aguas, es mucho lo que aún queda por hacer. En el Mediterráneo se ha protegido tan solo el 1% de nuestras aguas, según destaca Alfonso Ramos, catedrático de Biología Marina de la Universidad de Alicante, cuando lo necesario sería entre el 10% y el 20% del margen continental.

Más de 260 científicos europeos, entre los que figuran ocho investigadores oceanográficos españoles, han firmado un llamamiento para la creación de reservas marinas protegidas. Greenpeace ha pedido a los responsables europeos

Sobrepesca, desarrollo urbanístico en la franja costera, contaminación, incremento de la temperatura del agua... siguen siendo los grandes problemas de los océanos. Científicos y ecologistas exigen la creación de reservas marinas para frenar el deterioro

que apoyen esta declaración y tomen medidas para la protección y preservación de los océanos. Una protección que alcance al menos al 40% de las aguas marinas.

Necesitamos un cambio radical en la forma en que se gestionan los océanos, señala Mario Rodríguez, director de Campañas de Greenpeace. Juan Carlos del Olmo, secretario general de WWF/Adena, precisa que de nada servirán las Áreas marinas protegidas si no realizamos una gestión pesquera sostenible, eliminamos las fuentes de contaminación, acabamos con el desarrollo desaforado de la costa o actuamos contra el cambio climático.

Como señala Alfonso Ramos, *debemos dejar de mirar al mar como el proveedor inagotable de recursos; es un ecosistema frágil y limitado.* Los pescadores españoles van comprendiendo y tomando conciencia de la necesidad de protegerlo. Su colaboración en campañas para evitar la muerte de las aves o las tortugas marinas en el palangre (más de 400 pescadores valencianos participaron en una jornada sobre la recuperación de la tortuga boba, para celebrar el Día de los Océanos), o en el avistamiento de la foca monje, entre otras, así como el decidido apoyo a la creación de áreas marinas protegidas, dan buena prueba de ello. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

59 Asamblea de la Comisión
Ballenera Internacional

Greenpeace

JAPÓN AMENAZA con retirarse de la CBI

La paciencia oriental parece que también tiene un límite. El laborioso entramado que Japón ha ido tejiendo para lograr una mayoría de votos en el seno de la CBI, a favor de reiniciar la caza comercial de ballenas, sigue sin reportarle resultados reales. Y ello, a pesar de las fuertes inversiones realizadas para lograr esas "adhesiones". En la última reunión, celebrada en Anchorage, Alaska (EE UU), tampoco logró concesión alguna a su política, mientras que el bloque conservacionista se vio reforzado.

Yokohama no será candidata a albergar la reunión de la CBI en 2009. Su alcalde, Hiroshi Nakada, presente en la reunión que se celebró en Anchorage, retiró la candidatura de la ciudad japonesa debido al revés que obtuvo Japón en las votaciones. Quizás, lo más irritante para la delegación nipona fue la fuerte oposición a que se permitiera a las comunidades costeras japonesas una caza de ballenas a pequeña escala.

La oposición resulta más simbólica que el he-

cho mismo en sí, ya que es fácil pensar que no tendrán ningún problema en añadir unas cuantas capturas "científicas" más de ballenas a cuenta de sus comunidades costeras, si es que las precisan (Japón, fundamentalmente, junto a otros países a favor de reanudar la caza de ballenas capturan más de 2.000 ejemplares al año como "caza científica"). Lo cierto es que, además de no presentar a la localidad de Yokohama como sede de la próxima reunión, la delegación japonesa dejó entrever su posible retirada de la Comisión Ballenera.

Y es que el mayor contratiempo para Japón es que se ratificara, una vez más y por más votos que en la votación de la anterior Asamblea, el mantenimiento de la moratoria con 37 votos a favor, 36 abstenciones y cuatro votos en contra. *La CBI perdió su última oportunidad para retomar su papel de gestor de los recursos balleneros y no podemos hacer más concesiones,* señaló el comisionado japonés Akira Nakamae.

En opinión de la delegación nipona, la Comi-



sión Ballenera se dedica únicamente a proteger a las ballenas desde que se impuso la moratoria, y anunciaron que barajan la idea de crear un organismo internacional que sirva para regular a la industria ballenera, aunque no han desvelado hasta el momento detalles sobre este plan.

EXCUSAS SUI GÉNERIS

Los argumentos utilizados por Japón para mantener sus tesis siempre han sido muy peculiares. Así, señala la necesidad de proseguir con la “caza científica”, que implica la muerte anual de cientos de ballenas, y cuya carne es posteriormente vendida en los restaurantes más selectos de su país. Sin embargo, sus científicos no han ofrecido nunca la información requerida por sus colegas en la CBI de los estudios que están realizando, y que les obliga a llevar a cabo tan alta mortandad de cetáceos. Una cacería que, en el caso del pasado año, superó con creces la demanda de carne de su mercado. El excedente acabó utilizándose para producir carne para perros, según denunció Greenpeace y el Fondo Internacional para el Bienestar Animal.

Ahora, sus excusas son igualmente curiosas. Señalan que la CBI está controlada por los países anglosajones y los grupos ecologistas, lo que impide normalizar la caza y el comercio de

El grupo de países que propone la protección de las ballenas y la explotación a través de actuaciones no letales ganó posiciones en la CBI, tras la entrada este año de Ecuador, Colombia y Chipre.

estos animales. En concreto, se refieren a Greenpeace como promotor de la moratoria vigente, gracias al apoyo que le brindan “países que nada tienen que ver con la caza de ballenas”. Lo que olvida Japón es que muchos de los países que ahora no tienen nada que ver con la caza de ballenas es porque la abandonaron, dada la situación de estos cetáceos, como es el caso de España.

La irritación de Japón radica en que ha visto frenado su ascenso en votos (logrado con el apoyo, a base de talonario, de insignes potencias de la industria ballenera como Saint Kitts y Nevis, Mali, Mongolia, Islas Marshal, Antigua y Barbuda...). Y lo ha visto frenado por el llamamiento realizado por el gobierno británico y las organizaciones ecologistas para promover la incorporación de países conservacionistas a la CBI, países que estén en contra de la caza de ballenas y a favor de la explotación de los cetáceos a través de maneras no letales.

Es el caso de Costa Rica, que pagó la cuota para poder votar (pertenece a la CBI desde los años 80), y defender, en su caso, el turismo ballenero, industria que actualmente le reporta más de cuatro millones de dólares al año. A la incorporación de Panamá, el pasado año, se sumaron Ecuador, Colombia y Chipre.

En otro orden de cosas, Brasil y Argentina presentaron de nuevo su propuesta de crear un

santuario de ballenas en el Atlántico Sur. Contó con el apoyo de 39 países y el rechazo de 29, aunque no se alcanzaron los tres cuartos necesarios para que saliera adelante.

Se aprobó un informe científico en el que la CBI hacía constar su “preocupación” por los ataques de pescadores marroquíes al grupo de treinta orcas que vive en el Estrecho, a las que culpan de quitarles el atún rojo cuando lo van a pescar. La Comisión solicitó a España y Marruecos que, de forma urgente, vigilen a esta población de orcas y eviten el acoso.

FELICITACIÓN A ESPAÑA

En el mencionado informe científico, España obtuvo el reconocimiento a las medidas adoptadas para que los barcos que cruzan el Estrecho reduzcan su velocidad, y de esta manera evitar colisiones con los cetáceos.

Por su parte, el Gobierno español, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM), consideró como “muy positivas” las conclusiones de la Comisión Ballenera Internacional, destacando el que en esta ocasión hubo, por primera vez en la historia de la CBI, interpretación de español y un resumen del informe científico en nuestro idioma. Ese esfuerzo realizado por España, ya que tuvo lugar gracias a su contribución voluntaria, fue públicamente agradecido por todos los países latinoamericanos presentes en la reunión.

Como resultados más relevantes, la SGPM destaca la creación de un grupo de trabajo sobre el futuro de la CBI; la aprobación de una Resolución por la que se urge a Japón a retirar su programa de caza científica en el Santuario de ballenas del océano Ártico JARPA II; y la aprobación de una Resolución sobre el uso no letal de los cetáceos. Esta última resolución, patrocinada por España, anima a los países miembros a trabajar por incorporar el uso no letal de los cetáceos en futuras decisiones y acuerdos.



Greenpeace



Greenpeace

Asimismo, España apoyó la celebración en 2009 de un taller sobre los impactos del cambio climático en los cetáceos, la introducción de un vínculo para cada Estado miembro en la página web de la CBI y la acreditación y participación de las ONGs en las reuniones anuales de este organismo.

Dados los resultados obtenidos, la adopción de medidas que fueran minando la protección de las ballenas se ha visto frenada en esta reunión. Una buena noticia para una reunión celebrada unos pocos días antes del Día Mundial de los Océanos. ■

R. G.



Pescar POR LO NATURAL

Pescar con cebos vivos o artificiales se puede acabar. Eso es al menos lo que piensan los propietarios de la empresa Arom Bait[®], ubicada en la localidad de Zazuar, en Ribera del Duero, desde donde se ha lanzado al mercado un cebo a base de productos naturales biodegradables, tanto para la pesca industrial como para la deportiva.

En la actualidad, este tipo de cebos se está utilizando con carácter experimental por varias cofradías de pescadores de bajura y también, con organizaciones de armadores para la pesca de altura, según los responsables con buenos resultados. La organización ecologista LonXanet, en Galicia, está realizando igualmente pruebas con el nuevo producto de cara a evaluar todas sus variables desde el coste a su eficacia.

Ramón Tomás, padre del proyecto, ha desarrollado toda su actividad profesional como comercial para la venta a la industria alimentaria de aditivos de todo tipo. Conoce bien, en consecuencia,

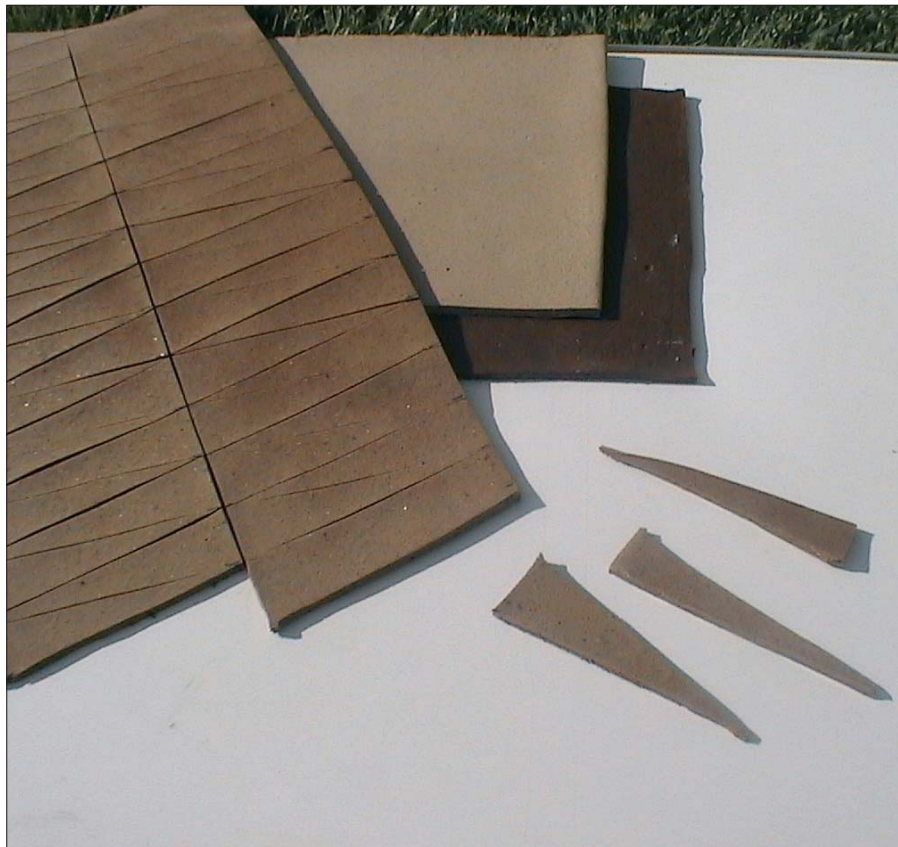
Los cebos vivos o artificiales se sustituyen por cebos a base de productos naturales

toda la realidad de los sectores, a lo que unía su afición por la pesca. Sus proyectos contaron con el apoyo para su desarrollo de Sergio Juarros y Xenia Tomás, esfuerzo del que ya han tenido los primeros resultados.

En la actualidad, son miles de toneladas de pescados que se capturan para utilizar los mismos como cebo en los caladeros de todo el mundo. Ante esta situación, la empresa se planteó como primer objetivo dar respuesta a las flotas para poder disponer en todo momento de un cebo eficaz, limpio, funcional y a buen precio.

La fabricación de estos cebos se hace a partir





siempre de productos naturales con los debidos controles sanitarios. Estos materias primas base para la elaboración de los cebos son derivados de pescado proporcionados por industrias conserveras, en su mayor parte gallegas, como aceites, harina y extractos de pescado. Se trata de productos naturales biodegradables no tóxicos. En función del tipo de pesca para la que se vayan a utilizar se presentan, bien en planchas o embutidos.

Según los responsables del proyecto, en principio estos cebos están pensados fundamentalmente para la pesca con palangre y nasas.

Arom Bait^o desarrolla pruebas de pesca con varias organizaciones de cara a la distribución comercial del producto

En relación con los cebos actuales donde se utilizan los cebos vivos o congelados, el nuevo sistema supondría además de un ahorro de pescado, un paso adelante desde una perspectiva ecológica, al utilizar otros pescados sino unos residuos degradables y no contaminantes.

Con carácter general, en la mayor parte de los periodos del año, son productos más baratos. Los mismos no requieren ningún tratamiento de conservación para su mantenimiento.

En un medio como el barco, donde los espacios disponibles no son muy abundantes, los cebos naturales suponen una solución, en cuanto se pueden tener en espacios más reducidos, junto con unas mejores condiciones de limpieza y manejabilidad o transporte.

Según las características de su fabricación, los cebos tienen una caducidad media de seis meses y pueden soportar temperaturas de hasta 25 grados sin necesidad de disponer de una conservación especial.

Los responsables de Arom Bait^o esperan, que en el plazo de unos meses, tras las pruebas que se están haciendo en la actualidad en diferentes caladeros, sea posible su comercialización, así como la posibilidad de elaborar otros tipos de cebos para otras pesquerías.

Junto a la pesca industrial en el mar, objetivo de la firma es igualmente hacer una oferta para el sector de la pesca deportiva, sustituyendo los actuales cebos artificiales por otros naturales. ■





Un momento de la jornada hispano-marroquí celebrada en Algeciras. Foto cedida por la DG Marina Mercante.

NUEVO DISPOSITIVO

de control de tráfico en el Estrecho

La Operación Paso del Estrecho cuenta este año con una importante novedad: la modificación del Dispositivo de Separación de Tráfico en el Estrecho de Gibraltar, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) y que ha entrado en vigor el 1 de junio. Con este cambio se pretende dar respuesta a los nuevos flujos marítimos que se incrementarán con la puesta en marcha del nuevo puerto Tánger Mediterráneo. Técnicos españoles y marroquíes celebraron en Algeciras una jornada sobre Seguridad en la Navegación en la que no sólo hablaron de este nuevo dispositivo sino también de las experiencias obtenidas de la aplicación del Código Internacional de Protección Marítima (ISPS), de seguridad a bordo de buques y del plan de control de averías.

Representantes de las Administraciones marítimas de España y Marruecos así como delegados de las empresas navieras más importantes de ambos países se reunieron en Algeciras el pasado 30 de mayo para debatir sobre Seguridad de la Navegación de los buques de pasaje en el Estrecho de Gibraltar. Se trata del séptimo encuentro que mantienen las dos naciones.

Entre los temas que trataron destaca la modificación del Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) en el Estrecho, aprobado por la Organización Marítima Internacional y que entró en vigor el 1 de junio; el nuevo puerto Tánger-Med; la aplicación del Código ISPS de seguridad a bordo de los buques y el plan de control de averías.

Respecto al Dispositivo de Separación de Tráficos se refirieron el director del Centro de Salvamento de Tarifa, Adolfo Serrano, y el jefe de Servicio de Seguridad y Navegación de la



Dirección de la Marina Mercante marroquí, Omar Bassein. Este último destacó que la modificación, fruto de la colaboración de las dos Administraciones, se aprobó por el comité de Seguridad Marítima de la OMI hace unos meses.

La modificación se ha hecho para poder hacer frente al incremento de tráfico que se producirá en los próximos meses con la campaña de Operación Paso del Estrecho y el nuevo puerto de Tánger Med. Omar Bassein explicó que se han creado dos zonas de precaución, una en el lado este del dispositivo y otra frente a Tánger Med para facilitar el cruce de barcos o su incorporación al dispositivo, bien hacia el Mediterráneo o hacia el Atlántico. Además, se divide la actual zona de navegación Sur en dos zonas: al Este y al Oeste de la actual configuración, con una zona de navegación libre entre ellas.

De cara a la puesta en marcha del nuevo puerto Tánger Med, se acaban de colocar balizas portuarias y en la zona de fondeo para poder garantizar la seguridad. A esto se unen los sistemas de comunicación AIS y de radar, así como los servicios “que aseguran una cobertura globo”.

Según el director del Centro de Salvamento

Se han creado dos zonas de navegación para facilitar el tránsito naviero durante la Operación Paso del Estrecho

Marítimo de Tarifa, Adolfo Serrano, esta nueva medida “permite facilitar aún más la labor de aquellos barcos que no están familiarizados con una zona de riesgo tan importante como es la del Estrecho”.

Por su parte, Pilar Tejo, directora de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, presentó los centros y unidades de Salvamento Marítimo, algunas de las cuales dan un impulso a la seguridad en la zona, como es el buque polivalente “Miguel de Cervantes”, uno de los más modernos de Europa y que se encuadra en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009, cuya ejecución ya se ha cumplido en un 52%.

Pilar Tejo destacó la labor que desde la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se realiza en la ayuda a la navegación de los buques de los que dijo “son los principales garantes de la seguridad si respetan realmente las normas y recomendaciones que desde la Administración Marítima española tratamos de transmitir”.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima tiene competencias tanto en la preven-



ción de riesgos marítimos como en la actuación frente a la contaminación marítima. Aunque habló de los medios con los que la Sociedad cuenta a nivel nacional, destacó la importante concentración existente en la zona del Estrecho por donde anualmente pasan más de 90.000 buques, una media de 264 barcos al día y donde el año pasado se detectaron 534 emergencias.

Pilar Tejo señaló que Cádiz es la única provincia española con tres centros de Salvamento (en Tarifa, Cádiz y Algeciras) y adelantó que en este mes se incorporará a la zona un avión, de última adquisición, con sensores especiales que detectan si se produce un vertido en el mar.

SIMULACRO DE EMERGENCIA

Durante la jornada, las autoridades marroquíes coordinaron dentro de la Operación Paso del Estrecho el segundo ejercicio de salvamento hispano-marroquí (el primero tuvo lugar en la Bahía de Cádiz el año pasado).

El simulacro consistió en la escenificación de una emergencia mediante la evacuación de varios heridos del buque de pasaje "Banasa". Las unidades marroquíes participantes, a las que se sumó la embarcación de intervención rápida de Salvamento Marítimo español, con base en Tarifa, "Salvamar Alkaid", rescataron a las perso-

Cádiz es la única provincia española con tres centros de salvamento. Este mes se incorporará a la zona un avión, de última generación, para detectar vertidos

nas heridas, tres por vía aérea y a diez en los buques especializados.

Los organizadores demostraban así la capacidad de ambas administraciones para coordinar los trabajos en un supuesto similar y, sobre todo, verificar en la práctica los procedimientos de evacuación de personas de un buque de pasajes, así como la disponibilidad del puerto de Tánger ante una situación de esta índole.

INTERVENCIÓN DEL ESPERANZA DEL MAR

Tan sólo un día después de ese ejercicio, medios de los dos países tuvieron que intervenir en una emergencia real, cuando un pesquero marroquí se encontró casualmente con cuatro personas a bordo de un cayuco que llevaba varios días a la deriva, sin comida ni agua, y que no había podido emitir ninguna señal de socorro.

El buque-hospital del Instituto Social de la Marina "Esperanza del Mar" rescató en primera instancia a dos supervivientes y a los cuerpos de otros dos tripulantes. Seguidamente, un helicóptero del SAR español trasladó a los dos supervivientes a un hospital de Las Palmas mientras que los dos cadáveres fueron recogidos por una patrullera marroquí y trasladados al puerto de Dakhla. ■

ANA DÍAZ



Cerca de **2,5 MILLONES** cruzarán el Estrecho este verano

Las vacaciones ya están encima y con ellas aumentan los desplazamientos. Según las previsiones realizadas por el Ministerio de Interior, cerca de 2,5 millones de magrebíes procedentes de los países europeos y también desde España cruzarán la Península y el Estrecho para reunirse con sus familias. El Plan de Flota concertado para la Operación de Paso del Estrecho de este año consta de 39 buques, pertenecientes a doce compañías. Para el desarrollo de la Operación se ha diseñado todo un dispositivo sanitario y de apoyo social. Como en años anteriores, uno de los aspectos más importantes es dar una información detallada para hacer más fácil el largo viaje a casa.

El Plan de Flota dispuesto por la Dirección General de la Marina Mercante consta de 39 buques de doce compañías diferentes



lega el verano y miles de emigrantes magrebíes procedentes de Europa aprovechan su descanso estival para acercarse a su país y pasar unas semanas de descanso junto a sus familias. Para facilitarles el trayecto, desde hace dos décadas, la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior elabora anualmente un Plan de Protección para coordinar y dirigir la llamada Operación Paso del Estrecho (OPE). Sin embargo, el aumento de la población magrebí en España ha hecho que esta Operación no se limite ya exclusivamente al verano sino que cada vez se extiende a otros períodos

críticos como pueden ser puentes, Semana Santa o Navidad.

A veces, estas llegadas masivas han provocado situaciones caóticas de largas esperas y falta de servicios elementales, ocasionando problemas sociales, sanitarios y de desorden público. No obstante, los diferentes Planes de Protección Civil aplicados desde 1987 han mejorado notablemente la situación, ofreciendo un desarrollo indudable tanto en las infraestructuras portuarias como en la oferta naviera, la calidad en los servicios y, especialmente, la información que se ofrece.

PLAN ESTATAL

Para la presente temporada veraniega, la Dirección General de Protección Civil y Emergencias ha desarrollado un Plan Especial de Protección Civil, considerado a todos los efectos un Plan Director Estatal de la OPE-2007, que se complementa con los planes provinciales de los diferentes ámbitos geográficos afectados por la Operación Paso del Estrecho; el Plan de Flota Oficial, dispuesto por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento y el Plan de Tránsito, elaborado por la Dirección General de Tráfico, perteneciente al Ministerio de Interior.

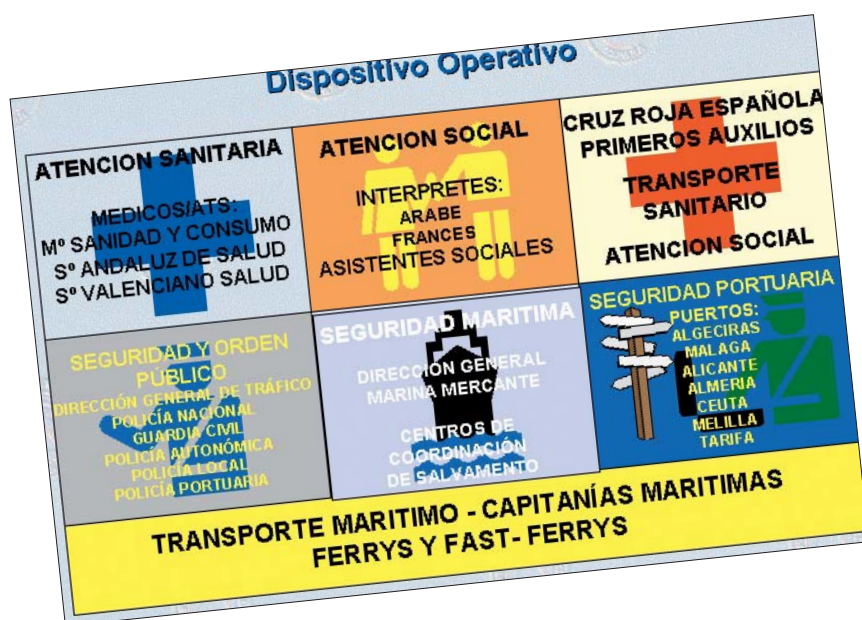
El Plan diseñado está pensado para hacer frente al paso de más de 2,5 millones de ciudadanos magrebíes y más de 550.000 vehículos durante los tres meses de la época estival. También pretende prevenir y mitigar las situaciones de riesgo que puedan plantearse durante su desarrollo.

Se prevé la actuación de 13.000 miembros de la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en la OPE-2007. El Plan de Flota provisional concertado para este año consta, en principio, de 39 buques pertenecientes a 12 compañías.

El dispositivo de asistencia social está formado por un total de 144 personas entre traductores, asistentes sociales, psicólogos, operadores de radio y técnicos de Protección Civil. Se mantiene el mismo nivel que en la edición del año pasado.

Hay que resaltar el importante dispositivo sanitario desarrollado por el Ministerio de Sanidad y Consumo junto al Sistema Andaluz de Salud, de la Junta de Andalucía, que han puesto a disposición de la OPE-2007 un total de 34 médicos/ATS y 6 Centros de Salud. Además de contar con material sanitario valorado en aproximadamente 150.000 euros.

La Cruz Roja se encarga del dispositivo de apoyo social y transporte sanitario en virtud del Convenio suscrito por esta organización y la Dirección General de la Guardia Civil. Para el ejercicio de estas labores se cuenta con el trabajo de 417 voluntarios y nueve ambulancias.



DATOS COMPARATIVOS OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO

PERIODO	PUERTO	PASO PERSONAS Y VEHÍCULOS
SEMANA SANTA 2005	ALGECIRAS	Vehículos - 10.839 Pasajeros - 70.706
SEMANA SANTA 2005	ALMERIA	Vehículos - 2.385 Pasajeros - 9.080
SEMANA SANTA 2006	ALGECIRAS	Vehículos - 15.879 Pasajeros - 93.724
SEMANA SANTA 2006	ALMERIA	Vehículos - 2.950 Pasajeros - 12.139
SEMANA SANTA 2007	ALGECIRAS	Vehículos - 17.719 Pasajeros - 91.918
SEMANA SANTA 2007	ALMERIA	Vehículos - 2.552 Pasajeros - 11.270



Por otra parte, se han establecido siete Centros de Coordinación Operativa ubicados, uno en la sede de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias y el resto en las diferentes Unidades de Protección Civil, a excepción del CECOP de Algeciras, que está localizado en la Torre de Control marítimo de la Sociedad Española de Salvamento Marítimo. También hay puntos de control de paso de vehículos por fronteras en Irún y La Junquera.

En relación con los espacios portuarios, se va a disponer de una capacidad similar a la del año pasado. La gestión de estos espacios será planificada y dimensionada por los responsables de cada puerto, en base a la demanda prevista, especialmente en los días críticos.

INFORMACIÓN BÁSICA

Como sucedió en el 2006, uno de los aspectos más importantes de la OPE es asegurar una buena información a los ciudadanos magrebíes

Todo está dispuesto para que 2,5 millones de personas y más de 550.000 vehículos crucen el Estrecho durante el verano

sobre las instalaciones y servicios que la Operación Paso del Estrecho pone a su disposición. Así como ofrecer toda una serie de recomendaciones útiles para el viaje.

Este año se mantiene en los puestos fronterizos de Irún y La Junquera el sistema de información en paneles donde se ofrecerán, entre otras cosas, datos sobre el estado de ocupación de los puertos y tiempos de espera en los mismos. Este sistema ya se utilizó en la edición de año pasado. En colaboración con la Dirección General de Tráfico se dispondrán estos avisos en algunos de los paneles informativos situados en las carreteras y autovías que cruzan la Península.

Además, se difundirán folletos informativos de las diferentes instituciones y empresas que participan en el conjunto de la Operación Paso del Estrecho.

Para lograr los objetivos planteados, se establecen estructuras básicas de dirección y coordinación así como diferentes sistemas de actuación operativa y tipificación de fases contempladas dentro del Plan General y, en especial, de cada ámbito local.

El Plan está especialmente diseñado para activarse en los casos en los que, por causas extraordinarias, la capacidad de respuesta de la Autoridad Portuaria no pueda dar la solución adecuada a determinadas situaciones, por lo que requiera un apoyo de medios y recursos extraordinarios.

El ámbito de aplicación de este Plan corresponde a Cádiz (Algeciras y Tarifa); Málaga, Almería, Alicante, Melilla y Ceuta, así como a los puestos fronterizos de Irún y La Junquera (sólo a nivel del sistema de información). ■

ANA DÍAZ



En marcha el consejo regional de **AGUAS LEJANAS**



El Consejo Consultivo Regional (RAC) para la flota de larga distancia en aguas no comunitarias o en aguas lejanas, celebró el pasado mes de mayo su asamblea general en Madrid donde se procedió al nombramiento definitivo de sus representantes, a su comité ejecutivo, así como de los planes de trabajo a desarrollar en los próximos meses.

Este RAC está compuesto por un total de 72 organizaciones relacionadas de alguna manera con el conjunto del sector de la pesca, desde la actividad extractiva, a los procesos de transformación y comercialización. Cuenta igualmente con representantes de ONGs y del mundo sindical. Estas organizaciones corresponden a un total de 12 países, España, Alemania, Dinamarca, Estonia, Francia, Irlanda, Italia, Lituania, Países Bajos, Polonia, Portugal y Reino Unido.

Para el funcionamiento de este Consejo, cada uno de los países aportará anualmente 20.000 euros, mientras, en el caso de España, la aportación será de 91.425 euros.

En la presentación de este Consejo estuvieron presentes varios representantes de la Administración pesquera española con la ministra Elena Es-

Para España se trata de unos caladeros donde opera la flota más importante

pinosa a la cabeza. La ministra señaló a los asistentes a esta asamblea la importancia que tiene para la pesca el conjunto de los caladeros en aguas lejanas e insistió en la necesidad de trabajar duro para dar respuestas ante las autoridades comunitarias, así como a la Administración de cada país miembro a los muchos problemas que tienen las flotas que operan en aguas internacionales así como en aguas de terceros países. Para la responsable española de pesca, es fundamental que este foro sirva para lograr acuerdos por consenso para la mejora de las condiciones en que operan este tipo de flotas, tanto en materia de pesca, como en cuestiones medioambientales o socioeconómicas. Desde estos planteamientos, instó a los miembros del Consejo a que aceleren cuanto antes sus trabajos para que el mismo tenga una rápida operatividad.

El secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fragueiro, destacó igualmente la importancia de este Consejo entre cuyos retos más importantes se halla la necesidad de lograr una buena gestión de los recursos en esos caladeros, así como lograr la máxima cooperación con los países donde se ubican las flotas.



Para Manuel Liria, presidente de la nueva patronal de la pesca española, y también presidente en funciones del Consejo hasta la reunión de Madrid, uno de los retos más importantes de esta organización debe ser la lucha contra las pesquerías ilegales, así como de la protección de los recursos y de los ecosistemas en cuanto de ello depende que la actividad de la pesca sea algo sólo para hoy o con perspectivas de futuro.

**Agricultura
aportará
91.425 euros
en el primer
año para su
funciona-
miento**

**Agrupación
72 organiza-
ciones de 12
países**

Para España, se trata de un Consejo de una gran importancia porque en el mismo se halla la flota más importante, no por el número de barcos que son unos 300, sino por su capacidad de pesca y lo que ello supone para el aprovisionamiento de los mercados. Se trata igualmente de una flota que opera en unos caladeros, bien en aguas internacionales o de terceros países, donde los problemas son muy importantes fundamentalmente por la actividad de flotas ilegales que operan en unas condiciones diferentes a las exigidas a los barcos comunitarios para comercializar los productos de la pesca en los mismos mercados.

La asamblea eligió como presidente del Consejo a Antonio Cabral, presidente de la organización ADAPI. La vicepresidencia primera fue para el español Manuel Liria de FEOPE, La vicepresidencia segunda recayó en Marc Ghiglia de la organización francesa UAPF y la vicepresidencia tercera para Raúl García de la organización ecologista WWF.

Extraoficialmente, Javier Garat ha actuado como coordinador general. ■

VIDAL MATÉ





Para políticas activas de empleo

Las comunidades autónomas recibirán 2.667 MILLONES DE EUROS

A propuesta del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, el Consejo de Ministros aprobó un Acuerdo por el que se distribuyen territorialmente un total de 2.667,7 millones de euros, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, para ser gestionados por las comunidades autónomas con el fin de llevar a cabo las competencias asumidas.

En el año 2007 estos fondos se han incrementado un 4,7 por ciento, al destinarse 127 millones más que en el año anterior. Con la aprobación de este Acuerdo se formalizan los objetivos fijados en la Conferencia Sectorial para Asuntos Laborales, en la que están integrados representantes de todas las comunidades autónomas y el departamento de Trabajo y Asuntos Sociales.

En la Conferencia se aprobaron los criterios de distribución territorial para este año, de las subvenciones correspondientes a programas de fomento de empleo y de escuelas taller, casas de

A fomento del empleo se dedican 1.447 millones y a formación profesional más de 1.108 millones



oficios y talleres de empleo. También para financiar la formación profesional continua, modernizar los servicios públicos de empleo, el apoyo a la creación de empleo en cooperativas y sociedades laborales así como las ayudas previas a la jubilación ordinaria en el sistema de la Seguridad Social.

Es importante resaltar que para la distribución de los fondos se tiene en cuenta las tasas de paro registrado y los demandantes no ocupados de las comunidades autónomas.

POLÍTICAS ACTIVAS

Los fondos gestionados por las comunidades autónomas, con competencias sobre las políticas activas de empleo y financiados con cargo al presupuesto del Servicio Público de Empleo Estatal se elevan a 2.641,7 millones de euros.

La distribución de fondos, por programas, es la siguiente:

- A fomento de empleo, Escuelas Taller, Casas de Oficios y Talleres de Empleo, se destinan 1.447 millones de euros.

Los fondos para fomentar el empleo se dedican a la contratación de desempleados a través de los órganos de las administraciones públicas e insti-



Para la modernización de los Servicios Públicos de Empleo se destinan 86,3 millones

tuciones sin ánimo de lucro, a la contratación de parados a través de las corporaciones locales, a la búsqueda de empleo, a programas experimentales y al desarrollo local e impulso de empresas calificadas como I+E. También estas subvenciones se destinan a la contratación de personas discapacitadas, a la promoción del empleo autónomo y a la subvención de cuotas empresariales a la Seguridad Social a los perceptores de prestaciones por desempleo en su modalidad de pago único.

- A programas de Formación Profesional Ocupacional y Continua, es decir, tanto a trabajadores en activo como desempleados, se destinan un total de 1.108,3 millones de euros.

- Para modernizar los Servicios Públicos de Empleo se asignan 86,3 millones de euros.

También recibirán ayudas para el apoyo a la creación de empleo en cooperativas y sociedades laborales y los de apoyo a la inversión. El objetivo del primero es mejorar el empleo y la competitividad. La cuantía para estos programas es de 10,2 millones de euros. Para el segundo programa (el de apoyo a las inversiones en cooperativas y sociedades laborales) cuenta con 4,4 millones de euros.

Por último, el presupuesto para la distribución territorial de ayudas previas a la jubilación ordinaria en el Sistema de la Seguridad Social se eleva a 11,4 millones de euros. ■



Según la Encuesta de Calidad de Vida en el Trabajo

Más de siete trabajadores, en concreto 7,3 en una escala de 0 a 10, se encuentran satisfechos o muy satisfechos con su empleo, según datos reflejados en la Encuesta de Calidad de Vida en el Trabajo, realizada el año pasado. Ya son siete los años que el departamento de Trabajo y Asuntos Sociales viene realizando esta encuesta.

Siete de cada diez trabajadores ESTÁN SATISFECHOS con su trabajo



Los niveles medios de satisfacción con el ambiente y la actividad desarrollada se sitúan en casi ocho puntos y son superiores a siete los relacionados con el entorno físico del puesto de trabajo, con la salud y seguridad laboral, la estabilidad del empleo y el desarrollo personal.

También alcanzan una puntuación de siete, la jornada, las vacaciones y permisos, la valoración que hacen los superiores jerárquicos y la participación en las decisiones. Sin embargo bajan a seis los niveles de satisfacción con la flexibilidad horaria, el tiempo de descanso, el salario y el convenio colectivo.

AYUDAS SOCIALES

Los trabajadores entrevistados ponen de manifiesto unos niveles más bajos en relación con las ayudas sociales otorgadas por las empresas, así como con la monotonía y la rutina en el puesto de trabajo, que califican con 4,3 y 5 puntos de media, respectivamente.

La encuesta también recoge las sensaciones que los trabajadores en activo manifiestan en temas relacionados con la discriminación y acoso laboral, temas en los que sólo un 4,6 por ciento perciben niveles altos o muy altos por razón de género, un 3,6 por ciento por razón de edad y un 2,2 por ciento por nacionalidad. El acoso moral o



mobbing, sólo es declarado por un 3,7 por ciento y el sexual por menos de un 1 por ciento.

Los peligros y riesgos laborales reflejan un nivel medio de 3,7 puntos, la mayoría hombres, tres de cada diez, mientras que las mujeres la relación es de uno a diez. Por sectores de actividad sólo en construcción, transporte y actividades sanitarias son más de tres de cada diez los trabajadores que consideran su actividad con riesgo alto o muy alto.

TRABAJO Y FORMACIÓN

La gran mayoría de trabajadores en activo, concretamente el 75,5 por ciento, considera correcta la relación entre su puesto de trabajo y su propia formación y, el 78 por ciento, opina que la formación profesional recibida es muy útil o bastante útil para el desempeño de su actividad laboral.

Respecto a la formación continua, la que reciben los trabajadores en activo, poco más de la mitad (el 55,5 por ciento) pertenecen a empresas que proporcionan formación y un 34,8 por ciento participa en las actividades formativas. Respecto al sector público el 69,3 por ciento declara que en sus centros se ofrece formación, frente al 45 por ciento del privado.

MOVILIDAD LABORAL

El 74,2 por ciento han cambiado alguna vez de trabajo, y el 29 por ciento lo ha hecho de manera involuntaria. Cuatro de cada diez ocupados valo-

Los niveles medios de satisfacción más altos se relacionan con el ambiente y la actividad desarrollada

Los riesgos laborales sólo son percibidos por 2 de cada 10 ocupados

ran mucho el sueldo como factor decisivo para cambiar su puesto de trabajo. La mejora del horario y el aumento de la estabilidad son valorados por 3 de cada 10.

Respecto al cambio geográfico, el 74,5 por ciento trabajan en la misma comunidad autónoma en la que nacieron. Los trabajadores nacidos en Castilla-La Mancha y Extremadura son los de mayor porcentaje que trabajan fuera de su comunidad de origen, en ambos casos por encima del 40 por ciento, mientras que los de Baleares, Castilla y León, Cataluña, Comunidad Valenciana y Murcia son los que menos se desplazan por motivos laborales, ya que el 90 por ciento trabajan en su comunidad de nacimiento.

CUIDADO DE DEPENDIENTES

Respecto al cuidado de las personas dependientes que viven en el hogar del ocupado o bien requieren atención fuera del horario de trabajo de éste, las diferencias son muy importantes, ya que el 34 por ciento de las mujeres realizan solas esta tarea, frente a un 13 por ciento de hombres.

Por último cabe subrayar que tanto durante la jornada laboral del ocupado como fuera de ella, son los familiares, vecinos y amigos, sin remuneración en ninguno de los supuestos, quienes también asumen principalmente el cuidado de las personas dependientes, el 42 por ciento durante la jornada laboral del ocupado y, el 28 por ciento, fuera de la misma. ■



Subvenciones a desempleados que se conviertan en autónomos

Fomento del EMPLEO AUTÓNOMO

El nuevo Estatuto del Trabajo Autónomo, que afecta a tres millones de ciudadanos y que fue consensuado con las organizaciones representativas de este colectivo, y recientemente aprobado por el Congreso de los Diputados comienza su andadura con medidas concretas. Ya ha entrado en vigor el Programa dirigido a apoyar a los desempleados que se constituyan como autónomos. Las subvenciones pasan de 3.500 a 5.000 euros y, según los colectivos pueden llegar hasta los 10.000 euros para las mujeres con discapacidad.

El nuevo programa se caracteriza por beneficiar a todos los desempleados que quieran realizar una actividad por cuenta propia, como trabajadores autónomo; intensificar las medidas de apoyo para los desempleados con mayores dificultades de inserción en el mercado de trabajo, como son los jóvenes, mujeres y discapacitados, duplicándose o triplicándose las subvenciones concedidas antes de esta nueva norma; apoyar la inversión de los nue-

Este programa sustituye al que estuvo en vigor durante 20 años

vos trabajadores autónomos a fondo perdido mediante subvenciones en los tipos de interés de préstamos dirigidos a la inversión; potenciar el microcrédito que hasta ahora no existía, subvencionar los costes de la asistencia técnica al inicio de la actividad, momento en el que el autónomo necesita más apoyo y tutelaje y fomentar su formación profesional.

Las subvenciones por el establecimiento como trabajador autónomo, pasa de los 3.000 euros actuales, a las siguientes cantidades:

- 5.000 euros para desempleados en general.
- 6.000 euros para jóvenes desempleados de 30 o menos años.
- 7.000 euros para mujeres desempleadas.
- 8.000 euros para desempleados con discapacidad.
- 10.000 euros para mujeres desempleadas con discapacidad.

Las subvenciones pasan de 3.500 a 5.000 euros. Para las mujeres con discapacidad la subvención llegará hasta los 10.000 euros

● En el supuesto de mujeres víctimas de violencia de género, las cantidades anteriores se incrementarán en un 10 por ciento.

La concesión de estas ayudas estarán condicionadas a que el beneficiario realice una inversión para el desarrollo de la actividad por cuantía no inferior a 5.000 euros, en el periodo comprendido entre los tres meses anteriores al inicio de la actividad y los seis meses posteriores a dicho inicio.

SUBVENCIONES FINANCIERAS:

El nuevo programa fija las mismas cuantías por los mismos conceptos que en la anterior. Esta subvención será equivalente a la reducción de hasta 3 puntos del interés, salvo en el caso de microcréditos que podrá llegar a cubrir el coste total de los gastos financieros.

SUBVENCIONES PARA ASISTENCIA TÉCNICA:

La cuantía de esta subvención será del 75 por ciento del coste de los servicios prestados, con un tope de 2.000 euros.

SUBVENCIONES PARA FORMACIÓN:

La subvención será del 75 por ciento del coste de los cursos recibidos, con un tope de 3.000 euros.

Las Comunidades Autónomas gestionarán esta nueva política de fomento de empleo autónomo en su ámbito de actuación. En relación a las subvenciones podrán diferenciar las cuantías en función de sus prioridades sobre los colectivos que tengan mayor dificultad de inserción en el mercado de trabajo.

Todas estas medidas se enmarcan en la realidad económica y cultural de la actualidad y vienen a completar la nueva política dirigida a los trabajadores por cuenta propia, que tiene su máximo exponente en el Estatuto del Trabajo Autónomo. ■





Burela acogió una nueva edición de EXPOMAR

El recinto portuario de Burela acogió, del 17 al 20 de mayo, la 12ª edición de EXPOMAR, que reunió en unos cien stands a más de 400 marcas comerciales. La feria, que nació como plataforma de comunicación entre la Administración, los empresarios del sector marino y los profesionales que trabajan en él, se ha consolidado como la principal cita del sector pesquero de todo el territorio nacional, convirtiéndose a través de sus Jornadas Técnicas y del Encuentro Empresarial de Organizaciones de Armadores en un foro de debate e intercambio de información y opinión. Las Jornadas Técnicas sirvieron para analizar los problemas actuales de titulaciones y tripulaciones en el sector pesquero y la nueva gestión de los recursos pesqueros. Entre las actividades paralelas se organizaron visitas a varias embarcaciones y una exposición de pintura.



EXPOMAR se ha consolidado como la principal feria del sector pesquero en Galicia

Burela volvió a convertirse del 17 al 20 de mayo en el punto de referencia del sector náutico-pesquero nacional con la celebración de la duodécima edición de EXPOMAR. La feria sirvió para dar a conocer los últimos avances tecnológicos producidos en el mundo del mar.

Más de 400 empresas nacionales e internacionales se repartieron en un total de cien expositores que fueron visitados por más de 7.000 personas. Según el director de la feria, José García Barcia, el presupuesto global de EXPOMAR 2007 se incrementó en relación al año 2006, al sobrepasar los 277.000 euros frente a los 12.000 de la edición anterior.

Desde la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia se destacó el grado de consolidación de la cita que, según el director general de Estructuras y mercados, José Manuel López, "tiene la



capacidad para concentrar a miles de profesionales de España y Portugal”.

En el acto de presentación de la feria en Santiago de Compostela, José Manuel López, señaló que EXPOMAR no sólo se ha convertido en el punto de encuentro para los profesionales del sector náutico-pesquero sino que además centra la atención de las Administraciones Públicas. “Es un ejemplo de dinamismo del sector pesquero de la Marina lucense para liderar, desde la periferia, expe-

riencias innovadoras capaces de interesar a todos”

Entre los expositores que acudieron a la cita se encontraban firmas dedicadas a la construcción naval, a maquinaria y equipamientos; electricidad, electrónica y telecomunicaciones; sistemas de frío, seguridad, tratamiento de aguas y filtración de hidrocarburos; artes de pesca, equipos especiales y accesorios; lubricantes marino-combustibles y pinturas marinas; seguros y mutuas, así como otras actividades anexas a las actividades náutico-pesqueras o comercio de pescado fresco y congelado.

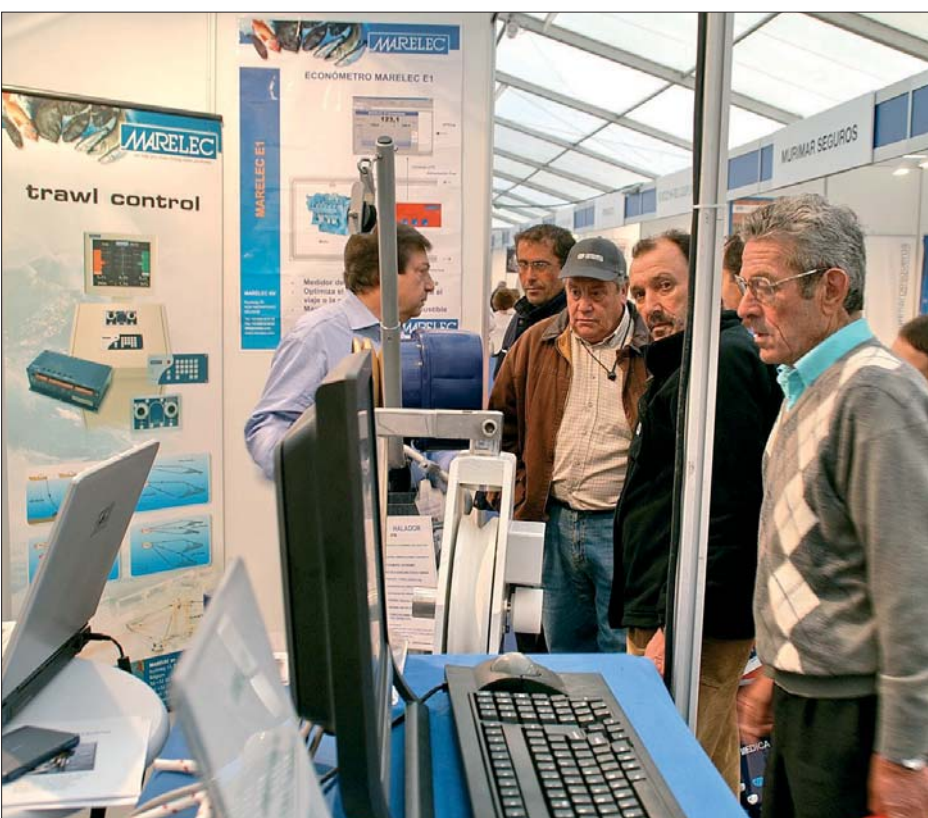
JORNADAS TÉCNICAS

La feria sirvió de marco para el debate entre los profesionales del sector que analizaron algunos de los problemas que afectan a la flota pesquera nacional representada por ellos. Así, una de las cuestiones más debatidas fue la escasez de tripulaciones.

Los asistentes a EXPOMAR 2007 coincidieron en señalar que existe una manifiesta falta de tripulaciones en toda la flota española, desde la Bajura a la Gran Altura, la Flota Espadera y la del Gran Sol. Además, no existen titulados que garanticen la continuidad de la actividad pesquera tal como la conocemos hoy en día.

Por otra parte, manifestaron que no todos los





países miembros de la Unión Europea tienen las mismas exigencias de cuadros mínimos de tripulaciones, lo que genera una competencia desleal perjudicial para nuestros buques, que tienen que vender su pesca en los mismos mercados que lo hacen otras flotas con menores exigencias.

Respecto a las titulaciones universitarias, los profesionales participantes en las Jornadas Técnicas de Burela declararon que hay una falta

de homologación de títulos profesionales a nivel comunitario, lo que parece incomprensible desde el punto de vista del principio comunitario de la Libre Circulación de Personas y Trabajadores.

En Burela se destacó también las inversiones que los armadores españoles realizan en materia de seguridad y automatización que han propiciado unos niveles de seguridad en los buques muy superiores a los existentes hace 40 años, cuando se promulgó la Orden reguladora de los Cuadros Mínimos de la Tripulación e incluso hace 20 años, fecha en la que España entró en la Unión Europea.

Uno de los problemas analizados y relacionados con la falta de tripulantes es la escasa presencia de estudiantes en las escuelas náutico-pesqueras o en los Centros de Enseñanza de grado medio y superior donde se obtienen las titulaciones que necesitan nuestros pescadores y marinos. Hoy por hoy, señalaron los asistentes, es imposible hacer "carrera profesional" a bordo de los pesqueros, como no hace mucho tiempo, cuando se tenía en cuenta la vocación pesquera de los tripulantes y su experiencia, lo que facilitaba la obtención de un título profesional con el que se podía alcanzar el máximo cargo en el buque, habiendo comenzado como marinero.

Estas realidades llevaron a los representantes del sector a concluir que la flota pesquera española estaba pasando por un momento difícil, que para solucionarlo se debía conseguir una armonización de las exigencias de los Cuadros Mínimos de Tripulación a nivel comunitario que permitirá eliminar las desigualdades en la competencia y facilitará que todos los armadores y pescadores de la Unión Europea tengan el mismo trato ante situaciones iguales, variando la asimilación puerto base/seguridad del buque como criterio básico.

Otra de las cosas que, a juicio de los asistentes a estas Jornadas Técnicas, debía lograrse es la homologación de títulos profesionales a nivel comunitario para que sea efectiva y real la libre circulación de trabajadores comunitarios en España y de españoles en otros países de la Unión Europea. Insistieron, además, en que debería reconocerse la experiencia como medio de obtención de la capacidad para ostentar cargos superiores, pudiendo los pescadores llegar a estar legitimados para mandar un buque o una máquina.

En este sentido, se fijó una cita para el próximo mes de septiembre para la celebración de un seminario en el que participarían asociaciones de carácter nacional (FEOPE, FEABP y ONAPE), la Fundación EXPOMAR y la Federación Nacional de Cofradías, el sector empresarial y los responsables de los distintos Ministerios y de las Administraciones con competencia



en formación, titulaciones, cuadros mínimos de tripulación para analizar las cuestiones que salieron a debate en Burela y encontrar las mejores soluciones para que el sector pesquero español siga perviviendo a través del tiempo.

GESTIÓN DE RECURSOS

Todas las asociaciones reunidas en Burela se mostraron favorables a conseguir la gestión más racional posible de los recursos pesqueros para obtener un mantenimiento eficaz en el tiempo de la actividad pesquera. Para ello, insistieron en que era necesario mejorar la información científica, acomodándola a la realidad y poner en práctica de manera inmediata los mecanismos necesarios para una gestión racional.

En este sentido exigieron la puesta en marcha inmediata del Plan de Gestión de la Merluza del Norte, que supere y mejore las limitaciones impuestas por el Plan de Recuperación de la citada especie que, según los científicos, "ha superado con creces sus objetivos".

Los asistentes coincidieron en que deberían implicarse en la nueva gestión de recursos planteada por la Comisión Europea. Para ello, van a analizar los documentos de la Comisión que, según los participantes, deberían estar traducidos a todas las lenguas comunitarias. Según los asistentes se necesita una gestión de recursos capaz de superar el sistema de TAC y cuotas que, a su juicio, ha sido ineficaz en relación con la gestión de determinadas especies. ■

ANA DÍAZ



IV Jornadas
Técnicas de
Seguridad Social

La Seguridad Social DEL FUTURO

La Seguridad Social del Futuro” fue el principal tema abordado en las IV Jornadas Técnicas de Seguridad Social, organizadas por la Asociación Profesional del Cuerpo Superior de Técnicos de la Seguridad Social, celebradas recientemente en Alicante.

En dichas jornadas intervino la directora general del Instituto Social de la Marina, Pilar López-Rioboo, quien expuso las peculiaridades del Régimen Especial del Mar (REM) y las modificaciones que se llevarán a cabo para mejorar la protección de los trabajadores del mar. También anunció la incorporación de nuevas tecnologías en la gestión del Instituto y la potenciación de los niveles preventivos y asistenciales.

AUTÓNOMOS

Por una parte el ISM ha propuesto una serie de medidas que afectan a los trabajadores autónomos y que próximamente se incluirían en la futura Ley de Medidas de la Seguridad Social. Concretamente se pretende que los trabajadores autónomos pudieran estar encuadrados en otro Régimen de la Seguridad Social sin que queden excluidos del Régimen Especial del Mar. Para este colectivo se mantiene la necesidad de que su labor se realice de una forma habitual, personal y directa en el mar. Pero el he-



**El ISM
propondrá
que los
autónomos
puedan estar
encuadrados
en otro
Régimen de
la Seguridad
Social sin
que queden
excluidos del
Régimen
Especial del
Mar**

cho de realizar otras actividades que den lugar a su inclusión en otros Regímenes, no debería suponer la exclusión automática del REM, tal y como ahora sucede.

Según Pilar López-Rioboo esa propuesta se debe fundamentalmente a las nuevas formas de producción y a las novedades que se producen en el sector como consecuencia de la crisis que se está produciendo. En este sentido puso como ejemplo el trabajo realizado por los mariscadores, en su mayoría mujeres. Este colectivo de trabajadores por cuenta propia viene demandando compatibilizar determinadas formas de explotación y comercialización de sus productos. “La norma vigente –subrayó– nos está obligando a denegar iniciativas que podrían suponer una nueva fuente de ingresos, que implican una modernización del sector”. En este sentido, indicó que la reforma podría atraer a gente joven con nuevos proyectos e iniciativas, impidiendo que un colectivo determinado abandone el Régimen Especial del Mar.



COEFICIENTES REDUCTORES

También se pretende llevar a cabo la modificación de los coeficientes reductores de la edad de jubilación mediante una norma que hasta la fecha está en periodo de trámite. Se trata de suprimir las zonas de navegación para la aplicación de los citados coeficientes a los trabajos de buques dedicados a actividades de marina mercante. De esta manera se obtendría una simplificación administrativa, y una mayor seguridad jurídica al aplicarse idéntico coeficiente reductor al mismo barco en todas sus navegaciones y, por otra parte, se alcanzaría la unificación de criterio en su aplicación.

Otro de los aspectos a los que hizo referencia la directora general del ISM, de cara a un futuro próximo, es el correcto encuadramiento y campo de aplicación del personal que trabaja en la acuicultura y la posibilidad de compaginar la pesca con otro tipo de trabajos en las propias embarcaciones como es la pesca-turismo, entre otros.

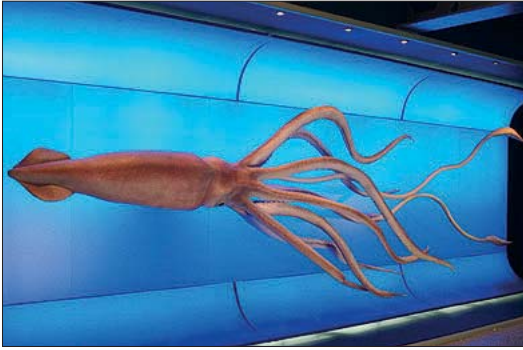
Incorporación de medios telemáticos para agilizar la gestión

Los niveles preventivos y asistenciales constituyen los pilares del Programa de Sanidad Marítima

POTENCIAR LOS MEDIOS INFORMÁTICOS

También se va a llevar a cabo la incorporación de medios telemáticos para mejorar y agilizar la gestión. En este sentido la responsable del Instituto indicó que para el ISM constituye un reto la incorporación de nuevas tecnologías en la gestión, sobre todo en la acción social marítima, donde últimamente se está desarrollando un importante proceso de introducción de las novedades telemáticas.

Por último puso de manifiesto que el Programa de Sanidad Marítima se asienta sobre dos pilares, el nivel preventivo y el asistencial. Entorno al primero citó los reconocimientos médicos previos al embarque, la formación sanitaria, el control de botiquines, el banco informático de datos sanitarios, los estudios epidemiológicos y las campañas de vacunación a través de los Centros de Sanidad Marítima. En cuanto al nivel asistencial destacó la labor que desempeña el Centro Radio Médico y la labor que desempeñan los dos buques sanitarios "Esperanza del Mar" y "Juan de la Cosa", así como los centros asistenciales en el extranjero. ■



Exposición
en el
Museo Nacional
de Ciencias
Naturales



Madrid no tiene playa, pero desde el Paseo de la Castellana, una de las principales arterias de comunicación de la ciudad, podemos acercarnos al Mediterráneo y mirarlo –aunque sea de reojo– gracias al Museo Nacional de Ciencias Naturales que, desde noviembre del año 2004, incluye entre sus colecciones permanentes una exposición titulada “Mediterráneo: Naturaleza y Civilización”. Si nos adentramos en el Museo obtendremos abundante información sobre la situación geográfica, el clima, la historia y la influencia de las más diversas civilizaciones que modelaron la cuenca mediterránea configurando sus variados paisajes, fauna y flora. La exposición, patrocinada por la Caja de Ahorros del Mediterráneo, muestra algunas de las especies propias del área mediterránea española y los ecosistemas que dan forma a sus paisajes, incluyendo las actividades humanas y las amenazas que se ciernen sobre la conservación de sus especies y espacios naturales.



El Mediterráneo TAMBIÉN SE PUEDE VER EN MADRID

Una de culturas y civilizaciones pero además el Mediterráneo también es una de las zonas biológicas más interesantes para los científicos por albergar una gran biodiversidad de ecosistemas y especies. Precisamente, los sucesos acaecidos en el tiempo alrededor de este mar, desde su desecación hace seis millones de años hasta las sucesivas civilizaciones y culturas que han florecido y han decaído en sus orillas, lejos de extinguir su biodiversidad, la han convertido en una de las más ricas de la Tierra, sin tener en cuenta las áreas tropicales.

Por esta razón, los responsables del Museo Nacional de Ciencias Naturales de Madrid, perteneciente al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), decidieron en el año 2004 dedicar varias de sus sa-

las a exponer y dar a conocer lo que de único se encierra en este mar nuestro. Varios miles de personas han pasado ya por esta muestra, de carácter permanente.

La exhibición “Mediterráneo, naturaleza y civilización” se divide en varias zonas expositivas. La primera está dedicada al medio terrestre, a la presentación de organismos y usos humanos. La segunda, al medio terrestre y a los paisajes mediterráneos. La tercera, la más cercana a nosotros, trata de los principales ecosistemas marinos, los grandes grupos de organismos existentes en estos ecosistemas y los usos humanos de los recursos que ofrece el mar. Finalmente, se observan zonas expositivas especiales en las que el medio marino ocupa, una vez más, un lugar destacado.

En la primera parte del recorrido de la exposición, podemos adentrarnos en la diver-

sidad de los insectos mediterráneos, la co-evolución entre plantas e insectos, la diversidad de los moluscos terrestres y de la avifauna de la cuenca mediterránea. Se distinguen además distintas especies de anfibios e invertebrados y de peces continentales existentes en la Península Ibérica. También nos informan de especies que se encuentran en peligro de extinción y de los proyectos que hay para recuperarlas.

Por otra parte, los paneles de esta sala nos llevan a conocer cómo vivían nuestros antepasados en el área mediterránea, la evolución de los ecosistemas a causa de la intervención humana y la trashumancia, característica de la forma de vida de los habitantes de esta zona del planeta.

En la segunda zona expositiva, dedicada a los paisajes mediterráneos, se distinguen tres tipos de paisajes: la alta montaña donde encontramos un grupo de rebecos y otro de lobos; la estepa, con representantes de familias de avutardas y de grullas y el bosque mediterráneo donde el conejo es la base de la cadena trófica de los grandes vertebrados terrestres.

La última parte de la exposición muestra la fauna y flora marinas, la composición y variedad de los principales fondos marinos mediterráneos y se repasan los principales grupos zoológicos encontrados en el Mar Mediterráneo. Entre éstos, llama especialmente la atención el de los cefalópodos, compuesto por pulpos, calamares, sepias y parientes próximos, aunque también se observan poríferos, cnidarios, moluscos, crustáceos y hasta paneles con aves acuáticas marinas.

En las zonas expositivas especiales hay un espacio dedicado a las áreas marinas de especial protección de nuestro país y otro, con el que se cierra la exposición y que sorprende por su diseño completamente distinto, cerrado y oscurecido, que representa un fondo marino de gran profundidad en el que habitan los más desconocidos habitantes mediterráneos: los calamares gigantes del género *Architeuthis*.

Precisamente, estos animales ocupan un lugar destacado en la exposición por la magnífica oportunidad que ofrece el Museo al exponer, por primera vez, el ejemplar de calamar gigante de siete metros de longitud que en el verano del 2001 apareció en la costa de Fuengirola, en Málaga. Los visitantes lo podemos contemplar conservado en



una vitrina de alcohol, junto a una maqueta que muestra cómo sería su aspecto en vida, un vídeo con su preparación y una simulación en tres dimensiones de lo poco que se conoce sobre su biología.

A su lado, otras maquetas nos muestran otros de los más misteriosos habitantes de estos fondos marinos. Se trata de especies luminiscentes, como pueden ser los calamares fosforescentes o los extraños pulpos de gran profundidad que viven junto al calamar gigante en los fondos abismales.

TALLERES INFANTILES

Pero no es sólo a través de vitrinas, paneles y diaporamas la manera en la que los jóvenes, familias y público en general podemos acercarnos al Mediterráneo. Dentro de los talleres infantiles que lleva a cabo el Museo Nacional de Ciencias Naturales destacan los "cuentos de animales" y aquí, entre otros muchos amigos, podemos conocer a "Archi", el calamar gigante que cuelga del techo atrapado de una red y cuyo apodo deriva del nombre de la familia científica (*Architeuthidae*) de la que procede.

En estos talleres los niños conocen de cerca la historia del calamar, cómo fue atrapado hasta llegar al Museo y cómo es por dentro. ■



Congreso sobre "El Pescado y la Salud Hoy",
organizado por CONXEMAR

Comer pescado ayuda a tener un **CORAZÓN MÁS SANO**



Los científicos aseguran que comer pescado ayuda a tener un corazón más sano y a vivir más. Según afirmó el profesor Eric Rimm, director de la Facultad de Salud Pública de Harvard, en el congreso sobre "El Pescado y la Salud Hoy", las conclusiones de los estudios realizados en los años 70 con la dieta de los esquimales de Groenlandia establecieron que el consumo habitual y frecuente de pescado en su alimentación estaba relacionado con las bajas tasas de enfermedades cardiovasculares y coronarias que presentaban estas comunidades humanas.

De hecho, investigaciones más recientes demuestran que los componentes de los ácidos

La Asociación Española de Mayoristas, Transformadores, Importadores y Exportadores de Productos de la Pesca y la Acuicultura (CONXEMAR) organizó el pasado 21 de mayo, en Madrid, un congreso internacional sobre "Pescado y Salud Hoy", en colaboración con la cátedra Ferrán Adriá y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. La reunión sirvió para analizar los efectos beneficiosos que el consumo habitual de pescado tiene en nuestro organismo. Según el profesor Eric Rimm, director de la Facultad de Salud Pública de la Universidad de Harvard y asesor del Gobierno norteamericano en política alimentaria, comer dos o tres raciones de pescado a la semana disminuye hasta en un 36% el riesgo de morir por una enfermedad coronaria e incluso puede ayudarnos a vivir más años. De hecho, la mortalidad por cualquier enfermedad entre las personas que consumen pescado con regularidad es un 17% más baja que entre las que no ingieren productos del mar.





Omega-3 se asocian a un menor riesgo de padecer enfermedades cardiovasculares y a una mayor longevidad. Además, también son palpables sus beneficios en las embarazadas o aquellas mujeres que dan de mamar, ya que el consumo de pescado ayuda al desarrollo neurológico del feto y del niño. Por otra parte, la ingesta de productos del mar puede evitar la disminución de la mácula, con lo que mejora la visión.

La estructura molecular de los componentes de los ácidos Omega-3, se relaciona con los ácidos grasos de las membranas de los glóbulos rojos en los seres humanos.

Aunque muchos teóricos han advertido del daño potencial que para la salud puede tener el consumo de pescado debido a la intoxicación de algunas especies por mercurio, dioxinas o policlorobifenilos, los especialistas en nutrición aseguran que las ventajas de ingerir regularmente pescado en la dieta son mucho mayores que los posibles riesgos por consumirlo.

Las investigaciones adelantadas por el profesor Rimm indican que las dietas con proporciones suficientes de pescado evitan un deterioro de la actividad cerebral en la vejez, así como la ocurrencia de ictus, y aseguró que en Estados Unidos, donde apenas se consume pescado, los índices de obesidad se han disparado. No

España es uno de los países del mundo donde se come más pescado. Aproximadamente 37 kilos por persona al año

obstante, la ingestión de productos del mar ayuda a controlar enfermedades asociadas al exceso de peso, como puede ser la diabetes.

“En general -dijo Eric Rimm- se ha descubierto que comer pescado reduce en un 17% la mortalidad de las personas y hasta en un 36% el riesgo por muerte coronaria”. Si a esto añadimos hábitos saludables de vida como pueden ser no fumar, hacer ejercicio de manera regular y consumir moderadamente un vaso de buen vino, podríamos llegar a la vejez en unas condiciones físicas y mentales óptimas.

Según los estudios realizados por la Universidad de Harvard, los efectos beneficiosos al incrementar las porciones de pescado y frutos del mar en una dieta se aprecian a las pocas semanas de hacerlo. Así, la grasa del pescado y los niveles de Omega-3 mejoran los riesgos de trombosis y los niveles de tensión arterial, arritmias, triglicéridos y pulso cardíaco. Si a ello unimos la adopción de un estilo de vida sana nuestra salud lo agradecerá tremendamente.

De acuerdo con el doctor Rimm, el consumo de pescado es beneficioso en pacientes con asma, artritis reumatoide, depresión, diabetes, cáncer de próstata y con problemas en la función cognitiva. En las mujeres embarazadas puede prevenir la preeclampsia (tensión alta en el último trimestre de embarazo) y la diabetes



gestacional. Además, ayuda al desarrollo fetal, a una mayor duración de la gestación y a la función cognitiva del recién nacido, ya que comer pescado en el embarazo mejora el desarrollo cerebral del feto. Según Eric Rimm "los ácidos grasos del pescado son absorbidos por el cerebro del neonato, contribuyendo a un mayor desarrollo de los niveles de atención, reconocimiento visual y comprensión del lenguaje".

La Organización Mundial de la Salud recomienda una ingesta mínima de dos raciones de pescado a la semana para prevenir enfermedades cardíacas o accidentes vasculares.

ESPAÑA, UN GRAN CONSUMIDOR

España es uno de los países con mayor consumo de pescado por habitante. Unos 37 kilogramos por persona al año, mientras que en Estados Unidos se consume entre un 50 y un 70 por ciento menos que en nuestro país. Respecto al consumo de pescado entre los norteamericanos, Eric Rimm considera que "se ha permitido que la dieta estadounidense vaya en la dirección equivocada" por lo que la tendencia a incluir pescado regularmente en su alimentación "tardará en revertir". En la actualidad, los estadounidenses comen pescado aproximadamente una vez cada seis meses.

Cualquier tipo de pescado es bueno. Pese a que las especies de pescado azul son las que contienen mayor cantidad de ácidos grasos Omega-3. Estos están presentes en todas las

El consumo de pescado reduce entre un 20 y un 30% la incidencia de enfermedades coronarias. Además, es beneficioso para la función cognitiva

especies marinas. Tampoco influye, desde el punto de vista de los beneficios para la salud, la forma de consumirlos o si el producto es fresco, congelado o en conserva, ya que las grasas Omega-3 no varían respecto a la frescura o el tipo de cocción.

CONTAMINACIÓN

En cuanto a la contaminación presente en el pescado, el experto señaló que a veces se ha hecho una publicidad "exagerada e infundada" porque el riesgo real "es muy bajo". Según Eric Rimm la presencia de PCB's (policlorobifenilos) en el pescado ha descendido en los últimos años y se han encontrado también en otras fuentes de proteínas como la carne de vacuno, las aves de corral o los productos lácteos.

Los PCB's son más de 200 productos quími-



cos artificiales similares tratados con cloro. Son líquidos o sólidos aceitosos. Se han utilizado como líquidos refrigeradores y lubricantes en transformadores, condensadores y equipos eléctricos porque no se queman con facilidad y son buenos aislantes. En Estados Unidos dejaron de fabricarse en 1977 al demostrarse que se acumulaban en el ambiente, pudiendo permanecer en él mucho tiempo y causar daños a la salud. Como se acumula en la grasa de los peces, los científicos aseguran que lo mejor para evitar la contaminación por PCB es consumirlos sin piel.

En el caso del mercurio, el profesor norteamericano reconoció que se ha encontrado en algunas especies muy comunes y conocidas pero sus niveles no son preocupantes y el riesgo de contaminación para los humanos es bajo.

Los peces obtienen mercurio bien de procesos naturales, como el que emiten los volcanes, o bien de actividades humanas como las plantas de energía eléctrica, las minas de oro o la incineración de basuras. Es absorbido por los peces más grandes, como el tiburón o el pez espada, por lo que se recomienda que las mujeres embarazadas eviten su consumo durante la gestación y que el resto de personas no tomemos estas especies más de dos veces al mes.

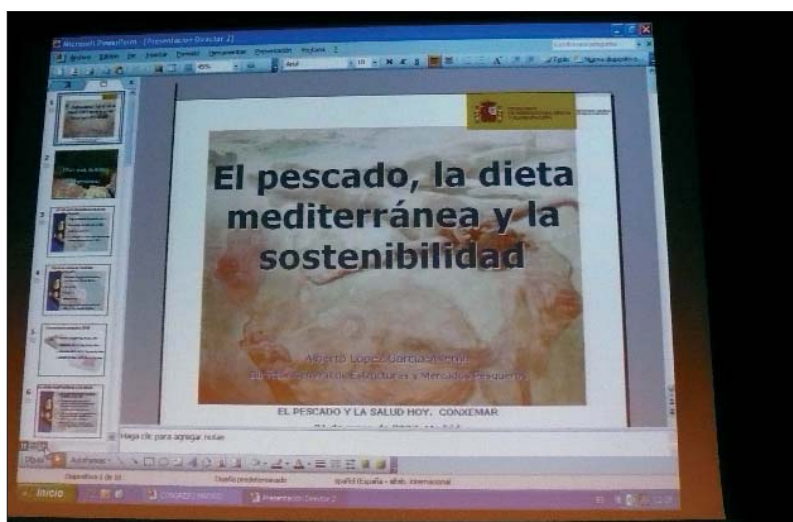
“Entre los peces con mayor nivel de mercurio en su carne se encuentran el tiburón y el pez espada. En el atún, el salmón o el bacalao los niveles de este metal son muy bajos”, señaló el profesor Rimm invitando a consumir estos productos marinos.

Finalmente, Rimm dijo que para evitar contaminaciones es necesario un control de los alimentos que se dan a los peces de granja y un control sobre la sobreexplotación de la pesca y las especies que son para el consumo humano.

DIETA MEDITERRÁNEA

Desde épocas remotas, el pescado ha sido uno de los elementos fundamentales de la dieta humana. En España, el consumo de productos pesqueros constituye una tradición que nos sitúa entre los primeros países del mundo, tras Japón y Dinamarca, Aproximadamente, un 50% de este consumo corresponde a pescado fresco, un 13% al congelado y un 26% a moluscos y crustáceos. Según la Fundación Española del Corazón, los productos marinos son alimentos completos por la calidad y cantidad de sus nutrientes. Esto se debe a los lípidos poliinsaturados con propiedades beneficiosas contra la hipertensión, las enfermedades cardíacas y la trombosis.

Según esta Fundación, una alimentación equilibrada es la basada en la Dieta Mediterránea rica en verduras, hortalizas, frutas, cereales



El pescado azul es el que contiene más ácidos grasos Omega-3, pero estos lípidos están presentes en todos los peces

y legumbres; baja en grasas saturadas (incluyendo carne con moderación y mucho pescado, rico en Omega-3) y con el aceite de oliva. La Fundación Española del Corazón recomienda reducir el consumo de sal, no abusar de alimentos precocinados o industriales y optar por métodos de cocina sanos, a la plancha o al vapor para tener un corazón sano.

En este mismo sentido, Alberto López, director general de Estructuras y Mercados Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación dijo que los productos marinos son desde antaño base de nuestra alimentación y que la dieta mediterránea es fruto de una combinación de factores y cultura. Para el director de Estructuras y Mercados Pesqueros todos los mensajes divulgativos sobre el consumo de pescado y los beneficios de su ingesta en la salud deben venir acompañados de actuaciones de pesca responsables. ■

ANA DÍAZ

Azti asegura que el stock de anchoa sigue en estado precario



A la espera del informe del Comité Científico Técnico de Pesca de la UE -en el que se anunciará si se mantiene la veda o si se reabre el caladero-, la situación de la anchoa en el Cantábrico sigue en estado precario, según las primeras estimaciones de la campaña realizada por los científicos del centro tecnológico Azti. Aunque la biomasa se ha recuperado ligeramente, situándose en 25.300 toneladas, aún está muy lejos de las 33.000 toneladas en que los científicos estiman la biomasa de precaución.

Hasta finales de septiembre, los investigadores de Azti-Tecnalia no terminarán de estudiar las muestras de hembras adultas recogidas durante la campaña, lo que facilitará una estimación de la fecundidad diaria. La percepción del estado actual del recurso se obtendrá del estudio científico del conjunto de la información disponible, que incluye los resultados obtenidos por Azti en esta campaña junto a los de que disponen los científicos del Ifremer francés.

A falta de completar estos estudios, los investigadores vascos señalan que, dadas las características de esta especie, así como una capacidad reproductiva disminuida, “se hace conveniente aplicar un enfoque de precaución”. Y es que advierten que, de confirmarse las estimaciones que han realizado, se constataría que la especie no muestra una recuperación sustancial, con lo que se mantendría por debajo de la biomasa de precaución. Según fuentes del Ministerio de Agricultura, Pesca y

Alimentación, el nivel recomendable para reabrir el caladero se situaría sobre una biomasa de 28.000 toneladas. Sin embargo, como se ha señalado anteriormente, esta cifra se sitúa a 5.000 toneladas de la estimada como mínima por los científicos.

Nueva Carta de Cedeira

Casi 200 cofradías de pescadores se dieron cita en la localidad coruñesa de Cedeira, junto a representantes de los gobiernos autónomos de la Cornisa Cantábrica y grupos ecologistas, para suscribir una nueva Carta de Cedeira. La primera, redactada en 2000, supuso una referencia para la pesca tradicional y sostenible del litoral, frente a la explotación de los caladeros por grandes barcos con intereses económicos ajenos a los de las poblaciones costeras.

Los objetivos del nuevo manifiesto son: La erradicación del arte de arrastre en la franja de doce millas más próximas a la costa; la regulación de



Ante la decisión que habrá de adoptar próximamente la Unión Europea sobre si continúa la veda en el golfo de Vizcaya, el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, Jaime Tejedor, reclamó que adopte sus decisiones apoyándose en “criterios científicos y no políticos”, como a su juicio ocurrió el pasado año.

Asimismo, Jaime Tejedor destacó que el pasado día 7 la Comisión “asumió el fracaso de la gestión de la anchoa en estos tres últimos años por no

haber hecho caso de los informes científicos”, por lo que espera que ahora actúe en consecuencia y tenga en cuenta el resultado del informe.

El pasado mes de diciembre, los ministros de Pesca de la UE decidieron mantener la prohibición a la pesquería de anchoa durante el primer semestre de este año, aunque optaron por realizar la polémica campaña experimental apoyada en las capturas realizadas por 28 pesqueros para evaluar el estado del recurso. ■

las capturas de xarda, para que no se produzcan desembarcos por encima de los 100.000 kilos en un solo día; denuncia de la situación producida fuera de las doce millas, al tener los pescadores españoles la obligación de descansar dos días seguidos a la semana, mientras los portugueses no, así como que éstos están utilizando el arte de arrastre con tren de bolos.

El Cachucho también estuvo presente en la reunión del pasado 16 de junio, manifestando los representantes del sector pesquero su aceptación al cierre de ese caladero -declarado recientemente zona marítima protegida- a todo tipo de pesca durante tres años, para abrirlo, transcu-

rrido ese plazo, con la regulación que corresponda. Esta zona es área de desove de numerosas especies de alto interés comercial.

La posición proteccionista mantenida por los firmantes ha recibido el apoyo expreso de las principales organizaciones ecologistas, como Greenpeace, que señala que los adelantos tecnológicos no deben aplicarse a la pesca para destruir recursos. Mario Rodríguez, miembro de dicha organización, dijo que el mismo frente creado en el Cantábrico se está formando con el sector artesanal en el Mediterráneo.

BREVES

► Los astilleros gallegos tienen trabajo para 7 años

El sector naval gallego tiene una cartera de pedidos que supera los 6.000 millones de euros. El encargo de más de 50 buques aporta una importante carga de trabajo para los astilleros de las rías de Vigo y Ferrol. Esta facturación histórica se explica, más que por el número de barcos, por las dimensiones y calidad de los proyectos adjudicados. Noruega se consolida como el principal cliente.

Navantia se encargará de la construcción de dos buques para la Armada de Australia, un trabajo que tendrá una especial repercusión sobre la industria complementaria, ya que su plantilla es claramente insuficiente para atender la demanda de la carga de trabajo que se le plantea.

► Pescadores a la caza de medusas

El Gobierno de Cataluña y las cofradías de pescadores negocian un acuerdo de colaboración para que éstos, con sus embarcaciones, participen en la detección y captura de medusas que amenacen las playas catalanas este verano. Planes similares se están poniendo en práctica en las comunidades de Valencia y Murcia, fruto de una decisión adoptada en Consejo de Ministros del pasado 8 de junio, cuyo objetivo es avanzar en el conocimiento de las agregaciones de medusas, su detección temprana y la información que se suministra a los ciudadanos, así como la identificación de la presencia de basuras flotantes en las costas españolas.

► Convocada la campaña de ocle en Asturias

La campaña de extracción de ocle se desarrollará entre el 2 de julio y el 28 de septiembre en los cuatro campos habilitados, con cabecera en los puertos de San Estaban de Pravia, Luanco, Gijón y Lastres. Las cantidades que se pueden recolectar de este alga se mantienen en 300, 900 y 900 toneladas, respectivamente, mientras que en Lastres se reduce de 500 a 400 toneladas, por ajustar la cantidad a la demanda, no porque se aprecien signos de agotamiento. ●●●

BREVES

► La flota mercante, más segura

La calidad y seguridad de la flota española hace que nuestro pabellón suba hasta el puesto 21 (ocupaba el 30) dentro de la lista blanca conforme al Memorando de París (MOU) durante 2006. El MOU es un acuerdo suscrito por 27 estados, la mayoría europeos y de América del Norte, destinado a eliminar la flota subestándar y, por lo tanto, aumentar la seguridad de la navegación y evitar la contaminación marina. Los estados miembros se comprometen a inspeccionar, al menos, a la cuarta parte de los barcos extranjeros que entran en sus puertos comerciales para comprobar su situación. Con los datos obtenidos se conforma la mencionada lista. España entró por vez primera en la lista blanca en 2005.

► La almadraba en Cádiz finaliza con pérdidas

La campaña almadrabra en la provincia de Cádiz, que se dio por concluida a mediados de junio, obtuvo un saldo negativo. A pesar de que el número de ejemplares capturados aumentó ligeramente con respecto al pasado año, llegando a las 7.500 piezas, los atunes eran de menor tamaño. Según los científicos, ello representa uno de los mayores síntomas de sobre-explotación de la pesquería, según destacó la gerente de la Organización de Productores de Pesca de Almadraba, Marta Crespo.

► Los barcos de pesca andaluces, conectados al 112

Los barcos de pesca andaluces dispondrán de dispositivos de alerta conectados al Servicio de Emergencias 112, tras el acuerdo suscrito entre las Consejerías de Gobernación y de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía. En la actualidad, 251 embarcaciones disponen ya de este servicio, que se activa pulsando tan sólo un botón. Se espera que unas 1.200 embarcaciones, que se dedican sobre todo a la pesca del voraz y la chirla, se unan a este programa de localización y seguimiento. Al pulsar el botón de emergencia, se conocerá exactamente su posición, con lo que se facilitará la operación de rescate.

MEDITERRANEO

La flota comunitaria pesca ilegalmente atún rojo tras la entrada en vigor del Plan de Recuperación

La organización ecologista Greenpeace ha filmado a varios barcos italianos pescando ilegalmente atún rojo en el Mediterráneo sólo un día después de la entrada en vigor de las normas para su protección, aprobadas en la ICCAT. En esta ocasión, se consiguió identificar a cuatro de las avionetas que participaban en la operación de pesca, algo totalmente prohibido.

Tres barcos italianos -"Ligny Primo", "María Antonieta" y "Luca María"-, rodeados por avionetas durante toda la operación de pesca, fueron filmados por Greenpeace capturando ilegalmente atún rojo. Incluso, el último de los mencionados barcos ni siquiera figura en el registro de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) con licencia para pescar atún rojo.

Las avionetas identificadas, tres norteamericanas y una italiana, forman parte de una flota de unas 10 ó 15 aeronaves dedicadas a avistar atún rojo con base en la isla italiana de Lampedusa.

Hemos observado avionetas desde que empezamos a trabajar en la zona hace un mes, pero sólo hoy hemos sido capaces de identificar a las avionetas y a los barcos con los que estaban trabajando, declaró Sebastián Losada, responsable de la Campaña de Océanos de Greenpeace, a bordo del buque de la organización "Rainbow Warrior", al tiempo que recalca que la flota comunitaria era responsable de gran parte de las

capturas ilegales de atún rojo.

El Plan de Recuperación del Atún Rojo, que entró en vigor el pasado 13 de junio, establece un máximo de capturas de 29.500 toneladas, cuando los científicos recomiendan 15.000, por lo que simplemente, no merece llamarse Plan de Recuperación, añade Sebastián Losada. Y por lo que parece, se capturarán miles de toneladas más de forma ilegal, ya que la UE no parece en disposición de controlar a sus flotas. ■



Se inician los trabajos para la posible ampliación del Parque nacional de Cabrera

El pasado día 18 de junio, la organización ecologista Oceana inició los estudios de los fondos marinos del Parque nacional de Cabrera para analizar su posible ampliación, tras la firma de un convenio con el Gobierno balear.



Científicos, buceadores profesionales con equipos de fotografía submarina y un robot conforman el material humano y técnico que, a bordo del catamarán Oceana Ranger, estudiará los fondos marinos próximos al Parque nacional de Cabrera, pudiendo realizar filmaciones hasta trescientos metros de profundidad. Se estudiarán tres zonas, de unas 12 millas náuticas cuadradas cada una, que se encuentran entre el Arenal, en la Bahía de Palma, y el denominado Banco Emil Baudot, al sur de esta isla.

Los trabajos estudiarán el impacto de la pesca de arrastre en las reservas marinas cercanas y en los alrededores del Parque, así como la biodiversidad de sus fondos, para valorar su posible ampliación. El

Gobierno balear destinará cien mil euros y Oceana, 75.000 euros, según lo previsto en el convenio que han firmado.

Xavier Pastor, director de Oceana en Europa, apostó por eliminar la pesca deportiva en las zonas protegidas, como en el Parque de Cabrera, ya que sus capturas son "tan importantes" como las obtenidas en la pesca profesional, por lo que *se deben poner límites si queremos la recuperación de los mares y océanos.*

En estos momentos, el Parque Nacional de Cabrera supone la protección de 13.000 hectáreas (de las que 10.000 son marinas). La posible ampliación del Parque deberá contar con el visto bueno del Ejecutivo central, ya que gran parte de estas aguas son de competencia del Estado. ■

BREVES



► Curso de formación sobre verificación de tallas mínimas

Etiquetado y control de tallas mínimas; Controles y experiencias prácticas en Canarias, Cataluña, Valencia y Murcia; Muestreo y certificaciones de calidad en las inspecciones; y el papel del Seprona en el desarrollo de estos controles, constituyó el programa teórico-práctico del XII Curso de Formación sobre verificación de tallas mínimas y etiquetado, celebrado en Aruca, Gran Canaria, entre el 10 y el 21 de junio. Este curso se enmarca dentro de las actuaciones del Programa Anual de Control Integral de las Actividades Pesqueras organizado por la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros del MAPA.

► La Xunta promueve un estudio sobre turismo y pesca tradicional

Cerca de 70.000 euros invirtió el Gobierno gallego en un estudio que pretende incentivar el sector turístico ligado a actividades de la pesca tradicional en Galicia. Los promotores señalan que también se quiere fomentar la identidad cultural e introducir a los visitantes en las costumbres propias de los pescadores como un "factor fundamental" de la atracción turística.

► La UE define la red de enmalle a la deriva

La propuesta para definir de manera "uniforme" lo que es una red de enmalle a la deriva realizada por la Comisión Europea -de la que se dio razón en esta misma sección en la revista del mes de febrero- fue adoptada finalmente por el Consejo de Agricultura y Pesca, pese a la oposición de Francia. El país vecino trataba de mantener un resquicio para que sus pescadores siguieran utilizando las "thonaille". Esta postura dificultaba, además, la adopción del reglamento de pesca en el Mediterráneo, en cuya aprobación, en noviembre del año pasado, quedó pendiente la definición común de este instrumento.

Sanidad marítima

EL CUIDADO DE LOS PIES EN EL PACIENTE DIABÉTICO



La diabetes puede causar problemas en sus pies; incluso un pequeño corte puede tener consecuencias serias. La diabetes puede causar daños en los nervios, lo cual reduce la sensibilidad en los pies o puede reducir el flujo de sangre a los pies, de modo que una herida tarde más tiempo en sanar o sea incapaz de resistir una infección. A raíz de estos problemas, es posible que usted no perciba una piedra en su zapato; ésta podría causar una ampolla, luego una ulceración y finalmente una infección crónica que concluya en la amputación del pie o incluso de la pierna.

Debido a las graves complicaciones que la diabetes puede ocasionar en los individuos que la padecen, la prevención y la educación son pilares fundamentales en la buena evolución de la enfermedad.

Para evitar la aparición de complicaciones en el pie, se necesita un enfoque multifactorial (control de la glucemia, aseo adecuado, conocer signos y síntomas de alarma, entre otros) y un equipo multidisciplinar que aborde todos los problemas identificados, consi-

guiendo junto a la educación sanitaria tanto del paciente como de los profesionales evitar la aparición de complicaciones.

Debido a la idiosincrasia de los trabajadores del sector marítimo-pesquero donde se producen largos periodos de embarque y dificultad para tener contacto con el sistema sanitario, es fundamental la promoción del auto cuidado y estimulación de hábitos saludables.

En el caso particular del pie diabético, debemos conseguir un alto nivel de independencia y autocontrol. Así haré hincapié en este aspecto ya que trabajan en un medio adverso donde a veces permanecen horas con los pies mojados, expuestos a posibles heridas, las cuales cicatrizan con dificultad con un riesgo elevado a infecciones.

Para el paciente diabético, como hemos referido, es importantísimo el cuidado de los pies, pues debido a la diabetes, pueden aparecer lesiones tardías en pies, ojos, riñones, sistema nervioso y corazón. La circulación se ve disminuida, sobre todo en los pies, disminuyendo también la sensibilidad al dolor, a la presión y a la temperatura.

Como disminuye la sensibilidad en los pies, las heridas apenas son percibidas cuando se producen, con lo cual debe usar un calzado adecuado. Estos deben ser cómodos, ajustados (sin apretar), proteger bien el pie, no oprimir los dedos, dejar que el pie respire bien, no usar zapatos de plástico ni goma, evitar el uso de sandalias ó andar descalzo. Los calcetines deben ser abrigados y no oprimir las piernas, siendo lo más absorbentes posible, prefiriendo el uso de los mismos de algodón ó lana.





Examinar con cuidado los pies, a diario, y mantenerlos limpios y secos



Las mujeres no deben usar ligas que las aprieten pues obstaculizan la circulación.

Se deben lavar los pies diariamente con jabón y agua templada, verificando la temperatura del agua con el codo. Los baños deben ser breves, pues los largos reblandecen la piel y favorecen las infecciones por hongos y debilitan la integridad de la piel. Después del lavado, los pies se secarán bien entre los dedos.

La piel seca y agrietada puede ser tratada con cremas de lanolina. Para los pies sudorosos bastan unos polvos de talco.

Hay que prestar especial atención a uñeros, inflamaciones, callos, ampollas, heridas, supuración y modificaciones del color de la piel (azul-negra).

Las uñas de los pies es preferible limarlas a cortarlas con cortaúñas. Nunca usar tijeras. Una vez limadas deben quedar a la altura de la yema de los dedos. Deben ser limadas en línea recta y no apurar excesivamente los lados pues la uña puede encarnarse e infectar la zona.

Las uñas malformadas, durezas y callos deben ser tratadas por el podólogo.

FRANCISCO ANELO RUIZ
DUE SANIDAD MARÍTIMA CÁDIZ

GUÍA PARA EL CUIDADO DEL PIE DIABÉTICO

De forma esquemática, se tendrán en cuenta estos 10 consejos:

- 1 OBSERVE DIARIAMENTE SUS PIES.
- 2 LÁVESE DIARIAMENTE CON AGUA TEMPLADA Y JABÓN NEUTRO DURANTE UNOS 5 MINUTOS.
- 3 LIME SUS UÑAS, NO LAS CORTE. UTILICE LIMA DE CARTÓN.
- 4 NO MANTENGA LOS PIES DEMASIADO HÚMEDOS Y EVITE LA SEQUEDAD EXCESIVA Y GRIETAS.
- 5 NO UTILICE INSTRUMENTOS CORTANTES NI PUNZANTES (TIJERAS, CORTAUÑAS, AGUJAS, ETC.).
- 6 NO USE SOLUCIONES O MATERIALES IRRITANTES (ALCOHOL, YODO, POMADAS CALLICIDAS, ESPARADRAPO DE TELA, AGUA SALADA, ETC.).
- 7 NO APLIQUE CALOR O FRÍO A SUS PIES (MANTA ELÉCTRICA, BOLSA O BOTELLA DE AGUA CALIENTE, HIELO).
- 8 NO UTILICE ZAPATOS MAL AJUSTADOS NI CALCETINES QUE LE OPRIMAN.
- 9 CAMINE DIARIAMENTE (NUNCA DESCALZO) Y NO FUME.
- 10 ANTE CUALQUIER LESIÓN DE SUS PIES, CONSULTE AL PODÓLOGO.

Bruselas impulsa los acuerdos pesqueros

La Comisión Europea ha suscrito en las últimas semanas tres nuevos acuerdos pesqueros que suponen más posibilidades para la flota en aguas africanas y muy especialmente para el atún.

Bruselas y la República de Guinea Bissau rubricaron un nuevo acuerdo de cooperación en materia de pesca para un período de cuatro años que será prorrogable. Este nuevo compromiso ofrece posibilidades para la pesca de gambas, cefalópodos, diferentes tipos de pescado y sobre todo de atún. El volumen de capturas seguirá siendo el mismo que en el acuerdo anterior en gambas, pescado y cefalópodos mientras, en el caso de los atuneros, los barcos pasarán de 70 a sólo 37. La contribución financiera comunitaria será de siete millones de euros de los que un 35% se destinarán íntegramente a proyectos encaminados a lograr en desarrollo en ese país de una pesca responsable y sostenible en esas aguas. La UE pagará además

En las últimas semanas se han ampliado las posibilidades de pesca en Guinea Bissau, Kiribati y Santo Tomé y Príncipe

una contribución financiera anual de 500.000 euros para la mejora de las condiciones sanitarias en el sector de la pes-



ca, así como para reforzar y supervisar la vigilancia en aguas de Guinea Bissau.

Las posibilidades de pesca que se han logrado en virtud de este acuerdo incluyen una flota de 4.400 toneladas de arqueo bruto para gambas y de otras 4.400 toneladas para el pescado y los cefalópodos así como 37 licencias para la pesca del atún, de las que 27 son para barcos cerqueros y palangreros de superficie y 14 barcos cañeros.

El acuerdo pesquero anterior fue suscrito en 1980 que expiró el pasado 15 de junio.

LUZ VERDE EL PARLAMENTO EUROPEO

Por otra parte, el Parlamento europeo dio luz verde a sendos reglamentos para la renovación de los acuerdos de pesca con Kiribati y con Santo Tomé y Príncipe.

En el caso de Kiribati, el acuerdo tiene una duración de seis años y contempla la posibilidad de faenar barcos atuneros en aguas del Pacífico central y occidental donde se hallan el 50% de las capturas de esta especie en el mundo. Con este compromiso, podrán faenar en aguas de ese país cuatro barcos cerqueros españoles, y franceses y 12 palangreros de España y Portugal con un total de 6.400 tonela-

das de capturas para un año. Bruselas abonará a ese país 478.000 euros anuales

Por su parte, el acuerdo con la República Democrática de Santo Tomé y Príncipe tendrá una duración de cuatro años y contempla la concesión de 43 licencias de pesca para 25 atuneros de cerco congeladores y para 18 palangreros de superficie procedentes de España, Portugal y Francia. El coste de este acuerdo para la arcas comunicadas será de 663.000 euros anuales a los que se suman los cánones de los armadores que ascienden cada año a otros 165.000 euros.

Rescate de inmigrantes frente a Libia

El barco pesquero español "Nuestra Madre de Loreto", con base en Santa Pola, cuando operaba en la pesca de la quisquilla a menos de 100 millas de las costas de Libia, procedió al rescate de inmigrantes que se hallaban en una patera a la deriva, así como el cadáver de un joven de 18 años. Tras varias jornadas de negociación entre las autoridades españolas y las libias, al final el barco pudo desembarcar a los inmigrantes en ese país africano que en principio se había negado a recibir en su tierra esas personas.

Cursos para la Guardia Civil e inspectores

La Secretaría General de Pesca Marítima ha desarrollado en Canarias un curso sobre tallas mínimas y etiquetado del pescado para mandos de la Guardia Civil e inspectores de las comunidades autónomas al que asistieron unas cien personas. Con estas actuaciones se quiere lograr un mayor control sobre la pesca y la comercialización del pescado y evitar actuaciones ilegales.

Consumo de pescado

El FROM ha llevado a cabo el pasado mes de junio una serie de jornadas para acercar el pescado a los jóvenes entre ocho y 12 años. Estas jornadas, denominadas Campamentos de Verano tienen como objetivo atraer a los jóvenes escolares al consumo de pescado en su dieta diaria ante la existencia de una caída en su demanda. Los campamentos se han desarrollado inicialmente en las comunidades autónomas de Galicia y Valencia.

Pescado ecológico

Los ministros comunitarios de pesca dieron luz verde en su última reunión el pasado mes de junio a un nuevo reglamento sobre producción y etiquetado de los productos ecológicos. La nueva disposición contempla la posibilidad de que las conservas puedan in-

cluir en la parte principal de la etiqueta los términos utilizados ya en la agricultura ecológica, lo que puede suponer dar un mayor valor añadido a las mismas frente a los productos procedentes de terceros países.



ACUERDO PARA LA MEJORA DEL CRECIMIENTO Y DEL EMPLEO

FIJO, GANAMOS TODOS

Para impulsar la contratación indefinida y la conversión de empleo temporal en fijo.

Para mejorar la productividad del trabajo y la competitividad empresarial.

Para un mayor crecimiento y desarrollo social.

CC.OO.



CEOE
Confederación Española de
Organizaciones Empresariales



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

INEM
INSTITUTO DE EMPLEO
SERVICIO PÚBLICO
DE EMPLEO ESTATAL

www.inem.es

Siempre
hay alguien
escuchándote
al otro lado...



más de
25 años
acercándote
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español