

Mar



Nº 437
Abril 2005

**Pago de
las ayudas
por la
subida del
gasóleo**

**Trabajo, Asuntos
Sociales y Pesca
Balance de
un año**

Seminario en Cartagena de Indias, Colombia

El ISM colabora con Latinoamérica

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



El gasóleo ha traído de cabeza en las últimas semanas al conjunto del sector de la pesca, desde la bajura a los buques de altura, tanto por la subida de los precios, como por el desarrollo de las peticiones de ayuda para la concesión de los seis céntimos de euro por litro de combustible consumido el pasado año.

El incremento de los precios del gasóleo constituye en este momento el principal motivo de preocupación entre los armadores por considerar que esas subidas ponen a la flota pesquera contra las cuerdas. Sin embargo, aunque todo ello es cierto, dados los elevados porcentajes que supone el combustible en el conjunto de los gastos de un pesquero, la realidad es que la rentabilidad y los problemas de las flotas no responden solamente a los precios del gasóleo, sino a la solución otros problemas

más complejos que no se han abordado y que incluso se han agravado en el pasado que van desde las capturas a la comercialización. El gasóleo sería sólo como la punta de un gran iceberg de las carencias del sector.

Al problema de los precios del gasóleo se suman la falta de recursos en los caladeros nacionales, cada día se pesca menos; las mayores dificultades para acceder a los caladeros comunitarios y de terceros países con posibilidades de pesca muy por debajo de la capacidad de las flotas; la mayor competencia de los productos de importación; las deficiencias

en los procesos de comercialización o a los sistemas de subasta que en conjunto suponen bajas cotizaciones para el pescador y altos precios para el consumidor.

De acuerdo con todo ello, el problema del gasóleo

ha sido abordado desde la Administración con las ayudas posibles contempladas por la normativa comunitaria. Pero, con una perspectiva más realista, Agricultura ha aprovechado la

oportunidad para abrir un debate sobre el conjunto de la actividad del sector en el convencimiento de que las soluciones a sus problemas de competitividad no pasan solamente por un gasóleo barato.

El iceberg del gasóleo



En el sector de la pesca, en Bruselas sigue su recorrido la propuesta comunitaria para la constitución del nuevo Fondo para la Pesca con las posiciones en contra del documento oficial de los armadores y la propia Administración, mientras el Tribunal de Justicia falló en contra de uno de los recursos planteados por España contra de reforma de la Política Pesquera Común de 2002 en lo referido al acceso de los barcos españoles a la zona entre las 6 y las 12 millas francesas.

Por lo demás, tiempo de balance del primer aniversario del gobierno socialista. ■

CINCO GRANDES NAUFRAGIOS DE LA FLOTA ESPAÑOLA

Autor: Manuel Rodríguez Aguilar. Edita: Almena Naval

La Marina Mercante española siempre ha tenido un gran desarrollo en nuestro país y ha constituido un sector de cierta importancia para la economía nacional. En 1976, ocupaba el duodécimo lugar entre las flotas mercantes mundiales con 6.020.000 Toneladas de Registro Bruto (TRB). Sin embargo, no tardó mucho en tocar techo y, en 1988, su TRB había descendido a cuatro millones. Y es precisamente el periodo comprendido entre 1976 y 1988 el que hace de referencia para las cinco historias de este libro "Cinco Grandes Naufragios de la Flota Española", cuyo autor es Manuel Rodríguez Aguilar, Oficial de la marina Mercante por la Escuela Superior de la Marina Civil de La Coruña. Sostiene el autor que el descenso en el tonelaje de la flota no se ha debido solamente a causas económicas, sino que los accidentes han supuesto una merma apreciable en la capacidad de transporte de la flota. En este libro Rodríguez Aguilar ha recogido cinco naufragios de los buques más grandes perdidos por la flota española en el último cuarto del siglo XX: el "Urquiola", el "María Alejandra", el "Castillo de Bellver", el "Castillo de Salas" y el "Barcelona", cuatro petroleros y un bulk carrier. Dos de los accidentes ocurrieron cerca de nuestras costas y los tres restantes lejos de España. Dos ocurrieron en navegación, uno en operaciones de carga, otro estando fondeado esperando atraque para descargar y el último cuando se encontraba maniobrando para atracar en la terminal de descarga. Según comenta el autor "el planteamiento del libro está hecho desde un punto de vista técnico-novelado, pero predominando el componente técnico. Por tanto no hace falta aclarar que la fuente primaria y básica son los



informes técnicos elaborados por los expertos. Como complemento resulta necesaria la información que proporcionan revistas técnicas, los fabricantes de equipos, los astilleros, las aseguradoras o las Sociedades de Clasificación, documentación que debe ser rescatada de diferentes entidades públicas y privadas en donde los obstáculos a sortear son muchos".

Pero este esfuerzo documental es el que le da un importante rigor al libro, ya que

cada uno de sus cinco capítulos "El "Urquiola" y las aguas rocosas", "La tragedia del "María Alejandra", "El mayor naufragio de 1983, "El Castillo de Bellver", "La varada del "Castillo de Salas" y "El ataque al "Barcelona" está complementado con exhaustivos anexos, abundante bibliografía y notas aclaratorias del autor.

El libro ha sido prologado por el Capitán Pedro L. Sánchez Martín, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, quien aprecia el riguroso trabajo de Manuel Rodríguez Aguilar con estas palabras: "se trata de un documento vivo y actualizado del destino fatal en que han finalizado sus días de navegación algunos buques conocidos tras haber facilitado en sus mejores momentos el transporte de enormes mercancías. No hay imagen más sobrecogedora que la arboladura de un pecio velando en un bajo cerca de la costa; cada barco tiene su identidad propia y su muerte no anuncia, el sufrimiento de una tripulación y, probablemente, la pérdida de alguna vida humana".

El capítulo de agradecimientos del autor es amplio y entre ellos figura el que dedica a CEDISMAR, el Centro de Documentación del Instituto Social de la Marina, y a nuestra antigua compañera Rosario Cabezeulo. ■

en este número

Nº 437 Abril 2005

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

Director general:
Eduardo González López.

Director:
Vidal Maté.

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

Fotos:
Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo

Secretaría de redacción:
Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del
Pontón, 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/ Alameda, 1 -
Tel. 93 443 86 00.
Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. -
Tel. 955 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.
Gulpúzcoa: Casa del Mar. C/ Marinos, 1.
Pasaja (Gulpúzcoa) - Tel. 943 40 40 00.
Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica,
9. - Tel. 959 25 74 11.
La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y
Cajal, 1 - Tel. 981 28 70 00.
Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castiello,
322 - Tel. 928 49 46 45.
Lugo: Oficina Administrativa. Carril dos
Loureiros, 17. - Tel. 982 22 50 10.
Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churrucra, 2 -
Tel. 91 591 99 00.
Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del
Matadero, 4 (Puente del Carman) -
Tel. 95 235 93 61.
Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina
Española, 7 - Tel. 95 267 89 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 61.
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.

Publicidad:
Instituto Social de la Marina.
Génova, 20. 28004 MADRID.
Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax
91 319 91 34. Isidoro Mora.
Impreso: GRAFOFFSET, S.L.
C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.
Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).
Depósito Legal: M. 16516/1963.
NIPQ: 205-05-001-5

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

BALANCE DE UN AÑO. Trabajo y Asuntos Sociales y Pesca hicieron balance del primer año del gobierno socialista.



16

GASÓLEO, LA SUBIDA QUE NO CESA. Los precios del gasóleo iniciaron una nueva escalada mientras Agricultura ultima los pagos compensatorios.

- 6 Balance Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
- 12 Balance Pesca
- 16 En marcha el pago de ayudas por el gasóleo
- 18 Los armadores piden cambio en el nuevo Fondo de la Pesca
- 20 El Tribunal de Justicia falló contra España
- 22 Seminario del ISM en Cartagena de Indias
- 26 Guías de Puertos
- 28 Servicios de Información de Empleo
- 30 Consumo de pescado
- 34 FAO, datos negativos de recursos pesqueros
- 40 Prohibición de arrastre de fondo en el Mediterráneo
- 44 Plan de Transporte Marítimo
- 48 Agencia de Seguridad Marítima
- 50 Sistemas para localizar barcos
- 54 Futuro para Navantia
- 60 Salvamentos en el mar
- 68 De costa a costa
- 72 Página médica, la próstata
- 74 Noticias breves



22

PRESENCIA DEL ISM EN IBEROAMÉRICA. El ISM desarrolló un seminario de sanidad marítima en Cartagena de Indias, Colombia.

1

AÑO DE GOBIERNO SOCIALISTA

CRECIÓ EL EMPLEO SUBIÓ LA AFILIACIÓN

Diálogo parlamentario con otras fuerzas políticas, diálogo con organizaciones empresariales y sindicales y diálogo con las Organizaciones no Gubernamentales, que defienden los intereses de colectivos necesitados de especial atención, fueron los tres ejes sobre los que el gobierno socialista, nacido de las urnas el 14 de marzo de 2004, se comprometió a gobernar para hacer de esta quinta legislatura de la democracia, la del diálogo.

Esta política de no confrontación le ha permitido llegar, un año después, a importantes acuerdos que, en materia de política social, se han plasmado en la aprobación por unanimidad de la Ley Integral contra la Violencia de Género, del Reglamento de Extranjería, con el respaldo de empresarios y sindicatos y ONG's, la subida del salario mínimo y de las pensiones más bajas. Además, el empleo y las cotizaciones a la Seguridad Social han continuado aumentando.





En su discurso de investidura del 15 de abril de 2004, el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, adelantó, entre otras líneas sobre las que se iba a centrar la actividad de su Ejecutivo para los siguientes cuatro años, la puesta en marcha de nuevas políticas sociales para las nuevas necesidades de personas y familias y el desarrollo y extensión de los derechos civiles y políticos y del valor de la igualdad para lograr una convivencia avanzada.

También anunció la propuesta de su Gobierno de un "acuerdo social de competitividad y empleo estable, en base al cual definiremos nuevas bases de contratación temporal y las políticas activas de fomento del empleo estable". La oferta social expuesta por Rodríguez Zapatero se basa en las políticas destinadas a promover las condiciones de igualdad en el acceso a los bienes y servicios públicos y que garantizan la cohesión de la sociedad. Habló también de los nuevos problemas que tiene la sociedad como la dependencia, la discapacidad, el bajo nivel de una parte importante de las pensiones.

Para paliarlos anunció un ambicioso Plan de atención y ayuda a las personas dependientes y la elevación progresiva del Salario Mínimo Interprofesional hasta alcanzar 600 euros mensuales al final de la legislatura y la subida progresiva de las pensiones más bajas hasta al-

canzar, dentro de cuatro años, una cuantía equivalente a los 4.000 millones de euros, con un incremento del 26%.

Cuando se cumple el primer año de gobierno, el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha detallado en un documento el balance de lo realizado en lo que califica de "ejercicio de obligación democrática de los poderes públicos ante los ciudadanos que les encargaron administrar los recursos que ellos aportan de forma solidaria".

SEGURIDAD SOCIAL

Entre las medidas a destacar en este área figura la subida de las pensiones mínimas que el Gobierno socialista aprobó para, según los responsables de la Seguridad Social, "iniciar el

En sus primeros presupuestos el Gobierno ha decidido que el gasto social represente por primera vez más del 50 por ciento

Además de subir el SMI y las pensiones más bajas, el Gobierno ha aprobado normas de marcado carácter social como la Ley de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género y el Reglamento de Extranjería



camino para dignificar la vida a un colectivo de pensionistas desatendido en anteriores subidas. Una desatención que se irá resolviendo progresivamente con subidas anuales, hasta alcanzar el compromiso del 26 por ciento en esta legislatura”

A primeros de año todas las pensiones subieron un 3,5 por ciento (un 2 por ciento según la inflación prevista en 2005, más un 1,5 por ciento por consolidación de la desviación de la inflación en 2004), pero para casi cuatro millones de perceptores de pensiones mínimas el

incremento fue de entre el 4,5 y el 8 por ciento. Además todos recibieron una paga de compensación por la desviación del IPC de 2004. El importe para una pensión media de jubilación fue de 134,51 euros (22.381 pesetas).

“NIÑOS DE LA GUERRA”

Otro colectivo que también vio incrementados sus ingresos fue el que se conoce como “Niños de la Guerra”, que son los españoles que tuvieron que abandonar España entre el 18

CRECIÓ EL EMPLEO Y SUBIÓ LA AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL

Según los datos facilitados por Trabajo, la creación de empleo ha seguido en aumento y en los últimos doce meses se crearon 461.300 empleos, la mayor tasa de creación de toda la Unión Europea. De ellos más de 307.000 fueron empleos femeninos. La tasa de paro rompe así la tendencia alcista iniciada en 2002 y desciende hasta alcanzar el 10,4 por ciento. La tasa de paro masculina iguala la media comunitaria (7,5 por ciento) y la femenina cae en 1.3 puntos en un años (14,4%) reduciendo distancias con la media comunitaria (10,2 %). El paro registrado se ha reducido en 34.500 personas en términos

interanuales. Según el último dato conocido el paro bajó en marzo en 33.217 personas.

Por lo que se refiere a la afiliación a la Seguridad Social a finales de marzo se habían alcanzado de media los 17.427.841 afiliados ocupados. La afiliación ha crecido más en las mujeres, situándose la tasa interanual en el 4% frente al 2% de los hombres. Según la valoración que los responsables de las Seguridad Social hacen de estos datos “las mujeres han sido las protagonistas del incremento de la afiliación a la Seguridad Social: más de un millón desde el año 2000.

de julio de 1936 y el 31 de diciembre de 1939, cuando todavía eran menores de 23 años. Esta Ley atiende a dos objetivos: adecuar sus prestaciones económicas a las que perciben los españoles como pensión mínima contributiva y habilitar los mecanismos necesarios que garanticen la asistencia sanitaria en las mismas condiciones que todos los españoles.

También en este primer año de Gobierno socialista se implantó la nueva Tarjeta Sanitaria Europea, que facilita a sus titulares el acceso a los servicios sanitarios en sus desplazamientos temporales a los países de la Unión Europea, Liechtenstein, Islandia, Noruega y Confederación Suiza. Este nuevo documento acredita el derecho a recibir asistencia sanitaria durante su estancia temporal en otro país a los afiliados a la Seguridad Social, trabajadores, pensionistas, familiares beneficiarios de estos colectivos, así como a los beneficiarios por su condición de personas sin recursos.

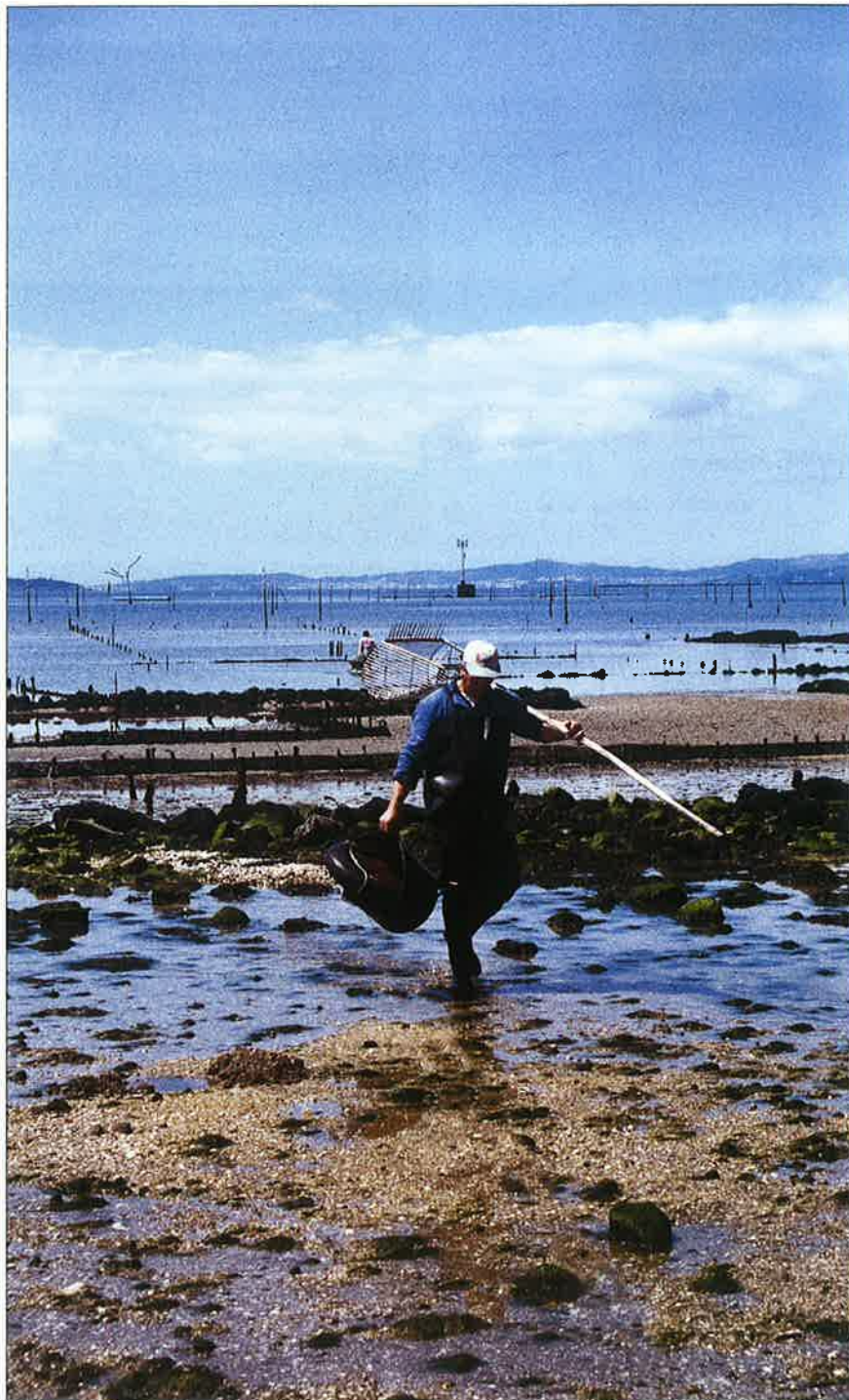
Otras medidas puestas en marcha por la secretaría de Estado de la Seguridad Social han sido el reconocimiento del derecho del padre a la prestación de maternidad en caso de fallecimiento de la madre y la tramitación de urgencia de 140 pensiones extraordinarias por el atentado terrorista del 11 de marzo. Actualmente ya no queda ninguna solicitud de pensión extraordinaria pendiente de trámite.

Finalmente, cabe reseñar que en menos de un año el Gobierno ha aprobado dos nuevas dotaciones al Fondo de Reserva de la Seguridad Social, por un importe de 3.700 y 3.500 millones de euros, con lo que la cuantía total de este Fondo de Garantía de pensiones se sitúa en la actualidad en 23.000 millones de euros (más de tres billones de las antiguas pesetas), que equivalen a más de cinco mensualidades de la nómina de pensiones y a casi un 3 por ciento del PIB.

DIÁLOGO SOCIAL

Como expresión de una voluntad compartida de fortalecer el diálogo social así como de transmitir a la sociedad en su conjunto un inequívoco mensaje de confianza institucional, el Gobierno, los sindicatos CCOO y UGT y las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME firmaron, el 8 de julio de 2004, la Declaración para el Diálogo Social en la que se plantea el acuerdo sobre Competitividad, Empleo Estable y Cohesión Social, que supuso el inicio de un proceso de cambio consensuado en el modelo económico y de bienestar.

En un documento de nueve folios los firman-



tes expresaron su voluntad de abordar en el proceso de diálogo social materias como el mercado de trabajo, el cumplimiento de la Estrategia Europea de Empleo, la inmigración, la formación permanente, el impulso de las políticas activas de empleo y de los Servicios Públicos de Empleo, potenciación de políticas industriales, revalorización del Salario Mínimo Interprofesional, derecho a la información y participación de los representantes de los trabajadores en decisiones con relevancia sociolabo-



REDUCCIÓN DE LA EDAD DE JUBILACIÓN PARA LA GENTE DEL MAR

Para el sector marítimo pesquero este primer año de Gobierno trajo una novedad importante y es que mariscadores, percebeiros, recogedores de algas y pequeños armadores de barcos de hasta 10 Toneladas de Registro Bruto (TRB) ya pueden adelantar su edad de jubilación, en función del tiempo realmente trabajado, merced a un Real Decreto sobre "Reducción de edad mínima para causar pensión de jubilación en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar", aprobado por el Consejo de Ministros el 30 de diciembre, por el que se crean nuevos coeficientes reductores para los citados trabajadores de entre un 0,10 y un 0,15.

La norma aprobada por el Gobierno fue negociada, en el seno del Instituto Social de la Marina, por la Admi-

nistración, empresarios, sindicatos y cofradías de pescadores y afecta a un total de 12.966 trabajadores que hasta la fecha no se veían beneficiados por ningún tipo de reducción en la edad de jubilación. A todos ellos se les reconoce que ejercen un trabajo "excepcionalmente penoso, peligroso e insalubre".

También se ha aprobado el aumento, entre un 0,15 y un 0,35, de coeficientes reductores para los trabajadores por cuenta ajena de las embarcaciones de hasta 10 TRB y de entre 10 y 50 TRB y para las embarcaciones de salvamento y lucha contra la contaminación, que no se habían modificado desde 1990. Con esta mejora de los coeficientes reductores y la aprobación de los nuevos el total de trabajadores por cuenta propia y ajena beneficiados es de 28.405.

ral en las empresas, implantación de la cultura de la prevención en riesgos laborales, negociación colectiva y las reformas a acometer en materia de Seguridad Social en el marco del Pacto de Toledo.

En este contexto se han desarrollado ya numerosas reuniones en las mesas abiertas al efecto que han dado ya los primeros resultados.

SALARIO MÍNIMO INTERPROFESIONAL

En los últimos años el SMI se había situado en unos niveles que se alejaban de la proporción que con respecto al salario medio (60%) recomienda la Carta Social Europea y de lo que lo que la sociedad española considera un salario digno. En consecuencia el Gobierno asumió el compromiso adquirido por el propio presidente Rodríguez Zapatero, en su investidura, de elevarlo progresivamente hasta alcanzar los 600 euros mensuales a lo largo de la legislatura. Por ello, una de las primeras medidas que tomó el Ejecutivo, de acuerdo con los empresarios y los sindicatos, fue la aprobación, en julio pasado, de un incremento del 6,6%.

Además, en la primera revalorización anual

de 2005 el Gobierno aprobó otra subida del 4,5 por ciento, lo que significa que el incremento acumulado del año 2004 se ha situado en un 13,6 por ciento.

En el área de empleo el año 2004 finalizó con la firma de dos acuerdos que formaban parte de la Mesa de Asuntos Inmediatos, fruto del total consenso de los interlocutores sociales. Uno de ellos es el Proyecto de Ley sobre las cláusulas de los convenios colectivos referidas al cumplimiento de la edad ordinaria de jubilación. Esta medida incorpora al Estatuto de los Trabajadores una disposición para que en los convenios colectivos se puedan establecer, bajo ciertas condiciones y requisitos, cláusulas sobre extinción de los contratos por cumplimiento de la edad ordinaria de jubilación.

El otro acuerdo es el Proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de Extensión de Convenios. Esta es una antigua reivindicación de los agentes sociales y supone, según los responsables de Trabajo, que, mediante una decisión de la autoridad laboral, se puedan aplicar las condiciones de trabajo pactadas en un convenio a una pluralidad de empresas y sus trabajadores que no pueden suscribir por sí mismas un acuerdo propio, al no existir una asociación empresarial que lo pueda negociar.

También el Gobierno ha firmado con los agentes sociales el Acuerdo Tripartito sobre Solución Extrajudicial de Conflictos Laborales, que tiene como objeto evitar el recurso a los Juzgados y Tribunales para resolver los conflictos de carácter colectivo y en un ámbito superior al de una comunidad autónoma, surgidos entre empresarios y trabajadores.

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

En esta materia se ha reactivado el diálogo a través de la Mesa correspondiente y en ella se han ratificado dos acuerdos: la habilitación de funcionarios de comunidades autónomas para colaborar con la Inspección de Trabajo y la potenciación de la Fundación de Riesgos Laborales a la que se ha dotado de 24 millones de euros para 2005.

También se ha reforzado la Inspección de Trabajo mediante el incremento de créditos para el presente año en un 11 por ciento y se van a ampliar las plantillas en 55 inspectores y 45 subinspectores.

AUTÓNOMOS

Los trabajadores por cuenta propia y los desempleados con especiales necesidades



económicas también han sido destinatarios de medidas tomadas por el Gobierno en este su primer año de gestión. Para los primeros se han habilitado en los Presupuestos Generales del Estado medidas de apoyo a mujeres y jóvenes que se autoempleen, mediante la bonificación de cuotas para los menores de 30 años y mujeres menores de 35, que inicien una actividad como autónomo, en una cantidad fija de 51 euros por beneficiario y mes durante los primeros 24 meses.

Para el segundo colectivo se ha decidido que la Renta Activa de Inserción tenga una duración de 11 meses frente a los 10 anteriores y se establece una cuantía de 375 euros al mes. Además se ha concedido una ayuda económica de 94 euros a quienes obtengan un empleo, como incentivo para su búsqueda. ■

C. H. C.

Cuenta atrás para ORDENAR EL SECTOR PESQUERO



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha puesto en marcha en los últimos meses los trabajos para el desarrollo de los trabajos para la redacción de un Libro Blanco en el sector de la pesca. Con la elaboración del mismo se pretende saber exactamente cuál es la realidad del sector en España desde el censo de embarcaciones hasta las capturas por zonas, por segmentos de flotas y especies. Igualmente se pretende hacer un análisis global sobre la situación laboral y socioeconómica de la actividad de la pesca.

Para la elaboración de este Libro Blanco se va a contar con el trabajo de expertos, junto con el conjunto de las organizaciones en el sector. Con estos datos en la mano, objetivo de la Administración es sentar unas nuevas bases para el desarrollo de la política pesquera de acuerdo con las reglas de juego marcadas por Bruselas, pero ya con una mayor y mejor información sobre lo que es la pesca en España de cara a garantizar su viabilidad en el futuro.

Con la mirada puesta igualmente en el futuro, el Ministerio de Agricultura, a través de la Secretaría General de Pesca ha puesto en marcha los contactos y celebrado reuniones con el Instituto Español de Oceanografía, con el conjunto de las Comunidades autónomas y el sector de la pesca con el fin de realizar un plan nacional para la recuperación de todos los recursos pesqueros en el caladero nacional. Objetivo inicial es conocer la realidad de los recursos para, a partir de los mismos y en función de las flotas, se desarrollen los planes de pesca para lograr unos caladeros sostenibles y evitar el agotamiento de los mismos como sucediera en el pasado. Una acción concreta ya en esta dirección es el inicio de los planes de recuperación en el Golfo de Cádiz.

CONVERSACIONES CON MARRUECOS

En el análisis de las actuaciones llevadas a cabo en el sector de la pesca en los últimos doce meses, una noticia destacada ha sido la reanudación de las conversaciones entre Marruecos y la Unión Europea de cara a la posibilidad de suscribir algún tipo de nuevo compromiso en materia de pesca. Representantes comunitarios mantuvieron un primer encuentro con las autoridades del país norteafricano en Rabat para tratar de sentar unas primeras bases. Los contactos llevados a cabo por Bruselas fueron una consecuencia de la mejora en las relaciones entre España y Rabat con la Administración socialista. No es posible un acuerdo entre España y Marruecos, pero ambos países, al margen de la Unión Europea, han iniciado contactos de colaboración en materia de pesca como el desarrollo de campañas experimentales para ver la situación de los caladeros. Cualquier posible nuevo acuerdo deberá ser, en todo caso, negociado y suscrito por la Unión Europea.

El compromiso anterior terminó en noviembre de 1999 y las conversaciones para su renovación se rompieron definitivamente en 2001 ante la no existencia de ningún avance. Ello supuso una profunda reestructuración de una flota compuesta por unos 400 barcos, por lo que cualquier nuevo acuerdo debería ser diferente del anterior. El dato positivo es que con Marruecos se han abierto nuevas posibilidades en el sector de la pesca en general.

DESARROLLO DEL CLUSTER

Con la mirada puesta en el exterior, el nuevo equipo en Pesca se ha volcado para el desarrollo del Cluster de empresas en el sector



de la pesca que operan en caladeros de terceros países como un instrumento para defender la flota, el empleo y sus posibilidades de capturas. En el seno del Cluster se hallan un total de 220 asociados con unos 500 barcos con unas capturas anuales de casi 500.000 toneladas dando empleo directo e indirecto de casi 30.000 personas. Se trata de una flota que opera en caladeros lejanos de más de 20 países que necesita contar con nuevos apoyos para asegurar su viabilidad en los próximos años ante el recorte de ayudas para este tipo de sociedades defendido por Bruselas. España defiende el futuro de esta flota y para ello se apoya a la misma, tanto en España como en el seno de la Unión Europea.

CUOTAS Y TACs

Un punto importante en el conjunto del desarrollo de la política de pesca fue el acuerdo sobre cuotas y TACs adoptado por los ministros comunitarios el pasado mes de diciembre.

Se han puesto en marcha los trabajos para elaborar el Libro Blanco de la pesca

Recuperación del diálogo con Marruecos

Impulso al desarrollo del Cluster de empresas pesqueras en el exterior

La Comisión se había descolgado con una propuesta por la que se planteaban unos recortes para las principales especies de interés para el sector en España como era el caso de la anchoa. Para esta pesquería se planteaba un recorte de las posibilidades de pesca del 85% para rebajar las mismas de 33.000 a sólo 5.000 toneladas. Tras una serie de negociaciones, al final el acuerdo supuso dejar el TAC en 29.000 toneladas. De esta cifra, la cuota asignada a España fue de 27.000 toneladas.

Una segunda pesquería para la que se planteaban duras medidas era la referida a la cigala. Bruselas proponía inicialmente una política de vedas para cinco puntos en aguas de la península ibérica, así como limitaciones sobre los días permitidos para desarrollar la actividad. España logró que para el acuerdo de este año se eliminaran ambas posibilidades. Sin embargo, no se ha cerrado el desarrollo de planes de recuperación para la especie, algo que comparte la Administración española con la comunitaria, pero sin que los mismos supongan acciones traumáticas para las flotas que operan en esos caladeros.

Parado el golpe en esas dos especies, el nuevo acuerdo supone el aumento de las posibilidades de pesca para otras especies de gran interés para las flotas españolas como son merluza, rape, gallo, lenguado o bacaladilla.

Un dato igualmente a destacar en las negociaciones de este año fue la presencia en la delegación española del consejero de Agricultura de la Xunta de Galicia, Enrique López Veiga, de acuerdo con la decisión del gobierno de que en las negociaciones que se desarrollen en Bruselas se hallen presentes también representantes de las comunidades autónomas que tengan mayores intereses en las cuestiones que se debatan.

El acuerdo sobre cuotas y TACs fue considerado como un triunfo importante por el gobierno y por la oposición, aunque ello no puede hacer olvidar que se mantienen problemas en algunos caladeros comunitarios y que ello debe suponer en el futuro el desarrollo de políticas más responsables de cara a la recuperación de los mismos con programas amplios que permitan un equilibrio entre los intereses de las flotas y la recuperación de las especies.

ACUERDO DE ARCACHÓN

En el mismo marco comunitario, entre las acciones llevadas a cabo en el último año destaca el compromiso de las Administraciones de España y Francia para revisar el actual Acuerdo de Arcachón por el que ambos países regulan la actividad de las flotas en la pesca de la anchoa estableciendo los periodos para faenar. España sigue cediendo por este acuerdo la pesca de 9.000 toneladas de su cuota de anchoa a los franceses a cambio de otras cuotas de merluza, gallo, rape y gallineta que benefician a otras flotas diferentes en muchos casos a la que se benefician de la bajura en la anchoa. La revisión que se reclama desde una parte del sector se basa en su oposición a la cesión de la cuota de anchoa, así como para cambiar algunas cuestiones sobre condiciones para faenar de la flota francesa.

En el último ejercicio, en contra de lo que sucediera en campañas precedentes, no le fueron mal las cosas a la flota española en los acuerdos adoptados en organismos que se ocupan de la ordenación de las pesquerías en aguas lejanas como NAFO e ICCAT.

En aguas de NAFO, la Administración comunitaria sacó adelante una serie de compromisos que son claramente positivos para la actividad de la flota española, aunque en el caso del fletán las posiciones se han mantenido inamovibles.





Desde la perspectiva política, se pararon las pretensiones canadienses, no sólo de acaparar más cuotas, sino también para conseguir un mayor peso para la custodia de las aguas exteriores a las 200 millas. Bruselas impuso sus planteamientos para lograr un reparto de cuotas en función de la presencia histórica de las flotas, lo que beneficiaba a los barcos españoles, así como para lograr que Canadá se limitara a la vigilancia de sus aguas ya que para las exteriores existen los mecanismos necesarios para hacerlo. España mantuvo sus cuotas para los próximos tres años, algo que también lograron los nuevos países miembros en el seno de la Unión Europea.

En el caso del ICCAT, la reunión celebrada el pasado año ofreció igualmente unos resultados positivos para la flota española al lograr el mantenimiento de las cuotas de pesca. España planteaba igualmente su preocupación por el desarrollo de unas pesquerías sostenibles, filosofía que fue recogida por esta organización fundamentalmente en lo que afecta a las capturas en el Mediterráneo, aunque, por el momento no se tradujo en compromisos concretos como el establecimiento de tallas mínimas, así como para evitar y llevar a cabo unos mayores controles contra las pesquerías ilegales que practican determinadas flotas. Igualmente, en relación con las granjas de atún rojo en el Mediterráneo se

plantea la necesidad de establecer unos mayores controles para saber exactamente cuáles son los desembarcos que se hacen en alta mar y el volumen de este tipo de actividades.

PRECIO DEL GASÓLEO

En relación con el sector de la pesca, uno de los caballos de batalla del último año ha sido la subida de los precios del gasóleo, algo que se mantiene en este momento, y su impacto negativo en un sector donde los costes en combustible son una parte muy importante para el desarrollo de su actividad. Frente a esa subida, tras una larga serie de negociaciones con todas las flotas, se lograron una serie de acuerdos para la concesión al sector de ayudas directas a razón de seis céntimos de euro, 10 pesetas por litro consumido hasta un techo de 3.000 euros por barco para la bajura, así como créditos a bajo interés para las flotas de altura. Las medidas fueron aceptadas por el conjunto del sector, aunque en este momento los armadores reclaman nuevos apoyos para compensar la nueva subida de los precios de los combustibles. El problema que se plantea para la Administración es que Bruselas tiene limitadas las posibilidades de ayudas directas y que en este momento ampliar las mismas es prácticamente imposible. ■

VIDAL MATÉ

Buenos resultados en las negociaciones en materia de cupos y cuotas en la UE y el ICCAT

Gasóleo, LA SUBIDA QUE NO CESA

A partir de este mes de mayo se comenzarán a realizar los pagos de las ayudas directas hasta un techo de 3.000 euros por petición

El Ministerio de Agricultura, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, iniciará el mes de mayo los pagos de las ayudas previstas para el sector de la pesca para compensar la subida de los precios del gasóleo, de acuerdo con el compromiso asumido el pasado otoño. En principio, no se prevén nuevas ayudas directas para compensar las subidas registradas en los primeros meses de este año, aunque la Administración estudia nuevas posibilidades para lograr ofrecer a la flota un gasóleo más barato. Entre otros puntos se baraja la posibilidad de entrar junto con otros países en un mercado de futuros del gasóleo, así como con la búsqueda de energías alternativas que puedan sustituir al gasóleo.



Organizaciones de armadores y Cofradías han reclamado en las últimas semanas nuevas medidas de ayuda ante los problemas que supone el incremento de los precios del combustible para la actividad de la flota y se han producido varios amarres en diferentes zonas de la costa en demanda de nuevos apoyos. Desde el sector se ha planteado igualmente a la Administración la posibilidad de contar con un gasóleo profesional a un precio político que podría estar en unos 0,25 euros litro, medida que en principio no ha sido asumida por la Administración por lo que podría suponer de cara a otros sectores de la actividad económica como el gasóleo agrícola o los transportes.

El acuerdo entre el Ministerio de Agricultura y el sector de la pesca suscrito el pasado oto-

ño contemplaba una ayuda directa de 15 millones de euros para las flotas de hasta 150 TRB con posibilidad de llegar hasta los 3.000 euros por barco. Igualmente se articuló una línea de créditos a bajo interés para el conjunto de las flotas con posibilidad de que los mismos pudieran llegar hasta los 500.000 euros por barco en los grandes buques. En función de ese compromiso, en los últimos meses se han presentado peticiones de ayudas directas a razón de seis céntimos de euro por litro, 10 pesetas, para el gasóleo consumido entre el uno de octubre de 2003 y el 30 de septiembre de 2004. En relación con esta medida se presentaron unas 6.500 peticiones en su mayor parte a través de las acciones de coordinación llevadas a cabo desde las Cofradías de Pescadores. Según los datos manejados por la Ad-



ministración, muchas de las solicitudes llegaron con documentación incompleta, lo que ha supuesto un cierto retraso a la hora de librar fondos para ello. A medida que se han ido completando los expedientes en un trabajo directo entre la Secretaría General de Pesca Marítima y la Federación Nacional de Cofradías se han ido librando las ayudas comprometidas que comenzarán a llegar a los beneficiarios desde este mes de mayo. De acuerdo con el montante de las ayudas solicitadas, los barcos percibirán la ayuda de 3.000 euros en cuanto muchas embarcaciones, en función del gasóleo consumido no se acercarán a esas cifras. Igualmente se han cerrado los expedientes para la concesión de los créditos a un cero por ciento de interés a cinco años y con dos de carencia. El plazo de amortización será del 25% el tercer año, del 25% el cuarto año y el 50% restante el quinto año.

Los precios del gasóleo han tenido una escalada espectacular desde hace poco más de un año pasado en estos 16 meses de una media de 0,20 euros a unas cotizaciones actuales que se sitúan en el entorno de los 0,38 euros litro. El pasado otoño, cuando se firmó el acuerdo entre la Administración y el sector, los precios del gasóleo para uso pesquero llegaron a una cifra record histórica de 0,34 euros por litro. En los meses siguientes se produjo una cierta desaceleración de los precios hasta los 0,27 euros litro. Sin embargo, en los últimos meses se han vuelto a situar los precios en un nuevo record histórico superior a los 0,38 eu-

ros con diferencias según puertos pero que poner contra las cuerdas a la actividad de la pesca ya de por sí bastante minada en su rentabilidad por la escasez de capturas.

Para analizar la nueva situación planteada en el sector de la pesca por la subida de los precios del gasóleo, Administración y sector llevaron a cabo nuevas conversaciones a mediados del mes de abril. Frente a las peticiones de nuevas ayudas del sector, Agricultura ve difícil la posibilidad de mayores apoyos directos de acuerdo con las reglas de juego marcadas por Bruselas ya que los fondos dispuestos en el acuerdo anterior suponían prácticamente el techo marcado por Bruselas. En principio, ante el problema de los precios, se han puesto en marcha tres mesas de trabajo donde se analizarán cuestiones como la subida del combustible y las posibles acciones para reducir los precios, análisis de los mercados y estudio sobre nuevas fórmulas para realizar las subastas del pescado.

En medios pesqueros se relaman mayores apoyos directos y se consideran insuficientes las medidas de ayuda aprobadas si los precios del combustible siguen su carrera alcista. ■

Agricultura estudia nuevas vías para abaratar los precios

El sector reclama más apoyos



VIDAL MATÉ

Los armadores defienden UNA FLOTA COMPETITIVA en el Parlamento Europeo



El Parlamento Europeo ha iniciado los trabajos para la aprobación del correspondiente informe en relación con la propuesta comunitaria para la constitución del nuevo Fondo Europeo de la Pesca, que deberá entrar vigor en 2007 hasta 2013. Se espera que los trabajos se prolonguen durante varios meses y que, en este periodo, la eurocámara mantenga reuniones de trabajo con el conjunto de los sectores afectados para tratar de conseguir una visión completa sobre las posiciones del sector de cara a la elaboración de su propuesta.

En principio, todas las posiciones son contrarias a los planteamientos de la Comisión en relación con la política de las ayudas para la reordenación y ajuste de las flotas frente a los planteamientos desarrollados en los años precedentes. La reforma de la Política Pesquera Común aprobada en 2002 y que entró en vigor en 2003 ya contemplaba el mantenimiento de las ayudas para modernización de las flotas hasta 2006, mientras en el caso de los apoyos para construcción de barcos y ayudas a las empresas mixtas el fin se fijó para diciembre de 2004.

En las últimas semanas expusieron sus posiciones en relación con la propuesta de reforma del actual IFOP y constitución del nuevo Fondo, el presidente de Cogeca y vicepresidente de Unicomar, José Ramón Fuertes y el vicepresidente primero de Europêche y secretario general de la Federación Española de Organizaciones Pesqueras, Feope, Javier Garat.

Los representantes españoles del sector de la pesca coincidieron con la Comisión en que la política estructural de la Comisión para el sector ha tenido un papel muy importante en el desarrollo de una flota más competitiva así como para el mantenimiento de los niveles de empleo. Sin embargo, para los representantes españoles, se trata de una política que no se puede abandonar si realmente se busca mantener un deseable elevado nivel de empleo, así

como una flota con una capacidad y unas condiciones adaptadas a las necesidades de este momento para operar en los caladeros. Desde esta perspectiva, se estima que a la hora de diseñar la política de estructuras de la pesca, la Comisión debería tener en cuenta igualmente aspectos económicos, sociales y medioambientales junto a la necesidad de disponer de una flota más competitiva.

Frente a estas necesidades y demandas del sector, los representantes de una parte muy importante de los armadores españoles consideran que las propuestas de la Comisión van por caminos muy diferentes en cuanto las mismas se centran en fomentar el desguace, el cese de actividad y en consecuencia la pérdida de empleo no sólo en los barcos, sino en zonas ligadas muy directamente a la pesca. Para los representantes españoles, la Comisión debería poner sobre la mesa otro tipo de medida en plan positivo, así como la búsqueda de otras salidas profesionales. El sector asume con realismo la posibilidad de que en los próximos años, por las circunstancias de las flotas y las posibilidades de pesca de los caladeros, muchos barcos se vayan para el desguace. Pero, se insiste ante las autoridades comunitarias sobre la necesidad de disponer en 2013 de una flota operativa en condiciones de competitividad para lo cual habrá que disponer de las medidas suficientes para su renovación y moder-



Feope y Unicomar expusieron las posiciones del sector frente a las propuestas comunitarias de la reforma

Se considera que la propuesta está enfocada fundamentalmente a reducir flota vía desguace, cuando debería estar pensada en lograr una flota más moderna y competitiva manteniendo el nivel de empleo en zonas ligadas a la pesca

nización. En el caso de España, hay segmentos de flota con una edad media superior a los 26 años.

Desde el colectivo de armadores representados por estas organizaciones, se reconoce la existencia de algunos calendarios en dificultades. Desde esa posición, se plantea la necesidad de desarrollar una política de estructuras mediante un equilibrio entre las disponibilidades de pesca y el tamaño de las flotas. Se aboga por un mayor control del esfuerzo pesquero y que las medias de renovación y de modernización estén en relación con el estado de los caladeros y las posibilidades de pesca.

El sector reclama el mantenimiento de ayudas para acciones como el cambio del motor principal de los barcos en función de las mayores exigencias medioambientales, razones de seguridad en los buques y para lograr un ahorro energético, algo que se puede traducir en su conjunto en lograr una mayor rentabilidad de los barcos sin necesidad de aumentar el volumen de las capturas, eje fundamental del problema.

Desde la perspectiva empresarial, no se considera razonable que los planes nacionales de recuperación en el sector de la pesca puedan tener sólo una duración de dos años, algo que podría provocar problemas tanto a los propios Estados como sobre todo a los armadores. En su opinión, esos planes podrían tener una du-

ración más amplia, hasta 10 años para ofrecer unas mejores posibilidades de ajuste sin situaciones traumáticas.

En lo que afecta a la política de paralizaciones temporales, no se considera razonable que se exija el establecimiento de un plan de reducción mínima del esfuerzo pesquero para acceder a las mismas.

Los representantes españoles se oponen igualmente a la limitación de las ayudas a los barcos con una eslora inferior a los 12 metros, lo que puede suponer dejar fuera a flotas que tradicionalmente se han considerado como artesanales. Desde esta perspectiva, se reclama que sean los propios países miembros quienes definan las características de sus embarcaciones artesanales.

El sector reclama mayores apoyos para el desarrollo de campañas de investigación experimentales, para la realización de estudios socioeconómicos sobre el impacto de las medidas planteadas por la Política Pesquera Común o para el funcionamiento de los Consejos Consultivos Regionales.

Finalmente se considera que deberían ser los propios países miembros y no la Comisión, quienes delimitasen las zonas con derecho a ayuda y las que se deberían excluir en función de la importancia social y económica de cada una. ■

VIDAL MATÉ

Bruselas FALLÓ EN CONTRA



El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha rechazado el recurso presentado en la primavera de 2003 contra la limitación al acceso de los barcos españoles a la zona entre las 6 y las 12 millas en las costas francesas hasta 2012, de acuerdo con la reforma de la Política Pesquera Común aprobada en 2002. La Administración española consideró que ello suponía una discriminación para la flota frente a las posibilidades de acceso a las aguas españolas que tienen los barcos franceses en la misma zona fronteriza.

De acuerdo con las reglas de juego existentes en materia de pesca en el marco comunitario y con el desarrollo de cada país, en este momento los barcos franceses tienen la posibilidad de pescar cualquier especie pelágica en aguas atlánticas españolas en la zona entre las seis y las doce millas de la frontera entre España y Francia. Por el contrario, los barcos españoles solamente pueden operar en aguas francesas entre las seis y las 12 millas en determinados periodos de cada campaña y solamente para anchoas y sardinas.

Ante esta situación, desde España se alegó la existencia de una situación claramente discriminatoria para los pescadores españoles al sufrir una serie de limitaciones en su actividad que no existen tanto para el acceso de los barcos franceses a las aguas españolas, sino también en otros países comunitarios cuando se trata de aguas costeras fronterizas. Por parte del Tribunal se considera que la política de limi-

taciones al acceso a esas aguas ha dado hasta la fecha buenos resultados para conservar los recursos así como las pesquerías tradicionales.

Para la Administración española se trata sin embargo de una cuestión de clara discriminación hacia una flota sin que existan razones objetivas para ello.

Tras varios años de negociaciones, finalmente en diciembre de 2002, la Unión Europea aprobó la reforma de la Política Pesquera Común para su entrada en vigor en 2003. España fue uno de los países que dio luz verde a la misma con Miguel Arias Cañete como ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. Pero, curiosamente, aunque se estuvo de acuerdo con el contenido de la nueva disposición, España presentaba meses más tarde cuatro recursos contra diferentes aspectos de la misma, al margen del contencioso sobre el acceso de la flota española a las aguas occidentales entre las que se halla en box irlandés. Estos cuatro recursos, además del que ha sido fallado en las

últimas semanas por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, afectaban a cuestiones de gran importancia para la flota española como la eliminación de las ayudas para la renovación de los barcos con más de 400 GT a partir de 2004, la no participación de España en las nuevas cuotas en los mares Báltico y del Norte y la no aplicación de la llamada estabilidad relativa.

En materia de flotas, España rechaza la exclusión de la flota con más de 400 GT para recibir las ayudas comunitarias. La Administración española entendía que se trataba de una mediada que no figura a en la propuesta elevada inicialmente por el comisario en aquella fecha Franz Fischler, razón por la cual se debía considerar que la misma no formaba parte del acuerdo final. Hoy se mantiene como una batalla desde el sector ante la necesidad de seguir modernizando las flotas para lograr unos marcos más competitivos en todos los caladeros.

Un segundo frente de batalla de la Administración pesquera española en aquel momento, pero también en la actualidad, está referido a las posibilidades de acceso a las capturas de una serie de cuotas en los mares del Norte y Báltico. Las autoridades comunitarias hicieron una distribución de cuotas entre los países miembros en función de las capturas llevadas a cabo en los años precedentes. La política de discriminación llevada a cabo por la Unión Europea desde el momento de la adhesión para no poder acceder a las aguas de determinados caladeros, supuso no realizar capturas en esas aguas, razón por la cual se partía desde una situación de inferioridad para los nuevos repartos de cuotas en especies de un gran interés para el mercado español como rape, bacaladilla, raya, jurel, mielga o mendo limón.

Un tercer problema planteado por las autoridades españolas ante Bruselas es el referido a la estabilidad relativa para lograr una mayor cohesión entre los países miembros y que no se siga practicando la misma política en función de unas fotos fijas hechas hace dos décadas. Para España, el desarrollo de la Política Pesquera Común debería tener en cuenta una serie



de factores como las actividades pesqueras tradicionales, las necesidades de las regiones que dependen en gran medida de la pesca y la pérdida de posibilidad de faenar en terceros países. España reclama que se haga una revisión de la situación de la pesca en cada país para evitar que se sigan produciendo agravios comparativos y mayores desequilibrios regionales entre los propios países miembros. ■

VIDAL MATÉ

**Francia
mantendrá
las restricciones
en sus aguas
para los barcos
españoles**

Veinte técnicos representantes de la Administración y de las distintas actividades marítimas de seis países ribereños iberoamericanos han participado en el II Seminario de Sanidad Marítima que, coordinado por la Subdirección General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina, tuvo lugar los pasados 28 de marzo a 1 de abril, en el Centro de Formación de la Cooperación Española de Cartagena de Indias (Colombia), dependiente de la Agencia Española de Cooperación Internacional, organismo con el que el ISM lleva adelante sus programas de cooperación internacional.

El Seminario fue clausurado por el subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, José María Pérez Toribio, e inaugurado por el director provincial de este organismo en Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez. En ambos actos se contó con la presencia del representante de la AECI y director del Centro donde se impartió el curso, José Roberto Piqueras. Entre las conclusiones que los participantes elaboraron al final del Seminario figuraban: la creación de una directiva y un programa de cooperación entre los países participantes para dar solución a cada uno de los problemas regionales relacionados con la sanidad marítima. También se sugirió la creación de un plan piloto de sanidad marítima con el apoyo de la AECI y el ISM.



II Seminario de SANIDAD MARÍTIMA en Cartagena de Indias

El II Seminario de Sanidad Marítima estaba dirigido a funcionarios y técnicos en la actividad marítima pesquera con capacidad de decisión dentro de la Administración o con representatividad e influencia en ese ámbito y en el de la salud de los trabajadores del mar.

En total participaron 20 representantes de Ecuador, Panamá, Perú, Venezuela, Colombia y Costa Rica. Su representatividad fue muy amplia, ya que abarcó desde instituciones militares, náutico-pesqueras, sindicales, de marina mercante, de investigación y de las distintas administraciones pesqueras.

Según ha explicado a esta revista el coordinador de contenidos del Seminario, el doctor Eduardo López González, del servicio de Sanidad Marítima de la dirección provincial de Almería, del ISM, "todos mostraron un gran interés por las materias tratadas a lo largo del seminario como lo demostraron con el buen trabajo

que realizaron al elaborar las conclusiones y la alta valoración (9,18) que hicieron del mismo".

Dado que el colectivo era muy variado, nos dice el doctor López González, "el interés por las materias fue también muy distinto. Así, los representantes de instituciones militares se preocuparon por conocer el funcionamiento del Centro Radio Médico Español, ya que veían factible su puesta en marcha, utilizando los hospitales de la Armada, tal como lo hizo en sus comienzos nuestro CRM. También este tema resultó de interés para los armadores ecuatorianos que tienen sus barcos faenando muy lejos de las costas".

Para Ecuador también resultaron interesantes las enseñanzas sobre la manipulación de alimentos, ya que al ser un país exportador de pescado a la Unión Europea, están obligados a reunir unos estándares de calidad e higiene.

Costa Rica, por su parte, manifestó su curiosidad por como el ISM lleva a cabo la forma-



ción sanitaria de los trabajadores del mar y los representantes de Perú prestaron una atención especial a los reconocimientos previos al embarque como instrumento para detectar patologías en tierra.

“Lo importante para nosotros, nos dice el coordinador del Seminario, es que estos programas de cooperación sirvan de semilla que fructifique, en el futuro, en proyectos que sirvan para ir mejorando las condiciones de vida y salud de la gente del mar de aquellos países”.

EL ISM INVIERTE EN EL SER HUMANO

La ponencia inaugural de este II Seminario de Sanidad Marítima corrió a cargo del director provincial del ISM en Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez, quien habló del ISM y la salud de los trabajadores del mar e hizo referencia a la cooperación internacional que este lleva a cabo, especialmente en materia de formación. Pérez explicó lo que es el Instituto Social de la Marina y sus principales funciones: protección social de los trabajadores del mar y de sus familias, seguridad y salud laboral y formación y los medios con los que lo lleva a cabo.

El director provincial explicó al final de su intervención como la estructura organizativa del ISM y su experiencia en la gestión propiciaron que la AECL solicitase su ayuda en temas de cooperación pesquera. Esta cooperación, que ya alcanza a Cuba, México, Guatemala, Honduras, El Salvador, Costa Rica, Panamá, Vene-

zuela, Colombia, Ecuador, Perú, Chile, Argentina, Túnez, Marruecos, Mauritania y Mozambique, se sienta sobre la base de lucha contra la pobreza, igualdad de oportunidades formativas entre hombres y mujeres, colaboración responsable entre las partes y respeto a la soberanía de cada país.

Según expuso Jesús Pérez, la actuación se realiza en base a una petición de colaboración por parte de los países, se evalúan las necesidades, se elabora conjuntamente el proyecto de colaboración y se presta el apoyo técnico para ponerlo en marcha y se hace el seguimiento de las actuaciones. En este punto recordó el representante del ISM algunos de los proyectos en marcha como el PADESPA-Perú o el ARAUCARIA con Ecuador e Islas Galápagos.

DESARROLLO DEL SEMINARIO

Las nueve ponencias en que se desarrolló el Seminario corrieron a cargo de los doctores Eduardo López González, María José Grandes Moreno y Miren Ibargutxi Álvarez, pertenecientes al servicio de Sanidad Marítima del ISM de Almería, Vizcaya y Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio, respectivamente.

El doctor López González, coordinador del Seminario, fue el responsable de explicar a los asistentes el funcionamiento de los “Reconocimientos previos al embarque. Base legislativa. Objetivos y tipos de reconocimientos. Cuadro orientativo de incapacidades, Reconocimientos en las actividades subacuáticas”; “El control de

“Lo importante –dice el coordinador técnico del Seminario– es que estos programas de cooperación sirvan para ir mejorando las condiciones de vida y salud de la gente del mar de aquellos países”

FORMACIÓN Y COOPERACIÓN EN EL ISM



Durante el primer trimestre del presente año el Instituto Social de la Marina ha continuado apoyando y llevando a cabo cursos de formación en el marco de la cooperación internacional. Así durante los días 29 de enero a 5 de febrero el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio fue sede del "Seminario avanzado de Inspección pesquera", organizado por la secretaria general de Pesca Marítima, en colaboración con la AECI. Un total de 15 alumnos procedentes de Angola, Cabo Verde, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial y Mozambique recibieron formación con el fin de tener un buen sistema de control e inspección de la actividad pesquera para conseguir una gestión sostenible de los recursos marinos, compatible con el ejercicio de la pesca.

El Seminario tuvo una orientación teórico-práctica, con clases presenciales, talleres de trabajo y visitas a distintos establecimientos relacionados con la actividad pesquera.

II Seminario de SANIDAD MARÍTIMA en Cartagena de Indias

los botiquines en los buques" y "Medicina asistencial. Centro Radio Médico"

Por su parte la doctora Ibartuxi se ocupó de informar a los asistentes de las "Condiciones de trabajo y salud en el sector marítimo"; "La formación sanitaria de los trabajadores del mar. Formación específica y avanzada. Formación en actividades subacuáticas" y "La promoción de la salud: campañas de prevención. Estudios epidemiológicos". En este punto señaló que los "estudios epidemiológicos nos permiten conocer la incidencia de una enfermedad, valorar su magnitud, su trascendencia y vulnerabilidad, así como comprender, explicar e interpretar las diversas relaciones entre las condiciones de trabajo y salud de los trabajadores". También recordó con ilustraciones las distintas campañas de prevención puestas en marcha por el ISM sobre alcoholismos, tuberculosis, sida o prevención de riesgos laborales.

Por último, la doctora María José Grandes realizó una completa exposición sobre "La prevención de los riesgos laborales en el ámbito marítimo y la protección de la salud en las normas internacionales"; "La prevención y vigilancia de la salud en España. El programa de Sanidad Marítima del ISM: problemática de su implantación, objetivos alcanzados" y "Manipulación de alimentos. Riesgos para la salud deri-

vados de la incorrecta manipulación de alimentos. Los alimentos portadores de gérmenes. Aptitudes del manipulador de alimentos".

Todas las ponencias estuvieron soportadas por una completa y detallada documentación visual y se complementaron con distintos coloquios taller.

Los asistentes pudieron visitar distintas instalaciones como el puerto de Cartagena de Indias y sus instalaciones subacuáticas y participaron en una video-conferencia con conexiones con el Centro Radio Médico Español y el buque hospital "Esperanza del Mar", ambos dependientes del Instituto Social de la Marina.

DIAGNÓSTICO

Durante el desarrollo del Seminario cada uno de los representantes expuso el funcionamiento de la protección social de los trabajadores del mar en su país. Ello permitió hacer un diagnóstico de la situación que se incluyó en las conclusiones, la mayoría comunes a todos ellos. Se detectaron deficiencias en el servicio de Sanidad Marítima en cada uno de los países participantes así como debilidades en la mayoría de los mismos sobre legislación internacional relacionada con la Sanidad Marítima. Por ejemplo, ninguno de los países participantes en el Seminario son signatarios del convenio 164 de la OIT.

También durante los días 24 de enero a 18 de marzo se desarrolló en la Escuela de Formación Náutico-Pesquera dependiente de la dirección provincial del ISM en las Palmas de Gran Canaria un curso de Formación de Capitanes de Pesca dirigido a 13 formadores de Argelia. Estos recibieron formación complementaria y eminentemente práctica en los módulos de tecnología pesquera, técnicas de pesca y manipulación y conservación de las capturas.

Ambos cursos se enmarcaron en el Programa NAUTA, en el que participan los ministerios de Asuntos Exteriores y de Cooperación, a través de la AECI, de Trabajo y Asuntos Sociales, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Economía y Hacienda, de Educación y Ciencia y las CCAA de Galicia, Andalucía y Canarias con el objetivo de contribuir al progreso económico y social de los países de África, a través del desarrollo de su sector pesquero, haciendo compatible la conservación y la gestión sostenible de los recursos pesqueros.

También se evidenciaron deficiencias de educación en Sanidad Marítima, la total desprotección de los pescadores artesanales en sanidad marítima y fallos en los protocolos de telecomunicaciones entre los países, aunque existen directivas y convenios internacionales que rigen la materia.

RECOMENDACIONES

En base a este diagnóstico y a las enseñanzas recibidas a lo largo del Seminario los participantes elaboraron una serie de recomendaciones, entre las que merece destacar: la creación de una directiva comunitaria entre los países latinoamericanos respecto al campo de la Sanidad Marítima y de un programa de cooperación entre los países participantes para dar solución a cada uno de los problemas regionales relacionados con la Sanidad Marítima, con especial atención a la pesca artesanal.

Se ha propuesto estandarizar los procedimientos de telecomunicaciones e incorporar en la página web de la AECI las conclusiones generales después de cada evento, con el fin de tener actualizados los temas de interés.

Otra propuesta es la de sugerir la creación de un plan piloto de Sanidad Marítima en cada uno de los países participantes con el apoyo de la AECI y el ISM y que con la finalidad de dar inicio a un programa de Sanidad Marítima



en estos países que la AECI canalice su apoyo a través de los diferentes gobiernos regionales que cuenten con áreas navegables y el Centro de Entrenamiento Pesquero CEP-Paita (Perú).

Finalmente, los participantes decidieron dirigir comunicación escrita a los ministerios e instituciones competentes en Sanidad Marítima de sus respectivos países de las conclusiones y recomendaciones de este Seminario a fin de que tuvieran conocimiento del mismo y mostraron su deseo de dar continuidad a este foro.

El II Seminario de Sanidad Marítima concluyó con unas palabras del subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, José María Pérez Toribio, quien destacó la disponibilidad de este organismo para continuar cooperando en el marco de sus competencias en todo aquello que los países soliciten, y con la entrega de diplomas. ■

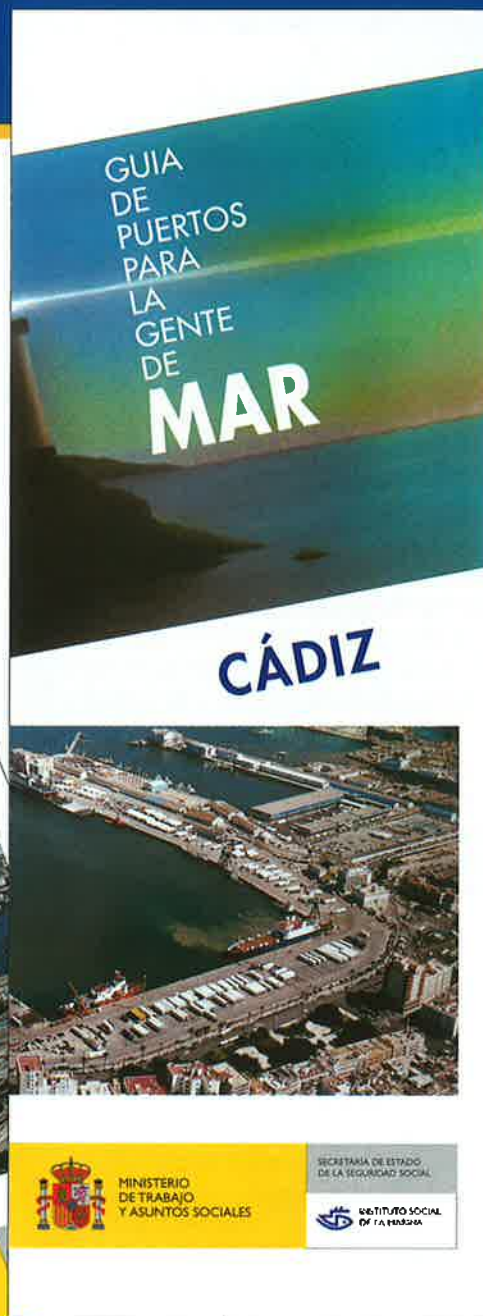
CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

En cumplimiento del Convenio de la OIT sobre Bienestar de la Gente de Mar

El ISM publica las

GUÍAS DE PUERTOS

de Barcelona, Cádiz, Gijón y Vilagarcía



El Instituto Social de la Marina acaba de reeditar las Guías de Puertos para la Gente de Mar correspondientes a los ámbitos portuarios de Barcelona, Cádiz, Gijón y Vilagarcía, en las que se recoge una aproximación histórica y cultural de dichas ciudades así como un directorio de servicios completamente actualizado, con el fin de ofrecer a los trabajadores del mar un instrumento sencillo y ameno que les permita situarse en las mismas, conocer sus lugares de interés, sus museos, monumentos, instalaciones deportivas, de esparcimiento, de recreo, y al mismo tiempo darles a conocer los servicios que el ISM pone a su disposición en ese ámbito geográfico. Las cuatro Guías han sido editadas también en versión inglesa.

Con la publicación de estas Guías de Puertos para la Gente de Mar, el Instituto Social de la Marina cumple con el Convenio número 163 de la Organización Internacional de Trabajo (OIT) sobre "Bienestar de la Gente de Mar en el mar y en el puerto", uno de cuyos objetivos es facilitar los medios y servicios de bienestar adecuados a la Gente de Mar, así como la financiación de los mismos.

APROXIMACIÓN HISTÓRICA

El propósito de estas Guías no es otro que el de hacer más grata la estancia en puerto de los marinos transeúntes mediante una información

básica de interés general. Por ello las Guías ofrecen una aproximación histórica y cultural a las ciudades, con referencias de interés a sus fiestas y gastronomía y una propuesta de visitas turísticas e información de interés general y datos sobre comunicaciones, ocio, hoteles, oficinas de servicios, museos, salas de exposiciones, monumentos, edificios públicos, a la vez que se complementa con un plano de cada una de las ciudades.

También se facilitan datos sobre los consulados ubicados en la ciudad y otros de interés marítimo como son los consignatarios y las autoridades marítimas, cofradías de pescadores, asociaciones de armadores, sanidad, aduanas, policía de puertos, guardia civil o centrales sindicales.

SERVICIOS DEL ISM

Pero además estas Guías pretenden dar a conocer a los trabajadores del mar, y de una manera muy especial a los marinos transeúntes que acuden a las Casas del Mar, los servicios que el Instituto Social de la Marina pone a su disposición en la localidad en que se encuentran. Para ello en las páginas finales de las Guías figuran las direcciones del ISM en cada una de las provincias (tanto la provincial como las locales), y las de las otras dependencias con las que cuenta esa provincia. Así, en el caso de la de Cádiz figuran las de las dos Escuelas Infantiles "Entremares" (Algeciras) y "La Traíña" (Barbate) y sus dos colegios "El Picacho" (Sanlúcar de Barrameda) y "Estrella del Mar" (Barbate).

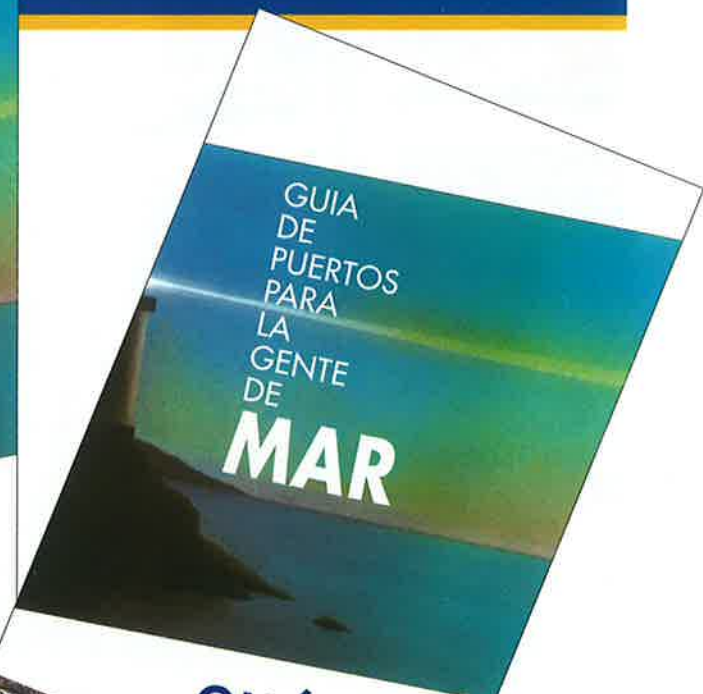
En el caso de la Guía de Gijón figura su Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera y en el de Vilagarcía se dedica un amplio espacio al Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio, explicando cuales son sus programas formativos y los departamentos con que cuenta para llevarlos a cabo.

Las Guías recogen también una relación de las hospederías para la gente de mar, especificando las que aún dependen del Instituto Social de la Marina y las que ya han sido transferidas a la Comunidad Autónoma correspondiente.

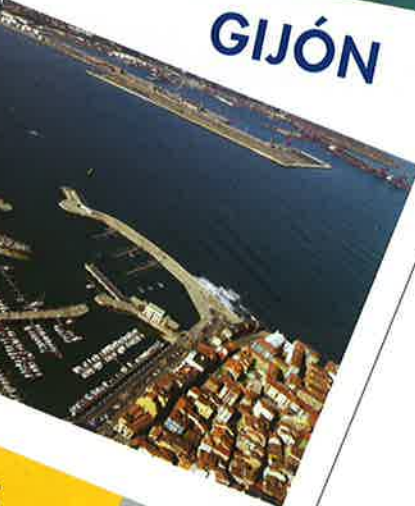
Hasta ahora el ISM ha editado las Guías de los Puertos de Tarragona, Valencia, Cartagena, Huelva, Bilbao, A Coruña y Tenerife más estas cuatro que ahora se han actualizado. ■



VILAGARCÍA



GIJÓN





Desde el pasado 4 de mayo se encuentra funcionando el nuevo Sistema de Información de los Servicios Públicos de Empleo (SISPE), que es la herramienta de que disponen los Servicios Públicos de Empleo estatal y autonómicos para compartir la información básica necesaria tanto en la gestión de las políticas activas de empleo como en las prestaciones por desempleo. El nuevo sistema fue presentado el pasado 7 de abril por el secretario general de Empleo, Valeriano Gómez, quien señaló que, además de actualizar las cifras, el SISPE permitirá que todos los parados de una comunidad puedan acceder a la información de ofertas de empleo de otra, algo que hasta ahora no ocurría. También las empresas dispuestas a contratar podrán tener esa información de otros territorios. "De ese modo se fomentará la movilidad geográfica entre las comunidades". La implantación del SISPE ha sido considerada imprescindible por los responsables de todos los Servicios de Empleo y los agentes sociales que, en sendos comunicados, han expresado su apoyo a la puesta en funcionamiento de este sistema de intercambio de información.

Ya está en marcha EL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE EMPLEO

El SISPE permite a los Servicios Públicos de Empleo disponer de una base de datos estatal compartida, a la vez, con las bases de datos propias y autonómicas. Dará servicio a más de 18 millones de transacciones mensuales y facilitará el acceso a unos 640 millones de registros en la base de datos estatal.

Según ha señalado el secretario general de Empleo, Valeriano Gómez, en una segunda fase, que estará operativa a principios del año que viene, tanto los parados como los empresarios podrán acceder a esta información, a través de internet.

OBJETIVOS

El SISPE permite integrar la información relativa a la gestión de políticas activas de empleo y las prestaciones por desempleo que llevan a cabo los Servicios Públicos de Empleo, estatal y autonómicos. Es un modelo mixto de gestión, en que conviven la gestión transferida a

las CCAA (políticas activas de empleo) y la gestión estatal (prestaciones por desempleo) y que, a su vez, debe posibilitar la coordinación a nivel nacional de los planes de actuación encaminados a fomentar el empleo.

La creación de este núcleo de información común y el establecimiento de reglas básicas de gestión común va a permitir la consecución de los siguientes objetivos: **garantizar la igualdad de trato** en cuanto a derechos y obligaciones a los demandantes de empleo y empleadores, independientemente del territorio donde se les presten los servicios; **respetar la diversidad territorial y preservar la autonomía de gestión** de los distintos Servicios Públicos de Empleo; **hacer posible la intermediación laboral en todo el territorio nacional**, facilitando la movilidad geográfica mediante el conocimiento por parte de trabajadores y empleadores de los puestos de trabajo vacantes en cualquier lugar del Estado; **coordinar la gestión y permitir la elaboración de estadísticas fiables** sobre las magnitudes que definen el funcionamiento del mercado de trabajo, lo que permitirá la elaboración de propuestas normativas básicas en materia de políticas activas de empleo y protección por desempleo.

IMPACTO ESTADÍSTICO

En relación con la elaboración de estadísticas, la implantación del SISPE, supone a juicio de los responsables de Trabajo, una clara mejora en la forma de medir el paro registrado, que hace tiempo venía siendo reclamada por los estudiosos del mercado laboral y por la Comisión Europea al no aceptar las cifras del paro registrado como indicador válido para los Planes Nacionales de Acción para el Empleo, ya que la cifra de desempleo que debe utilizarse, como indicador oficial, es la de la Encuesta de Población Activa.

La implantación del SISPE va a poner de manifiesto algunas variaciones con respecto a las actuales cifras del paro registrado, pero, según Trabajo, ello **"no va a significar ningún aumento real del paro registrado, sino una mejora de la información que se utiliza para la elaboración estadística del paro registrado"**. Las nuevas cifras tendrán una calidad estadística muy superior y serán mucho más fiables que las anteriores.

VENTAJAS

Entre las ventajas que va a reportar el nuevo Sistema de Información figuran la de un mejor servicio al ciudadano, en la medida en que esté disponible una información integrada sobre políticas activas de empleo; información integrada, homogénea y transparente de la oferta y la demanda de empleo en todo el territorio y desarro-

llo equilibrado de las acciones comprometidas en los Planes Nacionales de Acción para el Empleo, que anualmente se presentan en Bruselas.

ORGANIZACIÓN

El SISPE se articula en torno a un Comité de Dirección, presidido por el secretario general de Empleo, un Comité Técnico y cuatro Equipos Técnicos, con la participación, en todos ellos, de representantes de la Administración General del Estado y de la Autónoma en situación de paridad.

Además, el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha creado un grupo de trabajo para estudiar y determinar la disposición que tienen los desempleados para aceptar una oferta de empleo. Se trata de que Gobierno y CCAA reorienten las políticas de promoción de empleo hacia aquellos grupos de desempleados con mayores dificultades para encontrar trabajo. Según Valeriano Gómez se trata de cumplir con un doble compromiso: por un lado, el desempleado tiene que hacer todo lo posible por encontrar trabajo y los Servicios Públicos de Empleo deben ofrecer al parado todas las posibilidades a su alcance para facilitarle una ocupación.

CONSENSO

La implantación del SISPE ha sido considerada imprescindible por los responsables de todos los Servicios de Empleo y los agentes sociales que, en sendos comunicados, han expresado su apoyo a la puesta en funcionamiento de este sistema de intercambio de información. Estos comunicados, que son muy similares, reconocen que "el SISPE que, tras un largo trabajo conjunto iniciado en junio de 1999, ha entrado en funcionamiento, constituye un instrumento esencial para asegurar la gestión eficaz del mercado de trabajo y de las políticas de empleo en España, y para garantizar los derechos de los desempleados"

También se afirma que "el SISPE está basado en el consenso entre los Servicios Públicos de Empleo, las Comunidades Autónomas y el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y se asienta en dos pilares fundamentales: la disposición de datos comunes compartidos y el consenso sobre los criterios y procedimientos de gestión comunes aplicables a todo el territorio del Estado". ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO



MÁS consumo de pescado y a MAYOR precio

España se mantiene como uno de los países más importantes consumidores de pescado por persona y año con una cifra total de 37 kilos según los datos elaborados por el Panel del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. De acuerdo con las cifras manejadas, en 2004 la demanda aumentó un 5,3% as pesar de que los precios lo hicieron en un 4,8%. Esta fidelidad de los españoles por el consumo de pescado sería una de las razones por las que es importante el mantenimiento de las flotas, las posibilidades de pesca, la recuperación y sostenibilidad de los caladeros. Por otra parte, esta fuerte demanda y a precios elevados es otra de las razones por las que, desde diferentes países se vea a España como un mercado muy interesante para colocar sus capturas y poner trabas a la presencia de barcos españoles en sus aguas.



España ha sido históricamente un país ligado a la pesca con una gran tradición en el consumo de pescado. Estas circunstancias dieron lugar al desarrollo de una flota de gran tamaño, con más de 20.000 barcos en su momento, para el desarrollo de las pesquerías en aguas propias como para la búsqueda de salidas a una parte importante de esa flota en aguas lejanas abriendo nuevos caladeros o descubriendo nuevas especies que luego también serían comercializadas y capturadas por otras flotas. La necesidad de disponer de una oferta sufi-

ciente para el consumo interior, fue una de las razones por las que en el pasado se sobreexplotaron los caladeros propios y que se hubiera diseñado una política para colocar barcos y lograr capturas complementarias en terceros países. Hoy, con una demanda en aumento que se ha traducido en subidas de precios, las



CRECE LA DEMANDA

Frente a unas capturas medidas de la flota española de un millón de toneladas, la demanda total de los productos de la pesca en 2004 fue de 1.568.000 toneladas, lo que supuso un crecimiento del 4,8% sobre el año anterior y que equivale a 37 kilos por persona y año. El valor, el crecimiento fue del 5,3% al pasar de 9.500 a 10.002 millones de euros.

En el caso de los hogares, la demanda supuso un total de 1.199.000 toneladas con un crecimiento del 4,4% sobre el año anterior hasta llegar a una cifra de consumo por persona y año de 28,6 kilos. En valor, el precio pagado por los productos de la pesca en 2004 fue de 7.457 millones de euros, con un crecimiento del 5,3%.

El consumo de pescado fuera de los hogares, en la hostelería y la restauración así como en los centros institucionales o colegios experimentó un crecimiento del 6% en volumen hasta 370.000 toneladas a razón de 8,4 kilos por persona y año mientras en valor el crecimiento fue del 5,6% hasta 2.484 millones de euros.

El gasto por habitante y año en los hogares en alimentación experimentó en 2004 un crecimiento del 5% en moneda corriente y solamente del 2% si se tiene en cuenta la inflación para el mismo periodo con un volumen de 1.292 euros. En el conjunto de los gastos de un hogar en alimentación, el peso de los productos de la pesca ha tenido un importante aumento. En 1958, sobre un gasto de 100 pesetas, el peso de los pescados era solamente del

La demanda total en España en 2004 fue de 37 kilos por persona y año de los productos de la pesca

De cada 100 euros que se gastan en alimentación en los hogares, 13,9 corresponden a los productos de la pesca

posibilidades de pesca a la baja en los caladeros nacionales han hecho indispensables planes de recuperación, mientras en el exterior, cada día son mayores las dificultades para colocar barcos en países cuyo interés radica en realizar ellos mismos sus capturas para colocarlas en mercados como el español que pagan precios altos por los productos de la pesca. Esta situación se traduce en el desarrollo de unas elevadas importaciones, tanto desde terceros países, Argentina, Marruecos o Chile, pero también de otros Estados miembros donde años atrás el interés por la pesca había decaído.



El consumo en los hogares fue de 28,6 kilos, con un aumento del 4,4%

La demanda total creció un 4,8% en volumen y un 5,3% en el precio

8,3%, muy por debajo de otros productos como pan y pastas de cereales, patatas y hortalizas frescas, leche y derivados y aceites y grasas en general. En la estructura de los gastos en 2004, de cada 100 euros que se gastan en un hogar en productos alimentarios, 13,9 corresponden a los pescados, solamente por detrás de las carnes que representan el 23,8%.

Tomando como referencia solamente el gasto en los hogares, 28,6 kilos por persona y año, el comportamiento es muy diferente en cada una de las comunidades autónomas, aunque destaca la situación en los últimos lugares de la demanda de una serie de regiones mediterráneas y de Canarias. Frente a esa media, por

encima de la misma se hallan comunidades autónomas como Asturias, Castilla y León, Aragón, La Rioja, Navarra y Galicia. En la parte contraria se hallan en último lugar Baleares seguida de Canarias, Murcia, Valencia y Extremadura.

Del conjunto de los productos de la pesca consumidos en los hogares, 703.000 toneladas correspondieron a los pescados, de los que 576.000 toneladas fueron en fresco y 126.000 toneladas congelados. A esta cifra se suman otras 329.000 toneladas de mariscos y crustáceos y otras 165.000 toneladas de conservas.

De los 28,6 kilos que se consumen por persona y año en cada uno de los hogares como cifra media, 16,7 kilos correspondieron a pescados, 13,7 en fresco y 3,1 kilos de congelados, junto a 6,8 kilos de moluscos y crustáceos y 4 kilos de conservas.

Cataluña, Castilla y León y Asturias son las comunidades autónomas que realizan mayores gastos totales en alimentación en los hogares,

mientras en la parte contraria se hallan Murcia y Andalucía.

En cuanto a los lugares de compra, el pescado es uno de los productos donde la tienda tradicional mantiene su protagonismo con más del 50% de todas las ventas. Sin embargo, en los últimos años han ido ganando peso otros segmentos de la distribución como los supermercados y en mucha menor medida, la gran distribución. Se trata de uno de los productos donde se mantiene la relación de confianza entre cliente y el la tienda tradicional a la hora de elegir un determinado producto. En el caso de los productos congelados el peso es mayor en los grandes establecimientos de distribución. Un dato destacable es que solamente un 2,7% de los consumidores hacen sus compras por internet. Navidad es el periodo con un mayor gastos en productos alimentarios, mientras agosto es el más bajo.

Entre los muchos datos que se ofrecen en el estudio de Agricultura hay uno referido a la demanda en los centros de enseñanza. En el último año se ha producido un notable incremento de la demanda de productos como pastas y legumbres, hortalizas y derivados lácteos. Por el contrario, han tenido un crecimiento negativo carnes y pescados, se supone que consecuencia de la subidas precios para este tipo de productos.

En cuanto a la frecuencia del consumo de los productos de la pesca, según el Observatorio del Consumo y la Distribución Alimentaria, el 17,5% de los hogares lo consumen todos o casi todos los días, un 63,95 lo consumen dos o tres veces poro semana, el 15,6% lo consumen una vez por semana y menos del 1% lo consumen solamente una vez al mes.

Los datos del Panel se han obtenido por medio de una encuesta a 4.200 productores, 400 mayoristas, 2.800 industriales y 8.800 consumidores.

CONSUMO E INMIGRACIÓN

El pescado ha sido uno de los productos con un incremento en la demanda así como en el valor. Pero, no ha sido el único y se halla en la línea media de los resultados obtenidos para el conjunto de la demanda alimentaria en el mismo periodo.

Según los datos del Panel, el 2004 la demanda alimentaria se elevó a 12,4 billones de pesetas, 74.752 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 7,7% en moneda corriente sin tener en cuenta la inflación y del 4% en moneda constante. En el caso de los hogares, la demanda aumentó un 5% en moneda corriente y el 2% en moneda constante hasta alcanzar los 9,02 billones de pesetas 54.231 millones de euros. El comportamiento de la de-



manda ha sido mejor incluso en el conjunto de la restauración, hostelería y centros institucionales donde el incremento fue del 9,95 en moneda corriente hasta los 19.191 millones de euros y del 6% en moneda constante.

Al margen de otras circunstancias como una mayor confianza de los consumidores en los productos alimentarios o la mejora de rentas, una de las razones esgrimidas igualmente por la Administración para este aumento de la demanda radica en el crecimiento de la población consecuencia fundamentalmente de la inmigración. En los últimos cuatro años se ha pasado de una población de 39,8 a casi 42 millones de habitantes. Igualmente, el número de hogares ha pasado en el mismo periodo de 13 millones a más de 15 millones. ■

VIDAL MATÉ

El consumo total fue de 1.568.000 toneladas, lo que supone un alto componente de las importaciones



RECUPERAR LOS HÁBITAT DAÑADOS, desafío de primer orden

El pasado mes de marzo, en Roma, ministros de Pesca y representantes del sector de 121 países pasaron revista (tras la reunión del Comité de Pesca de la FAO) a la situación de la pesca y la acuicultura en el mundo. Además de advertir de la amenaza que pesa sobre las tres cuartas partes de los recursos marinos y la necesidad de luchar contra la pesca ilegal, en el organismo de Naciones Unidas se destacó la "necesidad

acuciante" de recuperar las poblaciones marinas agotadas, la rehabilitación de los hábitat dañados, así como la falta de una "gestión responsable" sobre las especies de aguas profundas y la importancia de mantener los bancos de pesca aún en buenas condiciones. En la Reunión Ministerial se pasó revista también a la situación en el sudeste asiático, asolado el pasado mes de diciembre por el "tsunami".



Sólo un 24% de las poblaciones marinas podría resistir "aumentos modestos" en el nivel de capturas. El 52% está completamente explotado; el 16%, sobre-explotado; agotado un 7%; y un 1% en vías de recuperación de su situación de agotamiento. El 30% del total de la pesca se basa en siete especies que, en la actualidad, están plenamente explotadas o sobre-

explotadas. Según el informe elaborado por los expertos de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), aumentar la pesca de estas poblaciones tendría "repercusiones biológicas y ambientales graves".

Las áreas más afectadas por la sobre-explotación son el Atlántico Nordeste, el mar Mediterráneo y el mar Negro, seguidas del Atlántico Noroeste, el Atlántico Sudeste, el Pacífico Sudeste y el océano Austral. Se insiste en que uno de los objetivos es "recuperar las poblaciones marinas agotadas", algo que califica como de "necesidad acuciante". Se fija el año 2015 para la restauración de las poblaciones agotadas hasta un nivel sano de biomasa, fecha establecida en la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible en 2002.

En el mismo nivel de urgencia coloca el jefe del Departamento de Pesca de la FAO, Ichiro Nomura, *evitar que se agoten los bancos de pesca todavía en buenas condiciones, adecuando las capturas a la capacidad que esas poblaciones tengan para soportarla*. Y es que, en el fondo, el organismo de Naciones Unidas se muestra pesimista, ya que señala que los logros conseguidos en la última década en la recuperación de poblaciones esquiladas "son muy reducidos". Dedicó una especial mención al Código de Conducta para la Pesca Responsable, del que se celebra el décimo aniversario, señalando que *hemos notado que los países y los organismos regionales de pesca se sirven del Código para mejorar la ordenación pesquera. Se han conseguido muchos progresos, pero queda aún más por hacer durante la próxima década*.

MÁS VALE PREVENIR...

La capacidad pesquera mundial sigue estando muy por encima de las posibilidades de pesca, y los riesgos de que se agoten nuevas especies comerciales, como las de las grandes profundidades, resulta evidente. Ante esta situación, en que las mejoras en los stock con dificultades durante la última década han sido "muy reducidas", parece que los expertos de FAO ven más posibilidades en las medidas que tiendan a preservar la situación actual, tanto en cuanto a los bancos de pesca como a la preservación y recuperación de su hábitat.

El propio Ichiro Nomura señaló que *la recu-*



La FAO coloca al mismo nivel de importancia las actuaciones tendentes a evitar que se agoten los bancos de pesca aun en buenas condiciones con la recuperación de las poblaciones agotadas



países reconozcan el "desafío de primer orden" que supone esta labor.

Dentro de las actuaciones conservacionistas, se hizo hincapié en que no basta con establecer zonas marinas protegidas; es decir, zonas donde están prohibidas o estrictamente restringidas la pesca y otras actividades humanas. Estas áreas tienen sus pros y sus contras. El informe de los expertos señala que pueden cumplir algunos de los objetivos de gestión, pero a condición de que se establezcan con un completo conocimiento científico, ya que de lo contrario podrían resultar ineficaces e incluso contraproducentes. Con esta salvedad, estas zonas protegidas debidamente establecidas son un arma eficaz como medida complementaria a la gestión de pesca, al tiempo que el propio informe señala "la urgencia de experimentar con la protección de zonas marinas en una gran variedad de situaciones, a fin de conocer sus posibilidades, limitaciones y condiciones de eficacia para la pesca".

FAO

peración de las poblaciones agotadas es urgente, pero es igualmente importante evitar que se agoten los bancos de pesca todavía en buenas condiciones, adecuando el nivel de pesca a la capacidad que esas poblaciones tengan para soportarla. Un paso de gran valor es el de "intensificar la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada", así como a "elaborar un exhaustivo registro mundial de buques pesqueros" para prevenir la actividad delictiva.

En esta línea, el informe del Comité Científico de la FAO apunta diversas actuaciones para restaurar las poblaciones de las especies comerciales, como la disminución o el cese temporal de la pesca de las especies sobre-explotadas, la reducción de la degradación del medio ambiente marino y la rehabilitación activa de los hábitat dañados. Respecto a la recuperación de estos hábitat, el jefe del Departamento de Pesca recalcó la necesidad de que los

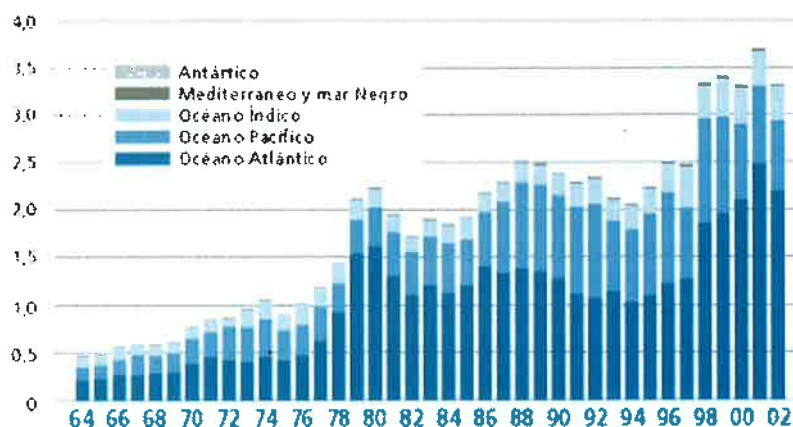
capturas en aguas profundas

CAPTURAS EN AGUAS PROFUNDAS

Y si mucho de los aspectos reseñados hasta el momento constituyen "viejos" problemas de gestión pesquera, uno de los estudios presentados por los científicos de la FAO hace referencia a un nuevo y grave problema de gestión: La captura en aguas profundas de especies que viven en el fondo marino.

Desembarques declarados de especies de aguas profundas, por principales océanos y mares

Miliones de toneladas



Esta relativamente reciente actividad comercial posibilitada por el desarrollo de una moderna tecnología, y que ya ha generado agrias confrontaciones entre los interesados en la explotación de estas nuevas especies y los que defienden la necesidad de adoptar medidas de protección, preocupa a los científicos.

Al margen de cómo se proteja y de qué medidas precautorias sean las más adecuadas, los expertos ven en esta práctica un nuevo desafío de gestión ante el que hay que actuar. En el informe se explica que los recursos pesqueros de los fondos marinos son particularmente vulnerables ante el exceso de explotación, debido a su escasa productividad. Se trata de especies que se reproducen lentamente y tardan mucho en llegar a la fase adulta. El documento de discusión elaborado por los científicos reconoce la falta de información para gestionar estas pesquerías de forma responsable, tanto por lo señalado anteriormente, como por la deficiente información sobre capturas, capturas accidentales y esfuerzo pesquero.

La FAO hace hincapié, asimismo, en su preocupación por el impacto del arrastre de profundidad en los fondos marinos y cómo puede verse alterado el ecosistema. Algunos organismos ya están reaccionando ante esta situación. Al hilo de estas consideraciones, el Consejo General de Pesca del Mediterráneo acaba de prohibir el arrastre de profundidad en este mar por debajo de los mil metros (ver artículo en este número).

EE.UU. decidió proteger, en fecha reciente, una amplia zona de los fondos marinos de Alaska de este arte de pesca. Similares medidas han adoptado la Comisión de Pesca del



Atlántico Noreste y la propia Unión Europea, con respecto a los fondos marinos de Canarias, Azores y Madeira... Como se señalaba, se puede discrepar en la forma, pero lo que está claro es que hay que avanzar en la gestión de esos recursos pesqueros y en la valoración de su impacto antes de que sea demasiado tarde.

También se insistió, en cuanto a la incidencia de la sobre-explotación de los caladeros, en la gravedad del deterioro de los bancos pesqueros desde el punto de vista de la "seguridad alimentaria y el desarrollo económico". El consumo mundial de pescado, tanto el destinado a la alimentación como a la producción de piensos, podría alcanzar los 179 millones de toneladas en el año 2015 (unos 47 millones de toneladas más que en 2002).

La mayor parte de esta demanda, como resulta obvio dada la situación de explotación de los caladeros, tendrá que venir de la acuicultura, que podría representar para ese año el 39% de la producción total de pescado (en 2002 es de un 30%, mientras que en 1970 era de sólo del 3,9%). Es el crecimiento más rápido experimentado por cualquier otro sector de la producción de alimentos. Sin embargo, los expertos quisieron dejar muy claro que el aumento de la producción de la acuicultura no llevará aparejadas mejoras en las actuales prácticas de pesca. *La acuicultura puede contribuir a reducir la presión sobre la pesca de captura, ya que limita la demanda y abarata los precios, pero es sólo una parte de la solución,* advirtió Ichiro Nomura.

La producción mundial de plantas acuáticas, una de las vertientes con gran futuro, sigue teniendo un peso escaso en los países occidentales. La producción mundial se elevó en 2002 a 11,6 millones de toneladas, con un valor por

“El agotamiento de las poblaciones repercute en la seguridad alimentaria y el desarrollo económico reduce el bienestar social en los países en desarrollo y socava el buen estado de los ecosistemas marinos” (Ichiro Nomura)





FAO

El Comité Científico de la FAO indica que no se tienen suficientes conocimientos biológicos sobre las especies del fondo del mar y las repercusiones de la pesca en ese hábitat, lo que dificulta una gestión responsable

encima de los 6.200 millones de dólares. De ese total, China cosechó casi nueve millones de toneladas.

FAO destaca que la mayoría de los países importadores han empezado a establecer normas y reglamentos más rigurosos de calidad e inocuidad, a fin de reducir los efectos sociales y ambientales de la producción, especialmente nocivos en el caso de algunas especies como el camarón.

FUENTE DE TRABAJO Y ALIMENTO

Por lo que se refiere a las capturas marinas, señalar que siguen en retroceso. De los 87 millones de toneladas registrados en 2000, se pasó a 84, en 2001 y 84,5, en 2002. Los datos preliminares de 2003 apuntan a una reducción de las capturas marinas, con respecto a 2002, de 3 millones de toneladas. El consumo de pescado pasó de 93,6 millones de toneladas en 1998 a 100,7 millones de toneladas en 2002. Según estos datos, para 2.600 millones de personas representa al menos el 20% de las proteínas animales que ingieren.

Pero si fundamental es el aspecto alimenticio, especialmente en los países subdesarrollados, no lo es menos el del número de personas que obtienen ingresos directos del sector primario de la pesca y la acuicultura, que se elevaba a 38 millones en 2002, con una tasa media de crecimiento desde 1990 de un 2,6%. Esta cifra se incrementa hasta los 200 millones de personas si se tiene en cuenta la actividad económica producida indirectamente por la pesca.

En los países desarrollados se ha estancado el número de personas que se dedican directamente a esta actividad, debido a la disminución de las capturas y a la mayor productividad proveniente de la modernización de las técnicas de pesca. En Europa, el número de pescadores ha disminuido un 2% en los últimos años.

Las exportaciones del comercio internacional de pescado y productos pesqueros en 2002 se incrementó en un 5% con respecto a 2000, llegando a los 58.200 millones de dólares USA. Para muchos países, especialmente para los denominados "en vías de desarrollo", esta actividad representa una considerable fuente de divisas. Estos países en desarrollo tuvieron unos ingresos netos por el comercio de pescado de 17.000 millones de dólares en 2002, mientras que en 1992 eran de 12.000 millones.

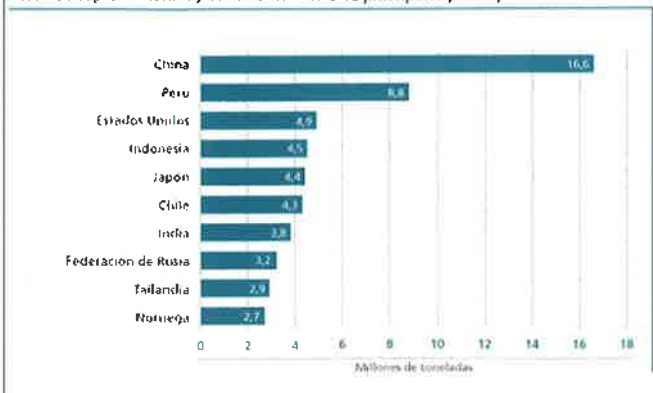
En algunos casos, las exportaciones pesqueras son fundamentales para la economía de determinados países. Según los datos de la FAO, en 2002, estas exportaciones representaron más de la mitad del valor total de las exportaciones de Groenlandia, San Pedro y Miquelón, Maldivas, Islas Feroe, Islandia y los Estados Federados de Micronesia. Sin embargo, son los países desarrollados los que se llevan la parte del león en cuanto a consumo alimenticio, concentrando el 82% de la demanda de importación de productos pesqueros en 2002, con lo que la solución del hambre en los países pobres tampoco parece que vendrá por la pesca, salvo la artesanal.

Como se señalaba anteriormente, las previsiones apuntan a que el consumo de pescado seguirá en aumento, y que esta nueva demanda deberá ser satisfecha por la acuicultura.

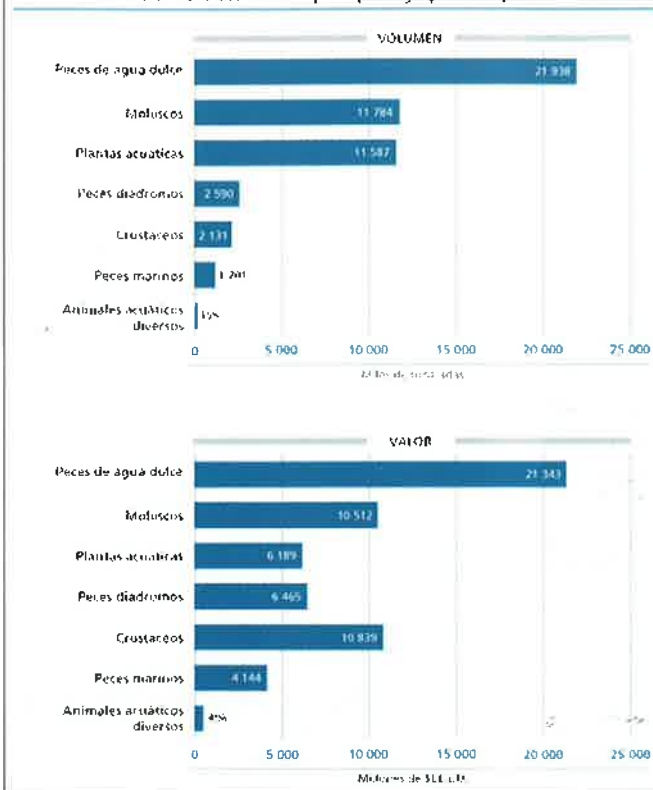
El aumento de producción acuícola es la que está permitiendo incrementar el consumo de pescado en el mundo. Se señala la puesta en marcha de prácticas de cultivo y estrategias de desarrollo. El Comité Científico mostró, sin embargo, su preocupación por las repercusiones en las poblaciones silvestres de la pesca de peces juveniles utilizados como "semillas" en la acuicultura de captura, y la nece-



Pesca de captura marina y continental: los diez principales países productores en 2002



Producción mundial de la acuicultura: principales grupos de especies en 2002



sidad de suministrar piensos en vez de pescado crudo. La FAO destaca la importancia de los estudios para reducir la dependencia de la harina de pescado en la composición de los piensos, evitando así el deterioro del ecosistema marino. Tal vez sea revelador de los avances conseguidos el que la fabricación de harina de pescado haya sido en 2002 un 5,8% menor que en 2000.

La buena gestión de la actividad acuícola, garantizando la calidad del producto y la reducción del impacto ambiental de sus instalaciones, y de la pesquera, intentando salvaguardar las especies aún no sobre-explotadas y manteniendo y recuperando los hábitat marinos favorecedores de una mejora de los caladeros son algunos de los aspectos en los que más está incidiendo la FAO. Buena parte de la alimentación del futuro dependerá de ello. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

CHALECOS SALVAVIDAS AUTOINFLABLES



(CHALECO INFLADO)

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:

- INCLUYE LUZ ENCENDIDO AUTOMÁTICO SOLAS
- DOBLE CÁMARA DE SEGURIDAD
- DOS TUBOS INFLADO ORAL + VALVULA DE SOBREPRESIÓN
- DOS MECANISMOS AUTOMÁTICOS
- ARNÉS DE SEGURIDAD (HEBILLAS Y ENGANCHE DE ACERO INOX.)
- FUNDA POLIURETANO (ANTI GRASA, FÁCIL DE LAVAR).

USO:

- PESCA PROFESIONAL, TRABAJOS EN PUERTOS, BUQUES DE RESCATE, PLATAFORMAS PETROLÍFERAS; GUARDACOSTAS, BUQUES DE PASAJE, BOMBEROS

NAVEGACIÓN:

- NAVEGACIÓN ILIMITADA

OPCIONES:

- RADIOBALIZA ACR MINI B 300 ILS, FRECUENCIA 121,5 Mhz (INSTALADA EN CHALECO)
- FUNDA ANTIFUEGO (CONSULTAR NORMATIVAS)
- PERNALES DE SEGURIDAD



TEMPEST SOLAS 150 N (EN 396)

-REGULATIONS & STANDARDS in accordance with Council Directive 96/98, as amended by Commission Directive 2002/75/EC

P.V.P.
145,24€
+ IVA

REF. 01849
CON MECANISMO
UML(PASTILLA)



BUREAU
VERITAS

QUALITY SYSTEM APPROVAL
MARINE DIVISION
(SISTEMA DE CALIDAD CERTIFICADO)

P.V.P.
169,73€
+ IVA

REF. 01847
CON MECANISMO HAMMAR
(HIDROSTÁTICO)

PROMOCIÓN VÁLIDA HASTA 31 DE JULIO

CAPPYMAR®

ARTÍCULOS NÁUTICOS CAPPYMAR, S.L.

Tels. (34) 93 830 12 55 - (34) 93 830 12 68 - Fax (34) 93 820 85 93

E-mail: info@cappymar.com - http://www.cappymar.com

El CGPM PROHÍBE EL ARRASTRE DE PROFUNDIDAD en el Mediterráneo



El Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) prohíbe el arrastre de profundidad a más de mil metros. Esta decisión del organismo regional de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), adoptada durante su 29 sesión (entre el 21 y el 25 de febrero, en Roma), es la primera en su género en todo el mundo y, a juicio de WWF/Adena y Greenpeace, de gran importancia de cara al futuro, ya que garantiza la protección de más de la mitad de los ecosistemas mediterráneos profundos. España fue uno de los promotores de esta medida, dentro de la UE, que entrará en vigor en el Mediterráneo a partir del próximo mes de julio.



Tras la exclusión del arrastre de fondo a una profundidad superior a los mil metros, acordado en su 29ª sesión por el Consejo General de Pesca del Mediterráneo, este mar se convierte en el primero en prohibir este arte de pesca. Si bien es cierto que la medida se vio facilitada porque, en estos momentos, no hay ninguna flota pesquera trabajando por debajo de esa profundidad en el Mediterráneo, también se ha querido destacar la importancia de esta decisión como medida precautoria de cara a la protección de los ecosistemas profundos aún in-



tactos y poco conocidos. De hecho, según comentó a MAR el responsable de Pesquerías de WWF/Adena, Raúl García, ya hay algunos barcos con base en Vilanova que están pescando a esa profundidad.

Y es que cuando se van agotando las pesquerías someras, como señala esta organización, la tendencia es a ir buscando bancos a profundidades cada vez mayores. Una realidad que no ofrece discusión.

Sebastián Losada, responsable de Océanos de Greenpeace, abunda en este sentido en la idoneidad de esta medida a fin de prevenir fu-

turas pesquerías. Más de la cuarta parte de la fauna marina mediterránea es endémica, un porcentaje que aumenta en los fondos marinos de este mar. Las aguas profundas cuentan con áreas de gran importancia ecológica, entre las que figuran los corales de agua fría. Estos ecosistemas profundos, como se ha insistido en anteriores ocasiones, son muy vulnerables a su explotación dada la baja tasa de renovación de especies adaptadas a estos sistemas, por lo que hay que extremar las medidas para salvaguardar su destrucción.

Tal y como se incide en un estudio elaborado



EE.UU. acaba de cerrar medio millón de kilómetros cuadrados a las artes de arrastre de profundidad en aguas de Alaska, y la NEAFC hizo lo propio con cinco zonas de montañas marinas

por WWF/Adena y la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, y que ha servido de base para la adopción de esta decisión por parte del CGPM, según Raúl García, en las profundidades de este mar se han localizado importantes concentraciones de gambas juveniles. *Proteger a esos juveniles de gamba es salvaguardar la sostenibilidad de las pesquerías que se realizan por encima de los mil metros.*

Con esta medida, además, se da un espaldarazo a las tesis de científicos y grupos ecologistas que demandan medidas de precaución y moratorias contra la pesca de arrastre de profundidad, así como investigaciones y seguimientos de esta actividad para evitar daños irreparables al ecosistema.

MEDIDA PRECAUTORIA

Como se ha señalado, tanto WWF/Adena como Greenpeace destacan el carácter precautorio de la medida que evitará el que se pueda pescar en el futuro por debajo de los mil metros de profundidad con el arrastre de fondo. Además del reservorio de gambas y otros crustáceos, que proporcionan una biomasa fundamental para el alimento de las especies que viven a menos profundidad, se posibilitará el estudio de estos fondos marinos, apenas conocidos por los científicos.

Como destaca Raúl García, prácticamente sólo se puede hablar de tres especies de las que habitan las grandes profundidades marinas que hayan sido bien estudiadas. El pez reloj, que se encuentra casi extinguido en aguas

de Nueva Zelanda y Este de Australia, y que en el Atlántico puede seguir el mismo camino; el fletán, que se encuentra en situación de sobreexplotación, aunque su situación aún no es catastrófica ya que, de las especies de profundidad, no tiene una reproducción tan lenta como el resto; y el granadero, que se ha empezado a explotar hace poco. Del resto no hay apenas información, por lo que se pone una vez más de manifiesto la necesidad de impulsar investigaciones y estudios tanto sobre las especies objeto de captura como del hábitat de estas profundidades.

Y estos criterios de precaución y necesidad de profundizar en las investigaciones son los mismos que los recientemente expresados por el Comité Científico de la propia FAO, según los informes presentados para su discusión en su última reunión celebrada a comienzos del pasado mes de marzo (ver artículo sobre reunión de la FAO). En ellos se plantea "la necesidad de protección de las profundidades marinas", al tiempo que recalca su preocupación por la vulnerabilidad de las especies marinas de profundidad y la deficiente reglamentación de estas pesquerías, denunciando la falta de precaución en la gestión de estos ecosistemas por parte de los países que las practican.

EE.UU. SE SUMA A LA PROTECCIÓN

La necesidad de adoptar medidas que protejan áreas especialmente sensibles a estas pesquerías va, poco a poco, ganando adeptos. Uno de ellos es el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica que, a finales del pasado mes de febrero, acordó cerrar más de medio millón de kilómetros cuadrados a las artes de arrastre de fondo de profundidad en aguas de Alaska. Con esta medida, el Consejo de Estados Unidos para la Gestión Pesquera del Pacífico Norte ha creado la mayor zona cerrada al arrastre en EE.UU., como destaca Greenpeace, con el fin de proteger los corales de agua fría.

Dentro de esta serie de actuaciones protectionistas cabría citar, asimismo, la adoptada en noviembre de 2004 por la Comisión de Pesca del Atlántico Noreste (NEAFC), cuando acordó el cierre a la pesca de arrastre de profundidad de cinco zonas de montañas en las profundidades marinas para proteger sus ecosistemas.

A ellas se suma la del CGPM que, si no hay ninguna recusación, entrará en vigor el próximo mes de julio con carácter vinculante a todas las partes contratantes de este organismo (Albania, Chipre, Comunidad Europea, Croacia, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Italia, Libia, Japón, Malta, Mónaco, Rumania, Serbia y Montenegro, Túnez y Turquía). ■

RAÚL GUTIÉRREZ

REVISAR TU BOTIQUÍN



ES POSITIVO

PARA TU SALUD, PARA TU SEGURIDAD, PARA TODOS.

Fomento propone un transporte marítimo MÁS SEGURO



La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha presentado el documento-propuesta del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) que alcanzará al período 2005-2020, con una inversión total de 241.392 millones de euros, que prioriza —en su primera fase hasta 2009— la consolidación de los puertos “como nodos intermodales de la red de mercancías” y los servicios de transporte marítimo “más seguros y respetuosos con el medio ambiente”.

Hasta 2009 polariza la atención en consolidar un sistema portuario de base y un transporte seguro y medioambientalmente eficaz

El equipo redactor del Plan ha hecho un esfuerzo —en palabras de la ministra— “por recuperar la planificación como instrumento básico en el que se enmarquen las actuaciones del Gobierno en infraestructuras de competencia exclusivamente estatal, y brindar un marco de participación, diálogo y transparencia a las comunidades autónomas y los agentes económicos y sociales”.

PLANIFICACIÓN Y DIÁLOGO, POR DELANTE

La fase previa de elaboración del documento-propuesta, que se pretende debatir antes de

su paso por el Consejo de Ministros y envió al Congreso de los Diputados, ya incorporó sugerencias y aportaciones reclamadas a los agentes sociales por el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, y, la directora general de Planificación y Coordinación Territorial, Josefina Cruz.

El documento-propuesta del PEIT va acompañado, asimismo, por un informe externo de Sostenibilidad Ambiental y será sometido a información pública, constando ya en la página web del Ministerio de Fomento (www.mfom.es/home/noticias/PEIT2.004.pdf).

Para la ministra del Fomento, "se garantizan los plazos de ejecución de unas inversiones de 241.392 millones de euros y se respeta el objetivo de estabilidad presupuestaria, en tanto que el PEIT será financiado, en un 60 por ciento con cargo a Presupuestos Generales del Estado y en un 40 por ciento bajo fórmulas mixtas, planteándose el objetivo de que los entes públicos sean financieramente autosuficientes".

PRIORIDADES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

La primera fase de desenvolvimiento del Plan (hasta 2009) prioriza el sistema de transporte marítimo "al consolidar los puertos como nodos intermodales de referencia, que sirvan de apoyo al despliegue de la red de mercancías y a la consecución de unos servicios más seguros y medioambientalmente limpios".

Una vez implementadas estas actuaciones, el Plan enfatiza la necesidad de obtener la consolidación de los servicios intermodales de transporte y confiará a las Autoridades Portuarias su actuación como agentes de referencia para el desarrollo de logísticas interportuarias y de acceso del eslabón ferroviario.

Aspecto principal de esta actuación en el orden portuario será el fortalecimiento de la cooperación con otros puertos de la Unión Europea, la integración en las autopistas del mar y la apuesta específica por el cabotaje de corta distancia, en el horizonte 2010.

IMPULSO A LA SEGURIDAD Y AMBIENTALISMO

El PEIT previene como actuaciones más próximas (2005-2009) el "impulso a la seguridad marítima y la eficiencia medioambiental del transporte marítimo, para lo que se reforzará la presencia en organismos internacionales (Organización Marítima Internacional y Comisión Europea) y las actuaciones más activas en materia de inspección marítima, seguridad y salvamento".

Un plan sectorial revisará los protocolos sobre salvamento marítimo, prevención de accidentes, mecanismos de seguimiento del tráfico, coordinación y armonización, definiendo el

ESTIMACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES DEL PEIT

Actuaciones (2005-2009)	Importe (millones euros)	% del total
Transporte por ferrocarril excepto actuaciones urbanas	103.410	42,84
Transporte por carretera excepto actuaciones urbanas	60.635	25,12
Transporte aéreo	15.700	6,50
Transporte marítimo y puertos	23.460	9,72
Infraestructura e instalaciones portuarias	22.480	9,31
Salvamento, seguridad y medio ambiente marino	980	0,41
Transporte intermodal de mercancías y viajeros	3.620	1,50
Apoyo a red de nodos y plataformas intermodales	1.200	0,50
Accesos terrestres a puertos	1.220	0,50
Programa fomento de intermodalidad de mercancías	400	0,17
Programa fomento de intermodalidad de viajeros	800	0,33
Transporte urbano y metropolitano	32.527	13,47
Investigación, desarrollo e innovación	2.040	0,85
TOTAL ACTUACIONES PREVISTAS PEIT	241.392	100,00



despliegue en todas las costas españolas del Sistema de Identificación Automática de Buques, al tiempo que se elaborará una propuesta común —con Marruecos— para el plan de accesos virtuales al Estrecho.

Con la ampliación y revisión de la flota salvamentista y su equipo aéreo de vigilancia y rescate, se actualizarán los equipos electrónicos de seguimiento y búsqueda, y, se llevará a cabo el señalamiento de zonas de refugio para buques en peligro y un Programa de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar.

La lucha contra la contaminación del medio marítimo-terrestre pasará por la delimitación de las aguas de Galicia y Canarias como Zonas Marítimas de Especial Sensibilidad (ZMES) y el

Reordena el sistema transportista intermodal para enganchar con las redes europeas y las autopistas del mar



impulso a la revisión del Convenio MARPOL en esta materia. La entrada de aviones y nuevos medios de detección de la contaminación marina en el Plan Sectorial irá dirigida a la reordenación de los órganos competentes y las tecnologías (sobre evolución de corrientes, oleajes, etc.) en un Programa de Contingencias anexo al Plan Sectorial.

DESARROLLOS NORMATIVOS

Los puertos y el transporte marítimo ocupan en el PEIT un importante capítulo, entre las actuaciones

infraestructurales, pues habrán de revisarse las siguientes normativas:

- Un marco tarifario para el sistema de puertos que garantice el binomio autosuficiencia económica-competitividad, acorde con las estrategias —a corto y medio plazo— de las Autoridades Portuarias.

- Un marco flexible e integrado de la comunidad portuaria que eleve la relación calidad/precio en la prestación de los servicios, con especial atención a la estiba/desestiba.

- Incorporación urgente a la normativa española de cuantas Directivas UE afecten a seguridad marítima, formación de trabajadores, inspección de buques e instalaciones, etc.

- Modificación de la normativa sobre embarcaciones de recreo, titulaciones, registro, abanderamiento, etc.



FRENO A LA PRIVATIZACIÓN DE LAS SOCIEDADES ESTATALES DE ESTIBA

El Consejo de Ministros del pasado 18 de febrero aprobó un Real Decreto-Ley por el que se prorroga el plazo concedido para la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba en "agrupaciones portuarias de interés económico". La vigente Ley sobre el Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General —de 26 de noviembre de 2003— otorgaba un plazo para la referida transformación que habría de vencer el también pasado 27 de febrero.

Para los expertos del sector —consultados por la Revista MAR— el Gobierno pospone, de esta forma, el proceso de privatización de las sociedades estatales de estiba y desestiba, postulado por el anterior ministro de Fomento Álvarez-Cascos, y aplaza la disolución de aquéllas hasta una próxima Ley.

En realidad, el proceso de creación de las llamadas "agrupaciones portuarias de interés económico" fue recibido por el sector con muy relativo interés o pleno rechazo, que, en el caso del Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso de los Diputados,

motivó incluso un recurso de inconstitucionalidad sobre varios capítulos de la norma. Y los preparativos a la referida transformación fueron, de hecho, escasos o nulos en la mayor parte de los principales puertos.

Puede decirse así que el freno a la privatización de las sociedades estatales de estiba, que incorpora esta nueva decisión del Consejo de Ministros, era plenamente esperada, tras el cambio de Gobierno y el inmediato anuncio —por parte del Ente Público Puertos del Estado— de que la normativa portuaria sería objeto de reconsideración.

Una reciente comunicación de delegados de UGT en grandes terminales y el mismo Secretario Federal de Puertos de la UGT expresarian, textualmente, que "el servicio portuario, dada su incidencia política, económica y social, debe ser considerado como un servicio público esencial, y la aportación de la iniciativa privada —aunque importante y necesaria— debe circunscribirse a su función específica".

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS PORTUARIOS 1994-2003 (Tn)

Concepto/años	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Graneles sólidos	41	49	49	40	47	57	63	64	118	52
Graneles líquidos	61	79	89	98	87	79	86	86	82	86
Mercancía general	721	565	514	596	679	631	633	591	617	608
TRÁFICO TOTAL	823	693	652	734	813	767	782	741	817	746
Tráfico TEUS (miles)	14	16	13	18	21	23	18	16	16	17
Pasajeros	517.177	444.935	415.532	321.424	368.032	343.904	350.431	385.658	367.723	352.765
Nº de buques	-	-	1.152	1.291	1.175	1.149	1.042	1.011	1.079	1.034
TRB (miles)	5.907	5.827	6.701	5.506	6.067	8.545	9.058	9.300	9.666	9.332

EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES 1993-2003

Concepto/años	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Inversión (Millones euros)	9,2	4	9,3	7,5	9,4	15	7,7	6,8	7,6	4,4

— Promulgación de una nueva Ley de Navegación Marítima, que actualice el desfase de materias aún reguladas por el Código de Comercio (Libro III), y, modificaciones de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, y Real Decreto sobre Cabotaje y Líneas de Interés Público, consecuentes a las innovaciones del PEIT.

LA CONEXIÓN FERROVIARIA A PUERTO

Entre los propósitos y prioridades del PEIT (2005-2020) destaca la inseparabilidad del binomio tren-puerto, a todo lo largo del documento-propuesta, ya que la accesibilidad ferroviaria penetra todo los planteamientos y es el engarce de la intermodalidad (Programa Marco Polo II UE).

La iniciativa privada jugará un sensible papel, tanto en la gestión y financiación de los accesos y la intermodalidad, como en la implantación de usos complementarios en los espacios de los puertos, con el consiguiente apoyo de las comunidades autónomas y ayuntamientos concernidos en los planes urbanísticos.

Siendo los puertos el elemento-clave del sistema propuesto, no solamente serían el escalón inicial de la intermodalidad en todo el territorio nacional, sino la escala de acceso al esquema de la Unión Europea en materias de cabotaje de corta distancia y el referente básico para el trazado de las autopistas del mar.

Los tráficos marítimos transvasables al ferrocarril o las redes viarias de alta capacidad significan también un impulso añadido a las necesidades de ampliación de flota —también contempladas en el PEIT— y apoyos a la construcción de nuevos buques, que el sector naviero ha valorado positivamente, en una primera estimación del referido documento-propuesta. ■

S DE F.

PREVISIÓN DE INVERSIONES 2004-2008

Concepto/años	2004	2005	2006	2007	2008
	5,8	11,5	7,4	4,4	8,4

PREVISIONES DE TRÁFICO 2004-2008

Concepto/años	2004	2005	2006	2007	2008
Tráfico Total (Tn)	777.000	786.000	810.000	818.000	862.000



PLANES DIRECTORES DE LOS PUERTOS DE TARRAGONA, BILBAO Y SEVILLA

Diez grandes puertos del sistema estatal realizan obras de ampliación y mejora actualmente, mientras está en el telar de la información pública el PEIT (2005-2020), pero ya en el presente año están previstos los Planes Directores de los puertos de Tarragona, Bilbao y Sevilla, destacadas instalaciones del último "ranking" en movimiento de mercancías.

El "in crescendo" constante del sistema portuario español de titularidad estatal (410 millones de toneladas en 2004) que se encaramó al techo histórico —al crecer un 8% en el referido último año— hace que funcione a favor de obra este diseño del PEIT.

Y corolario de positiva ambientación del mismo puede reputarse la reciente aprobación del Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, que se firmó para seis años por representantes de aquéllas y de 4.500 trabajadores, con sistema retributivo flexible y vinculado a resultados.

La Agencia Europea AUMENTARÁ EL NÚMERO DE BARCOS

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESMA) aspira a cerrar, durante el presente 2005, un número indeterminado de contratos de disponibilidad con buques de titularidad privada, que entrarán en funcionamiento para los casos de un accidente marítimo con vertidos de hidrocarburos, en zonas más sensibles del Atlántico y el Mediterráneo.

Esta red de apoyo, que complementaría los medios de la Agencia, la flota anti-contaminación de la Unión Europea y los disponibles en los Estados miembros, tiene un presupuesto de 17,5 millones de euros para el período 2006-2009.

El contrato de disponibilidad funcionará bajo el régimen de oferta pública a los armadores y navieros que dispongan de embarcaciones "con actividad económica habitual en las zonas sensibles a accidentes marítimos", entendiéndose por éstas "los corredores de Finisterre (España), Quessant (Francia), Canal de la Mancha, Mar Báltico y la ruta mediterránea de los petroleros del Mar Negro", según explicó el presidente de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, Willem de Ruiter.

Tales embarcaciones accederían al régimen de disponibilidad, "abandonando su actividad habitual y transformándose, con la mayor celeridad posible, en buques de auxilio y recogida", para lo que sus tripulaciones y equipos "deberán tener una capacidad y entrenamiento previamente desarrollados".

Este funcionamiento incorporaría "un ejercicio anual de prácticas, de una semana de duración, y los medios de almacenamiento consiguientes al porte y características del buque". Los propietarios de cualquier buque, mercante, pesquero o no especializado pueden acudir a la oferta pública, que les implicaría por el período 2006-2009, con carácter renovable, siendo la selección según "criterios objetivos de capacidad y zona ge-

ográfica", con la obligatoriedad de que sus medios de recogida y equipo "ya estén de forma permanente a bordo o puedan ser implantados raudamente, a partir de la alerta accidental".

LA SOMBRA ALARGADA DEL "PRESTIGE"

En la presentación de la referida Oferta Pública 2006-2009, el presidente de la Agencia, Willem de Ruiter, reconoció que la idea inspiradora de la misma es inseparable del precedente de la catástrofe del "Prestige", en la que "funcionó ejemplarmente una red de apoyo civil".

Se refería a marinos y pescadores de las comunidades cantábricas y gallega, que —estimó— "recogieron unas 35.000 toneladas de residuos, mientras los barcos especializados anti-contaminación retiraron algo más de la mitad, unas 16.000 toneladas de vertidos". A partir de aquel ya inolvidable 13 de noviembre quedó implícito "el valor cívico y humano de unos profesionales del mar que antepusieron la disponibilidad total a cualquier otra consideración".

LÍMITE DE INDEMNIZACIÓN DEL FIDAC

Por otra parte, el pasado 3 de marzo entró en vigor el nuevo Fondo Complementario para la Indemnización de Daños por Contaminación de Hidrocarburos al alcanzarse la adhesión y firma de al menos ocho Estados que muevan 450 millones de toneladas de hidrocarburos.

El nuevo techo indemnizatorio del FIDAC ha

pasado así, desde los 300 millones de euros, del régimen de 1992, a los 800 millones actuales.

La Administración española no solamente es promotora del mismo sino también el primer firmante del nuevo protocolo, el 26 de septiembre de 2003, y el octavo país en ratificarlo, tras Alemania, Dinamarca, Finlandia, Francia, Irlanda, Japón y Noruega.

Este protocolo fue adoptado por la Conferencia Diplomática de la Organización Marítima Internacional (OMI) de 1993, tras la catástrofe del "Prestige", y el experto español Esteban Pachá Vicente, consejero de Transportes y representante de España ante la OMI, materializó entonces la propuesta de ampliación.

Para el referido Esteban Pachá, "con esta entrada en vigor del Fondo Complementario mejora de forma sustancial el régimen internacional de indemnizaciones, y la reparación material a las víctimas, que debe ser justa, pronta y cuantitativamente suficiente".

FUEL-OIL MARINO

La Organización Marítima Internacional (OMI) y la Comisión Europea avanzan en su lucha contra las emisiones de azufre de los combustibles marinos. Proponen la rebaja drástica de las emisiones contaminantes de Sox, con un doble calendario de aplicación.

Si la OMI tiene prefijada la entrada en vigor del Anexo VI de MARPOL para el 19 de mayo próximo, exigiendo que el azufre contenido en los combustibles no exceda del 4,5%, la Comisión Europea plantea —para 2007— un 1,5% como tope máximo.

Esta doble presión sobre la calidad de los combustibles marinos, que pudiera estimarse como un reflejo más de la sensibilidad de Kioto traspuesta a los transportistas marítimos, obligaría al sector a desorbitadas inversiones en miles de buques, que habrían de modificar no solamente sus maquinarias sino los tanques de combustible, bajo el referido plazo.

El sector no escapa a la preocupación por esta amenaza para sus costes de funcionamiento, y se lamenta —una vez más— de que la normativa internacional siga dividida entre los propósitos de la OMI y los de la UE. ■

S. DE F.

ADJUDICADOS A EADS-CASA TRES NUEVOS AVIONES



El consejo de administración de Salvamento Marítimo aprobó, en su reunión de 28 de febrero último, la adjudicación a EADS-Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) del contrato de suministro de tres aviones de salvamento, prevención y lucha contra la contaminación,

por un importe total de 82,5 millones de euros.

Estas unidades se incorporarán, dentro del plazo de vigencia del próximo Plan de salvamento y Seguridad Marítima (2006-2009), en el primer trimestre de 2007 y el primero de 2008, y responden al prototipo CN-235-300.

Se trata de avanzados productos de la aeronáutica mundial, que incorporan lanzador de marcadores, balsas y equipos de salvamento, detección de vertidos y contaminantes, día y noche, transmisión de datos e imágenes de monitorización y cálculo de vertidos al mar.

■ **MEJORA DEL SERVICIO DE HELICÓPTEROS.** El mismo consejo de administración de Salvamento Marítimo dictó la iniciación de expediente de contratación de los servicios de helicópteros y sus medios auxiliares, por un montante total de 27,7 millones de euros, que próximamente pasaría a Consejo de Ministros.

La medida representa la disponibilidad, por Salvamento Marítimo, de un helicóptero más sobre los actualmente existentes, que pasarán a ser seis y con presencia en base de las tripulaciones veinticuatro horas al día.

■ **BOTADURA DEL PRIMERO DE LOS CINCO NUEVOS BUQUES DE SALVAMENTO.** El casco del primero de los cinco nuevos buques de salvamento y lucha contra la contaminación que previene el Plan-puente del Ministerio de Fomento, ha sido botado en un astillero vigués, el pasado 28 de febrero. Se trata de un buque de 56 metros de eslora, cuya equipación durará unos cien días, con propósito de que ya esté entregado en junio próximo.

En el mismo astillero de Armón (Vigo) se construirá otro buque gemelo del anterior, que se entregará unos cinco meses después, con coste total de ambos por unos 29,5 millones de euros.

Los dos buques polivalentes tendrán 124 toneladas de tiro a punto fijo al cien por cien de potencia, con dos motores principales de 3.840 kw y una autonomía de 5.000 millas.

Mercantes, pesqueros y buques no especializados se implicarán en la lucha anti-contaminación

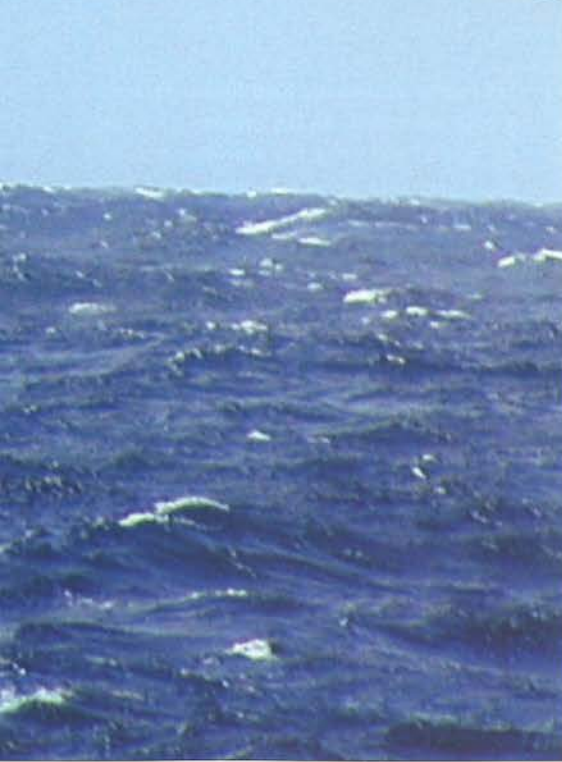


La Administración marítima MEJORARÁ EL SISTEMA DE LOCALIZACIÓN DE BUQUES



Fomento y Agricultura y Pesca, los departamentos con responsabilidades en materia de seguridad marítima, estudian una próxima modificación de los sistemas de localización de buques y la implementación de "cajas negras" en pesqueros, tras el sensible impacto de los cuatro hundimientos ("O Bahía", "Enrique el Morico", "Nuevo Pilín" y "Siempre Casina") en los últimos once meses.

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, entiende que los sistemas de alerta se ha demostrado que "son mejorables", después de que la radio-baliza del "Siempre Casina" tardase unas tres horas en dar cuenta del naufragio, y habló de un próximo paso al sistema GPS, para lo que habría que sustituir más de 10.000 balizas existentes en la flota pesquera actual.



raliza el desconcierto sobre las causas de los naufragios.

Los Administración marítima estudia también una comprensible mejora de las inspecciones sobre el estado de la flota pesquera, que podría ser sometida a distintas pruebas de estabilidad/oleaje, y la capacitación a las tripulaciones.

Cuando aún no se habían depurado las causas de la catástrofe del pesquero "O Bahía", hundido el pasado mes de junio en aguas de Galicia, ni cerradas las investigaciones de los naufragios del "Enrique el Morico", en Almería, y "Nuevo Pillín" en Vizcaya, la tragedia del "Siempre Casina" añadió nuevos interrogantes.

Si bien, el hecho de que en este último naufragio haya habido un superviviente —el segundo patrón, Gerardo Taboada— cuyo testimonio será valioso, no lo será menos la prueba inequívoca del desfase de tres horas habido entre el hundimiento y la señal de la radio-baliza del "Siempre Casina". El barco se hundió en cuestión de minutos y, mientras su reloj apareció detenido a las 3,15 horas de la madrugada, Salvamento Marítimo no recibió el aviso de la radio-baliza hasta las 6,30 horas.

Los expertos han atribuido parte del desfase al hecho de hallarse la radio-baliza en proa, mientras que el hundimiento fue de popa y, consecuentemente, el sistema no se dispara —por la presión del agua— hasta que la radio-baliza se sumerge a lo menos cuatro metros.

La referidas autoridades han encargado investigaciones, a consultoras de ingeniería externas, sobre los cuatro naufragios, que extenderán sus análisis no solamente a los sistemas de aviso/socorro, sino a las condiciones de estabilidad de las distintas tipologías de pesqueros. Y es que, al tratarse de embarcaciones nuevas, con casco de acero y bien dotadas en medios de seguridad activa y pasiva, se gene-

Para la ministra de Fomento es mejorable el sistema de localización que usa el sector pesquero y se inclina por la necesidad de que los buques incorporen "cajas negras"

Ni éste ni los anteriores naufragios irán a discernir tampoco la disyuntiva casco de acero/madera, que funciona tradicionalmente en algunos grados de polémica sobre la siniestralidad marítimo-pesquera, y la impresión más extendida sobre el trágico destino del "Siempre Casina" alude a que le sobrevino un tren de olas, para lo que los materiales del casco serían irrelevantes. O no desaguó la avalancha o la incrementó, accidentalmente, por algún fallo de cierre del portón posterior, por el que sale el aparejo, pero el mismo hundimiento de popa revelaría la no existencia de fallo de estabilidad y vuelco, que fue lo ocurrido en el caso del "Nuevo Pilín".

MEDIDAS TRAS EL CONTRASTE TÉCNICO

Las ministras de Fomento y Agricultura y Pesca, Magdalena Álvarez y Elena Espinosa, que acompañaron a los familiares de las víctimas del "Siempre Casina" en los actos religiosos celebrados en Burela (Lugo), hicieron así



Por qué se hunden; cómo evitarlo

LA XUNTA DE GALICIA IMPULSA UN PROYECTO DE I+D PARA REDUCIR LOS GRADOS DE ESCORA

Las tragedias de los últimos cuatro buques pesqueros, de menos de seis años y moderno equipo de seguridad, ha movillado la sensibilidad de los colectivos expertos de Galicia, Colegio de Ingenieros Navales, Escuela de Marina Civil, Dirección General de Estructuras Pesqueiras, en todas las direcciones posibles del análisis y conclusión de las causas del hundimiento. La Xunta de Galicia financiará un Proyecto de Investigación y Desarrollo que, coordinado por el Colegio de Ingenieros Navales de Galicia (COINGA), persigue la reducción de la escora sufrida por los pesqueros en las condiciones más críticas de su faena.

La iniciativa hace apuntar, como causa más probable de los hundimientos, a la elevada escora o inclinación de la cubierta del barco, para —a través de un sistema de estabilizadores— reducirla hasta un máximo de 15 grados, aplicándoles un procedimiento que ya se utiliza en yates. Miembros de este grupo de trabajo reconocen que, en los momentos más críticos de oleaje o temporal, los pesqueros llegan a sufrir escoras de hasta el 30 por ciento, que consideran "inclinación peligrosísima".

En la memoria de esta iniciativa se reconoce que aplicando este tipo de sistemas estabilizadora "queda muy limitado el

error humano", que es también una importante causa de los accidentes "al caer los marineros al mar" —tal vez la primera— "cuando faenan o estiban aparejos y carga". El balanceo llega a ser preocupante cuando "a veces se trabaja con fuerza de mar de 7 a 8, casi pretemporales...".

El referido sistema de estabilizadores, "dos planchas laterales colocadas en los costados del casco que entran en función cuando empeora el estado del mar", parte de un prototipo ya empleado en embarcaciones deportivas, y del que tiene patente el ingeniero español Iñigo de Echenique, actualmente vendida a un constructor italiano de yates. Viene a significar una doble quilla más, accionada hidráulicamente, que puede adaptarse a los referidos pesqueros sin necesidad de gran rediseño de los mismos. El estudio estimativo arroja la posibilidad de que en el plazo de un año podría dotarse del mismo al parque existente de buques de pesca, con coste tolerable.

LA ESTABILIDAD NO LO ES TODO

Siendo mucho y parte del problema, "la estabilidad no lo es todo", y algunos expertos consideran que "la profesionalidad y buenas prácticas de la tripulaciones suman seguridad siempre, y, mayormente en

las faenas realizadas bajo fuerte balanceo y baja velocidad, en las crestas de la ola, en que el patrón y los marineros tienen que hacer gala de su auténtica pericia".

También apuntan los expertos que "los pesqueros tienen menos eslora de la debida, desde que las nuevas construcciones están obligadas —normativa UE de contención del esfuerzo pesquero— a desplazar menos toneladas que las del barco entregado al desguace", con gran aumento de la obra muerta y concentración —en menos metros— de los equipos y elementos auxiliares.

Con más elevación sobre el nivel del mar —y consiguiente subida del centro de gravedad— se entiende la pérdida de equilibrio, así como cuando se incorpora más carga y equipo sobre cubierta. En todos los casos, los expertos de Fomento y de la Xunta de Galicia —y han sido cuatro tragedias las llevadas a los estudios y bancos de pruebas— creen que la flotabilidad y la estabilidad merecen un replanteamiento analítico desde la etapa constructiva.

Ocurre también que barcos alternativamente empleados en la bajura y en la altura llegan a operar en condiciones oceánicas extremas, para las que sus características no son igualmente adaptables —se-



ñalan expertos de la Fundación Marqués de Suanes—, que coordinan las investigaciones de los referidos cuatro naufragios.

Técnicos de rescate se muestran partidarios, también, de que se mejoren los exámenes de oleaje y se abran las conclusiones de las comisiones de investigación sobre siniestralidad, que muchas veces no aportan luz suficiente con el secretismo prolongado.

S. DE F.

mismo un seguimiento de la zona de rescate, a bordo del "Alonso de Chaves".

Evaluaron "positivamente" la capacidad de respuesta coordinada con que actuó el dispositivo de SASEMAR, y remitieron "al contraste técnico de los estudios encargados a consultoras de ingeniería externa" cualquier próxima toma de decisiones. Para la ministra de Fomento, "es mejorable el sistema de localización que usa el sector pesquero", y en cuanto al discernimiento de las causas de los accidentes marítimo-pesqueros, se inclinó por la necesidad de que sus buques incorporen "cajas negras".

Aludió a "una próxima implantación del sistema GPS", pues como ocurrió en los demás casos del "O Bahía", "Enrique el Morico" y "Nuevo Pilín", también el desfase temporal entre el paso de los satélites que decodifican la señal significa la pérdida de un tiempo vitalmente imprescindible.

La ministra de Agricultura y Pesca, Elena Espinosa, buena conocedora del segmento pesquero gallego por su trayectoria profesional anterior, reconoció "algunas de sus carencias" y anunció inminentes convenios formativos para las tripulaciones, así como mejorar la vigilancia sobre el estado de la flota y equipos de seguridad del sector. Una de las investigaciones en curso por la Administración marítima se refiere al hecho de que el "O Bahía", del que perecieron diez tripulantes, solamente tenía certificado de seguridad y balsas para ocho, hecho revelador de la necesidad de más enérgicos controles en los enrolamientos. ■

S. DE FRANCISCO



CONTROL Y REDUCCIÓN DE LAS JORNADAS PESQUERAS

El Gobierno se propone, dentro de una próxima normativa sobre Conciliación de la Vida Familiar y Laboral, un profundo estudio a la especificidad del sector pesquero, que pasaría por "mejorar las condiciones socio-laborales de los marineros y los planes de acción en materia de seguridad, salvamento y diseño de barcos", según expresó el Director General del Instituto Social de la Marina (ISM), Eduardo González.

Las principales asociaciones de marineros reivindican "el control y reducción de la jornada, así como la vigilancia en los parques de pesca, hacia un estricto cumplimiento de la permanencia en el mar", lo que —con las nuevas tecnologías— podrá realizarse con gran economía de medios a través de la instalación de cámaras web en los referidos parques.

En similares términos, la Asociación Rosa Dos Ventos, las mujeres marineras insisten en sensibilizar a la Administración marítima sobre la que consideran "la esclavitud silenciosa del siglo XXI", en referencia a las duras condiciones de trabajo en el sector.

NAVANTIA

será socio estratégico del futuro consorcio naval europeo



El ministro de Economía, Pedro Solbes, que presidió la presentación del nuevo grupo Navantia, señaló que "la creación de esta empresa despeja el compromiso del Gobierno con los astilleros y es un hito decisivo para la resolución del grave problema de competitividad del sector".

Navantia contará con 5.500 trabajadores, de los que más de mil se desempeñarán en tareas de investigación tecnológica y alcanzará en el presente ejercicio una facturación próxima a los 1.400 millones de euros, pero no será rentable hasta 2007.





La presentación del nuevo proyecto industrial de Navantia reunió en Madrid a las autoridades de su accionista principal, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), a las que el ministro de Economía y Hacienda, Pedro Solbes, dirigió su reconocimiento “por la superación de una situación heredada, que comprometía gravemente su viabilidad, para lo que se han aprestado importantes esfuerzos por parte del Gobierno y los interlocutores sociales y un coste aproximado a los 2.000 millones de euros, entre ajustes y saneamientos previos”.

Para el ministro Solbes, “hoy podemos hablar de un nuevo futuro para los astilleros públicos y Navantia nace con excelentes expectativas”. Por su parte, el presidente de SEPI, Martínez Robles, recordó que “tras cinco años de supervivencia, el astillero público había acumulado el último ejercicio unas pérdidas de 800 millones de euros, que hacían imposible su continuidad, ya que se habrían sumado otros 1.200 millones de euros al desbalance, por las subvenciones ilegales y sus intereses, en las últimas fases de Izar”.

El presidente de la nueva Navantia, Juan Pedro Gómez-Jaén, destacó “la capacidad tecnológica de la empresa, que invertirá este año 90

millones de euros en investigación y desarrollo”, y avanzó que Navantia “se convertirá en un socio estratégico para el futuro consorcio europeo de construcción naval”, expresión bien ilustrativa de las pistas a seguir, tras el proceso de reconversión.

“Estamos bien posicionados, en tecnología y gama de productos, para dar este paso” —abundó el titular de SEPI, Martínez Robles—.

La integración de la industria española de construcción naval en un consorcio a escala de la Unión Europea, a semejanza de cómo se ha hecho con la aeronáutica EADS, ha sido sostenida por los sindicatos CCOO y UGT como “única fórmula de viabilidad”, dentro de un catálogo de peticiones al ministro de Industria, José Montilla.

Una previa constatación del sostenido impacto del “dumping” con que los constructores asiáticos siguen restando cuota a los europeos fue reflexionada por el Consejo de Cooperación Económica, a petición del propio presidente de la Comisión Europea, Durão Barroso. “Debe irse a nuevos proyectos industriales, entre un grupo limitado de Estados miembro, como se ha hecho en los programas ‘Airbus’ o ‘Ariane’”, se expresó en la reunión de febrero del referido organismo, con voces de sus prin-

“El Gobierno despeja su compromiso con los astilleros, al crear una empresa con excelentes expectativas”, señaló Pedro Solbes en el acto de presentación



EL GOBIERNO ELEVA EL AVAL DE ESTADO A LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES

El importe máximo de los Avales de Estado para la Adquisición de Buques en 2005 aumenta del 27 al 35% del precio total del barco, según queda expresado en el art. 49 de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, y el Ministerio de Fomento dota 39,07 millones de euros para garantizar operaciones inversoras de este tipo por las empresas navieras domiciliadas en España.

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez Arza, señaló que este reimpulso financiero y una próxima Orden ministerial que agilice el procedimiento para la concesión de los avales tratan de quitar rigidez a la operativa de este mecanismo financiero, de muy poco uso en los últimos cuatro años, en los que se perdieron partidas presupuestarias de un total de 156 millones de euros.

UN AVAL INFRAUTILIZADO EN ESPAÑA

Para hacer un poco de historia de los Avales de Estado para la Adquisición de Buques, hay que referirse a pesetas, en tanto que fue en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 1998 cuando se habilitó, por primera vez, una dotación de 4.500 millones de pesetas —sostenida hasta el presente— que se traducen a los 39,07 millones actuales.

En su funcionamiento inicial, el Aval del Estado —hasta 2005 un 27% del precio total del buque— complementaba la garantía hipotecaria sobre el barco, que los bancos valoraban en más del 50-55%, con lo que el naviero podía obtener un crédito cercano al 80% del precio total del encargo.

El sistema ha sido bien visto en la Comisión Europea,



que lo aprobó, como “no constitutivo de ayuda de Estado”, y, de hecho, este mecanismo de aval público funciona con toda normalidad en los países marítimos euro-

peos, Japón y Estados Unidos. En el nuestro resultó una reivindicación recurrente de los navieros, concedida por el Gobierno de 1997 para el ejercicio siguiente, vía Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado 1998.

Pero, de entonces a acá, el mecanismo no surtió los efectos perseguidos de estímulo a la contratación de nuevos buques, y su infrautilización causaría especial perjuicio a las navieras de menor entidad financiera. Así, en los referidos años, apenas se utilizaron el 8,5% de las cantidades que habrían podido ser objeto de aval.

AGILIZAR EL PROCESO DE CONCESIÓN

Las rigideces del proceso han vuelto a reflexionarse, como causa del fracaso del Aval de Estado, por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, que aludió —en la última asamblea de la Asociación de Navieros Españoles— a que “tenemos prevista la revisión del sistema actual, cuya rigidez hace que no se utilicen en la práctica”. Y tras esta declaración de intenciones, se han materializado en la Ley Presupuestaria 2005 la elevación del máximo avalado, del 27% al 35%, y la remisión a una próxima Orden ministerial de Fomento, para agilizar el trámite.



Los principales aspectos técnico-financieros a modificar van en dos líneas de funcionamiento:

- El plazo para la solicitud de los Avales de Estado para la Adquisición de Buques se extenderá a todo el año —y no hasta el 31 de julio, solamente, como hasta ahora— y la Comisión de Avales podrá analizar las solicitudes en cualquier momento —y no solamente en los meses de marzo y junio, como ocurría hasta el presente—.

- Se podrán presentar solicitudes para operaciones de inversión que ya hayan sido formalizadas.

Asimismo, se orillarán requisitos de excesiva complicación o rigidez, como la preexistente cláusula de que “la construcción del buque comienza en el plazo de seis meses, contados desde la fecha de concesión del aval”, etc.

El sector ha reiterado su confianza en el perfeccionamiento del sistema de concesiones, con la experiencia a la vista de los escasos resultados de la forma a revisar, ya que “durante estos años de infrutilización del Aval de Estado, las navieras españolas han adquirido más de 50 barcos nuevos, lo cual no significa que el aval no sea necesario —señalaron fuentes de ANAVE— y lo es más aún para los pequeños y medianos empresarios, a los que les resulta más difícil hallar garantías complementarias a la hipoteca o enfrentarse a financiaciones convencionales”.

cipales patrocinadores, Francia, Italia, Portugal y España.

RELANZAMIENTO DE UNA IDEA RECURRENTE

Tras el adelgazamiento de las plantillas del sector público de los astilleros españoles y la concentración en sus ofertas tecnológicas con más visibilidad de resultados, los sindicatos mayoritarios del sector han pedido al ministro de Industria “*un paso al frente con los socios europeos, primordialmente, Francia, Alemania, Italia y Reino Unido*”.

Se relanza así una idea recurrente, desde que la amenaza de “dumping” de los constructores coreanos y chinos —que ya dura una década— empobrece la actividad de los astilleros UE, hasta límites denunciados por varios gobiernos de la Comisión.

Ya el propio Parlamento Europeo verbalizó la necesidad de “*un sector agrupado que oferte producción, standards de calidad y respuestas a la demanda medioambiental, con que los astilleros europeos marcasen distancia competitiva con la amenaza asiática*”. Dar el paso asociacionista entre las primeras potencias europeas de construcción naval —ThyssenKrupp, DCN, Bae Systems, Vosper, etc.— ya ha estado en la reflexión del presidente de la SEPI, Enrique Martínez Robles, durante el reciente proceso de reconversión naval público español.

Planteado así, también, por los sindicatos mayoritarios, CCOO y UGT, sin cuyo respaldo no se hubiese logrado el referido proceso, reactualiza el impulso, que se vino a menos al agudizarse la crisis de Izar, pero nunca dejó de ser postulado por los “grandes” del sector, Francia y Alemania. Desde mediados de 2003 impulsaron a la Comisión Europea “*a favor de este consorcio, como fórmula de protección —en todo caso— frente al ‘dumping’ asiático, y, siempre, pensando en el irrenunciable punto fuerte de la industria de construcción naval militar*”.

DE SOLUCIÓN VARIA A REMEDIO ÚNICO

Los expertos del naval de CCOO y UGT ya reducen a “solución única” lo que gradualizaban entre otras alternativas a la salida de la reconversión de Izar, para ser potencia de primera fila en construcción militar. Han reconocido el esfuerzo inversor del Ministerio de Defensa, con sus últimos encargos, y hasta el presidente de Navantia, Juan Pedro Gómez-Jaén, vinculó el futuro de la compañía “*a que aumente el gasto de Defensa*”, según declaró en una reciente visita de miembros de la Comi-

TRABAJO APRUEBA EL EXPEDIENTE DE REGULACIÓN DE EMPLEO DE IZAR

La Dirección General de Trabajo autorizó, con fecha 16 de marzo último, el expediente de regulación de empleo para la antigua Izar, que se refiere a la prejubilación de una cifra definitiva de 3.983 trabajadores, mayores de 52 años y una antigüedad mínima en la empresa de 5 años.

Los afectados por el referido expediente se reparten, por centros de trabajo, de la siguiente forma: Cádiz (200), Sevilla (144), Sestao (577), San Fernando (193), Puerto Real (610), Manises (166), Madrid (97), Gijón (222), Ferrol (699), Fene (701) y Cartagena (374).

La extinción de los contratos de trabajo se inició el pasado 1 de abril, fecha en que —según el calendario de salidas acordado— causaron baja el 90 por ciento, para concluir el 31 de diciembre de 2006, con la salida del resto de los afectados.

El plan de prejubilaciones contempla la percepción de prestaciones por desempleo y ayudas equivalentes a la jubilación ordinaria del sistema de la Seguridad Social a partir de los 63 años y hasta alcanzar la edad de jubilación ordinaria, a los 65. Asimismo integra una garantía económica, dada por la empresa, equivalente al 76 por ciento del salario regulador.

S. DE F.



sión de Defensa del Congreso de los Diputados, integrada por PSOE, BNG y PNV, a instalaciones de Galicia.

Pese a que el presidente de SEPI habló de un horizonte de "dos o tres años" para que la recapitalizada Navantia alcance números positivos, los sindicatos mayoritarios plantean al ministro Montilla "acelerar el consorcio europeo" como "solución única a medio plazo" y en base a "intensificar capital y tecnología a los barcos militares de superficie y submarinos, como producto-estrella".

NAVANTIA ARRANCA CON 6.663 TRABAJADORES

Un histórico último tramo del proceso de reconversión ha sido la aprobación por los comités de empresa de los once centros de trabajo de la antigua Izar del expediente de regulación de empleo (ERE), que desembocó —el 1 de abril último— en las prejubilaciones obligatorias de un total de 4.028 trabajadores.

La resultante compañía, Navantia, arranca

así con 6.663 empleados, de los que 5.562 pasarán a engrosar su plantilla propiamente dicha, en los centros de Ferrol, Fene, Cartagena, Puerto Real, San Fernando, Cádiz y Madrid, en tanto que los 1.071 restantes se quedan en los centros de actividad civil: Gijón, Sestao, Sevilla y Manises, que serán enajenados a la iniciativa privada —en bloque o por centros— según la demanda.

Estos últimos centros de la antigua Izar habrán tenido unos costes próximos a los 1.200 millones de euros, y será gestionado por la propia Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), que asimismo asume los costes restantes de los compromisos previos a la regulación, sin que se realice la externalización de que en un principio se habló en el acuerdo SEPI-sindicatos.

La nueva compañía contará, entonces, con una cartera de pedidos de 3.600 millones de euros. ■

S. DE FRANCISCO

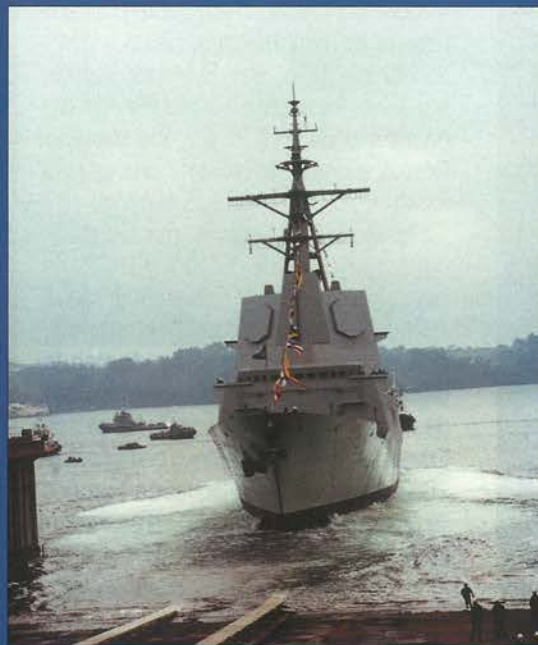
COREA SE APLICA TAMBIÉN EN LA CONSTRUCCIÓN MILITAR

En diez años, Corea podrá competir con la nueva Navantia en todo tipo de buques militares y, de hecho, ya oferta hoy día fragatas y barcos escolta, con los que pugna para salir al mercado exterior, según un estudio de situación que maneja el equipo gestor de la compañía española en reconversión.

Por encima de todos sus subterfugios "dumping", los astilleros coreanos siguen saturados de pedidos hasta 2008, por lo que respecta a buques de uso civil, y —además— su fragata KDX-III está evolucionando tecnológicamente "como una próxima amenaza para la producción de Navantia en este terreno". El mismo estudio pondera que "en diez años, Corea podrá ofertar series en el mercado naval militar", si bien reconoce que "para entonces, la tecnología Navantia ya habrá ganado un escalón superior".

Los astilleros coreanos han capturado, durante 2004, el 76 por ciento del tonelaje construido en buques LNG, es decir, los gaseros, que representan la tipología de mayor demanda mundial en los próximos veinte años, según "Ocean Shipping Consultants". Su liderazgo en buques civiles no se detiene ni frente a la amenaza de contracción del mercado que puede seguirse de los maremotos del Índico Oriental, de diciembre último.

El más reciente estudio consultor sigue aludiendo a que Corea vende "un 30 por ciento más barato sus buques que los constructores europeos", pese a las reiteradas denuncias de dumping, y



sus astilleros "obtienen una productividad de 2.200 horas/año, mientras en las plantas de Navantia —por ejemplo— apenas se alcanzarían las 1.600/horas/año". Estas diferencias serían el correlato —ya no hablemos de salarios— de que "en Corea se trabaja 10 horas de jornada, mientras aquí se hacen 7 horas y media".

Pero en los más inmediatos objetivos de la nueva Navantia, lo más preocupante sería la irrupción del país asiático en la construcción militar, que parece escrita en el libro de los destinos, si su fragata KDX —también portadora, como la de Izar, del "Sistema Aegis"— sigue evolucionando tan positivamente como hasta ahora.

De cuajar los pronósticos expertos, Corea entraría "en todos los segmentos de construcción civil/mi-

litar y en todos los mercados, en el plazo de una década, con series de buques, es decir, productividad mejorada aún".

Este acuerdo de futuro ha de estimular obligadamente el Plan Industrial de la nueva Navantia, que sigue pareciéndose en la letra al que —cinco años antes— se verbalizó cuando la fusión Astilleros Españoles-Bazán. En términos textuales, el presidente de SEPI, Martínez Robles, señaló recientemente en sede parlamentaria como pilares del mismo, "el desarrollo de nuevos productos, especialización de centros, sistemas integral de gestión y prevención de riesgos, capacitación de la industria auxiliar y estímulos a la comercialización".

S. DE F.

Siempre
hay alguien
escuchándote
al otro lado...



más de
25 años
acercándote
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español

ASISTENCIA MARÍTIMA, MÉDICA Y DE SALVAMENTO



La asistencia médica en la mar se considera como una parte integral del rescate marítimo y como tal está contemplada en el Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo

ASISTENCIA MARÍTIMA. IMO A 23/Res. 950 26 de febrero de 2004

En el Anexo 2 de la citada resolución se define un Servicio de Asistencia Marítima (MAS) como aquel que en determinadas circunstancias de la operación de un buque puede ser requerido no estando relacionado con el rescate de personas en peligro.

Tres situaciones podemos contemplar:

- El buque comprometido en un incidente. Corrimiento de la carga o su pérdida, vertidos al mar..., todo ello sin que el buque y su capacidad de mantenerse intacto con seguridad se vea afectado, pero que, sin embargo, tales situaciones deben ser reportadas.

- El buque, según evaluación de la situación por el capitán, necesita asistencia pero no se encuentra en peligro, (posibilidad de hundir-

se, incendio desarrollándose, etc.) y se requiere el rescate de las personas a bordo.

- El buque se encuentra en situación de peligro con los tripulantes evacuados, con excepción de aquellos que se consideró necesarios quedar a bordo o que fueron trasbordados para tratar de manejar la situación en la que el buque se encuentra inmerso.

Sin embargo, si el desarrollo de los acontecimientos hace que las personas a bordo se encuentren en peligro, la situación pasa a ser competencia, con prioridad, de un Centro de Coordinación y Rescate Marítimo (MRCC) y no del MAS.

ASISTENCIA MÉDICA. IMO MSC/Circ. 960 20 de junio de 2000

La asistencia médica en la mar se considera como una parte integral del rescate marítimo y

Los términos expuestos en el título, se corresponden con diferentes circunstancias que requieren asistencia en el mar. Cada uno de ellos se refiere a situaciones anormales, consecuencia de incidentes o accidentes que alteran el normal desarrollo de la navegación y comprometen la seguridad del buque, la protección del medio ambiente o la salud e integridad física de las personas. La primera y trascendente decisión de los capitanes al evaluar una situación anormal en su buque es decidir en cual de los grupos la encuadran, para posteriormente establecer la comunicación con los servicios correspondientes de quienes recabará asistencia. En líneas generales estas situaciones se pueden asimilar a aquellas otras contenidas en los procedimientos para emergencias: Seguridad, Urgencia, Socorro.

El desarrollo de estos criterios en el seno de la IMO y su implantación en el ámbito internacional son fundamentales para la coordinación con el Servicio que en cada momento se estime mas adecuado, o disponible, al incidente o accidente sobrevenido.



como tal está contemplado en el Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo. Consecuentes con este criterio la Organización Marítima Internacional (IMO) establece una serie de directrices y recomendaciones contenidas en la Circular mencionada. Las recomendaciones se orientan a buques que no tienen un médico a bordo, sin embargo, en determinadas circunstancias pueden ser aplicadas también a buques con médico a bordo. De todas formas, en la circular se establecen criterios, terminología y procedimientos que ayudan a los capitanes a comprender el alcance del servicio y por tanto a definir los objetivos, coordinar con los diferentes intervinientes, utilizar los sistemas de radiocomunicaciones, etc., para conseguir con eficacia el objetivo ultimo, preservar la salud e integridad física de sus tripulantes.

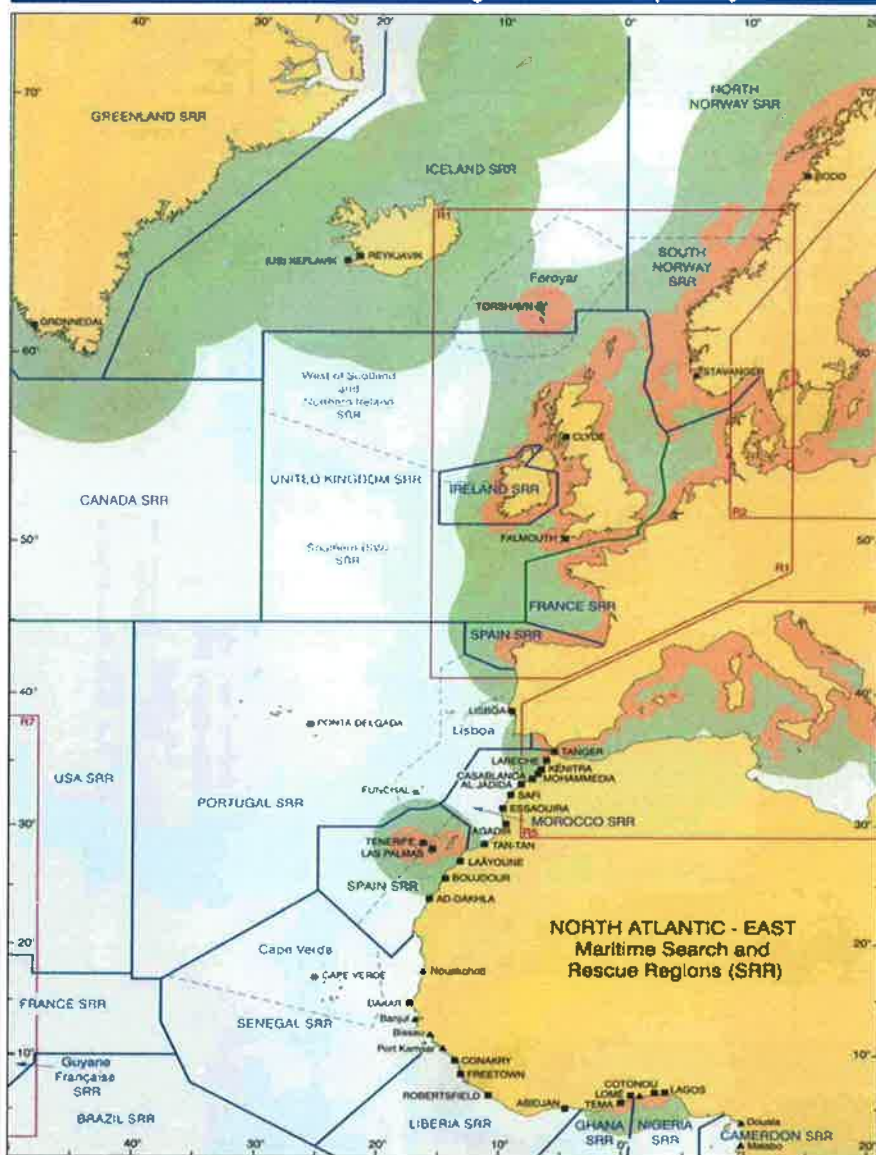
SALVAMENTO MARÍTIMO. IMO Convenio

Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo de 1979. Hamburgo, 27 de abril de 1979

Es extensa y conocida la normativa internacional que regula los diferentes aspectos del Salvamento Marítimo: IAMSAR⁽¹⁾, SOLAS⁽²⁾, GMDSS⁽³⁾, STCW95⁽⁴⁾ ..., complementados por las diferentes Resoluciones, Circulares, Anexos a los Convenios, Manuales, Cursos Modelos, etc. acordados en la IMO y ratificados por la mayoría de los Estados con intereses marítimos. El salvamento de personas en peligro en la mar es el fin ultimo que se persigue.

Diferentes y muy variados son los medios y procedimientos disponibles para afrontar y resolver las situaciones de emergencia que se pueden presentar en las áreas marítimas en las

ATLÁNTICO NORTE ORIENTAL. Regiones de Búsqueda y Rescate



mar por otros buques, diferentes de aquellos que tienen como cometido específico el salvamento marítimo⁽⁶⁾, no es nuevo, es más, es tan viejo como la misma navegación. En la segunda mitad del siglo XX, el salvamento marítimo es patrimonializado por las organizaciones en tierra, capitalizando los rescates realizados por buques en alta mar. Si bien los MRCC conforman el entramado básico de toda organización de salvamento marítimo, su función principal es la coordinación. Los buques en el mar, en el escenario del siniestro, son claves, sin los cuales no se pueden concebir las operaciones de salvamento en amplias zonas de los océanos. El buque que coordina (OSC) y los que ejecutan las operaciones de rescate deben ser considerados y distinguidos conforme a los usos y costumbres de nuestra sociedad.

El apoyo mutuo de los buques en navegación ha sido y es el más eficaz de los medios de salvamento marítimo. Colon no necesitaba más de un buque para su primer viaje a América. Los buques de pesca en caladero mantienen permanentemente un sistema de apoyo mutuo basado en las relaciones personales y profesionales. El AMVER (Automated Mutual-assistance Vessel Rescue System Reports) desde 1958 ha coordinado el enorme potencial de búsqueda y rescate de los buques en navegación participantes.

El equipamiento progresivo del AIS (Automated Identification System), en todos los bu-

que cada Estado tiene responsabilidad, SRR (Regiones SAR)⁽⁶⁾

Sin duda, las regiones marítimas de los países desarrollados disponen de medios más eficaces para la búsqueda y el rescate. Sin embargo no podemos olvidar el desastre del Estonia, en el Báltico.

Las zonas de comunicaciones GMDSS (Zonas A1, A2, A3, A4), nos dan una idea bastante acertada acerca del alcance de los medios de salvamento con base en tierra (Aeronautes y buques de salvamento). La zona A1 y parte de la A2 (en el siguiente gráfico, zonas sombreadas en naranja y verde respectivamente) están parcialmente cubiertas en los países desarrollados, especialmente en las zonas de intenso tráfico. La asistencia médica, marítima y el rescate en el resto del Atlántico depende del apoyo mutuo entre buques con capacidad de prestar asistencia.

El concepto de rescate de personas en el





CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL "ESPERANZA DEL MAR"

Armador	Instituto Social de la Marina (ISM)
Puerto base	Las Palmas
Astillero constructor	Juliana Constructora Gijonesa S.A., Grupo IZAR
Firma contrato de construcción	8 de septiembre de 1999
Fecha construcción, Quilla / Entrega	5 de mayo de 2000 / 26 de Julio de 2001
Registro	Las Palmas de Gran Canaria - Folio 1/01 de la Lista 8ª
Clasificación Lloyd's Register	+100A1 Ice Class 1C +LMC UMS
Clasificación Solas	Buque de carga para fines especiales
Clase de buque	Sanitario, de Salvamento y Asistencia Marítima (SSAM)
Número IMO	9220536
Áreas de navegación GMDSS	A1, A2, A3, A4
Indicativo / MMSI	EBUQ / 224731000
Comunicaciones Inmarsat	1 B / 3 mM / 2F77 / 1 C (Vx, Fx, Dt, Hsdt, Ls, Aux)
Comunicaciones VHF / MF-HF	2 Sailor + 3 Skanti / 4 Skanti (2 x 800 wt) + 2 NBDP
Eslora total / perpendiculares, m	97.83 / 85.00
Manga de trazado, m	17.70
Puntal cubierta principal "superior" m	7.70
Altura entre cubiertas, m	2,70 (excepto hospital 3, 00)
Calado medio de trazado / Aéreo, m	4,30 / 30
Calado máximo, (Tropical, dulce) m	5,51 (D 5.500 t)
Incremento calado, azimutal fuera, m	1,50
Elevación observador puente / Dist. horiz.	16 m / 8,3 millas
Peso en rosca, t (acta estabilidad)	2722,9
Desplazamiento, t (calado 4,44 m)	4000
Arqueo bruto, GT / Arqueo neto, NT	4983 / 1495
Potencia MMPP (100% MCR)	2 x 2700 kW a 750 rpm
Hélices (Avante giro al interior)	2 paso fijo, a 225 rpm, diámetro 3 m
Velocidad (3,9 pr., 4,1 pp., olas 1 m, Bf 3)	18,36 nudos (77,5% MCR de 5400 kW, 4185 kW)
Velocidad (4,3 pr., 4,3 pp., en calma)	18,03 nudos (80 % MCR de 5400 kW, 4320 kW)
Consumo naveg. 2MMPP - 1 aux. / 24 h	610 k/h (rpm 620 / 15 nudos / c.m. 4,40 m) 17400 lts
Autonomía	> 7000 millas
Generadores principal / emergencia, kW	3 x 500 a 1500 rpm / 1 x 500 a 1500 rpm
Propulsión emergencia. Empuje proa	Azimutal 350 kW
Timones (High angle and lower angle)	2, Becker
Estabilizadores	Pasivo, tanque Flume / Activo, Aletas retráctiles
Anclas / cadenas	2 x 2995 k / 2 x 9 grilletes de 27,5 m (total 495 m)
Gasoil, m³	694,2
Agua dulce, m³	488
Tanques recogida hidrocarburos, m³	2 x 90,2
Lastre, m³	2015,9
TEU's bodega / tapa escotilla, t	2 x 3 x 10 t / 1 x 3 x 5 t
Capacidad bodega / brazolas, m³	906,9 / 44,9
Grúas, proa / popa	1 x 10 t a 12 m / 1 x 1,1 t a 12 m
Gancho de remolque	15 t
Bombas Contraincendios principales.	2 x 43 m ³ /h a 8 kg/cm ²
Bombas Contraincendios emergencia	1 x 84 m ³ /h a 8 kg/cm ²
Bomba Cañón C.I., acc. eléctrico	1 x 600 m ³ /h a 12 kg/cm ²
Fast Rescue Daughter Craft (FRDC)	1 x 12 personas. (Cerrado y autoadrizable, 30 nudos)
Botes de rescate	3 x 6 personas. Semirrígidos
Pescantes: FRDC / botes de rescate	Hydramarine antibalance, 1 x 6,5 t / 2 x 1,7 t
Botes salvavidas pescante, personas	2 x 33
Balsas salvavidas pescante, personas	4 x 12 + (1 x 12, ejercicios)
Trípulación mínima / operativa / máxima	16 / 30 / 38
Personal especial	50 (incluidos 12 pasajeros y 17 hospitalizados)
Número máximo de personas a bordo	88
Dotación sanitaria	Dos médicos. Un enfermero. Un marino sanitario
Buceadores	1 buceador de 1ª + 4 buceadores de 2ª
Barrera hidrocarburos, m / Skimmer, m³/h	300 / 35

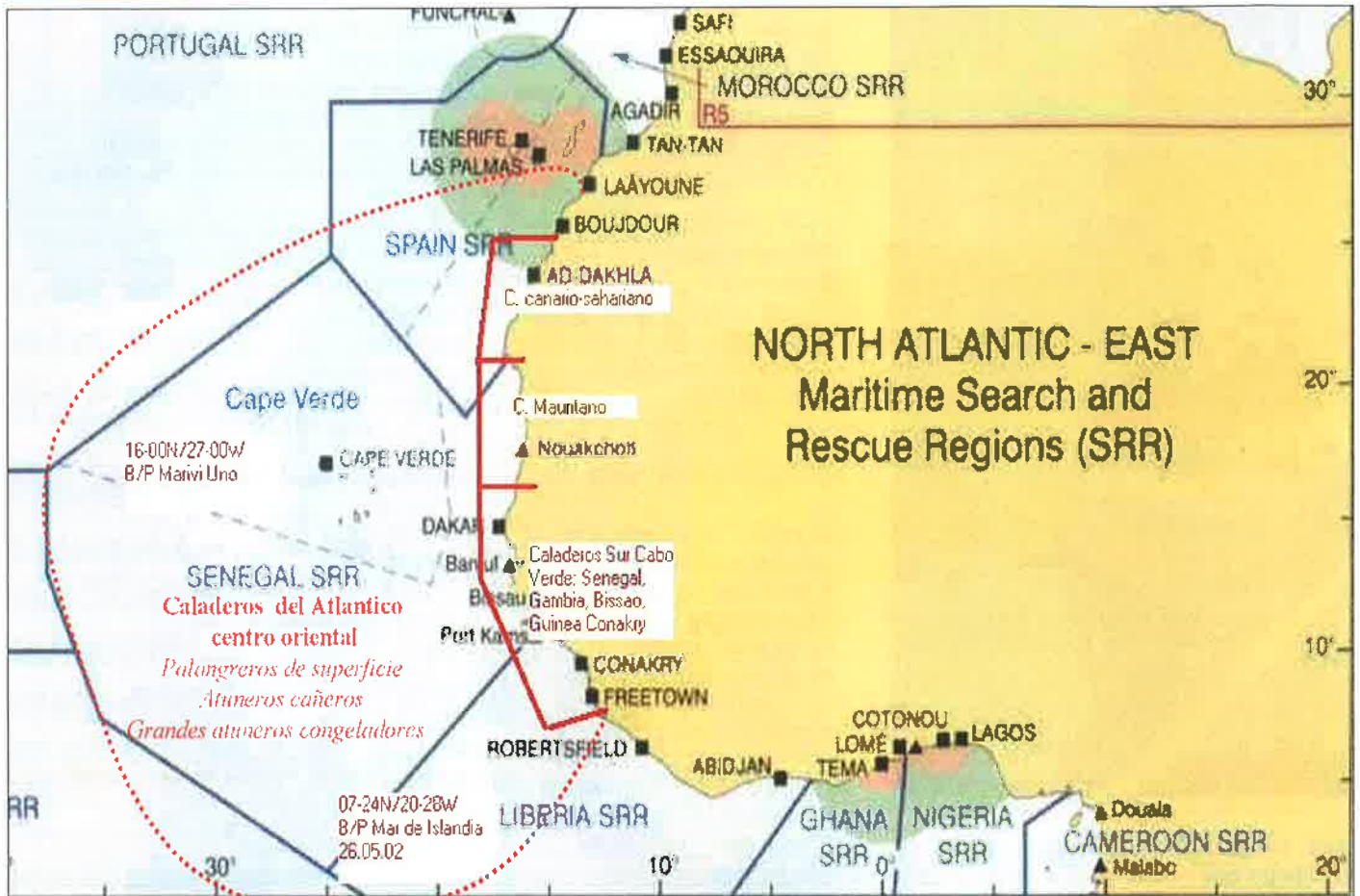
ques, así como el desarrollo de las amplias posibilidades que ofrece, es una de las ayudas más importantes a la seguridad en la navegación, (basada en técnicas de comunicación VHF y por tanto limitadas a este alcance) de las introducidas en los últimos años. El Esperanza del Mar, equipado recientemente con este dispositivo, incrementará notablemente la difusión de los servicios disponibles, principalmente entre los buques mercantes que transitan su área de operaciones. La integración del AIS con el sistema de cartas electrónicas (ECDIS) y Radar, incrementa notablemente la seguridad de la navegación y la eficacia en las funciones encomendadas.

"ESPERANZA DEL MAR" Buque Sanitario, de Salvamento y Asistencia Marítima

Veintidós años de servicios, 22.285 operaciones con botes de rescate registradas a 31 de abril de 2004.

A 30 de diciembre de 2003 el total de actividades logísticas (Asistencias marítimas y de salvamento) suman un total de 7.067 operaciones y las sanitarias totalizan 64.138 actos médicos.

Regularmente, desde el 14 de abril de 1982, las comisiones son mensuales. Salida del puerto de Las Palmas el día 5 a las 18.00 horas y entrada al mismo puerto el último día del mes a las 08.00 horas.



El concepto de rescate de personas en el mar por otros buques, diferentes de aquellos que tienen como cometido específico el salvamento marítimo, es tan viejo como la misma navegación

	Limite acordado de las Regiones Marítimas de Búsqueda y Rescate (SRR)
	Limites provisionales y unilateralmente declarados SRR.
	Limite regional, MRCC
	Limites aproximados donde opera el ESPERANZA DEL MAR, habitualmente.
	Limites aproximados donde opera el ESPERANZA DEL MAR, puntualmente.
	Limite operativo aproximado VHF DSC, A1
	Limite operativo aproximado MF DSC, A2
	Limite operativo aproximado HF DSC, A3
	Limite operativo aproximado DSC, A4
	Centro de Coordinación Rescate Marítimo MRCC
	Subcentro de Coordinación Rescate Marítimo MRSC

Desde la salida a la mar hasta la entrada a puerto, se mantiene capacidad para prestar los servicios sanitarios, de salvamento y asistencia marítima encomendados.

UN NUEVO CONCEPTO DEL SALVAMENTO MARÍTIMO

De esta manera se expone en el informe "Improvement in Safety and Function of Fast rescue Operations"⁽⁷⁾. El citado informe ha sido muy criticado por marinos con amplia experiencia. Sin embargo, es la aproximación mas valiosa que he tenido oportunidad de revisar en relación con la participación de los buques en asistencias y salvamento en el mar, empleando para ello los botes de rescate rápidos⁽⁸⁾. Con-

cluye el trabajo con una serie de recomendaciones a la IMO, Administraciones Nacionales marítimas y a los navieros.

RECOMENDACIONES A LA IMO

1. Emplazamiento de los FRB en los buques

A la mitad de la eslora como optimo y alturas que no excedan de 15 metros.

2. Pescante y sistema de control del winche

Al costado del buque, donde se tenga una buena visibilidad del bote en todo su recorrido y del capitán en el puente. Panel de control de mandos tan sencillo como sea posible.

3. Boza, cables y sistema de autoarriado

Tangon para la boza con winche para mantenerla tesa. No tratándose de un dispositivo de abandono se deberá eliminar la obligatoriedad de equipar sistema de autoarriado.

4. Diseño del bote de rescate rápido

Buena estabilidad. Propulsión por chorro de agua con suficiente potencia para las maniobras al costado y en mar gruesa.

5. Equipo del bote de rescate rápido

Buenos focos de iluminación. Redes de recuperación. GPS. Equipos de comunicaciones manos libres. Bengalas. Ganchos diseñados para poder ser empleados con guantes.

6. Procedimientos de aprobación

La IMO debe controlar y evaluar regularmente los procedimientos de organismos certificadores. Las pruebas y los procedimientos deben ser orientados a los requisitos funcionales. El concepto de pruebas por tripulaciones experimentadas debe ser establecido.

7. Seguridad de la tripulación del bote de rescate rápido

Se deben exigir dos botes de rescate rápidos. Cascos, cabos de seguridad y chalecos salvavidas que protejan contra el frío para la tripulación. Para las operaciones con botes de rescate rápidos se debe desarrollar el concepto del proceso de trabajo con preguntas claramente definidas y respuestas del tipo SI/NO.

8. Formación y entrenamiento

Se deberá exigir que "el equipo" de rescate rápido sea determinado incluyendo al operador del winche y al responsable en el puente. Este equipo deberá asistir a un curso de formación específico. Los entrenamientos se deberán realizar bien con simuladores o en condiciones de mar gruesa reales. Cursos de refresco de dos días de duración deben ser exigidos cada cinco años. Se deberá desarrollar un nuevo "IMO Model Course" que incluya el rescate rápido.

9. Actuaciones en caso de instalaciones existentes defectuosas

La IMO debe requerir la re-evaluación de las instalaciones existentes con el objetivo de preservar la seguridad de los tripulantes.

10. Una aproximación al aprendizaje de nuevas reglas

La IMO debe animar a todos los estados miembros a realizar controles y evaluaciones sistemáticas así como a difundir las conclusiones a los demás estados. También se debe fomentar la investigación y el desarrollo en el área de los botes de rescate rápidos a bordo de los buques RoPax. En nuevas reglas, la IMO deberá buscar la estandarización de manera que no obligue a un constante reaprendizaje cuando los tripulantes cambian de buque.



"ESPERANZA DEL MAR". COMUNICACIONES

Distintivo de llamada: EBUQ

MMSI: 224731000

Zonas marítimas GMDSS A1-A2-A3-A4

LLAMADA SELECTIVA DIGITAL (DSC)

Frecuencias VHF, MF/HF de GMDSS.

Radiotelex NBDP n° 08731

Llamada entre buques 2177

INMARSAT TLX, EGC

Std-C 581 4 224 731 20

RADIOTELEFONÍA

MF 2182, 2272. VHF ch 16

INMARSAT VOZ

Std-B, 1	00 871 3 224 731 10
Fleet 77, 2	00 870 7 639 794 18
Fleet 77, 3	00 870 7 639 794 15
mini-M, 1	00 870 7 628 629 79
mini-M, 2	00 870 7 618 308 44
mini-M, 3	00 870 7 628 629 45

INMARSAT FAX

Fleet 77, 3	00 870 6 003 821 56
mini-M, 2	00 870 7 618 308 45

Los terminales relacionados están instalados en Consola de Comunicaciones Puente.

ASISTENCIA TELEMÉDICA

Las demandas de asistencia médica (consultas radiomédicas o telefónicas vía inmarsat) se gestionan desde cualquiera de los medios disponibles en la Consola de Comunicaciones. El médico de guardia atiende la consulta directamente desde el Despacho Médico en Cubierta Hospital donde dispone de comunicaciones específicas (Telemedicina con hospitales de referencia, Banco de datos del Servicio de Sanidad Marítima, etc.) para apoyar su diagnóstico y recomendaciones.

RED DE TELÉFONOS INTERIORES

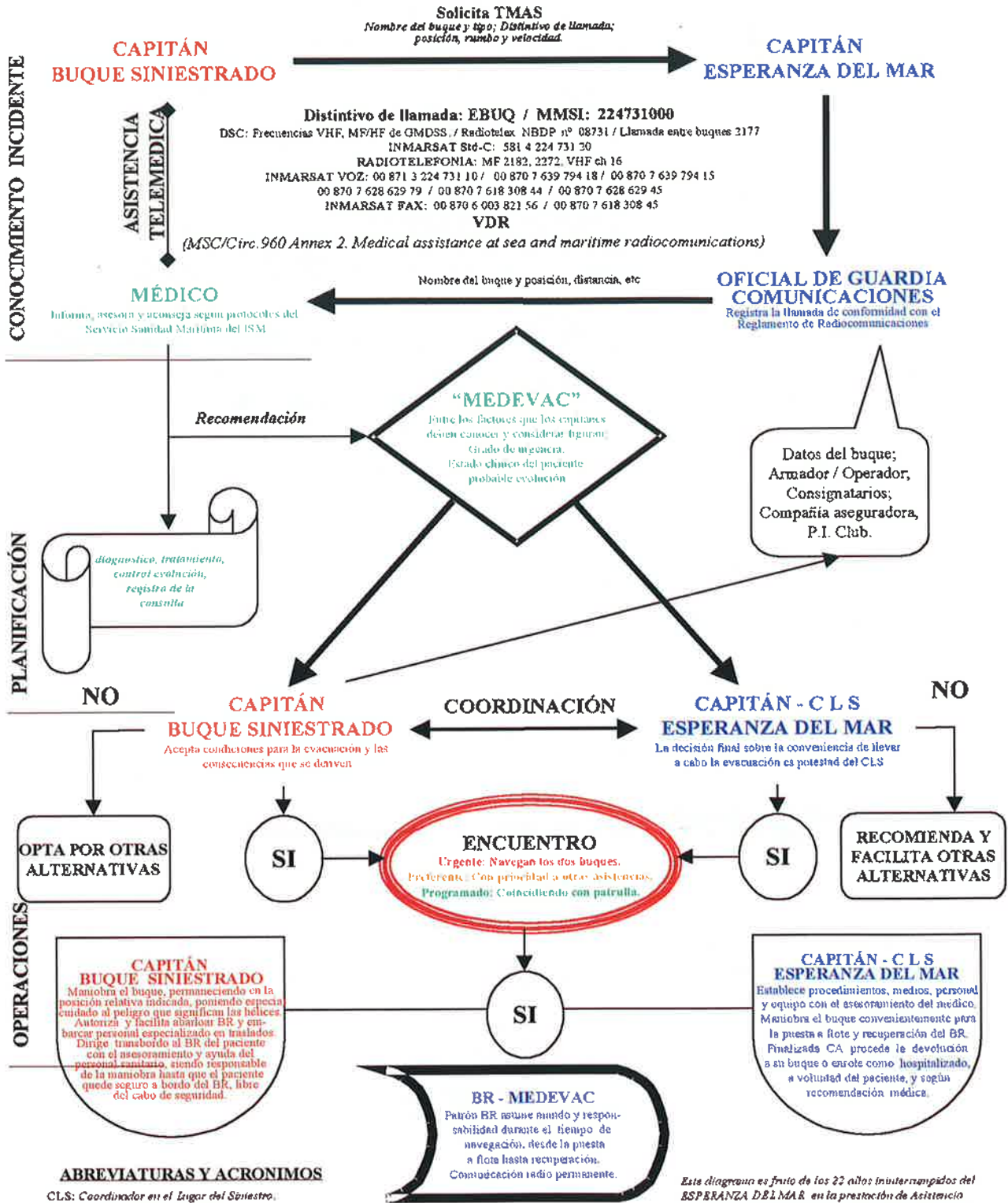
Todos los camarotes están equipados con terminales telefónicos con capacidad buque/tierra/buque. El número inmarsat y la extensión correspondiente, así como el procedimiento para poder comunicar, directamente, con tripulantes, personal especial y hospitalizados se facilita a demanda del interesado.

e-mail

Se dispone de cuentas de correo restringidas que se facilitan a los usuarios que la precisan.

Los sistemas de comunicaciones expuestos son considerados principales, con atención permanente en la mar. Otras alternativas, (TMA, Frecuencias de trabajo del servicio móvil marítimo, fax, datos alta velocidad, videoconferencia, etc.) en caso necesario, serán facilitadas al usuario que lo solicite.

ESPERANZA DEL MAR



ABREVIATURAS Y ACRONIMOS

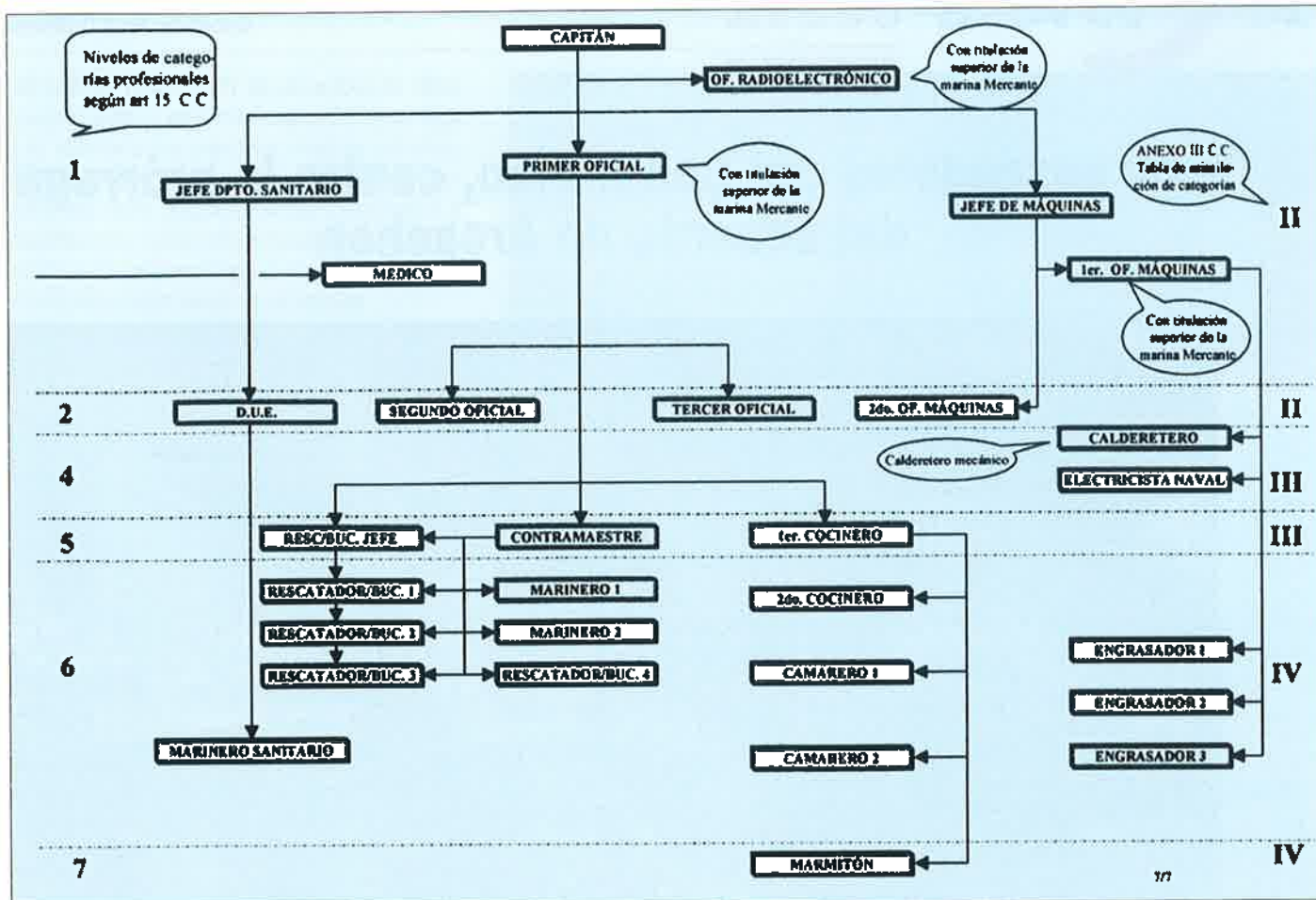
CLS: Coordinador en el Lugar del Siniestro.
MEDEVAC: Medical Evacuation
DSC: Llamada selectiva digital
VDR: Voyage Data Recorder. "Caja negra".
GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System
TMAS: Telenautical Assistance Service
CA: Consulta Ambulatoria.
BR: Bote de Rescate.
ISM: Instituto Social de la Marina
IMO: International Maritime Organization
MSC/Circ: Maritime Safety Council/Circular
IAMSAR: Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento, 1999
SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974.

Este diagrama es fruto de los 22 años ininterrumpidos del ESPERANZA DEL MAR en la prestación de Asistencia Médica y Marítima en alta mar. Se ha elaborado teniendo en cuenta las recomendaciones contenidas en la IAO MSC/Circ.960 - de 20 junio 2000 "La asistencia médica en el mar como parte integral del rescate regulado en Convenio SAR, Anexo, capítulo 1, párrafo 1.3.3" así como las normas establecidas en el Manual IAMSAR y en el Capítulo V del SOLAS, adaptándolo a la especificidad del "Esperanza del Mar".

Capitán - Roberto González Díaz
8 febrero 2004

ASISTENCIA MEDICA. COORDINACION EN EL LUGAR DEL SINIESTRO

ORGANIGRAMA DEL "ESPERANZA DEL MAR"



CONCLUSIONES

Disponemos de medios de alerta (epirb's), comunicaciones (Gmdss), procedimientos (Iamsar, Ism), botes de rescate (Solas, Ids), y personal adiestrado (Stcw95), para dar respuesta a cualquiera de las situaciones de emergencia que sean requeridas por un buque siniestrado en el mar, especialmente aquellas referidas a la búsqueda y rescate de personas, bien directamente desde el agua o desde embarcaciones de supervivencia.

De todos los factores considerados, (Normativa, Procedimientos, Comunicaciones, Medios

materiales y humanos) el más importante es el humano.

El capitán de un buque que se dispone a prestar un auxilio en alta mar evalúa los riesgos de la operación. Maniobra el buque para la puesta a flote y recuperación del bote de rescate. Mantiene la dirección de la operación mediante comunicación radio con los rescatadores. Dispone de un plan alternativo para el rescate de los rescatadores si fuese necesario.

El rescatador realiza la última parte de la operación, sin cuya participación no existe posibilidad de éxito. Aptitud psicofísica, formación teórica, adiestramiento, y entrenamiento son sus características básicas, todo ello unido a los incentivos adecuados. En mi experiencia profesional he comprobado que los buceadores profesionales se adaptan bien a estos requisitos, respondiendo, en líneas generales, al perfil requerido para este personal. ■

TEXTO Y FOTOS:

ROBERTO GONZÁLEZ DÍAZ

CAPITÁN DEL BUQUE SANITARIO DE SALVAMENTO Y ASISTENCIA MARÍTIMA "ESPERANZA DEL MAR"

NOTAS

- (1) Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y marítimos de Búsqueda y Salvamento
- (2) Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, protocolo 1978.
- (3) Sistema Mundial de Socorro y seguridad Marítima.
- (4) Convenio Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardias de la Gente de Mar de 1978, enmendado en 1995.
- (5) SAR (Search and Rescue). búsqueda y Rescate, equivalente a Salvamento.
- (6) SASEMAR, Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima con medios aéreos y marítimos dedicados al salvamento.
- (7) Informe VINNOVA. Landsort Maritime. April 2003 /Stockholm, Sweden
- (8) Botes de rescate para intervención inmediata.

Los pescadores del Cantábrico, contra la prórroga del acuerdo de Arcachon



La prórroga del acuerdo de Arcachon, por parte del Gobierno español, ha levantado fuertes críticas entre el sector pesquero vasco, acusando al Ejecutivo de "haber ido por libre" en la negociación, además de firmar un acuerdo que no contempla las mejoras solicitadas por el sector.

Se inició la costera de la anchoa sin que se hayan modificado los acuerdos de Arcachon, por lo que las cofradías vascas y cántabras advierten de que no se sienten comprometidas con los mismos. Critican al Gobierno español el no haber recogido sus demandas al tiempo que decidía "por libre" la prórroga del acuerdo.

La campaña de la anchoa contará con un total de 197 embarcaciones, frente a las 500 de hace unos años. A Euskadi corresponden 85 barcos que dan trabajo directo a unas 1.400 personas.

Por su parte, la diputada de EA, Begoña Lasagabaster, ha remitido un escrito a la Mesa del Congreso en el que se pide que el Gobierno dé explicaciones por la prórroga del acuerdo y cómo dará respuesta a

las reivindicaciones de los trabajadores. Asimismo, esta diputada ha recordado que las cofradías del País Vasco y Cantabria transmitieron al director general de Recursos Pesqueros del Gobierno central su disposición a "romper el próximo año este convenio, si no se conseguían nuevas contrapartidas más favorables para su flota.

Los representantes de la flota de bajura del Cantábrico insisten en que se contemplen sus reivindicaciones, entre las que se encuentra la petición de que los pescadores franceses respeten la actual parada primaveral, entre el 20 de marzo y el 1 de junio, las de los fines de semana, la posibilidad de capturar con cebo vivo cerca de la costa, o la prohibición de arrastre pelágico para anchoa y bonito más al sur del paralelo 46. ■

Jornadas sobre la comercialización del pescado fresco

La localidad de Palamós, Girona, vuelve a ser escenario de unas jornadas, las segundas, sobre "La comercialización del pescado fresco", profundizando en el análisis de los desafíos a los que se enfrenta esta actividad.



Universidad de Girona, Ayuntamiento de Palamós, con la colaboración de la Cátedra de Estudios Marítimos y la Cofradía de Pescadores de esta localidad, son los responsables de estas nuevas jornadas sobre "La comercialización del pescado fresco" durante los días 29 y 30 de abril. Las anteriores tuvieron lugar a comienzos de marzo de 2001, y tenían como objetivo el análisis de las alternativas de futuro de esta comercialización.

Especialistas y representantes de las distintas administraciones, así como de cofradías, empresas comercializadoras y de mayoristas siguen con el debate abierto iniciado hace cuatro años, y en el que se comprobó el interés que hay al respecto.

Los asuntos que centran el interés de estas Jornadas van desde el intercambio de experiencias de comercialización de la Cofradía de Denia, a cargo de su ex patrón mayor, Juan José Camarena, o la experiencia del puerto de Celeiro en la mejora de la comercialización, a la calidad de los productos pesqueros a través del "etiquetaje y la trazabilidad", que expone Julio Lázaro Jiménez, subdirector general de Comercialización Pesquera de la Secretaría General de Pesca Marítima. Sobre la implantación de la trazabilidad en el sector pesquero interviene Alberto González de Zárate, del instituto de investigación pesquera AZTI, mientras que la intervención de Ramón Franquesa, del Gabinete de Economía del Mar de la Universidad de Barcelona, se centra en el sector pesquero ante la comercialización en un mercado globalizado. ■



BREVES

► Las obras del puerto de Barcelona afectan a los pescadores

Las obras de ampliación del puerto de Barcelona están provocando la desaparición de muchas especies de interés para los pescadores de la zona, según denuncia la Cofradía de Barcelona, lo que implica que sus ingresos se hayan reducido a la mitad, tanto en el cerco como en el arrastre. Sustentan sus quejas en un estudio del Instituto del Ciencias del Mar del CSIC, y en el mismo se comparan los registros históricos de los diez últimos años de capturas y el valor económico. Algunas especies, como la chirla, prácticamente han desaparecido.

Tal y como anunció Pedro Jorquera, patrón mayor de esta cofradía, no descartan iniciar movilizaciones ni bloquear la entrada al puerto. Los pescadores exigen a las administraciones y a la Autoridad Portuaria de Barcelona que cuenten con ellos en las diferentes negociaciones.

► Planes Nacionales de Cultivos Marinos para 2005

La Conferencia Sectorial de Pesca, reunida bajo la presidencia de Elena Espinosa, ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, acordó la distribución de 2.400.000 euros para los Planes Nacionales de Cultivos Marinos para 2005. De este importe, Galicia gestionará más de 510.000 euros; seguida de Andalucía, con 389.000; Cataluña, con 359.000; y Murcia, con 369.000. Las partidas menores corresponden a Cantabria, con 52.000 euros, y Aragón, con 42.000.

El reparto de los fondos se realiza a partir de los proyectos presentados por las Comunidades Autónomas, en el marco de los Planes Nacionales de Cultivos Marinos creados en el seno de la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos (JACUMAR). Los planes de este año

BREVES

●●● están orientados al cultivo y gestión de la oreja de mar, a la cría de la corvina, a la tecnología de recirculación y desinfección en acuicultura marina, entre otros.

► Dos barcos vascos apresados en Francia

Una patrullera francesa interceptó, el pasado 11 de abril, a dos pesqueros vascos con base en el puerto de Ondárroa que estaban arrastrando una red que no dejaba escapar nada a unas 80 millas del Finisterre bretón. Aunque el aparejo empleado por el *Gure Reinare* y el *Hodeiertza* está autorizado por la UE, no ocurre lo mismo con el mecanismo que usaban para hundir las redes hasta el fondo del caladero. La Dirección de Asuntos Marítimos confiscó las redes y dio orden de subastar las 20 toneladas de pescado que habían capturado. Se les ha impuesto una fianza de cien mil euros y el juicio se ha previsto para finales de abril.

► El MAPA modifica el orden sobre capturas de especies pelágicas

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación va a modificar el borrador de la orden que regulará las capturas de especies pelágicas para incluir las sugerencias realizadas por el sector. Entre dichas sugerencias, formuladas por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y los representantes autonómicos de Pesca de Cantabria, País Vasco, Asturias y Galicia, figura el "aumento de cupos de pesca de verdel y jurel, y de que los cupos de pesca sean semanales y no diarios". Según declaraciones del director general de Pesca de Cantabria, Fernando Torrontegui, que "aplaudió" la decisión del MAPA, *la intención es que la orden ministerial sea válida para varios años, aunque modificable a la vista de las circunstancias.*

► Nuevo censo de la flota gallega

El nuevo registro de buques pesqueros gallegos revela que el censo manejado por la Xunta, durante los últimos diez años, estaba inflado en más de 1.700 embarcaciones. Los nuevos datos revelan que hay 5.565 barcos con puerto base en Galicia, de los que 5.300 operan en el caladero nacional, y de ellos 106 se dedican al arrastre; 4.867 son pequeñas embarcaciones de bajura que faenan con artes menores cerca de la costa; 35 al enmalle; 35 al palangre de fondo y 66 al palangre de superficie. En pesquerías comunitarias participan



NORTE DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

El IEO investiga la abundancia

Durante el mes de abril, el Instituto Español de Oceanografía puso en marcha sendas campañas de investigación sobre la abundancia y distribución de la sardina, desde el norte de Portugal hasta el sur de Francia. Las campañas de estudio se suman a la de mercado realizada en agosto de 2004.



A bordo del *Thalassa*, buque de investigación que el IEO comparte con el IFREMER francés, investigadores de ambos organismos y de la Universidad de Vigo iniciaron el pasado 4 de abril una campaña de evaluación acústica de la abundancia y distribución de la sardina y otros pelágicos, como la anchoa, el jurel y la caballa, así como del estudio de las características del ecosistema en la zona de distribución de estas especies.

Esta campaña de casi un mes de duración y periodicidad anual, y que se extiende a lo largo de toda la cornisa cantábrica y gallega, comenzando a la altura de Oporto y llegando hasta el sur de Francia, tiene como jefes de campaña a Carmela Porteiro y Miguel Bernal, de los centros oceanográficos de Vigo y Cádiz, respectivamente, y cuenta con la ayuda de un barco cerquero comercial para trabajar en aguas someras.

Coincidiendo en el tiempo, entre el 13 de abril y el 3 de mayo se desarrolla una campaña de evaluación de la biomasa de sardina a bordo del *Cornide de Saavedra*, con la investigadora Ana Lago como responsable de estos trabajos en los que participan una quincena de científicos de distintos centros oceanográficos del IEO. Esta campaña que, desde 1997, se realiza con una periodicidad trienal, tiene como objetivo evaluar la biomasa reproductora de la sardina a partir de huevos y larvas en el plancton.

A estos trabajos hay que sumar el que tuvo lugar en agosto del pasado año, y que consistía en el marcado de 30.000 ejemplares de sardina a fin de conocer, tras su recuperación, sus movimientos y de esta manera conocer mejor la estructura y dinámica de la población. Todo ello pretende redundar en una mejora en la gestión de este importante recurso.

ia y distribución de la sardina



Los estudios citados se enmarcan dentro del Proyecto de Investigación Comunitaria SARDYN, que el IEO realiza en colaboración con investigadores de Portugal, Reino Unido, Francia, Noruega y Grecia. Estas actuaciones conforman, además, una de las actividades fundamentales para cumplir las necesidades de investigación de los Planes Nacionales de Muestreo de Pesquerías de la Unión Europea, así como de los proyectos de investigación de la biología de las especies pelágicas en el área del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES). ■



BREVES

●●● 144 barcos y, en pesquerías internacionales, 121. Según la Xunta, Galicia se convierte en la autonomía que dispone de la información más actualizada.

► La costera de la anchoa contará con 256 barcos

Comenzó la costera de la anchoa en el Golfo de Vizcaya, y en ella participarán este año 256 barcos y más de tres mil pescadores. 238 de estas embarcaciones corresponden a la flota de la cornisa cantábrica: País Vasco, 93 barcos; Galicia, 73; Cantabria, 58; Asturias, 14. Además, participarán 11 embarcaciones con base en Ceuta y 7 de Canarias. Como ocurre tradicionalmente, la flota adscrita a los puertos de Ondárroa, Guetaria y Bermeo es la que inicia la costera de la anchoa, en la que España dispondrá este año de hasta 27.000 toneladas, según lo acordado por la Comisión Europea.

► 25º cursos de Medicina Subacuática e Hiperbárica

El próximo día 13 de mayo finaliza el plazo para la inscripción en los cursos de Medicina Subacuática e Hiperbárica organizado por la Unidad de Terapéutica Hiperbárica del Hospital de la Cruz Roja de Barcelona. Los nueve módulos de que consta dan lugar al Master en Medicina Subacuática e Hiperbárica. Los licenciados en Medicina y Cirugía que deseen participar pueden solicitar más información en el CRIS-UTH, Dos de Maig 301, Hospital de la Creu Roja, 08025 Barcelona; tel. 933.477.366; E-mail: cris@comb.es; <http://www.CCCMH.com> - Unitat de Fisiologia Humana, Campus Universitari de Bellvitge.

► El faro Matxitxako, observatorio de aves y cetáceos

El próximo año, el faro Matxitxako de Bermeo contará con un observatorio de aves y cetáceos, con lo que se dará satisfacción a la demanda de los numerosos aficionados a esta actividad que frecuentan este enclave. El proyecto realizado por el Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, que contará con un presupuesto de 83.000 euros, ya ha sido presentado al ayuntamiento de Bermeo y a la autoridad portuaria de Bilbao, para que den su conformidad. ■

Prostatitis

En adultos jóvenes es la enfermedad prostática más frecuente. Las prostatitis pueden dividirse en bacterianas y no bacterianas. Las prostatitis bacterianas a su vez pueden clasificarse en agudas y crónicas. Su diagnóstico y posterior tratamiento pueden resultar dificultosos debido a la similitud en la presentación clínica de las diferentes formas de prostatitis.

ETIOLOGÍA

La prostatitis bacteriana es causada por gérmenes que afectan al tracto urinario. Escherichia coli es el germen que se aísla con mayor frecuencia, seguido de Klebsiella, Proteus y Pseudomonas.

El por qué se origina la prostatitis no está claramente establecido; el germen podría llegar a la próstata desde el meato urinario favorecido por la relación sexual. Podría tratarse pues de una forma de evolución de una uretritis previa clínicamente silenciosa.

La extensión de gérmenes de origen fecal por vía linfática o sanguínea podría estar implicada en la génesis de la prostatitis.

CLASIFICACIÓN

- Prostatitis bacteriana aguda.
- Prostatitis bacteriana crónica.
- Prostatitis no bacteriana.
- Prostatodinia.

PROSTATITIS BACTERIANA AGUDA

Los gérmenes causantes son las bacterias señaladas con anterioridad.



Raramente es causada por otras bacterias como estilococo aureus o enterococos.

Comienza de forma súbita; el paciente presenta bruscamente escalofríos y fiebre. A estos síntomas generales se añaden síntomas propios de una infección urinaria baja; el paciente presentará disuria (dolor al orinar) y dificultad para iniciar la micción. Aumentan la frecuencia urinaria y la urgencia miccional.

La existencia de dolor en la parte baja de la espalda y dolor perineal traducen la infección de la glándula prostática. Puede existir afectación del estado general en forma de dolores musculares, articulares y postración.

En caso de realizarse un tacto rectal nos encontraríamos una próstata inflamada y dolorosa; no obstante la realización de esta maniobra no es aconsejable por el riesgo existente de producir una diseminación de la infección.

Para su diagnóstico, además de fundarse en la sospecha clínica, se realizará la prueba de la leucocitoesterasa-nitritos en orina, la cual será positiva; se debe practicar un cultivo de orina para aislar el germen causal. La ecografía no tiene utilidad en el diagnóstico de la prostatitis bacteriana aguda.

El tratamiento vendrá determinado por los resultados del urocultivo y del antibiograma. Los antibióticos a emplear serán fluoroquinolonas por vía oral como norfloxacino, o ciprofloxacino durante 30 días.

Se debe asegurar una buena hidratación del paciente; se emplearán los analgésicos y anti-térmicos habituales.

PROSTATITIS BACTERIANA CRÓNICA

Aparece de una forma mas lenta y larvada. El paciente presenta infecciones urinarias de repetición con síntomas leves y variados. El principal germen implicado es la Escherichia coli.

Los síntomas incluyen dolor perineal, dolor abdominal bajo, dolor localizado en el pene, dolor testicular, molestias durante la eyacula-

ción, dolor rectal y dolor mal localizado en la parte baja de la espalda. Estos síntomas deben estar presentes al menos durante seis meses para poder clasificar el cuadro clínico como prostatitis bacteriana crónica.

A diferencia de la prostatitis aguda la prueba de la leucocitoesterasa-nitritos y el cultivo son habitualmente negativos.

Para su diagnóstico es preciso obtener dos muestras de orina; la primera muestra se obtendrá antes de realizar un masaje prostático y la segunda tras la realización de esta maniobra. Esta segunda muestra se someterá a cultivo; en caso de aislarse un germen en esta segunda muestra nos dará el diagnóstico de prostatitis bacteriana crónica.

El tacto rectal no suele mostrar hallazgos significativos; puede estar indicada la realización de una ecografía con objeto de descartar la presencia de cálculos prostáticos que sirvan de cobijo al germen.

Su tratamiento es largo. Se recomienda la administración de fluoroquinolonas durante dos-tres meses. La tasa de curación oscila entre el 60-90% de los casos.

PROSTATITIS CRÓNICA NO BACTERIANA (PROSTATOSIS)

Se trata de un proceso infeccioso de la glándula prostática causado por gérmenes no identificados. Se sospecha la participación de gérmenes tipo ureoplasma y micoplasma.

Es ocho veces más frecuente que la prostatitis bacteriana crónica.

Los síntomas podrían estar causados por una obstrucción funcional de la uretra; clínicamente no se pueden diferenciar de los causados por la prostatitis bacteriana aguda.

Para diferenciar ambas formas clínicas se emplea la técnica de Nickel, la cual como ya hemos señalado se basa en la recogida de dos muestras, una antes del masaje prostático y otra posmasaje. En este caso el cultivo de la muestra posmasaje será negativo.

En su tratamiento se utilizan antiinflamatorios no esteroideos como ibuprofeno, para aliviar el dolor. Se ha propuesto la utilización de un tipo

de antibióticos en su tratamiento, las tetraciclinas, durante 7-14 días.

PROSTATODINIA

Se denomina también síndrome del dolor pelvipereineal. No existen antecedentes de infección del tracto urinario, siendo la secreción prostática estéril desde el punto de vista microbiológico. En esta entidad no es posible aislar gérmenes patógenos implicados.

Suele afectar a varones de mediana edad que presentan dificultad para orinar, aumento de la frecuencia de la micción, dificultad para iniciar la misma, disminución de la fuerza del chorro de la orina y goteo posmiccional.

No obstante el síntoma fundamental es la presencia de dolor pélvico que se irradia al pene, uretra, testículos y periné.

El examen del paciente no suele aportar hallazgos significativos; la próstata puede aparecer hipersensible en caso de realizar un tacto rectal.

En su tratamiento se utilizan los llamados agentes bloqueantes de los receptores alfa adrenérgicos como la doxazosina, la terazosina y prazosina. Los síntomas también mejoran con la administración de diazepam.

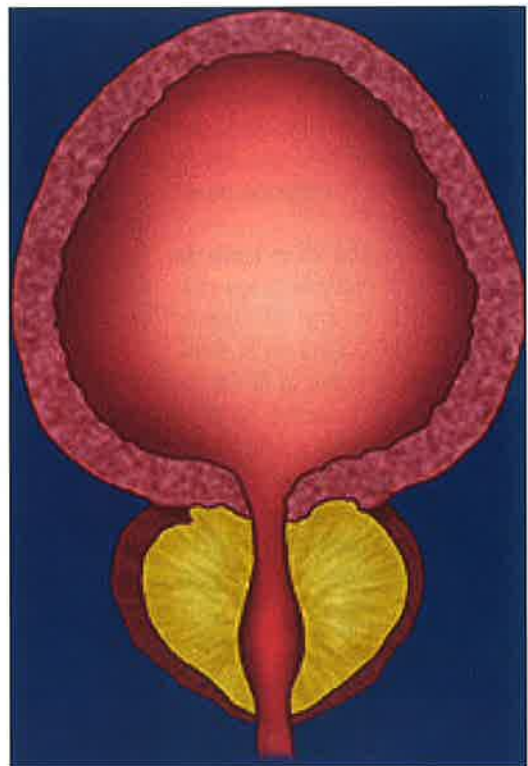
Como ya hemos señalado estos procesos habitualmente se solapan clínicamente entre ellos, además de hacerlo con otras enfermedades que pueden afectar a la próstata como la hipertrofia benigna e incluso el cáncer prostático. Ante la presencia de síntomas de origen prostático, especialmente en pacientes de mediana edad, es precisa una valoración precoz por parte del urólogo. ■

ANGEL BOLADO HERNÁNDEZ

MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA, BARBATE

JOSEFA RUIZ MUÑOZ

ATS SANIDAD MARÍTIMA, BARBATE



LOS PENSIONISTAS Y EL QUIJOTE

Los pensionistas españoles que perciban sus prestaciones a través de alguna de las Cajas de Ahorro integradas en la Confederación Española de Cajas de Ahorro (CECA) o por el Banco Español de Crédito (BANESTO), el BSCH y el Grupo Banco Popular empezarán a recibir antes del 1 de junio, junto con las comunicaciones que reciben de las citadas entidades financieras, un folleto con diversos temas relacionados con el Quijote.

Para ello, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha suscrito con las mencionadas entidades convenios de colaboración para la promoción y difusión de la obra "Don Quijote de la Mancha" entre los pensionistas, con motivo de la celebración durante este año del IV Centenario de la publicación de su primera edición.

Según se explica en el texto de los acuerdos el objetivo de los mismos es acercar la obra "El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha" e informar sobre el IV centenario de su publicación a un colectivo de la sociedad cada vez más numeroso e influyente en la sociedad como es el de los pensionistas.

En virtud de este convenio los pensionistas que reciban sus haberes a través de cualquiera de estas entidades bancarias recibirán tam-



bién un folleto con diversos temas relacionados con el Quijote, sin que ello suponga ningún coste para el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Cada una de las entidades editará la publicación que considere oportuna y se comenzará a enviar antes del 1 de junio próximo.

YA HAY SIETE MILLONES DE MUJERES AFILIADAS A LA SEGURIDAD SOCIAL

La Seguridad Social registró en marzo una media de 17.427.841 afiliados ocupados, con un aumento medio de 108.219 con respecto al mes anterior. La tasa de crecimiento medio interanual se sitúa en el 2,94 por ciento, superior a la registrada en el mismo mes de 2004 (2,77%).

La mayor parte del incremento registrado el pasado mes corresponde al Régimen General, con un aumento de 96.567 afiliados con respecto a febrero y una tasa de crecimiento medio interanual del 3,69 por ciento.

En la distribución por sexos, los datos de la Seguridad Social muestran que el empleo femenino continúa creciendo y acortando distancias con el colectivo de afiliados varones. En la primera semana del marzo las mujeres afiliadas a la Seguridad Social alcanzaron por primera vez los siete millones, cifra que se ha mantenido a lo largo del mes que cerró el día 31 con 7.009.586 ocupadas, representando ya el 40,32 por ciento del total de afiliados, con un crecimiento interanual del 4,51 por ciento, más del doble que la de los afiliados varones.

CENSO DE BUQUES ARRASTREROS QUE PUEDEN PESCAR EN LA SUBZONA IX DEL CIEM

La secretaría general de Pesca Marítima ha aprobado una Resolución de 14 de marzo de 2005 por la que se publica el censo de buques que pueden pescar con artes de arrastre, durante el presente año, en aguas de la subzona IX del Consejo Internacional para la Exploración del Mar, sometidos a la soberanía o jurisdicción de Portugal.

El censo, que integra a un total de 22 buques, está publicado en el Boletín Oficial del Estado número 86 de 11 de abril de 2005.

CONVENIO CON ARGENTINA PARA MEJORAR LAS PRESTACIONES DE LOS EMIGRANTES ESPAÑOLES

El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, ha firmado en Buenos Aires el convenio "Plan Salud Argentina" que permitirá la prestación de asistencia sanitaria a los españoles residentes en Argentina. A él se podrán acoger los emigrantes españoles residentes en aquel país que sean perceptores de las pensiones asistenciales por ancianidad o de las ayudas ordinarias por incapacidad permanente para el trabajo.

Además, podrán recibir esta ayuda los emigrantes españoles que atraviesen una situación de especial de precariedad económica, así como los cónyuges de los beneficiarios, que dependan económicamente de ellos y ostenten nacionalidad española.

La importancia de este convenio viene avalada no sólo por el número de potenciales beneficiarios de las ayudas, sino también por el número de emigrantes españoles que viven en Argentina y que asciende a cerca de 255.000.

Caldera firmó también un protocolo complementario al Convenio de Seguridad Social entre España y Argentina, de forma que los periodos de seguro voluntario puedan ser tenidos en cuenta a efectos de aumentar la cuantía de la prestación. La necesidad de este texto viene dada porque el actual convenio de Seguridad Social, que se firmó en enero de 1997, todavía contempla la sola consideración de los periodos de seguro obligatorio en caso de coincidencia con periodos de seguro voluntario.

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:
Avda. Federico Silva Muñoz s/n.
21410 Isla Cristina (Huelva)
Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

Cuando quiera seguridad, piense en Murimar.
Sólo MURIMAR pone a su servicio 70 años de
experiencia, más de 120 delegaciones
en el litoral español y una red internacional completa
de seguros y productos que se adaptan a todas las
necesidades que Vd. requiera.

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

Para mayor información,
llámenos al teléfono (91) 597 18 35.



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.