

Mar

Nº 438
Mayo 2005

Ha sido suscrito entre Trabajo,
Fomento y Agricultura

Acuerdo para mejorar la seguridad en los barcos pesqueros



Cuenta
atrás para
el Libro
Blanco de
la Pesca

La campaña se
suspendió por falta
de capturas

Ayudas para
la costera
de la anchoa

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



Vidal MATÉ

Las últimas semanas han estado cargadas de noticias importantes para el sector marítimo pesquero, en unos casos con resultados concretos sobre la mesa y en otros por una serie de proyectos que pueden aportar cambios profundos para las flotas.

Los Ministerios de Agricultura, Fomento y Trabajo y Asuntos Sociales acaban de suscribir un acuerdo por el que los tres departamentos se ponen a trabajar conjuntamente para mejorar la seguridad de los barcos y de los trabajadores del mar. En parte importante, esta línea de trabajo abierta por la Administración responde a los últimos siniestros habidos en las costas españolas con el hundimiento de dos barcos y la muerte de sus tripulaciones. Habrá más investigación para determinar la mayor estabilidad de los barcos, así como un mayor esfuerzo para la incorporación a las embarcaciones y a las personas de sistemas de alarma y localización más perfeccionados, en caso de accidentes.

De acuerdo con los compromi-

sos del programa electoral, se han puesto en marcha los trabajos para elaborar un Libro Blanco del sector de la pesca que pretende ser una radiografía a partir de la cual se puedan adoptar las medidas oportunas en materia de flotas y caladeros de cara a lograr unas pesquerías sostenibles mediante un adecuado esfuerzo pesquero. Esa misma filosofía es la que ha defendido España ante los organismos internacionales en lo que afecta a la pesca de arrastre de fondo. La flota española de altura depende en buena medida de cómo evolucionen las capturas en aguas lejanas. Desde esa perspectiva, España sería el primer país interesado en el sostenimiento de los caladeros evitando la actividad de las flotas que arasan todos los fondos.

En la parte negativa del sector de la pesca, las últimas semanas han sido escenario de una costera

catastrófica de la anchoa que obligó a parar una flota para la que la Administración ha propuesta ayudas directas para compensar las pérdidas sufridas. Una situación que en paralelo hace resurgir el debate de la información sobre los recursos reales de cada caladero y la aprobación de las cuotas de cada campaña.

Los acuerdos con terceros países, antes bajo el control español y ahora bajo las directrices comunitarias, son un punto importante para la flota que faena en el exterior y suponen cada día mayores dificultades para su mantenimiento ante el lógico interés de esos países para utilizar y vender a mejor precio la riqueza de sus caladeros. Lograr compromisos equilibrados debería ser el objetivo de Bruselas. Sin embargo, las negociaciones son complejas ante la existencia de tan elevado número de acuerdos. En la parte negativa en este momento se hallan los problemas con caladeros como los de Angola y Mauritania. En la positiva se halla el inicio de las conversaciones entre la UE y Marruecos según las cuales se puede aventurar que el compromiso está más cerca que hace un año.

En lo que respecta a Trabajo y Asuntos Sociales, la noticia estuvo en el cierre del proceso para de regularización de la inmigración. Casi 700.000 personas pasaron por las oficinas de la Administración de la Seguridad Social. Un paso positivo importante para hacer ciudadanos de primera a todos los efectos, desde los derechos a las obligaciones, a quienes ya estaban trabajando como economía sumergida. ■

A toda pesca



Y COGIERON ESE TREN... Profesionalización de las mariscadoras gallegas

Autora: Begoña Marugán Pintos. Edita: Xunta de Galicia

Y cogieron ese tren... es, como su nombre indica, la historia de un viaje. Las mariscadoras a pie gallegas, desde sus playas, han logrado viajar a través del tiempo y convertir un viejo y despreciado oficio en una profesión con futuro. El tren como metáfora sirve para ilustrar el recorrido de toda una transformación que comienza cuando, en 1995, la entonces Consellería de Marisqueo, Pesca y Acuicultura organiza el "I Encuentro de Mulleres Mariscadoras".

Ese encuentro es el rito iniciático que marca el principio de esa historia. Una historia que habla de cómo se logró pasar de la invisibilidad al reconocimiento. Es esta una historia que muestra los beneficios que se logran a través del diálogo entre la ciudadanía y los poderes públicos, pero también es una historia de confianza mutua y solidaridad entre mujeres, pues el hecho de que una parte importante del personal de la Consellería fuera femenino ha contribuido al éxito del proyecto.



Las transformaciones del marisqueo merecen ser contadas y recordadas para que no se olviden los logros y éstas sirvan de ejemplo motivador para aquellos grupos de personas que trabajan en pos de la igualdad entre hombres y mujeres y por la mejora de las condiciones de vida. En definitiva,

esta es una historia de esperanza para el cambio social, pero también es un ejemplo empírico para la reflexión teórica de cómo se puede reducir la discriminación porque en Galicia, lo creamos o no, las mariscadoras han protagonizado una revolución silenciosa.

Lo que sigue en las páginas de este libro, escrito por la socióloga del Instituto Social de la Marina, Begoña Marugán Pintos, cuya investigación fue encomendada por la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia y editada por este mismo organismo, es el relato del recorrido de ese tren llamado profesionalización al que se subieron las mariscadoras gallegas. ■

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 Vallecas

Secretaría de redacción:
Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

Alacante: Casa del Mar. Acceso Muelle del Poniente, 2 - Tel. 965 12 65 23.
Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1 - Tel. 950 62 02 11.

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

Barcelona: Casa del Mar. C/ Albareda, 1 - Tel. 93 443 95 00.

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

Canarias: 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 Segura s/n. Grao de Castellón - Tel. 964 28 30 72.

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

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

Guipúzcoa: Casa del Mar. C/ Marinos, 1.

Pasaia (Guipúzcoa) - Tel. 943 46 40 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Basíos, 19 - Tel. 977 24 03 82.

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

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

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

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

O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración:
Génova, 20, 5.^a planta. 28004 MADRID.
Teléfonos 91 310 04 07
y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

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.
Imprime: GRAFOFFSET, S.L.
C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.
Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).
Depósito Legal: M. 16516/1963.
NIPQ: 205-05-001-6

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Solo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en firma editorial.

Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revisión.

e n este número

Nº 438 Mayo 2005

6

ACUERDO A TRES BANDAS. Los Ministerios de Agricultura, Trabajo y Fomento firman un acuerdo para mejorar la seguridad en la pesca.



12

EN MARCHA EL LIBRO BLANCO. Agricultura ha iniciado los trabajos para redactar el Libro Blanco de la pesca antes de un año.



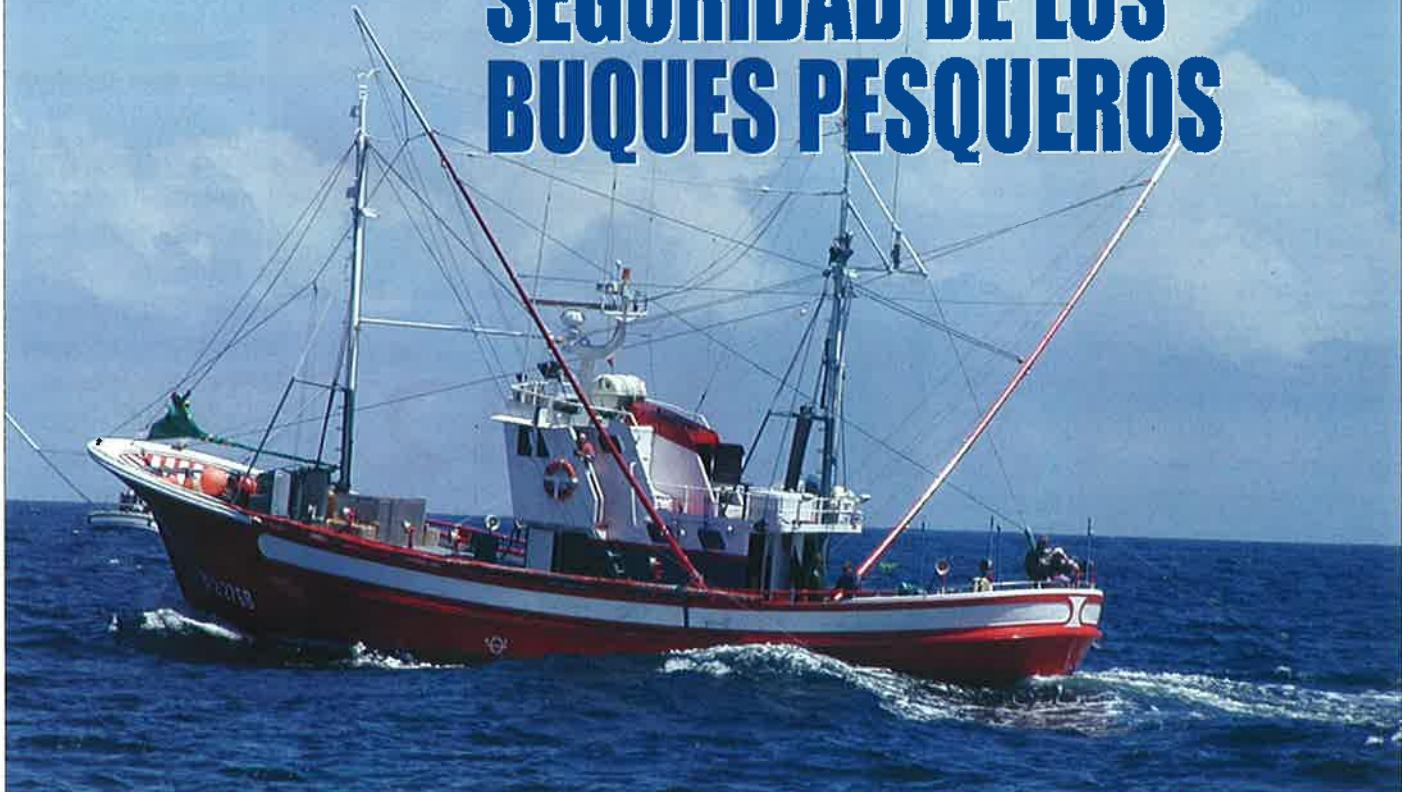
20

PESQUERÍAS

MÁS SOSTENIBLES. España presentó una propuesta para regular el arrastre de fondo y evitar la destrucción de caladeros.

- 6 Acuerdo para mejorar la seguridad en el mar
- 12 Cuenta atrás para el Libro Blanco de la pesca
- 16 Marruecos, el acuerdo más cerca
- 18 Acuerdos con problemas
- 19 Ayudas para las flotas
- 20 Propuesta española para el arrastre de fondo
- 26 La UE defiende las ORPs
- 28 Guía de los buques de pesca
- 34 Red de información de la UE
- 37 Programa Padespa
- 38 Telemedicina con el ISM
- 40 Plan para reducir la siniestralidad laboral
- 42 Balance de regularización de inmigrantes
- 46 Plan de inspecciones
- 48 El CES pide más apoyo para la pesca
- 54 Navantia por la energía eólica
- 58 Salón náutico en tierra firme
- 62 El IEO investiga la centolla
- 68 De costa a costa
- 72 Página médica
- 74 Noticias breves

EL GOBIERNO APRUEBA MEDIDAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS



El Gobierno ha puesto en marcha una serie de acciones conjuntas con el objetivo de lograr la mejora de las condiciones de seguridad de los buques pesqueros e intensificar la lucha contra la contaminación marina. Estas medidas, que se han plasmado en un acuerdo suscrito por los ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales, Fomento y

Agricultura, Pesca y Alimentación, afectarán a 14.000 barcos y tendrán un presupuesto de 50 millones de euros.

Según las titulares de Fomento y Agricultura, Pesca y Alimentación, Magdalena Álvarez y Elena Espinosa, quienes junto al secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, presentaron el Acuerdo, este contempla dotar a los trabajadores de la mar de radiobalizas personales que se activen automáticamente en la situación "hombre al agua", mejorar los sistemas de alarma y localización de accidentes con la incorporación de sistemas de posicionamiento y navegación por satélite (GPS) y de un sistema de registro de datos protegido, entre otras medidas.

El director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González López, formará parte de la Comisión de Trabajo que se encargará de desarrollar este Acuerdo y el subdirector general de Acción Social Marítima, José María Pérez Toribio, actuará como Secretario.

Según explicó la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, después de los recientes naufragios de los pesqueros "O'Bahía", "Nuevo Pilín" y "Siempre Casina", acaecidos en poco espacio de tiempo y en similares condiciones, los tres ministerios, que han suscrito el Acuerdo, hicieron un diagnóstico de la situación de la seguridad de los buques pesqueros para determinar las medidas que se debían tomar para mejorarla. En dicho diagnóstico se han detectado los siguientes puntos débiles: la dificultad para la localización en caso de siniestro, insuficientes medios de seguridad personal en las tripulaciones, problemas con la estabilidad de este tipo de embarcaciones, prácticas poco seguras de las tripulaciones y necesidad de mejora en los tiempos de respuesta en caso de siniestro.

Ante esta situación los tres ministerios han llegado a la conclusión de que era necesario poner en marcha una serie de acciones con-



Las Ministras de Agricultura y de Fomento y el Secretario de Estado de Seguridad Social explicaron el contenido del Acuerdo

juntas que propicien mayor seguridad marítima en la navegación y en el trabajo en la mar. Dichas medidas, incluidas en el Acuerdo tripartito y que explicamos más adelante en detalle, se encuadran en tres apartados que afectan al salvamento y seguridad de los buques pesque-

ros y de los trabajadores del mar, prevención y lucha contra la contaminación marítima y protección de los caladeros y ordenación y control de la actividad marítima pesquera.

PRESUPUESTO Y PLAZOS

La ministra de Fomento explicó que el Acuerdo está en una fase inicial y ahora queda ir desarrollando con precisión todas las medidas, pero aseguró que la fecha límite para tenerlas en marcha es el año 2007. El presupuesto del mismo es de 50 millones de euros, a los que se sumarán otros medios útiles para su aplicación.

También especificó que los armadores no tendrán que asumir todo el coste, "aunque tendrán que aportar algo", de los nuevos equipamientos que se van a exigir en los buques pesqueros: como radiobalizas para los trabajadores, que se activen cuando estos caigan al agua e instalación de cajas negras similares a las de los aviones y de sistemas de posicionamiento y navegación por satélite.



Los ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales, Agricultura, Pesca y Alimentación y Fomento emprenden acciones conjuntas para incrementar la seguridad marítima y de trabajo en el mar con la mejora de sistemas de alarma y localización de accidentes y la realización de estudios sobre la estabilidad en los barcos pesqueros



PROTECCIÓN DE CALADEROS

Por su parte, la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, insistió en que el objetivo del Acuerdo es incrementar la seguridad marítima y tratar de evitar los accidentes, "pero si esto no es posible -dijo- al menos que la respuesta ante el accidente al igual que el rescate sean rápidos y se pueda evitar la pérdida de vidas humanas".

Espinosa subrayó que el acuerdo "da un paso más adelante de lo que es la seguridad marítima porque potencia también la protección de los caladeros con la lucha contra la contaminación, que es una competencia del ministerio de Fomento con el que se va a actuar coordinadamente".

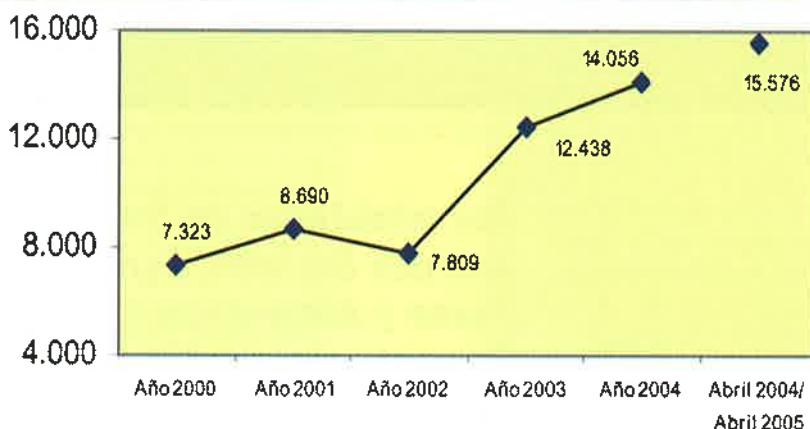
También recalcó que se va a hacer un gran esfuerzo para regularizar toda la flota pesquera en materia de seguridad y en revisar y comprobar que los buques pesqueros de nueva construcción respondan a los proyectos de diseño original y no sufran modificaciones posteriores con respecto a aquellos.

RÁPIDA RESPUESTA

Por su parte, Octavio Granado, secretario de Estado de Seguridad Social, que acudió a este acto en representación del titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, puso en valor la rapidez de respuesta que la Administración ha dado, con este Acuerdo, a una petición unánime de todo el sector marítimo pesquero, que preocupado por los 3 accidentes acaecidos entre finales de 2004 y principios de 2005, habían hecho en el Consejo General del Instituto Social de la Marina el pasado 26 de marzo para mejorar la seguridad en los buques pesqueros. Granado señaló que el sector era ya consciente de que, por primera vez, se había dado una respuesta eficaz y coordinada a sus demandas.

Para el secretario de Estado de la Seguridad Social, este tipo de actuación entre los tres mi-

BALANCE DE ACTUACIONES. ABRIL 2004-2005. PERSONAS ASISTIDAS



AUMENTO DE LAS ALERTAS

La ministra aprovechó la presentación del Acuerdo para recordar que la media de emergencias marítimas se sitúa en once diarias, con un total de 3.991, en 2004. La cifra de personas asistidas o buscadas entre abril del pasado año y el mismo mes de 2005 ascendió a 15.576, con una media de 43 diarias.

En los dos últimos años, el número de alertas de "pateras" se duplicó, hasta las 234. Igualmente, la cifra de emergencias de pesqueros se incrementó un 15 por ciento en 2004, con un total de 443. Ante esta situación, la ministra recordó que el Gobierno ha puesto en marcha el Plan Puente, que ha empezado a aplicarse en 2004 y que es un complemento al Plan Nacional de Salvamento 2002-2005 y contempla el adelanto de la adquisición de nuevos medios que se incluirán en el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.



nisterios "tiene que ser un referente a partir del cual podamos elaborar planes integrados para la gente del mar" y recordó lo mucho que pueden aportar el Instituto Social de la Marina, como entidad gestora de la protección social de la gente del mar, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo para velar por el control del cumplimiento de las normas en materia de prevención de riesgos laborales en los buques pesqueros.

PLAN DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL SECTOR PESQUERO

Según este acuerdo, aprobado por el Consejo de Ministros del pasado 29 de abril, los ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales, Fomento y Agricultura, Pesca y Alimentación, coordinarán diversas actuaciones en el ámbito de sus competencias para impulsar medidas encaminadas a mejorar la respuesta del Gobierno ante las emergencias y evitar los accidentes en el mar.

Sólo en 2004 se registraron, según datos oficiales, más de una veintena de pescadores fallecidos en el mar como consecuencia de un accidente náutico, 200 rescates de pescadores y casi mil asistidos. Por ello, el acuerdo establece varias áreas de acción, en consonancia con las principales fuentes de riesgo que se dan en el trabajo en el mar y en los episodios de contaminación marina.

EVITAR ACCIDENTES

La vicepresidenta primera del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega, resaltó, tras la reunión del Consejo de Ministros, la importancia de este paquete de medidas "ante el elevado número de accidentes que se han producido en los últimos meses y evitar que en el futuro sigan produciéndose", según informa EFE.

Por su parte, la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez también hizo hincapié en que este acuerdo será coordinado conjuntamente por los ministerios de Fomento, Agricultura, Pesca y Alimentación y Trabajo y Asuntos Sociales. Detalló, asimismo, que se desarrollarán estudios sobre la estabilidad de los barcos pesqueros, programas de formación para la mejora de las condiciones de seguridad y actuaciones en el área de prevención y lucha contra la contaminación marina y la protección de los caladeros.

Apuntó, además, que el acuerdo prevé la creación de una comisión de trabajo que se encargará del desarrollo de los contenidos de las diferentes áreas de colaboración, así como de elaborar los informes y propuestas de actuación para cada uno de los programas de trabajo que se acuerden por los tres departa-



mentos ministeriales. Por parte del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales estarán presentes en la Comisión los directores generales de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, del Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo y del Instituto Social de la Marina, actuando como Secretario el subdirector general de Acción Social Marítima de este último organismo.

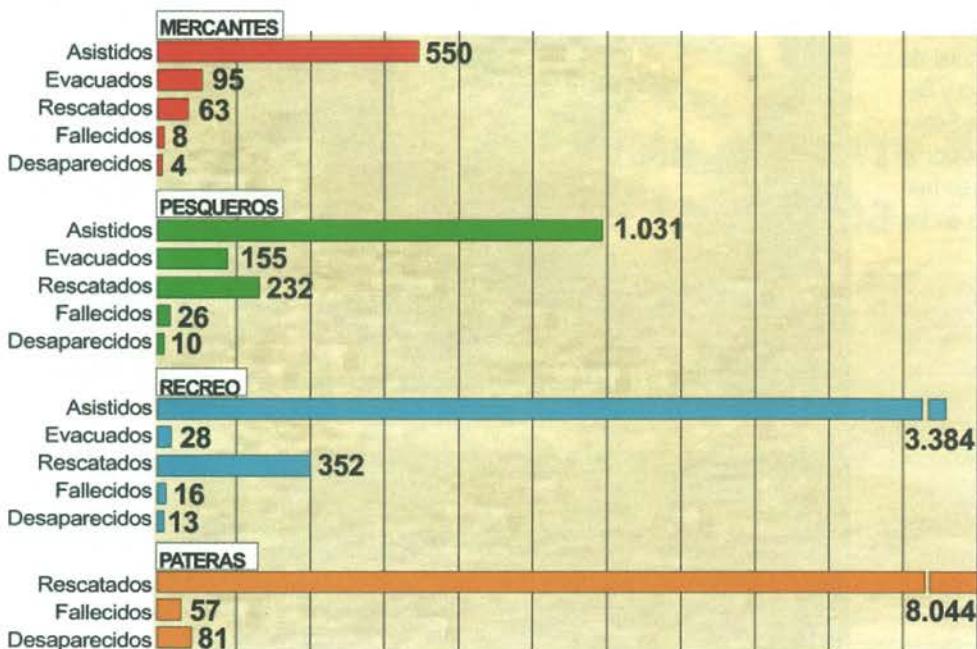
MEJORA DE LOS SISTEMAS DE ALARMA

Según explicó la ministra de Fomento, este acuerdo va a permitir la sustitución de las radiobalizas de emergencia existentes en los buques pesqueros, a partir de cierto tamaño, por otras que incorporen un sistema de posicionamiento y navegación por satélite (GPS) y que transmitan directamente la posición del buque en caso de accidente. Estas radiobalizas serán obligatorias en los barcos de nueva adquisición o construcción.

El acuerdo va a permitir también que se establezca un sistema para dotar a los trabajadores del mar, que se determinen, de radiobalizas

Se activan medidas como radiobalizas personales o con sistema GPS, así como campañas de formación y sensibilización para la prevención

Balance de actuaciones. Abril 2004-2005. PERSONAS INVOLUCRADAS



- El 54% del total de fallecidos o desaparecidos corresponde a:
 - pateras (80%)
 - pesqueros (20%)

personales que se activen automáticamente en la situación "hombre al agua". También se van a adoptar medidas para mejorar las condiciones de seguridad de trabajo a bordo, tales como regular y facilitar la disponibilidad de determinada ropa de seguridad, compatible con dichos trabajos, tal como chalecos salvavidas de utilización permanente y trajes de supervivencia para trabajos en zonas de aguas frías.

En esta misma área se establecerán protocolos y procedimientos para la utilización de informaciones procedentes de las cajas azules y de los sistemas de localización de salvamento marítimo, con objeto de contribuir a la resolución de situaciones de emergencia.

INVESTIGACIÓN

En el ámbito de la investigación se prevé el desarrollo de estudios y programas de investigación sobre la estabilidad y el comportamiento en el mar, en condiciones extremas, de buques pesqueros, de características semejantes a los de los últimos accidentes ("O Bahía" y "Siempre Casina", han sido los más recientes) así como el estudio de la posible incorporación, a los barcos de pesca que se determine, de un sistema de registro de datos protegido, que proporcione información útil para el esclarecimiento de las circunstancias de posibles accidentes marinos. Con él, se analizarán las medidas tendentes a mejorar la seguridad y la elaboración de recomendaciones para el equipamiento de los buques pesqueros con medios o anclajes que faciliten la recuperación o remolque en casos de emergencia.

FORMACIÓN

Es importante destacar que el acuerdo determina que se realicen programas de formación a patrones y tripulaciones sobre prácticas que mejoren las condiciones de seguridad de los buques pesqueros. También se contempla la realización de campañas de divulgación en colaboración con las cofradías de pescadores, basadas en conferencias, cursos especiales, edición de folletos, etc. A ello se sumarán inspecciones operativas conjuntas entre la secretaría general de Pesca Marítima, la dirección general de Marina Mercante y la dirección general de Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

PUNTOS CLAVE DEL ACUERDO

De forma resumida recogemos en este recuadro los puntos más importantes del acuerdo suscrito entre los ministerios de Fomento, Trabajo y Asuntos Sociales y Agricultura, Pesca y Alimentación.

1. Mejora de los sistemas de alarma y localización de accidentes.

■ Sustitución de las radiobalizas de emergencia existentes por GPS que transmitan directamente la posición del buque en caso de accidente.

■ Dotar a los trabajadores del mar de radiobalizas personales

que se activen automáticamente en situación de "hombre al agua".

- Chalecos salvavidas de utilización permanente.
- Trajes de supervivencia para trabajos en zonas de aguas frías.
- Utilización de las informaciones procedentes de las cajas azules a bordo de los buques.

2. Mejora de la Estabilidad de los barcos pesqueros.

- Investigación sobre la estabilidad y el comportamiento en el mar, con condiciones extremas de buques pesqueros.
- Estudio de la incorporación a algunos buques de pesca de



CONTROL DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA Y PESQUERA

En este ámbito el acuerdo contempla favorecer la armonización del censo de la Flota Operativa y del Registro de Buques y empresas navales, la coordinación de actuaciones y procesos para la mejora del despacho de los buques pesqueros, la realización de estudios para la mejora de los procedimientos y comunicación en tiempo real de las posibles variaciones de las características y materiales originales de los barcos pesqueros y el establecimiento de un marco de actuación conjunto frente a las modificaciones realizadas en los buques de pesca que no cuenten con la preceptiva autorización.

También se pretende la armonización de procedimientos para la fijación y concordancia de datos en el ámbito del fichero comunitario de buques de pesca, la integración de procedimientos correspondientes a las autorizaciones administrativas de los buques de pesca y coordinación de actuaciones para la mejora del despacho (permiso de navegación) de los buques pesqueros, análisis y armonización, en su caso de las titulaciones existentes.

Finalmente en este apartado de ordenación y

control de la actividad marítima y pesquera el acuerdo establece que habrá que coordinar las actuaciones con la Organización Marítima Internacional (OMI) para la ratificación y puesta en marcha del convenio de formación, titulación y guardia para el sector pesquero y establecer procedimientos para el intercambio de información y armonización de los bancos de datos disponibles que puedan ser de utilidad para los tres departamentos ministeriales implicados en el acuerdo.

LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN

Por otra parte, para luchar contra la contaminación marina y proteger los caladeros el acuerdo persigue el desarrollo de planes y programas para el intercambio de información de utilidad para los departamentos implicados, con especial atención a la procedente de la vigilancia aérea. También se establece el empleo coordinado de los medios disponibles para actividades de lucha contra la contaminación y protección de los caladeros, así como la realización de ejercicios de entrenamiento conjunto en materia de lucha contra la contaminación. ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

un sistema de registro de datos protegido que facilite información sobre las circunstancias de los accidentes.

3. Ordenación y control de la actividad marítima y pesquera

■ **Establecimiento de un marco de actuación conjunto frente a las modificaciones realizadas en los buques de pesca que no cuenten con la preceptiva autorización.**

■ **Coordinación de actuaciones en el seno de la OMI para la ratificación y puesta en marcha del convenio de formación, titulación y guardia para el sector pesquero.**

4. Formación e inspecciones

■ **Establecimiento de programas de formación a patronos y tri-**

pulaciones para mejorar la seguridad a bordo y de campañas de divulgación en colaboración con las cofradías de pescadores.

■ **Realización de inspecciones conjuntas entre la secretaría general de Pesca Marítima las direcciones generales de la Marina Mercante y de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.**

5. Lucha contra la contaminación marina.

■ **Programas de intercambio de información entre los tres departamentos, con especial atención a la procedente de la vigilancia aérea.**

■ **Empleo coordinado de los medios disponibles y realización de ejercicios de entrenamiento conjunto en materia de lucha contra la contaminación.**

Estará terminado para el próximo año

Agricultura presentó el proyecto del LIBRO BLANCO DE LA PESCA

El Ministerio de Agricultura, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima ha presentado un proyecto de Libro Blanco sobre el sector de la pesca. El objetivo de este trabajo que se pretende esté elaborado para los primeros meses del próximo año, es realizar una completa y actualizada radiografía del sector de la pesca en España de cada adoptar las medidas necesarias para asegurar la viabilidad de las flotas, la sostenibilidad de los caladeros, así como el entorno de las zonas costeras donde la pesca constituye el eje de la actividad económica.





a ministra de Agricultura, Elena Espinosa aprovechó la Conferencia Sectorial para presentar este proyecto que, en su opinión va a permitir formular una serie de propuestas y recomendaciones con el objetivo de eliminar las actuales deficiencias y establecer estrategias sobre el desarrollo de la pesca para garantizar su futuro.

Para los responsables de la Secretaría general de Pesca Marítima, este proyecto, no sólo es importante por la necesidad de identificar los problemas en el sector y aportar soluciones, sino también porque se trata de una iniciativa que se va a llevar a cabo desde la voluntad de consenso y debate en beneficio de todo el sector español de la pesca. La Administración entiende que el sector de la pesca se está viendo afectado por una serie de modificaciones en materia de tecnología, cambios sociológicos, económicos o institucionales que deben ser tenida en cuenta la hora de analizar la realidad del sector y considerar las soluciones a sus problemas para asegurar su futuro.

De la elaboración del Libro Blanco se estima que deben surgir una serie de propuestas y recomendaciones necesarias para elaborar las estrategias necesarias para el desarrollo pesquero, así como para eliminar las actuales defi-

ciencias y las que se puedan detectar con los nuevos trabajos. Para el Ministerio de Agricultura, un punto fundamental en el desarrollo de estos trabajos será la redacción del Libro Blanco desde una política de colaboración estrecha de la Secretaría General de Pesca Marítima con las comunidades autónomas y las organizaciones representantes del sector. Para la Administración es igualmente muy importante que en este proceso participen activamente las diferentes ONGs de todos los sectores sociales interesados en la actividad pesquera.

Los trabajos para la elaboración de este Libro Blanco se desarrollarán en el seno de diferentes comisiones de trabajo a cuyo frente habrá un responsable junto con ponente de cada una de las cuestiones que se debatan así como una serie de colaboradores. Al igual que se hizo con el Libro Blanco para el sector agrario, se pretende que la redacción del libro esté abierta al conjunto de la sociedad. Para ello se abrirá una página web en el seno del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para que quien lo desee pueda hacer sugerencias sobre los temas relacionados con el estudio. Al margen de ello, el eje de los trabajos se concretará en jornadas técnicas donde participarán todas las áreas del sector las cuales tendrán lugar en toda la geografía española.

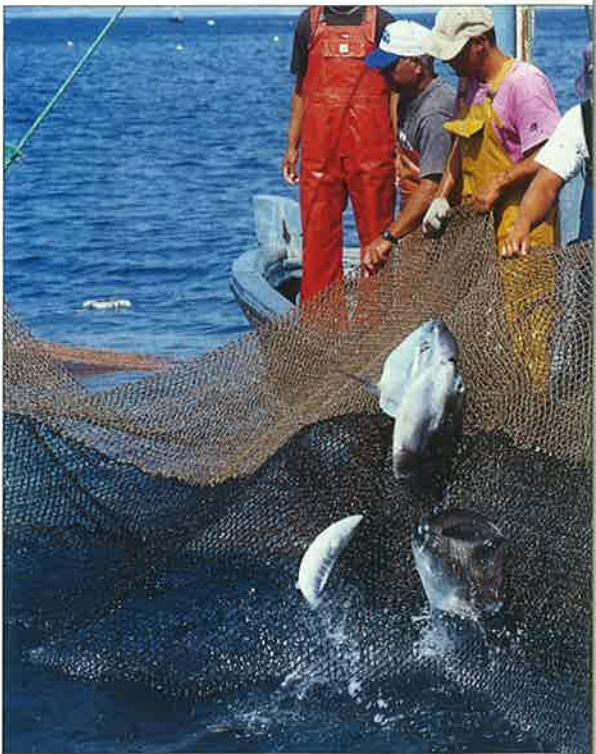
Para su redacción se contará con las comunidades autónomas, organizaciones más representativas y con los sectores sociales con intereses en esta actividad



El objetivo es analizar la realidad del sector de la pesca de cara a poner en marcha las medidas necesarias para defender su futuro

En cuanto al contenido del Libro Blanco, el mismo se dividirá en ocho grandes temas:

■ Recursos.- Este capítulo partirá de la identificación de los recursos existentes tanto en aguas españolas como en el conjunto de los caladeros comunitarios donde opera una parte importante de la flota. Se hará una descripción de los caladeros utilizados en ambas aguas así como de la política de recursos que se ha desarrollado en el seno de la Unión Europea y en España. En relación con este mismo tema se analizará la relación de la pesca con el medio ambiente. También será objeto de análisis la situación de los descartes y las medidas que se deberían adoptar para lograr reducir este problema que supone en muchos casos hasta el 20% de las capturas. Finalmente, en el seno de esta comisión se analizará igualmente la política de estructuras y las medidas de apoyo procedentes del Fondo Europeo de la Pesca.



■ Estructuras.- En materia de estructuras se pretende hacer un análisis total del conjunto de las flotas, situación actual y su evolución en los años precedentes, así como su posicionamiento ante el futuro. Las medidas de ajuste de la capacidad de la flota aplicadas en el pasado serán otra de las cuestiones objeto de estudio en esta comisión. Junto a la política de estructuras sobre la actividad de la pesca en el mar, igualmente se analizará la situación de las estructuras en tierra en cuestiones como los puertos pesqueros y en general, para analizar el conjunto de interrelaciones que existen entre la pesca y otras actividades económicas ligadas directa o indirectamente a la misma.

■ Transformación, comercialización y promoción.- En este capítulo se pretenden analizar temas como la calidad y la seguridad alimentaria; la política de promoción y prospección de mercados en el sector, el régimen de comercio y los diferentes acuerdos arancelarios que en muchos casos suponen dura competencia para la actividad del sector de la pesca, las industrias conserveras y la industria de transformación. Junto a este análisis del sector, se debatirán igualmente las medidas de ayudas estructurales previstas en el Fondo europeo de la Pesca así como las diferentes normativas en relación con estas cuestiones de ámbito autonómico, nacional y comunitario.

■ Acuerdos y relaciones internacionales.- España ha sido un país que, por pura necesidad, ha vivido en las últimas décadas con la mirada puesta en el desarrollo de diferentes acuerdos para acceder a las aguas de otros



países para mantener la actividad de sus flotas. Se trata de una política que fue clave en el pasado y que se mantiene en la actualidad con mayores dificultades ante las mayores exigencias de terceros países. El objetivo de la Administración en este punto es hacer inicialmente una revisión histórica de esta política de acuerdos así como de la política comunitaria sobre recursos pesqueros externos. En el Libro Blanco se analizará igualmente las organizaciones Regionales de Pesca, los acuerdos de asociación comunitarios, los planes de acción internacional y la política de cooperación con terceros países.

Control, inspección y vigilancia. El Libro Blanco analizará el actual régimen comunitario de control y observancia, la inspección pesquera, los ámbitos materiales, el sistema de localización de los buques vía satélite así como el régimen de infracciones y sanciones. Se estudiará la eficacia de los actuales sistemas de control e inspección, así como el régimen de ayudas y las normativas en esta materia en los ámbitos autonómicos, nacionales y comunitarios.

Acuicultura. En acuicultura el trabajo se centrará en el análisis de la situación actual del sector, las conclusiones del Libro Blanco de la Acuicultura elaborado en su día por la Administración española, las posibles medidas de apoyo estructurales para el sector y los retos que se plantean de cara al futuro, junto al estudio de la normativa vigente.

Medidas socioeconómicas y alternativas de diversificación. El contenido de este capí-



tulo se concretará en el análisis de las compensaciones socioeconómicas, la política de las zonas pesqueras costeras, la formación profesional náutico -pesquera, la organización del sector y el fomento de las actividades turísticas en las zonas pesqueras

Investigación, desarrollo e innovación. Finalmente se analizará el desarrollo de la biología pesquera, el seguimiento de las pesquerías, evaluación de los recursos y la tecnología para el sector de la pesca

A partir de las conclusiones del trabajo, la Administración espera disponer de datos mucho más exactos sobre la realidad del sector para acometer las políticas en cada parcela que sean más interesantes para las flotas o de intentar que las mismas se aborden desde las instancias comunitarias. ■

VIDAL MATÉ

Marruecos: el acuerdo de pesca, MÁS CERCA



Las conversaciones entre la Unión Europea y Marruecos para la firma de un nuevo acuerdo de pesca, avanzan. Esto es al menos lo que se puede deducir de las manifestaciones hechas en las últimas semanas, tanto por responsables del Ministerio de Agricultura, como por otros cargos de la Junta de Andalucía relacionados con el sector y, sobre todo, por parte de responsables de la propia Comisión Europea.

Fuentes comunitarias han señalado que el proceso de las conversaciones puede durar semanas o meses, aunque consideran la posibilidad de que sea un acuerdo rápido. Lo que parece claro y así lo ha manifestado la propia Comisión, es que el nuevo compromiso no será igual que los anteriores, sino que el mismo se enmarcará en el contexto de los acuerdos de partenariado que suponen una mayor implicación del sector pesquero que opere en esas aguas en la propia estructura de ese país, junto con otras acciones en materia de cooperación para el desarrollo. Algo que estaba solicitando Rabat en las conversaciones anteriores.

En principio, todo parece indicar que el nuevo acuerdo puede dar prioridad a la flota artesanal y muy especialmente para los barcos de los puertos andaluces, aunque tampoco se puede descartar la presencia de barcos de otras comunidades autónomas. En España, el

reconocimiento oficial por parte de Bruselas de que se están celebrando contactos con Rabat ha sido recibido muy favorablemente. La ministra de Agricultura Elena Espinosa señaló su satisfacción y expresó su voluntad de que el nuevo acuerdo sea beneficiosos para el conjunto de las flotas en su día afectadas por la no renovación del anterior compromiso.

El acuerdo con Marruecos finalizó en noviembre de 1999 y desde esa fecha hasta prácticamente 2001 no se dieron por cerradas unas teóricas negociaciones que en realidad nunca llegaron a celebrarse. Bruselas mantuvo una postura firme a la hora de defender el acceso de las flotas comunitarias, fundamentalmente la española con más de 400 barcos, mientras Marruecos defendía otro tipo de acuerdos. El resultado fue la paralización de la flota y, sobre todo, poner en marcha una política de desguaces y búsqueda de caladeros alternativos, en unos casos en el exterior, donde

cada día hay menores posibilidades y, en otros, repartiendo los recursos en el caladero nacional para más barcos.

Con un nuevo gobierno en España y el desarrollo de un nuevo clima en las relaciones con Marruecos, Bruselas atendió en los últimos meses las peticiones de la Administración española para tratar de poner sobre la mesa un nuevo acuerdo que beneficie los intereses de la flota así como el propio desarrollo del sector de la pesca en Marruecos. El protagonismo en estos nuevos contactos ha correspondido a la Administración comunitaria, aunque en el marco de un nuevo clima entre España y Rabat.

Según manifestaciones de responsables de Agricultura y de la propia Junta de Andalucía, los trabajos técnicos entre Bruselas y Marruecos se han desarrollado en un clima de entendimiento. A tenor de todos los indicios, no habría problemas técnicos para que una parte de la flota española de bajura volviera a faenar a unos caladeros que desde la terminación del acuerdo anterior han tenido un buen desarrollo en materia de recursos. En medios oficiales españoles, no quizás sin cierto exceso de optimismo, se da 2006 como el inicio para que una parte de la flota pudiera volver a operar en ese caladero, aunque parte de los barcos que necesitaban esas aguas ya no existen. Una vez se hayan terminado esas conversaciones técnicas, Bruselas y Marruecos iniciarían las conversaciones políticas para formalizar un nuevo compromiso.

Tradicionalmente, Marruecos ha tratado de ligar sus acuerdos en materia de pesca con el desarrollo de negociaciones globales con el conjunto de la Unión Europea de cara a lograr un trato preferencial para el conjunto de sus producciones agrícolas y su salida hacia los mercados comunitarios. En este caso parece que esa posición no sería una excepción que encajaría además con la estrategia comunitaria para esa parte del norte de África.

En el desarrollo de los obstáculos para lograr un nuevo acuerdo de pesca con Marruecos. Junto a las autoridades comunitarias también han estado representantes de las organizaciones pesqueras españolas. Una delegación empresarial presidida por José María Cuevas, entre los que se encontraban el presidente de FEOPE, Juan Manuel Liria y de ONAPE, Senén Touza mantuvieron un encuentro en ese país con el ministro de Pesca donde se puso de manifiesto el interés de la flota española para volver a faenar en esas aguas en el marco de unas nuevas relaciones. La impresión tras ese encuentro parece ser más positiva de lo esperado, aunque cabe señalar que Marruecos en todo caso va a vender cara su pesca como lo ha venido haciendo en las últimas décadas.

Según la Comisión ya han iniciado los contactos y se habrían superado los problemas técnicos



Marruecos confirmó que se habían mantenido contactos técnicos con los responsables comunitarios y señaló que Rabat se había tomado el asunto con interés sin añadir nada sobre cómo serían las futuras condiciones.

Por parte española, en el marco de una nueva política de colaboración global con ese país se están desarrollando campañas experimentales para conocer el estado de los recursos con participación de barcos españoles. La primera impresión es que, salvo en zonas dedicadas a la pesquería de cefalópodos, se ha producido una cierta recuperación de caladeros que harían más factible el acceso de la flota.

En relación con el anterior acuerdo con Marruecos, el gobierno aprobó en las últimas semanas el pago de otros nueve millones de euros para el sector afectado en su día por la no renovación de aquel compromiso. Este importe corresponde a la aportación del Ministerio de Agricultura para este año y constituirá un instrumento para lograr una mayor diversificación económica en esas zonas, así como para la creación de empleo. Estos fondos se enmarcan en el convenio de colaboración suscrito en su día entre el Ministerio de Agricultura y Pesca con la Junta de Andalucía. ■

**Agricultura
aprobó la
propuesta de
pagos para
apoyar al sector
afectado por la
no renovación
del acuerdo
correspondiente
2005**

VIDAL MATÉ

La flota española

que opera a la sombra de los acuerdos

comunitarios, cada día sufre mayores

dificultades, tanto para mantener

como para renovar, no

digamos, mejorar, sus posibilidades

de pesca en terceros países. La pesca sigue

avanzando posiciones como

uno de los recursos más

importantes de los países en vías de desarrollo,

fundamentalmente en África y en

América del Sur y las consecuencias

las sufren los armadores de

flotas de altura y gran altura, en una gran parte

españoles, que no acaban de

encontrar un clima de paz para el desarrollo de su actividad en el

marco de unas pesquerías sostenibles.



Aumentan las dificultades en caladeros de terceros países

En este momento, se halla pendiente de renovación el acuerdo entre la Unión Europea y Angola tras meses de negociaciones que se remontan ya a casi un año, desde el pasado mes de agosto. En este tiempo, los barcos españoles no han podido acudir a ese caladero. La medida afecta a un total de 43 barcos, de los que 25 son atuneros, 16 son marisqueros y otros dos se dedican a la captura de especies demersales. La situación de esta flota fue tratada por la ministra española Elena Espinosa con el comisario de Pesca, Joe Borg. España defendió la necesidad de buscar alternativas a esos barcos. Las peticiones planteadas por Angola eran totalmente inaceptables por el sector en cuanto, entre otras cosas, reclamaba la integración de una parte de esas flotas co-

munitarias en el sector nacional angoleño. En el caso de los atuneros, las autoridades angoleñas pretendían además que se les transfieran las cuotas asignadas a la flota comunitaria por parte de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún, ICCAT.

La flota española faena en aguas del caladero angoleño desde los años setenta y la misma tiene en parte muy importante su base en Huelva, sobre todo para los marisqueros con unas capturas superiores a las 5.000 toneladas en gambas y otras 500 toneladas de cangrejo.

Por el momento, a los problemas para regresar al caladero de Angola, se ha sumado la decisión de Mauritania de aumentar en un mes más, mayo, el periodo de parada por razones biológicas, que se suman a otros dos meses en otoño.

Frente a los problemas en los caladeros africanos, desde la Administración española y comunitaria, probablemente y ante la presión de nuevas dificultades a la hora de renegociar los acuerdos que vencen en los próximos meses, tratan de buscar otros caladeros más lejanos. Desde Agricultura no se han descartado nuevas posibilidades en otras aguas, que van desde Canadá a Argentina. Por su parte, en su visita a España del ministro de Pesca indonesio, Freddy Numeri, señaló a la responsable de Pesca española, Elena Espinosa, la posibilidad de que empresarios del sector españoles procedieran a la constitución de empresas mixtas en ese país. En su opinión, Indonesia tiene una capacidad anual de pesca de 6,5 millones de toneladas, mientras solamente se capturan 5,2 millones de toneladas. ■

V. M.

Problemas en Angola para un nuevo compromiso y más parada en Mauritania

Nuevas normativas sobre ayudas estructurales



El Ministerio de Agricultura ha establecido las normas básicas sobre las ayudas estructurales en el sector de la pesca así como sobre otras medidas de carácter socioeconómico y para la ordenación del mismo de acuerdo con la reglamentación comunitaria.

En el conjunto de los cambios, las modificaciones más importantes se centran en la acuicultura y muy especialmente en el subsector de los moluscos. Con esta nueva disposición, se incluye esta actividad entre las beneficiadas de las medidas de fomento que se concretan en ayudas para los titulares de estas inversiones. El cambio afectará muy especialmente a las comunidades autónomas de Galicia y Cataluña donde se concentra el grueso de una producción que se eleva a nivel nacional a más de 250.000 toneladas.

De acuerdo con las nuevas medidas, se establecerán ayudas para los cultivadores de moluscos cuando la contaminación provocada por el crecimiento del plancton productor de toxinas haga necesario suspender la cría durante más de cuatro meses consecutivos para proteger la salud del consumidor. Igualmente habrá ayudas cuando las pérdidas generalizadas por la suspensión de la cría suponga más del 35% sobre el volumen anual del negocio. Esta medida tendrá una duración máxima de tres meses desde agosto de 2004 hasta diciembre de 2006. En relación con el mismo sector. Igualmente se podrán incluir, a efectos de solicitar ayudas, los costes derivados de la recogida de información sobre

el impacto medioambiental y sus posibles costes en la piscicultura intensiva.

Al margen del subsector de los moluscos, la nueva disposición contempla también la posibilidad de conceder ayudas para el equipamiento de buques de pesca. Entre otras actuaciones se incluyen las instalaciones de dispositivos acústicos de disuasión para evitar capturas accidentales de cetáceos en la pesca.

Cuando un barco esté sujeto a un plan de reconversión debiendo pescar otras especies mediante artes diferentes y cuando sus posibilidades de capturas se hallen reducidas por la aplicación de ese plan, se consideran gastos subvencionables la sustitución de dichos artes.

En cuanto a las primas, se produce un aumento de las ayudas globales individuales y las ayudas compensatorias individuales no renovables a los

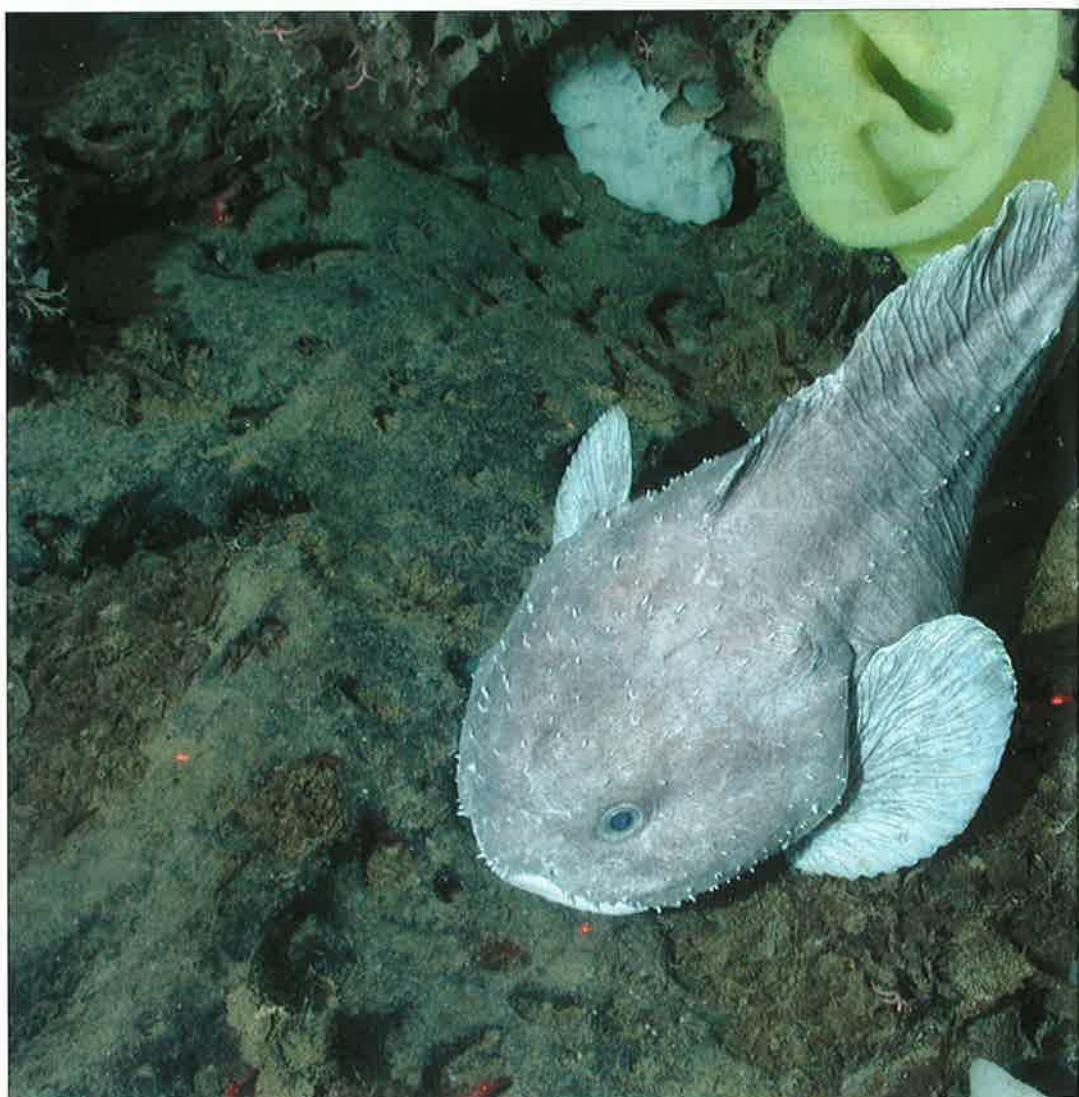
pescadores que se vean afectados por un plan de recuperación, por medidas especiales o de emergencia que adopte el Estado. Las primas globales individuales podrán ascender hasta 12.000 euros, mientras que las primas compensatorias individuales no renovables por reconversión profesional tienen un techo de 60.000 euros y de 24.000 si es por diversificación de actividades. ■ V. M.

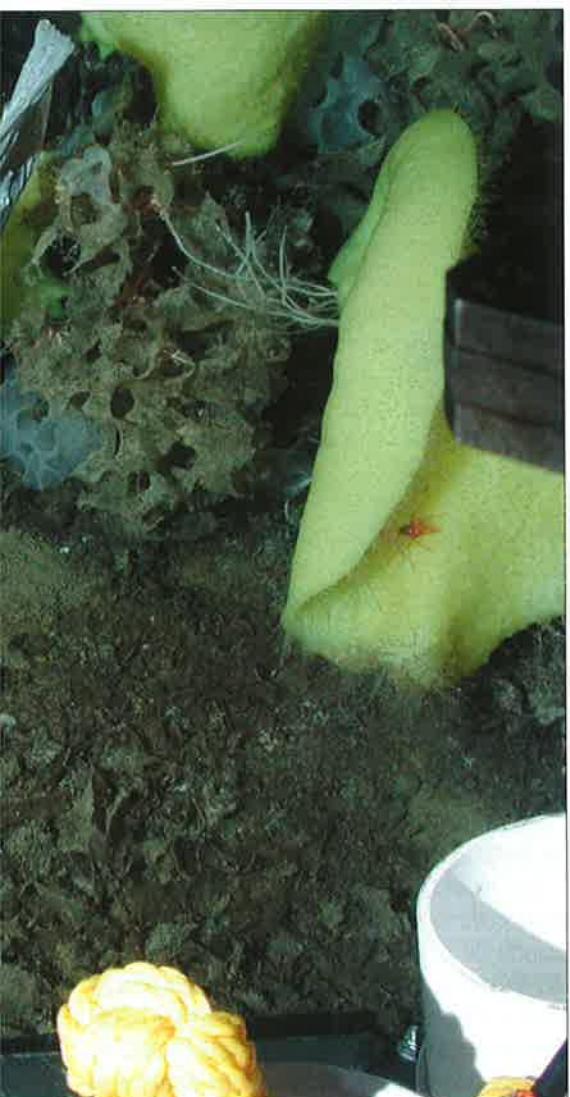
**Los cambios
afectan
especialmente a
la acuicultura y
al equipamiento
de barcos de
pesca**

En las aguas no reguladas por las ORP

"NO PERMITIREMOS EL ARRASTRE DE PROFUNDIDAD sin un estudio científico previo"

España ha dado un giro de 180° en su planteamiento respecto a la pesca de arrastre de profundidad. Es un cambio que tiene su origen en las "exhortaciones realizadas en la Asamblea de Naciones Unidas", en el debate sobre recursos sostenibles e impacto sobre la biodiversidad marina, señala a MAR el director general de Recursos Pesqueros, Fernando Curcio. La nueva postura ha sido saludada por las principales organizaciones ecologistas y varias potencias pesqueras mostraron su interés por conocer más en detalle la propuesta española, presentada internacionalmente en la Conferencia sobre Pesquerías en Alta Mar, que tuvo lugar en Canadá entre los días 1 y 5 de mayo pasados. Pero junto a este asunto se trataron otros de gran trascendencia para España, como la potenciación de las Organizaciones Regionales de Pesca (ORP), o la decisión de que sea NAFO la vía para abordar la gestión pesquera en su zona de influencia.





España es el primer país en dar un paso como éste. Nadie ha restringido a su flota en las capturas de profundidad en alta mar. Y ello va a poner en apuros a muchos países que se verán obligados a adoptar medidas similares o a explicar por qué no las adoptan

Ningún buque español podrá pescar en aguas no reguladas por Organizaciones Regionales de Pesca si antes no hay un estudio científico que corrobore que, en esas zonas, no se va a producir un impacto sobre montañas submarinas, corales de agua fría u otros ecosistemas que haya que proteger. Entre otras, las zonas vetadas serán las correspondientes a esos ecosistemas en la dorsal atlántica, indica y pacífica no reguladas por las ORP. Si bien es cierto que en la actualidad la flota española no está actuando sobre esos ecosistemas, Fernando Curcio quiso dejar bien claro que, de cara al futuro, no permitiremos que la flota actúe en esas zonas si antes no hay un análisis científico y caoso por caso.

Respecto a las aguas que sí están reguladas por Organizaciones Regionales de Pesca, el director general de Recursos Pesqueros dijo que en esas zonas, bajo una base científica, y caso por caso, estamos dispuestos a llevar a estas organizaciones pesqueras el cierre para el arrastre de fondo donde éste pueda ocasionar impactos nocivos y destructivos sobre los ecosistemas vulnerables.

No se trata de una declaración de intenciones, como se desprende de la precisión de lo señalado por Fernando Curcio a MAR y la firme decisión de llevarlo a la práctica, sino que ya se está haciendo. En este sentido, y como recordarán nuestros lectores (ver MAR número 437, abril 2005), España impulsó, dentro de la Unión Europea, la propuesta finalmente apro-



(NEAFC), donde interviene una buena parte de la flota de arrastre española. De esta forma se podrá profundizar en el conocimiento de cuáles son las capturas que se están realizando y su posible impacto sobre los recursos pesqueros y el impacto sobre el resto de las especies.

A comienzos de 2006, en enero o febrero, tendrá lugar una campaña que realizarán los investigadores del IEO a bordo del Vizconde de Eza en esas mismas aguas. En esta campaña, a la que se invitarán a científicos de todas las partes interesadas, se procederá a la identificación de ecosistemas de corales de agua fría y de Lophelia (un alga de profundidad). Sobre esa base científica se propondrá a la Comisión de Pesquerías el cierre de las zonas que haya que proteger.

Como se ha señalado, se va a realizar un amplio seguimiento científico de las capturas que se están realizando en esta zona. Capturas de las que se disponen series históricas de datos, pero que ahora se va a realizar un más amplio seguimiento. Una vez que se tengan los datos de cómo están esos stock, se enviarán al ICES, y del ICES a la Comisión Europea para que finalmente, tanto en aguas comunitarias, el Consejo de Ministros, como en aguas internacionales, las ORP, puedan establecer medidas de precaución sobre esas especies.

Las medidas propuestas por España en la reunión de Saint John's, Canadá, ha recibido el saludo de organizaciones como Greenpeace, WWF/Adena, Oceania o la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN). Aunque hayan mostrado ciertas reticencias, en general han destacado como muy positivo el

bada para que el Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) prohibiera el arrastre de fondo a partir de los mil metros, a fin de proteger el ecosistema de sus fondos marinos. En definitiva, no se trata de una propuesta improvisada, sino que llevamos un año trabajando para formular esta posición y aprovechamos la Conferencia sobre Pesquerías en Alta Mar para exponerla internacionalmente.

TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN

Durante este mismo mes de mayo, la Secretaría General de Pesca Marítima financia una campaña piloto de pesca experimental que se llevará a cabo desde un buque arrastrero congelador en la zona de Hatton Bank, en aguas de la Comisión Pesquera del Atlántico Noreste



que, por un lado, se reconozca el impacto negativo de este arte de pesca y, por otro, que España haya pasado al compromiso público de prohibir o suspender el arrastre de profundidad en los ecosistemas más sensibles, tanto en aguas nacionales como internacionales.

Otro aspecto a reseñar, también apuntado por algunos representantes de estas organizaciones ecologistas, es la importancia de las medidas adoptadas por nuestro país que, al ser una potencia pesquera a nivel mundial, siempre tienen una importante repercusión. De hecho, en la misma reunión de Saint John's, potencias pesqueras como Canadá, Estados Unidos, Noruega o Australia se manifestaron interesados en conocer más a fondo esta propuesta. Una propuesta que será llevada, este mismo mes de junio, ante Naciones Unidas, en una conferencia sobre derecho marítimo.

Fernando Curcio comparte esa opinión de que las actuaciones españolas son seguidas con interés en todo el mundo, y por ello pone el acento en el "paso de gigante" dado por nuestro país, porque *no lo ha dado ningún país en el mundo, nadie ha restringido a su flota en las capturas de especies de profundidad en alta mar*. Y ello va a poner en apuros a las flotas de muchos países que se verán obligados a adoptar medidas similares o a dar explicaciones de por qué no adoptan esas posiciones.

PROTECCIÓN EN AGUAS ESPAÑOLAS

Por lo que respecta a los hábitat marinos sensibles ubicados en aguas españolas, y en relación con la petición de WWF/Adena de pro-

teger los ecosistemas vulnerables situados en nuestras aguas territoriales, nuestro interlocutor señaló que *hemos pedido al Instituto Español de Oceanografía un análisis de las zonas a proteger en todos los puntos en que actúa la flota española. Estamos a la espera de recibir ese informe para que sepamos qué hay que proteger. Lo mismo que se está haciendo en un área de la costa asturiana [caldero del Cachucho, en la zona de Lastres] para comprobar la incidencia de la pesca de arrastre con el tren de bolos...* Estamos esperando el dictamen de los investigadores [la campaña finalizó hace unos días] para saber en qué medida ese arte está dañando el fondo marino.

Al mismo tiempo, el director general de Recursos Pesqueros quiere destacar el gran esfuerzo en investigación que se está realizando, con un alto coste económico, para que las actividades pesqueras sean compatibles con la preservación de los recursos. Además de los trabajos ya citados, estamos haciendo dos campañas anualmente en el área de NAFO, en Flemish Cap y en la cola de los grandes bancos. También se va a continuar con el seguimiento científico en el Atlántico Suroccidental, en la plataforma de Argentina-Malvinas, donde faenan 19 buques arrastreros españoles. Consideramos

Con la información recogida en Hatton Bank desde el Vizconde de Eza, campaña a la que se invitarán a investigadores de todas las partes interesadas, se propondrá a la Comisión de Pesquerías el cierre de las zonas que haya que proteger



que en esa zona no hay un ecosistema vulnerable, ya que se está trabajando sobre playas. Sin embargo, seguiremos con el seguimiento científico sobre las actividades de la flota para saber si en algún momento se pudiera ver afectado.

En esta línea de trabajo, destinada a la protección de los recursos, también se han querido destacar las medidas restrictivas que se han adoptado. En concreto, las que supusieron la reducción de cuota, muy importante para España, de captura de fletán negro en aguas de NAFO, en 2003, y que supuso rebajar un 50% las capturas de 2003 a 2004. En función de esa disminución de capturas se ha reducido la flota española en el área de NAFO y estamos dispuestos, en colaboración con la Xunta de Galicia, a reducir un gran número de unidades de barcos y a aumentar el periodo de paralización de la flota para adecuarlo a las posibilidades de pesca de las que dispone ahora España. Es un mensaje muy importante, ya que estamos hablando de especies de profundidad, y en consonancia con lo que venimos comentando, también vamos a hacer aquí un gran esfuerzo.

COLABORACIÓN ENTRE ESPAÑA Y CANADÁ

Aunque las medidas presentadas por España sobre la pesca de arrastre de profundidad acaparó buena parte de la atención de la Conferencia sobre Pesquerías en Alta Mar, hubo otros asuntos de gran interés y repercusión para la flota española. Uno de estos asuntos era el intento de las autoridades de Terranova por ejercer el control de la pesca en aguas de NAFO, apelando al que denominan "derecho de custodia en alta mar", y por el que un Estado podría asumir las competencias de la organización regional de pesca.

Las autoridades de la provincia de Terranova y Labrador alegaban que ellos están mejor capacitados para controlar la pesca que el resto de las partes contratantes de NAFO. Situaciones como la de 1995, cuando se produjo el apresamiento del "Estai", estaban en la mente de todos.

Los primeros contactos previos a la reunión con las autoridades de Canadá por parte de la delegación española despejaron cualquier posible duda al respecto, señala Fernando Cur-

cio, puesto que el país norteamericano mostró su inequívoca decisión de huir de soluciones unilaterales. Confían en la solución de todas las cuestiones relativas a la gestión de los stock trazionales, entre la Zona Económica Exclusiva de Canadá y alta mar, desde la propia NAFO. Así se lo comunicaron a las autoridades pesqueras españolas en los contactos bilaterales, junto con su deseo de seguir colaborando con España.

Ya en las sesiones de la Conferencia, y pese a la citada petición de control formulada por las autoridades de la provincia de Terranova y Labrador, el gobierno central de Canadá mostró su rechazo a la misma, al igual que los 48 representantes de gobierno de todo el mundo que estuvieron presentes en la reunión.

Este aspecto enlaza con otro en el que también nuestro país tenía un gran interés, y es en la potenciación de las organizaciones regionales de pesca. Salimos satisfechos de que todas las partes confirmaran que las ORP NAFO, IC-CAT, SEAFO, CGPM, NEAFC... son los organismos autorizados y capacitados para regular la pesca de stock trazionales y altamente migratorios.

POTENCIAR LAS ORP

El director general de Recursos Pesqueros señala a nuestra revista que todos los participantes estuvieron de acuerdo en que hay que reforzarlas y modernizarlas, adoptando nuevas vías de actuación como la adopción del enfoque de precaución, un mejor análisis científico para la mejor determinación de todas las medidas de conservación y gestión. También quiere destacar el consenso en reforzar los sistemas de control y de sanción; establecer listas blancas de buques autorizados a pescar; establecer medidas de lucha contra la pesca ilegal (por lo tanto, contra todos los buques que entran a pescar en una zona regional sin autorización o sin cumplir las medidas de conservación adoptadas) prohibiendo la comercialización procedente de los buques no autorizados.



A pesar de las críticas formuladas desde alguna organización ecologista, como en el caso de WWF/Adena, en el sentido de que no se plasmaron actuaciones concretas para proteger los ecosistemas marinos en aguas internacionales, en cambio sí que reconoce progresos a la hora de identificar iniciativas en la lucha contra la pesca ilegal, no regulada y no declarada. Esta organización recuerda que "un 30% de la pesca mundial es ilegal, según Naciones Unidas, siendo aún muchos los países que no cumplen las responsabilidades internacionales de controlar su propia flota, tanto pesquera como comercial".

En este sentido, Fernando Curcio quiere precisar que en esta Conferencia no cabía la posibilidad de tomar decisiones que fueran vinculantes -esta no era una Conferencia de orden jurídico- sino como compromiso político, y en ese sentido no se ha faltado a las expectativas creadas. Hay una declaración ministerial, por lo tanto, una declaración de orden político en el que, incluido el comisario Borg, nos hemos comprometido a trabajar, sin plazos y sin compromisos vinculantes, pero con compromisos políticos, por mejorar las Organizaciones Regionales de Pesca. Nada de lo que se ha incluido es distinto de lo que se está haciendo ya. Por lo tanto, es confirmar y seguir creando un ánimo político para seguir trabajando en el futuro. ■



En la Conferencia sobre Pesquerías en Alta Mar se mostró el unánime acuerdo de los participantes en potenciar a las ORP, de la misma manera que se rechazó la pretensión de Terranova de ejercer el "derecho de custodia" sobre NAFO

RAÚL GUTIÉRREZ

BATALLA en alta mar

Pescar en aguas internacionales se ha convertido en una batalla de despachos donde cada día confluyen más intereses a medida que son más difíciles los accesos a nuevos caladeros y escasean los recursos. Desde algunos países ribereños a esas aguas, se ha llegado a poner en cuestión la competencia de las organizaciones Regionales de Pesca (ORPs) para la regulación de las pesquerías en esas aguas fuera de las 200 millas. Por su parte, desde el sector pesquero comunitario que faena en esas zonas se ha hecho un alegato en defensa de la cooperación multilateral para que la regulación de la actividad en las mismas se haga a través de este tipo de organizaciones y no desde los países ribereños.

En el sector de la pesca comunitario, una parte muy importante de los desembarcos, más concretamente en el caso de España, proceden de caladeros internacionales reguladas por ORPs. De acuerdo con esta situación, para la Unión Europea en su conjunto es fundamental defender el desarrollo de una política sostenible en esas zonas, llevar una gestión adecuada bajo este tipo de organizaciones y no dejar el control de las pesquerías en manos de terceros países.

De acuerdo con ese planteamiento, el sector pesquero comunitario aconseja que frente a las pretensiones de unilateralismo, del control de esas aguas por parte de unos países, es fundamental que la política de recursos se lleve a cabo desde organizaciones multilaterales que desarrollen acciones más eficaces en la gestión de los recursos y que, en definitiva, mejoren en muchos casos su actual funcionamiento.

Para las organizaciones pesqueras comunitarias, partiendo de una filosofía de multilateralismo, el funcionamiento de las ORPs debería basarse en planteamientos de un mayor equilibrio. Según señala el secretario general de FEOPPE, Javier Garat, el mejor camino para el funcionamiento eficaz de cualquier OP se debe basar en el diálogo y el consenso entre todas las partes lejos de las imposiciones de ningún país costero. En la misma línea señala que solamente si se cuenta con el sector a la hora de elaborar los informes y adoptar las decisiones se podrá mejorar la gestión de los recursos y lograr una mayor transparencia en este tipo de estructuras.

Desde las organizaciones pesqueras comunitarias, en primer lugar se defiende el desarrollo de una gestión transparente. Para ello es fundamental que el sector se sienta más implicado en la Organización a la hora de elaborar los informes científicos y de adoptar las decisiones pertinentes. Las flotas deben dar datos fiables sobre sus capturas en esas aguas, pero también aportar sus puntos de vista a la hora de hacer evaluaciones de cada especie.



Para el desarrollo de las campañas científicas, las organizaciones pesqueras comunitarias reclaman una mayor coordinación de esfuerzos entre las partes para lograr unos mejores resultados. Descendiendo a situaciones concretas, cuando un stock se halla a caballo de las aguas de un país y fuera de las 200 millas, se insta a que ese país forme parte de los trabajos de seguimiento de dicha especie.

Los armadores comunitarios quieren que en el seno de este tipo de Organizaciones pesqueras haya unas normas mucho más claras a la hora de la asignación y distribución de los TACs y las cuotas. Se considera que ese reparto debería responder a criterios técnicos y económicos, capturas históricas y no a planteamientos políticos que provocan discriminaciones entre las partes. En este mismo sentido se aboga porque las cuotas que no se utilicen por parte de un país miembro pasen a las otras partes del acuerdo.

Las asociaciones de la pesca reiteran su

El sector defiende un mayor peso de la UE en las Organizaciones Multilaterales de Pesca



convencimiento que si se implica al sector en las tareas de gestión de los caladeros, los resultados serán más beneficiosos para el sostenimiento de la pesca. Se entiende que habría un mayor cumplimiento de las normas y que además no habría problemas de discriminación por nacionalidades. Dejan claro que el sistema de control en ningún caso debe ser ejercicio sólo por una parte contratante ya que ello puede dar lugar a injusticias y, en ningún caso, sería la salida para lograr un buen funcionamiento de este tipo de organizaciones.

Desde las organizaciones de la pesca comunitarias tanto en aguas propias como en terceros países o en aguas internacionales, se considera que a la hora de poner en marcha medidas sobre reducción de cuotas y capturas, se deberían tener en cuenta además de los criterios para la sostenibilidad de un caladero, los intereses sociales y económicos que se pueden ver afectados si los acuerdos suponen reducciones drásticas de las posibilidades de

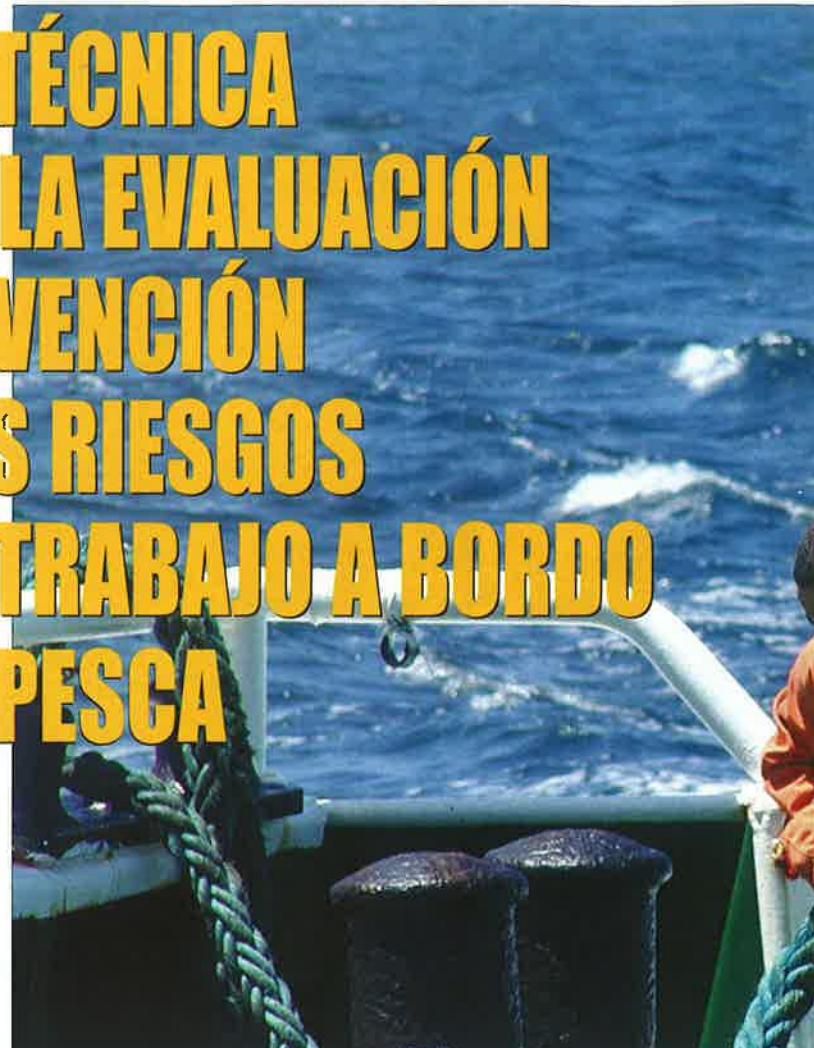
capturas. De acuerdo con estos objetivos, se propone que los criterios sobre sostenibilidad en los caladeros se deben compaginar con el mantenimiento de las flotas y de las poblaciones que viven de las mismas teniendo en cuenta las posiciones de todas las partes afectadas.

Finalmente, se propugna que las ORPs deberían ser mucho más contundentes a la hora de poner fin a la actividad de flotas ilegales, a la realización de capturas ilegales y, en conjunto a la actividad de flotas que operan en aguas no reguladas ni controladas bajos pabellones de conveniencia donde nadie se responsabiliza de una acción ilegal. De cara a lograr es objetivo de controlar las flotas ilegales, se plantea la necesidad de que las ORPs confeccionen listas de barcos regulados y controlados de cara a evitar la actividad de los barcos ilegales que en la actualidad hacen sus descargas en todos los puertos del mundo. ■

VIDAL MATÉ

Rechazo a las pretensiones de algunos terceros países que pretenden dejarlas sin contenido

GUÍA TÉCNICA PARA LA EVALUACIÓN Y PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS EN EL TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES DE PESCA



El Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo ha elaborado una "Guía Técnica para la evaluación y prevención de los riesgos en el trabajo a bordo de los buques de pesca", cuyo objetivo es facilitar la interpretación y correcta aplicación de la normativa que existe sobre esta materia en el ordenamiento jurídico español a través del Real Decreto 1216, de 18 de julio de 1997.

La presentación de esta Guía tuvo lugar en Sevilla, el pasado 7 de abril en el transcurso de una Jornada Técnica, en la que participaron distintos expertos en el sector así como representantes de los sindicatos, de los empresarios y de la Administración, en la que se trataron diferentes temas relacionados con la problemática de la Prevención de Riesgos Laborales a bordo de los buques de pesca.

La Jornada fue inaugurada por el director general del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Ángel Rubio Ruiz y clausurada por el director general del Instituto Social de la Marina,

Eduardo González López. Ambos se comprometieron a trabajar conjuntamente para poner en marcha medidas que ayuden a mejorar la salud y la seguridad de los pescadores, tal y como lo habían demandado todos los presentes que habían intervenido en el transcurso de la Jornada.



La presentación de la Guía, el director general del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Ángel Rubio Ruiz, señaló que "el trabajo a bordo de buques de pesca conlleva numerosas situaciones de riesgo para los trabajadores del sector, ya que en muchas ocasiones este trabajo ha de realizarse en situaciones de peligro mucho mayores que las que se realizan en tierra".

También subrayó, Ángel Rubio, que "a pesar de las nuevas tecnologías, en el ámbito de la navegación marítima, la bravura y las fuerzas del mar no pueden dominarse, de ahí que este sea el primer riesgo al que han de enfrentarse los pescadores. Pero con independencia de este perfil de riesgo el trabajo a bordo del buque de pesca, desde proa a popa y de babor a estribor, existen, además, otras situaciones de riesgo derivadas del trabajo en cubierta, del manejo de las artes de pesca y de la exposición a otros agentes físicos, químicos y biológicos".



LEGISLACIÓN

Para garantizar el control de estos riesgos de los que habla el director general del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y para llevar a cabo una política preventiva, la Unión Europea elaboró, en 1993, una Directiva, en la que se establecían las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. Esta Directiva fue adaptada al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 1216, de 18 de julio de 1997 en el que, además, se hace referencia a los tipos de buques de pesca tanto nuevos como a los existentes a los que afecta esta normativa.

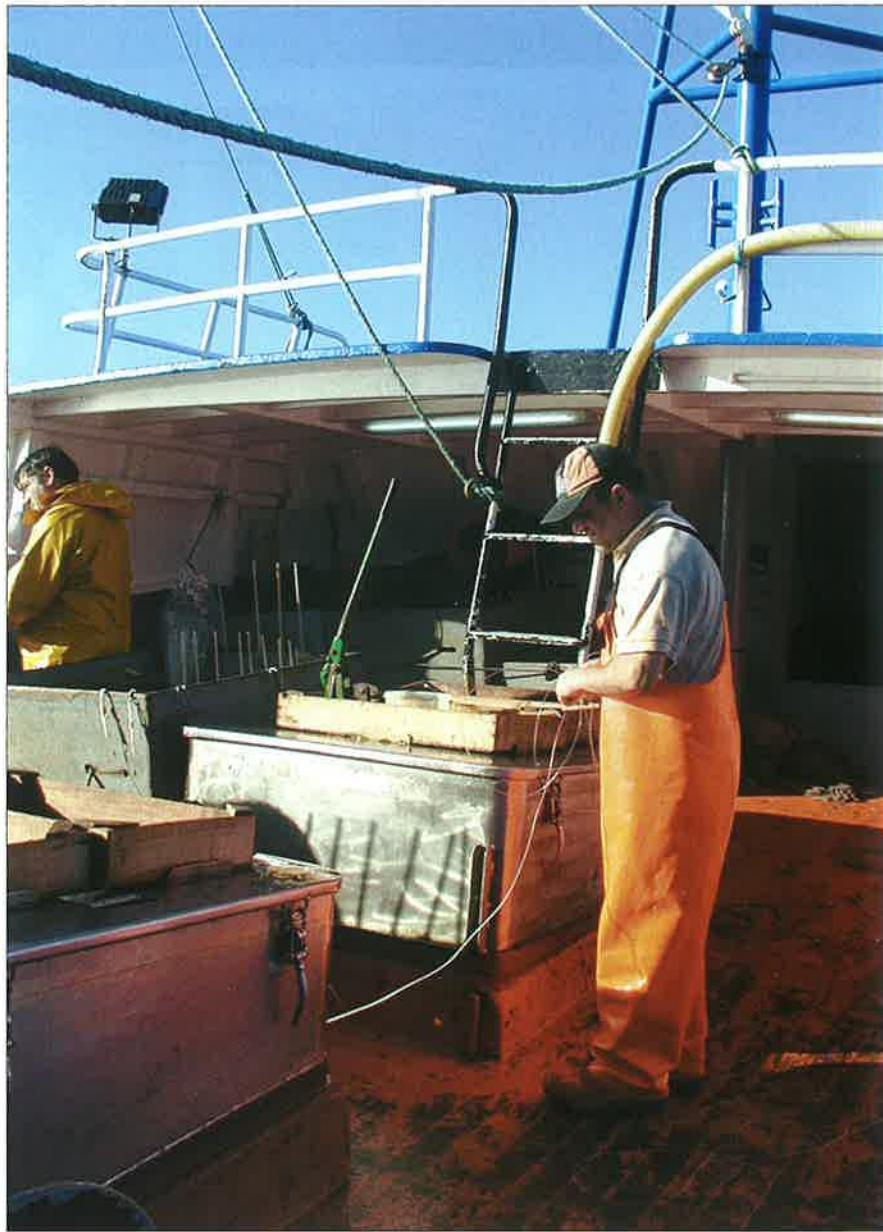
El propósito de esta Guía es, pues, facilitar la interpretación y la correcta aplicación del mencionado Real Decreto, que conviene recordar que se encuadra en la reglamentación general sobre Seguridad y Salud en el Trabajo, constituida principalmente por la Ley de Prevención de Riesgos Laborales de 1995 y por el Real Decreto 39 de 17 de enero de 1997, que regula los Servicios de Prevención, que obliga a los

empresarios a cumplir sus preceptos junto con las obligaciones específicas relativas al trabajo a bordo de los buques de pesca.

JORNADA TÉCNICA

La presentación oficial de la "Guía para la evaluación y prevención de los riesgos en el trabajo a bordo de los buques de pesca" se realizó en el Centro Nacional de Medios de Protección que el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo tiene en Sevilla, con la celebración de una Jornada Técnica. Su objetivo, aparte de presentar la Guía, fue recabar la experiencia de profesionales expertos en el sector y conocer los distintos puntos de vista de representantes sindicales, patronales y de la Administración sobre la problemática de la Prevención de Riesgos Laborales a bordo de los buques de pesca.

La Jornada se dividió en dos sesiones y una mesa redonda. En la primera parte se analizó el marco legal, estructura, implicaciones legales y preventivas del Real Decreto 1216 de 1997 así



descanso diarios que no pasan de 4 ó 5 horas continuadas.

También citó el sistema de remuneración habitual en el sector, conocido como "a la parte", es decir, que el salario depende de las capturas, lo que representa una superación y esfuerzo continuos. Cuestión que se ve agravada con la ausencia, en la mayoría de los casos, de un salario garantizado, por la falta de negociación colectiva en el sector.

Las malas condiciones de habitabilidad de los barcos, la pesca artesanal representa el porcentaje más alto de buques en flotas como la gallega, donde los espacios son exiguos y que el trabajador soporta, en los períodos de descanso, las mismas condiciones ambientales (ruido y vibración) que durante el trabajo hacen que la pesca, dentro de todas las actividades laborales, sea una de las más sensibles a los accidentes laborales, según Juan Ramón Bres.

PRÓXIMAS INICIATIVAS

Frente a ello, Bres, basándose en su experiencia de largos años dedicado al sector, como inspector de Trabajo y Seguridad Social e investigador y experto en organismos nacionales e internacionales, afirmó que aún existen algunos vacíos normativos en algunas materias de seguridad, aunque valoró positivamente el Real Decreto que contiene la Guía Técnica que se presentaba en esta Jornada. También se mostró preocupado por la actuación de control de la Administración Laboral, ya que hasta el año 1986 fueron muy escasas. No obstante a partir de ese año recordó algunas iniciativas puestas en marcha desde la Administración entre las que mencionó el programa INSPEC-

como la necesidad y objetivos de la Guía Técnica que ha de servir de marco de referencia para la aplicación de este Real Decreto. Los ponentes fueron José Miguel Manaute Raposo, inspector de Construcción Naval, del ministerio de Fomento; Jesús Ledesma de Miguel, del Centro Nacional de Medios de Protección y Juan Ramón Bres García, inspector de Trabajo y Seguridad Social, de Cádiz.

ALTA ACCIDENTABILIDAD

Este último, profundo conocedor del sector pesquero, especialmente el gallego y el andaluz, recordó algunos factores que inciden en los accidentes en la mar como las difíciles condiciones en que se desarrolla el trabajo en los buques de pesca, el horario inexistente, "porque el ritmo de trabajo lo marcan la mar y las capturas", lo que puede determinar hasta una media de 80 horas de trabajo semanales, tanto de día como de noche y períodos de



MAR, puesto en marcha en 1989, que tenía como objetivo acrecentar el conocimiento de la Administración laboral hacia el colectivo marítimo-pesquero para poder intensificar las oportunas acciones que mejoren las condiciones de vida y trabajo de los pescadores. Ese programa terminó en pocos años y es precisamente el que ahora, según ha anunciado el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, el Instituto Social de la Marina va a poner de nuevo en marcha.

Juan Manuel Bres terminó su disertación esperanzado ante esta iniciativa y otras que está previsto que se inicien próximamente para cambiar el panorama actual de la seguridad en el sector pesquero. Entre ellas una nueva norma general de trabajo en el sector pesquero que adoptará la OIT en junio próximo, un proyecto de Real Decreto para buques de menos de 24 metros o las campañas y protocolos que se están preparando desde la dirección general de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

En la segunda parte de la Jornada Técnica la directora general de Seguridad y Salud Laboral de la Junta de Andalucía, Ester Azorit, explicó los aspectos más sobresalientes de la Guía Técnica; Francisco Benavides, de la delegación de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía los tipos de pesca y clases de embarcaciones y como varía el tipo de riesgos según las diversas modalidades, Jesús Ledesma de Miguel, la evaluación del riesgo en base a distintos procedimientos de comprobación, Antonio Romero Bohórquez, proyectista de Buques las situaciones de emergencia y Francisco A. Fernández Jiménez, médico de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina los riesgos físicos, químicos y biológicos a tenor de las diferentes artes y modalidades de pesca.

MÁS INSPECCIÓN

La Jornada concluyó con una mesa redonda que versó sobre "Situación actual y controversias a la luz del Real Decreto 1216/1997" en la que intervinieron Iolanda Piedra de EMPA-CEO, Jon Azkue, de CCOO y Antonio Carbonell, de UGT. Todos coincidieron en que para avanzar en la prevención de riesgos laborales en el sector pesquero hay que habilitar más inspección y que debería ser el Instituto Social de la Marina el que, como organismo que histórica-



EJEMPLO DE CUADRO DE OBLIGACIONES DE UN PESQUERO

Tripulación	Incendios	Peligro	Abandono del buque
Nº 1 Patrón de altura	Dirigirá todas las operaciones	Dirigirá todas las operaciones	Dirigirá todas las operaciones
Nº 2 Patrón de pesca	Dirigirá el grupo de C.I. "A" Cubiertas, Bodega	Estará a las órdenes del patrón de altura	Dirigirá las operaciones de las balsas salvavidas
Nº 3 Mecánico 1º	Dirigirá las operaciones de C. Máquinas	Dirigirá las operaciones de C. Máquinas	Responsable del puesto de embarque
Nº 4 Mecánico 2º	Dirigirá el grupo de C.I. "B" C. Máquinas	Atenderá al funcionamiento de los motores	Parará el motor. Portará señales y cohetes
Nº 5 Contramaestre	Conectará mangueras y dispondrá extintores	Estará a las órdenes que reciba del Puente	Responsable preparación de las balsas
Nº 6 Marinero 1	En el puente de gobierno	En el puente de gobierno	A las órdenes del Patrón de pesca
Nº 7 Marinero 2	Conectará mangueras y dispondrá extintores	Tendrá preparadas las luces o marcas	A las órdenes del Contramaestre
Nº 8 Marinero 3	Conectará mangueras y dispondrá extintores	Ayudará al Contramaestre en sus funciones	A las órdenes del Contramaestre
Nº 9 Marinero 4	Conectará mangueras y dispondrá extintores	Ayudará al Contramaestre en sus funciones	A las órdenes del Contramaestre
Nº 10 Marinero 5	Conectará mangueras y dispondrá extintores	Ayudará al Contramaestre en sus funciones	A las órdenes del Contramaestre
Nº 11 Cocinero	Conectará mangueras y dispondrá extintores	Preparará víveres por si fuera necesario	Porta alimentos
Nº 12 Engrasador 1	Asistirá al primer Mecánico	Ayudará al Mecánico 2º en sus funciones	A las órdenes del mecánico 2º
Nº 13 Engrasador 2	Conectará mangueras y dispondrá extintores	Ayudará al Mecánico 2º en sus funciones	A las órdenes del mecánico 2º
Nº 14 Engrasador 3	Conectará mangueras y dispondrá extintores	Ayudará al Mecánico 2º en sus funciones	A las órdenes del mecánico 2º
	Llamada en caso de incendios: Pitadas cortas seguidas y complementada con un sonido de unos 10 segundos con los timbres de alarma	Llamada en caso de peligro o emergencia Una pitada larga y dos cortas durante 15 segundos y complementada con un sonido análogo con los timbres de alarma	Llamada en caso de abandono de buque: Una sucesión de seis pitadas cortas seguidas complementado con un sonido análogo con los timbres de alarma
	Llamada a ejercicios: Sonido continuo de más de 10 segundos con los timbres de alarma	Llamada a ejercicios: Un sonido largo y dos cortos producidos por los timbres de alarma durante 15 segundos	Llamada a ejercicios: Seis sonidos cortos seguido de uno largo con los timbres de alarma
	Retirada de emergencia y ejercicios: Tres pitadas cortas completadas con sonidos largos con los timbres de alarma	Retirada de emergencia y ejercicios Tres pitadas cortas complementadas con sonidos largos con los timbres de alarma	Retirada de emergencia y ejercicios Tres pitadas cortas complementadas con sonidos largos con los timbres de alarma
TODAS LAS OPERACIONES SE HARÁN CON EL CHALECO SALVAVIDAS COLOCADO			



mente ha estado al lado del sector, el que colabora en esas tareas con la puesta en marcha del programa INSPECMAR.

También coincidieron los tres y a ellos se unieron representantes de las Cofradías en que con las transferencias sanitarias del ISM a las Comunidades Autónomas las gentes del mar han salido perdiendo.

Algunas de estas intervenciones fueron con-



testadas por el director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González López, quien tras dejar claro que la transferencia de competencias a las Comunidades Autónomas es un mandato constitucional, manifestó la voluntad del ISM de trabajar por la seguridad y la salud de los trabajadores del sector pesquero e informó que, por instrucciones expresas del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, se han establecido conversaciones con el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo para establecer líneas de actuación que se plasmen en medidas concretas.

CLAUSURA

Ya en el acto de clausura el director general del INSHT, Ángel Rubio, afirmó que aunque el Instituto que él dirige es el organismo de referencia a nivel nacional en lo que a seguridad y salud en el trabajo se refiere, reconoció que en el sector marítimo pesquero el referente era el ISM por su antigüedad, conocimientos y cercanía al sector y recogiendo los requerimientos expresados por los representantes del sector allí presentes manifestó su disposición para desarrollar cuantas iniciativas le fueran requeridas.

A continuación cedió la palabra a Armando Gracia Santamaría, secretario general del INSHT, y antiguo secretario general del ISM, quien recordó que los primeros trabajos que han hecho posible esta "Guía Técnica" se iniciaron en el Instituto Social de la Marina bajo la batuta de Fernando Álvarez-Blázquez, cuando era subdirector general de Acción Social Marítima. Y recordó también a Cándido Paredes Costa, Asesor Técnico Laboral Marítimo, ya fallecido, quien estuvo muy implicado en estos primeros trabajos junto a otros dos miembros del ISM Vicente Gurrea y Gabriel Tahuriz.

Finalizó el acto con la intervención del director general del ISM, Eduardo González, quien reiteró el compromiso con el sector, para junto con el máximo responsable del INSHT, Ángel Rubio, "poner en marcha las medidas que, en materia de control de la salud y seguridad a bordo de los buques pesqueros, nos han sido demandadas por todos los estamentos del sector". ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

GUÍA TÉCNICA PARA LA EVALUACIÓN Y PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS EN EL TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES DE PESCA

Esta Guía Técnica se desarrolla en tres partes. Una primera que está dedicada al desarrollo y comentarios al Real Decreto 1216/1997, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca.

A continuación figuran cuatro anexos en los que se recogen las disposiciones mínimas de seguridad y de salud aplicables a los buques de pesca nuevos; esas mismas disposiciones para los buques de pesca ya existentes; disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a los medios de salvamento y supervivencia y las disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a los equipos de protección individual.

Finaliza la publicación con el apartado "Fuentes de información" en el que están contemplados la normativa

legal, las publicaciones del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y otras fuentes de información así como una bibliografía que es donde aparece recogido el primer borrador de esta Guía Técnica que en su día elaboró el Instituto Social de la Marina.

En la Guía aparecen explicadas con toda claridad las definiciones de que se entiende por buque de pesca nuevo o existente; las funciones de los trabajadores, armadores, capitanes y de los patrones de pesca. Se completa la información con una serie de listados de comprobación para hacer cheques de mantenimiento y comprobación de los distintos mecanismos de seguridad.

Esta Guía está siendo repartida a todos el sector pesquero a través de las cofradías de pescadores y del Instituto Social de la Marina.



Objetivo:

UNIFICAR LA FORMACIÓN QUE RECIBEN LOS PESCADORES EN LOS PAÍSES DE LA UE

Promover el reconocimiento mutuo de los títulos para facilitar la libre circulación de los trabajadores del sector pesquero; facilitar la inserción profesional de los jóvenes; mejorar la prevención por medio de la formación para luchar contra los accidentes en la mar y diseñar programas de intercambios de formación, en particular con los nuevos Estados miembros de la Unión Europea, son algunos de los objetivos que se propone llevar adelante la Red Europea para la Formación Profesional y el Empleo en el Sector de la Pesca Marítima (REFOPE), que fue presentada el pasado mes de abril en Bruselas.

El lanzamiento de esta Red fue organizado conjuntamente por los interlocutores sociales europeos del sector de la pesca: Asociación de Organizaciones Nacionales de Empresas de Pesca de la UE (Europêche), la Confederación General de las Cooperativas Agrarias de la UE, sección pesca, (COGECA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), con el soporte financiero de la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos de la Comisión Europea.

Aunque los primeros trabajos de la Red Europea para la Formación Profesional y el Empleo en el Sector de la Pesca Marítima (REFOPE) se remontan a principios de los años ochenta, fue el pasado 13 de abril cuando se presentó oficialmente la Red ante representantes de las administraciones nacionales competentes en la materia y de las instituciones de formación de la Unión Europea, a través de una mesa redonda.

El presidente del Comité de Diálogo Social Sectorial de la Pesca Marítima, Peter Sand Mortensen, fue el responsable de hacer un resumen

de los trabajos previos realizados hasta ahora y de presentar los objetivos inmediatos de la Red. Estos son recabar de los responsables de las Administraciones competentes y de los profesionales allí presentes las prioridades a emprender en el ámbito de la formación de los pescadores a nivel europeo, de cara unificar criterios en los contenidos formativos para intentar homologar al máximo las enseñanzas, y dar a conocer los proyectos que forman parte de los objetivos REFOPE para su puesta en marcha.

Otros temas tratados en la mesa redonda versaron sobre las iniciativas nacionales y transnacionales que se pueden llevar a cabo a través de la Red; las posibilidades previstas por el Fondo Europeo de Pesca en materia de formación profesional en la pesca y el empleo, expuestas por la directora general de Pesca y Asuntos Marítimos de la Comisión Europea, Lea Verstraete, y las posibles formas de colaboración y participación en el trabajo del Centro Europeo para el Desarrollo de la Formación.

NECESIDADES DE LOS ESTADOS MIEMBROS

Uno de los temas que despertó mayor interés es el de conocer las necesidades prioritarias que, en materia de formación, tienen los nuevos Estados miembros de la Unión Europea. Para ello se contó con el testimonio de las Administraciones nacionales y de los profesionales de los países representados: Malta, Estonia y Polonia.

Teniendo en cuenta las carencias de formación en varios de los Estados que recientemente se han incorporado a la UE se habló de facilitar la puesta en marcha de acciones concretas, a petición de los representantes del sector pesquero de cada país, como elaboración de material didáctico (módulos sobre el medio ambiente, la Política Pesquera Común o la gestión de empresas) y de diseñar programas de intercambio de formación con estos nuevos Estados.

Asimismo, se contempló la posibilidad de que sean los pescadores de los Estados miembros entrantes los primeros en beneficiarse de las próximas acciones formativas que se pongan en marcha, en el marco del proyecto REFOPE, debido a las importantes carencias que en esta materia se han detectado en los mencionados países hasta el punto de que en algunos de ellos no existen centros de formación.

CONCLUSIONES

Otras ideas que quedaron claras en el transcurso de la mesa redonda es que REFOPE es



una iniciativa conjunta de trabajadores y empleadores para crear un centro de recogida de datos e información de lo que ocurre en los Estados miembros de la Unión y que es una herramienta abierta a muchos interlocutores, al servicio de los intercambios de formación y empleo, que puede ser utilizada también por las Administraciones nacionales y los centros de formación.

Según nos explica Santos Orizaola, Asesor Técnico Laboral Marítimo, quien asistió a este acto junto con la jefe de área, Marta Gil, en representación del Instituto Social de la Marina, "el objetivo de esta Red no es, en principio, armonizar titulaciones y procesos formativos, porque es un tema muy complejo, sino que lo que se pretende es poner a disposición de todos la información, de definir claramente qué formación se precisa para según qué títulos y qué títulos se exigen para determinados trabajos".

También se constató que la formación continua es esencial para que los jóvenes no abandonen la mar, ya que entre 1990 y 1997 ha disminuido un 19 por ciento el empleo en la pesca y se puso de relieve la necesidad, en línea con lo previsto en el Reglamento Comunitario sobre el Fondo Europeo de Pesca, de establecer módulos de formación sobre pesca sostenible, creación de nuevas empresas

El proyecto REFOPE prevé la realización de un inventario completo de centros de formación europeos y de currículos impartidos por dichos centros para que pueda ser utilizado por cualquier trabajador que desee entrar en la profesión o ejercerla en otro Estado miembro



y fomentar el papel de las mujeres en el sector.

Por último, se hizo también hincapié en la importancia de mejorar la seguridad y para ello se propuso la creación de módulos de formación en seguridad sencillos que puedan ser utilizados por los pescadores.

ACCIONES PREVISTAS

Una vez presentada la Red Europea para la Formación Profesional y el Empleo en el Sector de la Pesca Marítima, sus responsables han previsto una serie de acciones a llevar a cabo entre las que figuran: gestión de una red de información que abarque distintas acciones nacionales o transnacionales; creación de un centro de recogida y difusión de la información, elaboración, adaptación, traducción o intercambio de material didáctico; organización de seminarios y reuniones; constitución de un centro de recursos y una red de intercambios entre todos los actores de la formación marítima a nivel europeo: centros de formación, profesionales, jóvenes, Administraciones nacionales y recogida y difusión de

la información sobre las formaciones marítimas que existen en los distintos países de la UE: inventario de los centros de formación, características de las formaciones propuestas, contactos, etc.

En este último punto cabe mencionar que durante la primera fase de la creación de REFOPE, en el año 2000, ya se realizó un trabajo de campo enviando un cuestionario a 87 centros de formación de 14 países, al que respondieron 26 centros, seis de los cuales fueron españoles y, con posterioridad, en 2004, se repitió y contestaron 35, de ellos 7 españoles: los Institutos Politécnicos de formación profesional marítimo-pesquera de Arrecife de Lanzarote, de Santa Cruz de Tenerife, del Cantábrico (Pajales de San Pedro), y del Mediterráneo (Alicante) y las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera de El Ferrol, Bermeo y Gijón.

ORIGEN DE REFOPE

Los orígenes del proyecto REFOPE se remontan a principios de los años ochenta cuando se empezó a buscar soluciones para tratar de responder a las necesidades en materia de formación para mejorar la seguridad de los trabajadores. Posteriormente la evolución de la Política Pesquera Comunitaria dio lugar a nuevas necesidades como la de promover el reconocimiento mutuo de los títulos para facilitar la libre circulación de los trabajadores del sector pesquero, la inserción profesional de los jóvenes, la prevención de los accidentes en la mar por medio de la formación, el intercambio de información y el diseño de programas de intercambio de formación y muy especialmente con los nuevos Estados miembros. ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

PÁGINA WEB: WWW.REFOPE.COM

Especial importancia tuvo en el transcurso del lanzamiento de REFOPE la presentación su web, que se articulará en torno a los siguientes contenidos: lista de centros europeos de formación con sus características; base de datos de las principales formaciones reglamentarias que se imparten en cada país (se podrá acceder por país y por tipo de formación); foro de discusión entre los socios, informaciones sobre temas marítimos y, lo más importante, habrá una bolsa de trabajo con ofertas y demandas de empleo de todos los países de la UE en el sector de la pesca.

Se celebró en Bamio con asistencia de 17 representantes del sector pesquero artesanal de Perú

CURSO DE LIDERAZGO Y ORGANIZACIÓN PESQUERA

Durante los pasados días 4 a 29 de abril se celebró en el Centro Nacional de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio (Vilagarcía de Arousa), un "Curso de Liderazgo y Organización Pesquera" al que asistieron 17 representantes de los pescadores, de los sindicatos y de la Administración pesquera artesanal de toda la costa de Perú, con capacidad de influencia en el sector (los llamados "líderes naturales"), cuyo objetivo fue impartir una serie de conocimientos que puedan dar respuesta a los problemas que tiene planteados la pesca artesanal de aquel país y mejorar su estructura socio-laboral.

Este Curso se desarrolló en el marco del Proyecto de apoyo al desarrollo del sector pesquero y acuícola de Perú (PADESFA), que data de 1999 y que, en la actualidad, se encuentra en su segunda fase, que se extiende desde enero de 2002 a diciembre del presente año y cuyo objetivo es el apoyo y el asesoramiento por parte del ISM, a través de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI), al sector pesquero peruano. La clausura del Curso estuvo presidida por el director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González, quien entregó los diplomas correspondientes a los participantes

Durante casi un mes los 17 representantes del sector pesquero artesanal de Perú pudieron conocer con detalle la estructura del sector pesquero español y el funcionamiento de algunos de sus organismos como el del Instituto Social de la Marina que fue el tema con el que se inició el Curso. Después de recorrer las instalaciones del Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio los asistentes al curso dedicaron una jornada al tratamiento del tema "Motivación y liderazgo" para pasar después a conocer cómo funciona la actividad empresarial en el sector pesquero español con especial dedicación al la administración corporativa y el asociacionismo. También se informó a los alumnos del funcionamiento de las cofradías de pescadores y de las lonjas de subasta de pescado y la importancia de la primera venta

El marisqueo y el papel que en este sector desempeña la mujer, la política de comercialización de los productos de la pesca y el marisqueo, canales y estructuras de distribución y comercialización, calidad e higiene en los productos pesqueros, la conservación de los mis-

bles de ser aplicadas en el sector de la pesca artesanal de Perú tales como las experiencias prácticas sobre la administración de lonjas de venta de pesca artesanal o el taller de trabajo sobre la comercialización de la pesca artesanal.

También se visitaron cofradías de pescadores, un mercado de venta de pescado, realización de prácticas de navegación en simuladores y se realizaron talleres recopilatorios de los temas tratados en el curso.

PROYECTO PADESFA

La celebración de este curso es una más de las actividades que el Instituto Social de la Marina está realizando en el marco del "Proyecto de apoyo al desarrollo del sector pesquero y acuícola de Perú" (PADESFA) que, desde 1999, viene desarrollando en colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI).

Este Proyecto se encuentra en su segunda fase que se extiende desde enero de 2002 hasta finales de este año. Durante los ya más de cinco años que lleva en vigor el Proyecto no se ha interrumpido la colaboración en materia for-



mos a bordo y los cultivos marinos fueron otros de los temas tratados.

Otro segundo bloque de enseñanzas estuvo encauzado a difundir el funcionamiento de la protección social de los trabajadores del mar, al estudio de la Organización Internacional del Trabajo y los convenios sociales para la pesca y los internacionales sobre normas de formación, titulación y guardia, a la formación en materia de seguridad y salud a bordo de los buques de pesca. También pudieron conocer los asistentes a este Curso la importancia que tiene la prevención de riesgos laborales y la seguridad marítima.

Todas las clases teóricas estuvieron complementadas con actividades prácticas suscepti-

mativa entre el ISM y los responsables pesqueros de Perú, con la celebración de distintos cursos de formación celebrados en aquel país con técnicos enviados por el Instituto o en el Centro de Bamio.

El ISM también ha participado con su asesoramiento en obras de mejora en el puerto de Ilo y en la puesta en marcha de las primeras subastas de pescado. El pasado noviembre, el director general del ISM, Eduardo González López viajó a Perú en donde firmó un acuerdo con el presidente del Consejo Directivo del Centro de Entrenamiento Pesquero de Paita, Germán Chávez Daza, de colaboración en materia de formación y asesoramiento. ■ C.H.C.

I Reunión Hispano-Canadiense de Telemedicina

Durante los pasados días 25, 26 y 27 de abril se celebró, en el Auditorio del Hospital Clínico "San Carlos", de Madrid, la I Reunión Hispano-Canadiense de Telemedicina, cuyos objetivos fueron la presentación de proyectos de

Telemedicina en ambos países y el intercambio científico y técnico entre profesionales y expertos.

El Instituto Social de la Marina participó con una conferencia pronunciada por el director general de este organismo, Eduardo González López, en la que explicó el "Programa SANIMAR" y los medios informáticos de apoyo a la sanidad marítima", seguida de una videoconferencia desde el buque hospital del ISM, "Esperanza del Mar", en la que los médicos y la ATS que van a bordo explicaron a la audiencia el trabajo que realizan para cuidar de la salud de los trabajadores del mar.

a jornada se planteó como una "reunión abierta" a todos los profesionales de la sanidad, como médicos, personal de enfermería, gerentes de hospitales, jefes de servicio, gerentes de área e, incluso, estudiantes, así como a los Ingenieros de Telecomunicaciones, Informática y otros profesionales interesados.

El director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González, intervino el último día del encuentro presentando una comunicación en la que explicó el Programa de Sanidad Marítima del ISM así como los medios tecnológicos e informáticos, que se han ido incorporando al mismo, como apoyo para llevar a cabo una mejor atención sanitaria a los trabajadores del mar cuando están embarcados.

El director general informó a las asistentes de las competencias y funciones del programa en relación con la atención sanitaria de la gente del mar a bordo o en el extranjero, afirmando que "el programa SANIMAR parte de una concepción totalizadora de la idea de salud en el trabajador del mar, entendiendo por tal, como señala la Organización Mundial de la Salud, no solo la ausencia de enfermedad sino también el perfecto estado de bienestar mental y social".

En este punto Eduardo González señaló que el objetivo es articular un modelo práctico, basado en mecanismos asistenciales y preventivos que, de forma integral y planificada, acerque los medios asistenciales y sanitarios demandados por el sector en el desarrollo de su actividad. Y a continuación hizo un recorrido por las actividades que lleva a cabo el

ISM para atender la salud de los trabajadores del mar tanto a nivel preventivo como asistencial y enumeró los medios con los que los lleva a cabo, especialmente el Centro Radio Médico, los Centros Asistenciales en el extranjero y los buques hospital "Esperanza del Mar" y "Científico".



TELEMEDICINA

Especial interés puso el director general para explicar las nuevas tecnologías incorporadas por el ISM a su programa de Sanidad Marítima, entre ellas la telemedicina, ya que consideró que "el acceso de cualquier paciente a los servicios asistenciales debe producirse en condiciones de equidad, en el momento y lugar necesarios, con independencia de su ubicación o de su lugar de residencia".

Por ello consideró que "la telemedicina es una herramienta para la práctica médica que reúne muchas cualidades". Entre ellas mencionó: el contacto "directo" y fluido entre el médico de la estación central y el ubicado en la estación periférica, así como con el paciente; disponibilidad en tiempo real de las imágenes médicas; disponibilidad de los datos médicos "completos": historia, exploraciones, imágenes radiográficas y de otros tipos, informes, etc y disponibilidad del servicio cuando sea demandado.

El director general explicó que los dos buques sanitarios de que dispone el ISM, el "Esperanza del Mar" y el "Científico", cuentan con asistencia telemática, merced al apoyo de los hospitales "Gómez Ulla", en Madrid, y "Marqués de Valdecilla", en Santander que prestan asesoramiento médico y atención especializada. Los facultativos que van en los buques del ISM pueden realizar consultas específicas con estos hospitales bien por teléfono, internet o videoconferencia, ya que el Instituto ha dotado a los hospitales de los equipos de telemedicina necesarios.

En este punto, el responsable del ISM remarcó la importancia de la videoconferencia en la asistencia médica a distancia, ya que permite la transmisión de imágenes y voz entre la Estación Asistencial y el Centro de Referencia (RC) para facilitar una mejor comunicación interactiva. También subrayó que con la telemedicina se pueden llevar a cabo exploraciones visuales desde el RCE, como imágenes dermatológicas, oftalmológicas o de otros tipo, útiles para el diagnóstico o



Jesús NAVARRO

Esperanza del Mar"

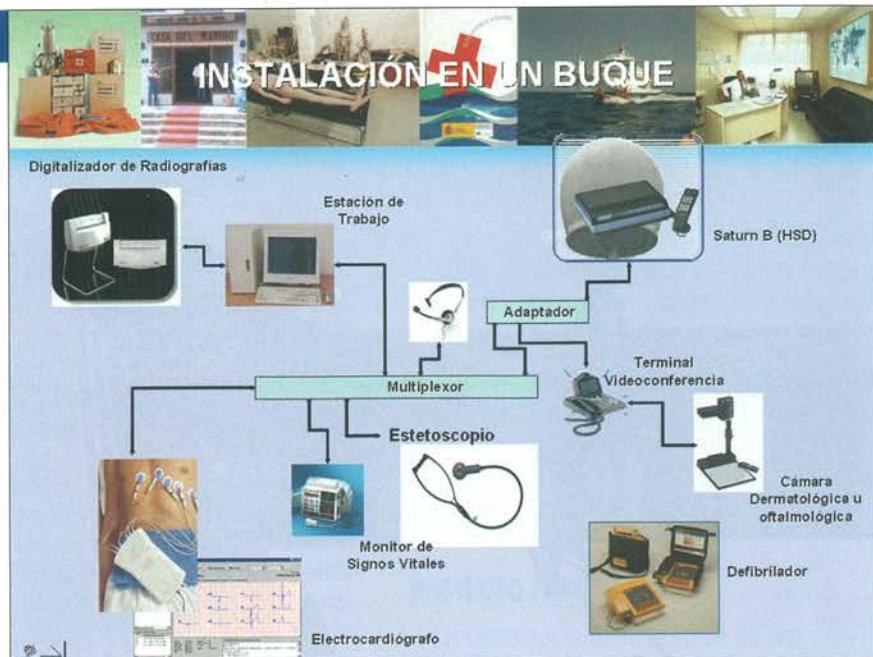
el seguimiento de la evolución del paciente.

También habló de las posibilidades existentes en materia de radiología, pudiéndose transmitir al Centro Médico de Referencia, desde los buques sanitarios imágenes radiológicas, a través de un equipo digital o mediante digitalización con escáner de alta resolución y de la transmisión de signos vitales: presión sanguínea o saturación de oxígeno en la sangre y de la realización en tiempo real de electrocardiogramas y análisis de sangre.

VIDEOCONFERENCIA CON EL "ESPERANZA DEL MAR"

Finalizada su exposición, en la que también habló del resto de las actividades que lleva a cabo el programa "SANIMAR", se procedió a iniciar la videoconferencia con el buque hospital del ISM "Esperanza del Mar", que, en esos momentos, se encontraba en el caladero mauritano, en aguas cercanas a Senegal. En ella, los doctores adscritos al barco, Javier Lafuente Partida, José Manuel Muñoz Vázquez y la ATS Lorella Rodríguez Hernández, en diálogo directo con el director general del ISM, explicaron a la audiencia los trabajos que realizan en el "Esperanza del Mar": consultas radio médicas, consultas a bordo o en los buques pesqueros, ingresos a bordo en el hospital del propio buque, intervenciones quirúrgicas o evacuaciones en caso de extrema necesidad. Con una minicámara, el doctor José Manuel Muñoz Vázquez, recorrió la zona de consultas, mostrando a los participantes en este primer encuentro hispano-canadiense de telemedicina, los medios de que dispone el buque hospital.

Finalizada la exposición los asistentes solicitaron al doctor Muñoz que, si era posible, les mostrase el mar. Para ello el facultativo se dirigió a la popa del buque y desde el helipuerto del mismo,



que es utilizado para las evacuaciones de emergencia, enfocó el mar abierto y la estela que iba dejando en su superficie el propio buque en su navegación. A buen seguro que, aparte de demostrar que la videoconferencia se estaba realizando en riguroso directo, las imágenes fueron una buena terapia relajante para los participantes, después de tres duros días de trabajo encerrados en el auditorio del Hospital Clínico.

La organización de esta I Reunión hispano-canadiense de Telemedicina fue organizada por la Consejería de Sanidad y Consumo de la Comunidad de Madrid en colaboración con distintos organismos médicos canadienses y el patrocinio de distintas firmas relacionadas con las nuevas Tecnologías de la Información.■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

La subdirectora general de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar del ISM, Elena Martínez Carquéz, defendió la continuidad del Régimen Especial del Mar

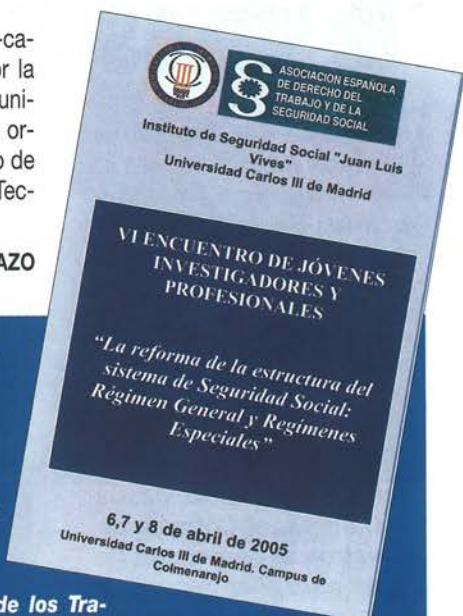
VI ENCUENTRO DE JÓVENES INVESTIGADORES Y PROFESIONALES

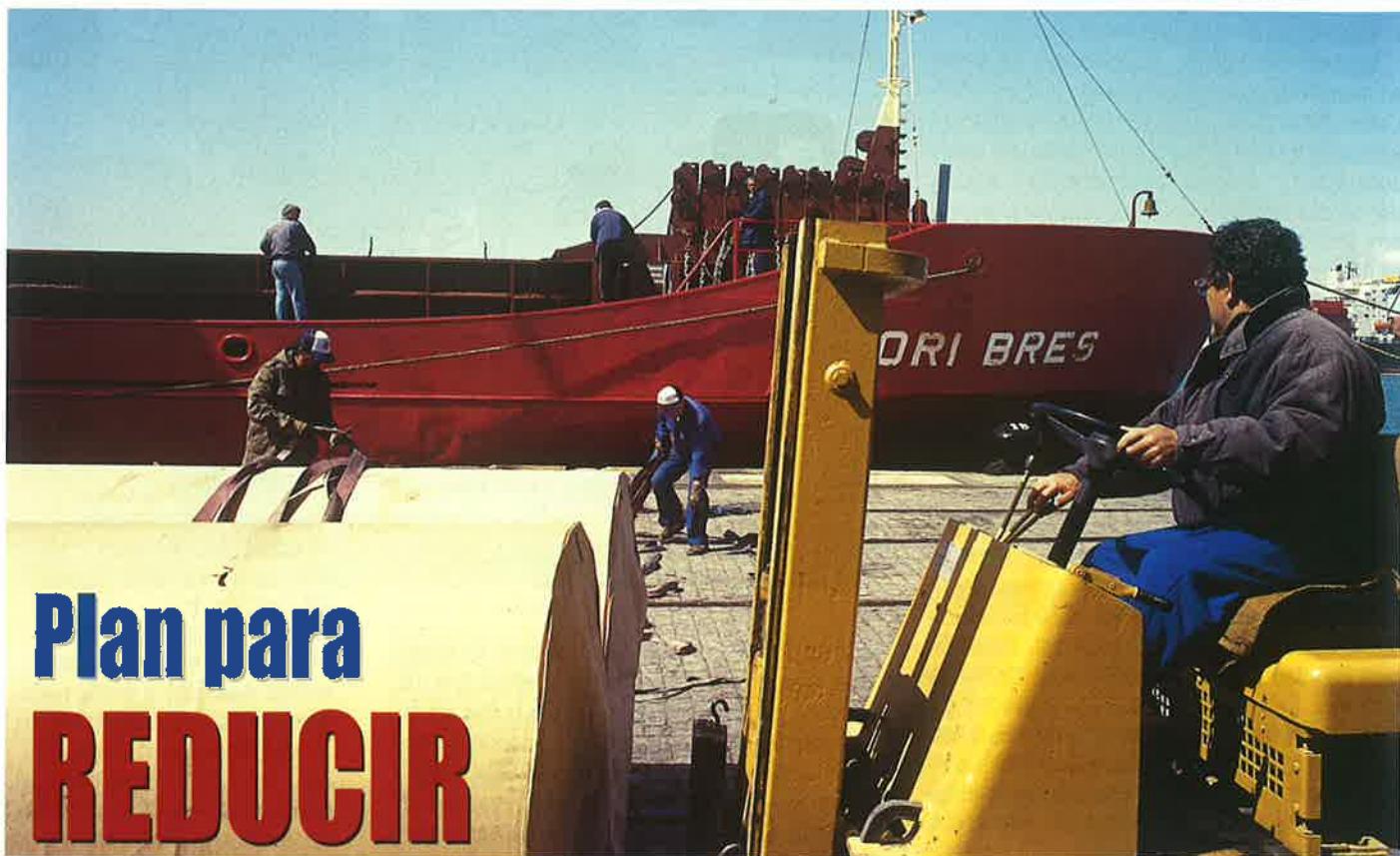
La Asociación Española de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social y el Instituto de Seguridad Social "Juan Luis Vives", de la Universidad Carlos III de Madrid, organizaron a primeros del pasado mes de abril, el "VI Encuentro de jóvenes investigadores y profesionales" sobre el tema "La reforma de la estructura del sistema de Seguridad Social: Régimen General y Regímenes Especiales", cuyo objetivo fue llevar a cabo un estudio colectivo con los jóvenes investigadores, tanto doctores como no doctores, de las universidades españolas sobre un tema tan de actualidad como es el de la reforma de la estructura del Sistema de Seguridad Social.

El tema fue tratado por los catedráticos de Derecho y Seguridad Social, Santiago González Ortega, Antonio V. Sempere Navarro, Juan Rivero Lamas, el profesor titular Jaime Castañera y por el director general del INSS, Fidel Ferreras. El Instituto So-

cial de la Marina estuvo representado por la subdirectora general de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, Elena Martínez Carquéz.

La subdirectora general centró su intervención en el tema "El proceso de unificación del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar", explicando en qué consiste este sistema así como las otras labores que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina. En el debate posterior, los presentes estuvieron de acuerdo en el buen funcionamiento de este Organismo, con 75 años de antigüedad en el sector, y en la continuidad futura de sus trabajos tanto como entidad gestora de la Seguridad Social como en las otras tareas que le son específicas como son la asistencia sanitaria de los trabajadores embarcados o la formación.





Plan para **REDUCIR** la siniestralidad laboral

Un total de 450,7 millones de euros ha movilizado el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en 2005 para llevar adelante el Plan para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo y lograr una mayor y más rápida reducción de la siniestralidad laboral. Según informó el titular del Departamento, Jesús Caldera, al Consejo de ministros el pasado 22 de abril este Plan recoge la estrategia española en materia de seguridad y salud en el trabajo, cuya elaboración ha sido acordada en con empresarios y sindicatos en la Mesa de Diálogo Social. Esta estrategia se basa en la construcción de una política global coherente y que implique a todos los agentes tanto públicos como privados.



Aunque todas las estadísticas indican que se está produciendo un retroceso en el número de accidentes laborales, el ministro de Trabajo ha reconocido que eso no es suficiente y que el Gobierno quiere conseguir una reducción mayor y más rápida de la siniestralidad laboral, así como una constante y progresiva mejora de las condiciones de trabajo.

Por ello el Plan que propone el Gobierno contempla tres prioridades: la reducción drástica del número y frecuencia de los accidentes de trabajo, actuando decididamente contra las causas principales que los provocan; conocer la verdadera dimensión de las enfermedades profesionales y diseñar medidas efectivas para su control y reducción y promover una política de calidad en el empleo, reduciendo las fuentes de penosidad en muchas tareas.

MEDIDAS ESPECÍFICAS

Según los responsables de Trabajo lograr estos objetivos requiere reforzar medidas que se vienen ejecutando, reorientar otras y acometer nuevas tareas a fin de adaptarlas a un entorno sociolaboral y económico cada día más exi-

gente para el conjunto de la sociedad y, en particular, para las empresas españolas.

Las medidas contenidas en el Plan se dirigen a conseguir un refuerzo de la prevención, de la vigilancia en el cumplimiento de las normas y de la lucha contra los accidentes de trabajo. Entre las principales medidas destacan:

- Fortalecer la Inspección de Trabajo mediante un incremento presupuestario de los créditos para 2005 de un 11 por ciento. En este mismo año se reforzarán los recursos humanos con 55 inspectores y 45 subinspectores. Además 300 técnicos de las Comunidades Autónomas reforzarán la Inspección en materia de prevención de riesgos laborales

- La Inspección actuará en sectores de alta siniestralidad y durante 2005 se visitarán 12.000 empresas. Se llevará a cabo un programa de actuaciones en actividades con mayor índice de contrataciones temporales. En el sector de la construcción se realizarán 80.000 visitas y 300.000 actuaciones.

- Se reforzarán los recursos materiales y humanos del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo poniendo fin al debilitamiento producido desde el año 1996, que ha perdido el 30 por ciento de sus efectivos técnicos.

- El Plan contiene una serie de medidas normativas que ya se están tramitando y otras que se desarrollarán tras el proceso de Diálogo Social.

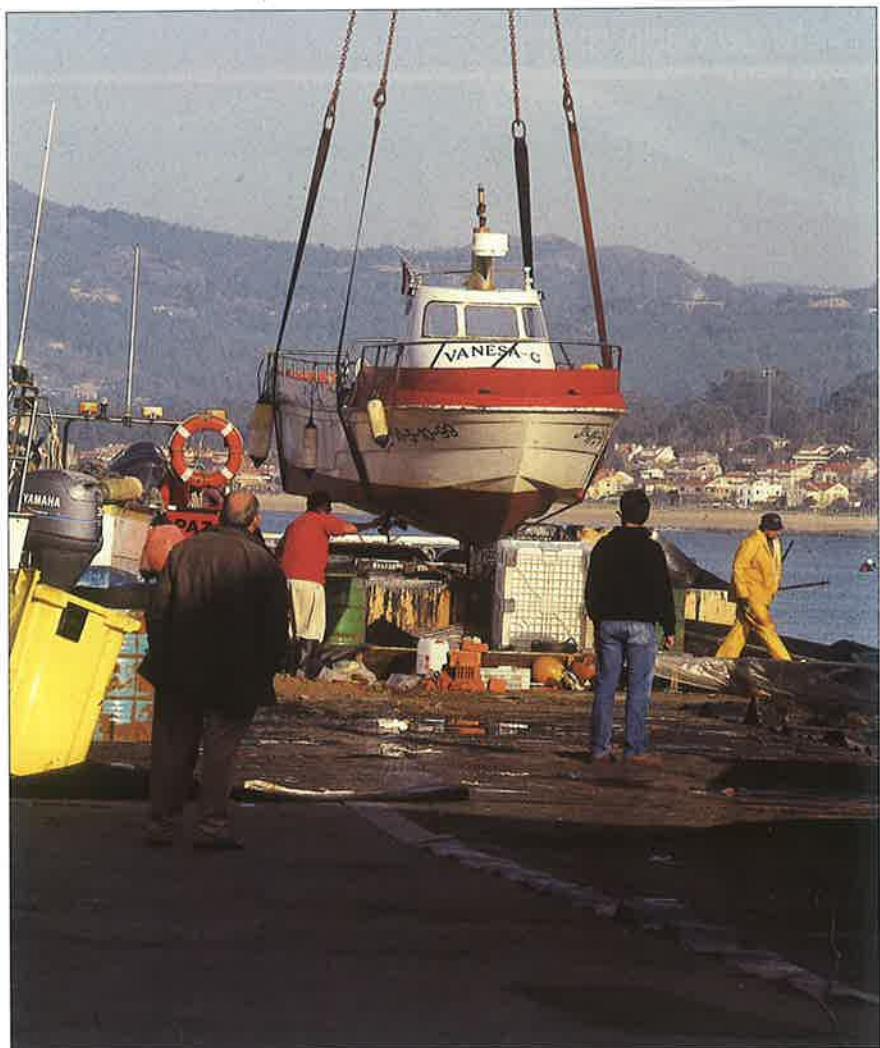
- Reforzar la colaboración entre la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas.

- Se incrementan los fondos destinados a acciones de formación continua en prevención de riesgos laborales en un 10 por ciento respecto a 2004 y se establece un presupuesto extraordinario de 6 millones de euros.

- Otras actuaciones inmediatas contemplan un plan de lucha contra los accidentes "in itinere". También se abordará, en el marco del Diálogo Social, la finalización del nuevo listado de enfermedades profesionales.

ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

El Plan de actuación está basado entre otros elementos fundamentales en la elaboración, con la participación de todos, de una Estrategia española en materia de seguridad y salud en el trabajo con un horizonte temporal que abarque hasta 2008, que de respuesta a la demanda de la sociedad española de que se reduzca la siniestralidad y de que mejore la seguridad y la salud en el trabajo y cumplir con los



compromisos adquiridos con los agentes sociales y las CCAA.

Las principales notas definitorias de esta Estrategia deben ser, a juicio de los responsables de Trabajo: el consenso, la transversalidad, las políticas integradas, una política laboral coherente y sensibilizar a la sociedad para implicarla en la tarea de mejorar la prevención.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Para alcanzar los objetivos indicados, el Gobierno entiende que podrían realizarse actuaciones dirigidas principalmente a: consolidar una verdadera cultura de la prevención, lograr un mejor y más eficaz cumplimiento de la normativa, mejorar la cooperación institucional, reforzar las instituciones básicas del Estado dedicadas a la materia, mejorar los mecanismos de participación de los trabajadores y la eficacia y la calidad de los sistemas de prevención; perfeccionar los sistemas de información e investigación; potenciar la formación y promocionar la responsabilidad social de las empresas en materia de Prevención de Riesgos laborales. ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

El Gobierno se propone elaborar una Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo basada en la construcción de una política que implique a todos los agentes tanto públicos como privados

Siete de cada diez trabajan en el hogar, la construcción o la agricultura



El Ministro de Trabajo visitó algunas de las sedes de la Seguridad Social para interesarse por la marcha del proceso

CASI 700.000 INMIGRANTES se acogen al proceso de regularización

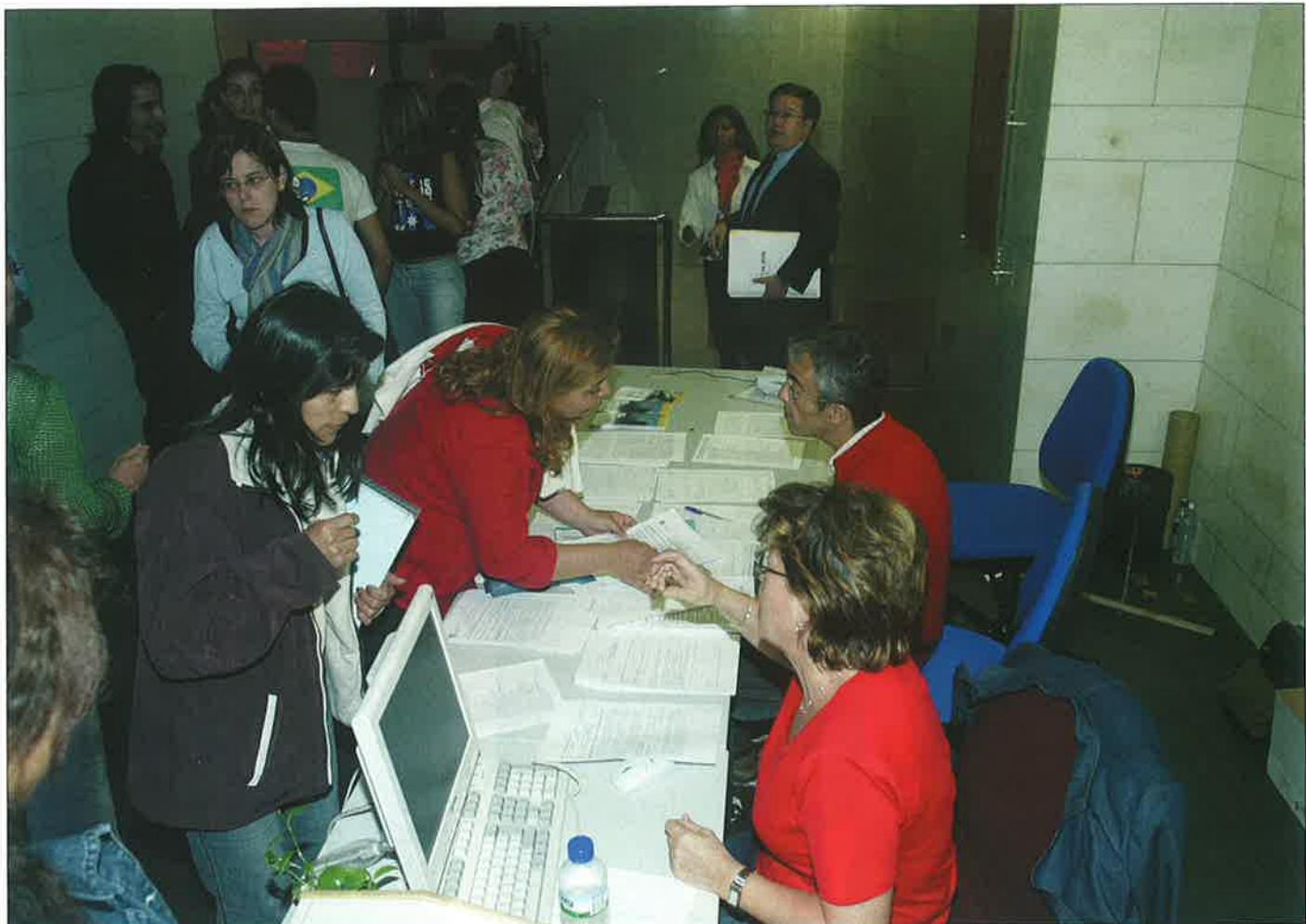
Casi 700.000 inmigrantes han solicitado su regularización durante los tres meses que ha durado el proceso extraordinario de normalización, aprobado por el Gobierno, que terminó el pasado 7 de mayo. Tres nacionalidades: Ecuador, Rumanía y Marruecos centran la mitad de las solicitudes y tres comunidades

Autónomas: Madrid, Cataluña y la Comunidad Valenciana concentran el 60 por ciento de las peticiones. El 31 por ciento trabajan en el servicio doméstico.

Los que se han quedado fuera de este proceso, unos cien mil, podrán conseguir papeles por razones humanitarias o acogerse al arraigo laboral o social. Los demás serán repatriados. Está previsto que hasta final de año se realicen medio millar de visitas de inspección. Quien emplee a un inmigrante sin papeles se enfrentará a sanciones que pueden llegar a los 60.000 euros.

Un día después de que finalizase el plazo de tres meses para la regularización extraordinaria de inmigrantes, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, acompañado de los secretarios de Estado de Inmigración y Emigración, Consuelo Rumi, y de la Seguridad Social, Octavio Granado, hizo balance del mismo e informó que desde el 7 de febrero al 7 de mayo en que había estado abierto el proceso un total de 690.679 inmigrantes habían solicitado su regularización. La mayoría, un 77,4 por ciento del total, pertenecen a empleos en el hogar (31,67 por ciento), la construcción (20,76 por ciento), el campo (14,61 por ciento) y la hostelería (10,36 por ciento).

El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, calificó de "éxito" el



proceso, que "ha permitido aflorar el 80 por ciento de la economía sumergida" y recordó que estos casi 700.000 inmigrantes ilegales estaban generando gasto público, "ya que en nuestro país hay servicios que, como la sanidad, son universales y, en cambio ahora, empezarán a generar ingresos en la Seguridad Social y en la Hacienda Pública, porque hasta ahora esos ingresos solo provenían de impuestos indirectos generados por el consumo". Se estima

que esta regularización extraordinaria aportará el próximo año a la Seguridad Social unos ingresos de cerca de 1.500 millones de euros.

ÉXITO COMPARTIDO

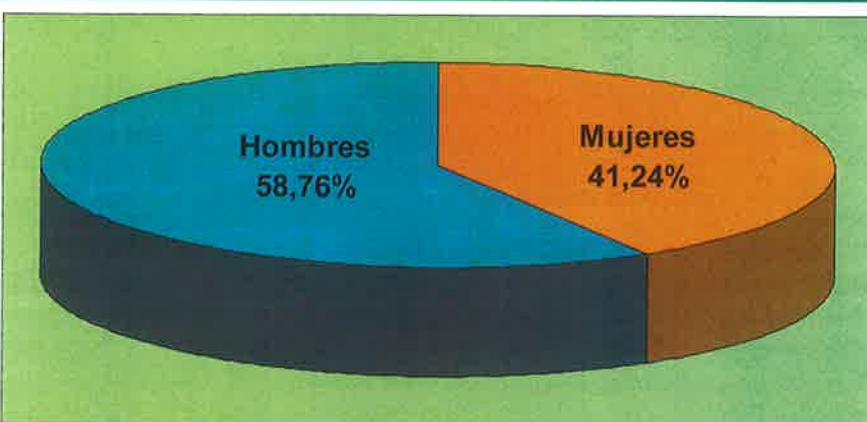
Caldera recordó que este éxito no era exclusivo de su ministerio, ni del Gobierno, sino de los empresarios, de los sindicatos, de las numerosas organizaciones no gubernamentales

Las multas por la contratación irregular estarán entre los 6.000 y los 60.000 euros

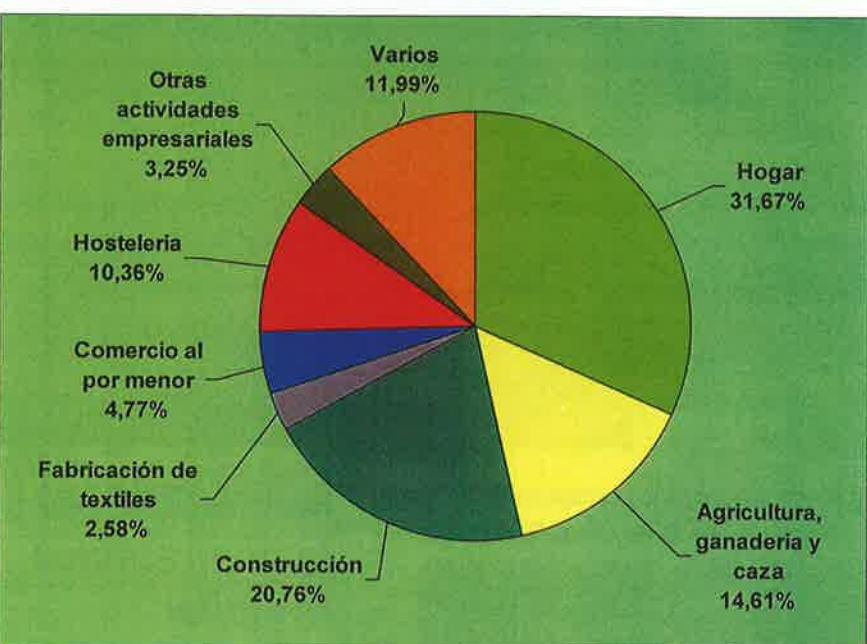
Solicitudes presentadas por sectores y sexo

	Total	Mujeres	Hombres
Hogar	217.627	31,67%	181.500
Agricultura, ganadería y caza	100.408	14,61%	16.938
Construcción	142.654	20,76%	7.253
Fabricación de textiles	17.700	2,58%	4.210
Comercio al por menor	32.778	4,77%	9.378
Hostelería	71.202	10,36%	35.787
Otras actividades empresariales	22.353	3,25%	8.384
Varios	82.416	11,99%	19.953
TOTAL	687.138	41,24%	403.735
			58,76%

Solicitudes presentadas por sexo



Solicitudes presentadas por sectores



Ecuatorianos, rumanos y marroquíes fueron los que más solicitudes presentaron

consultadas y de todas las fuerzas políticas que, con la excepción del Partido Popular, habían dado su apoyo unánime a la puesta en marcha del Reglamento de Extranjería y a este proceso extraordinario de normalización, "que no volverá a repetirse y que ha servido para resolver una situación heredada en la que cientos de miles de personas estaban trabajando en la ilegalidad".

También atribuyó el éxito a la sociedad española, "que ha demostrado ser solidaria" y que con esta legalización de trabajadores refuerza su comportamiento ético "y nos hace sentir a todos mejor con nosotros mismos, porque no estamos dispuestos a que en España se trabaje sin derechos".

Recordó Caldera a todos los que han hecho que durante estos tres meses el proceso de regularización se haya desarrollado con normalidad: los Ayuntamientos, las Comunidades Autónomas, oficinas de extranjería y a los más de

2.000 funcionarios de la Seguridad Social que realizaron un intenso esfuerzo a lo largo del proceso y, muy especialmente, en las últimas semanas del mismo.

Aprovechó también el ministro para responder a las duras y constantes críticas que destacados miembros del Partido Popular, como Mariano Rajoy o Ana Pastor, habían hecho a este proceso de regularización, calificándolo de "efecto llamada". Para Caldera "Rajoy no tiene ninguna autoridad para hacer estas críticas, ya que en las tres regularizaciones que hizo su Gobierno en ninguna se exigió al trabajador el contrato de trabajo. Simplemente les daban el permiso de residencia y el pasaporte para trabajar en la economía sumergida, mientras que ahora con los requisitos que ha pedido el Gobierno socialista: contrato de trabajo y alta en la Seguridad Social, van a trabajar con derechos y también con obligaciones"

LOS DATOS DE UN PROCESO

Según los datos facilitados por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, de las 690.679 solicitudes presentadas, de las que estima que tan sólo un 3 por ciento serán rechazadas, un 60 por ciento se ha concentrado en Madrid, Cataluña y Comunidad Valenciana. De las 160 nacionalidades que han participado en la regularización, destaca Ecuador, con 139.714 solicitudes, el 20,33%; Rumanía con 118.298, el 17,22% y Marruecos con 85.969, el 12,51%.

En el otro extremo, en el de las nacionalidades que menos solicitudes han presentado, se sitúan China y Pakistán, con 13.120 (1,19%) y 15.069 (2,19%), respectivamente. Los ecuatorianos que son los inmigrantes que más se han acogido a este proceso en el conjunto del país, representan la primera nacionalidad en número de peticiones en Álava, Barcelona, Soria, Madrid, Navarra, Asturias, Valencia, Alicante, Murcia y Baleares.

Los rumanos encabezan la lista de demandantes en 20 provincias: Cantabria, Burgos, La Rioja, Zaragoza, Huesca, Lleida, Teruel, Castellón, Guadalajara, Cuenca, Albacete, Ciudad Real, Toledo, Ávila, Salamanca, Badajoz, Córdoba, Huelva, Sevilla y Granada.

Los colombianos son mayoritarios en las cuatro provincias gallegas, en Vizcaya, en las islas Canarias, mientras que los marroquíes encabezan el número de peticiones en León, Girona, Tarragona, Cáceres, Jaén, Almería y Málaga.

SECTORES DE ACTIVIDAD

El trabajo de hogar acapara la mayoría de las solicitudes (31,67%). En Madrid, ese porcentaje ascendió hasta el 42,16%. Y en el País Vasco, Aragón y Melilla superó el 40%.



Consuelo Rumi, Jesús Caldera y Octavio Granado presentando el balance del proceso de regularización

Tras el trabajo doméstico figuran la construcción (20,76% de las solicitudes), el campo (14,61%), la hostelería (10,36%) y el comercio (4,77%).

En cuanto al sexo de los inmigrantes que aspiran a la regularización, el 58,76 % fueron hombre y el 41,24% mujeres. Estas son mayoría entre los procedentes de Rusia (70,44%), Paraguay (64,44%), Brasil (59,59%), Bolivia (56,07%), Venezuela (54,31%).

Entre los marroquíes que han pedido la regularización sólo el 15 por ciento fueron mujeres, frente al 85,1 por ciento de hombres; entre los pakistaníes únicamente el 1,6 por ciento son mujeres. Por el contrario, la mayoría de los ecuatorianos que presentó la solicitud son mujeres.

Las mujeres fueron, además las que presentaron el mayor número de solicitudes en el sector del hogar, el 83,40 por ciento frente a las 16,6% que fueron presentadas por hombres. Estos dominaron en los sectores de la construcción (94,92%) y en el campo (83,13%).

COMUNIDADES AUTÓNOMAS

El 60,4% de las solicitudes de regularización han sido presentadas en Cataluña, Madrid y la Comunidad Valenciana. Por provincias, Madrid ocupa el primer lugar, seguido de Barcelona, Valencia, Murcia, Alicante y Almería. El menor

número de expedientes corresponde a Ceuta y Melilla. El ministro de Trabajo ya ha anunciado que no está satisfecho con estos resultados de las dos ciudades autónomas sobre las que va a actuar la inspección.

Otras ciudades con pocas solicitudes de regularización son Zamora, Palencia, Orense, Lugo y Teruel. En ellas también va a tener trabajo la inspección, ya que el número de expedientes presentados en relación con la cifra de extranjeros empadronados está por debajo de la media nacional.

MAPA DE LA INMIGRACIÓN

Lo que si ha aclarado el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales es que con este proceso se conoce mucho mejor la situación de la economía sumergida en España, porque este proceso ha proporcionado un mapa que "nos permite saber en qué sectores está concentrada la actividad económica sumergida y donde actuar preferentemente".

LOS QUE SE QUEDARON FUERA

Para calcular el número de inmigrantes que se han podido quedar fuera de este proceso extraordinario de regularización, Jesús Caldera, aportó los últimos datos del padrón, según los cuales el pasado 1 de enero vivían en Espa-

Los que se han quedado fuera de este proceso podrán conseguir papeles por razones humanitarias o acogerse al arraigo laboral o social



ña 2.357.056 inmigrantes en edad de trabajar (16 a 64 años). A estos les restó los que en esa fecha ya disponían de permiso de residencia (1.197.383) y a los resultantes, 1.159.673 sin papeles, les aplicó una tasa de actividad del 70 por ciento, es decir, nueve puntos por encima de la de los españoles, que es la que el Banco de España considera adecuada para los tra-

jadores extranjeros no comunitarios. A final de estas operaciones quedaban 811.771 inmigrantes en edad de trabajar. A este número se le han deducido los 690.679 incluidos en el proceso de normalización, por lo que han quedado fuera del mismo 121.092.

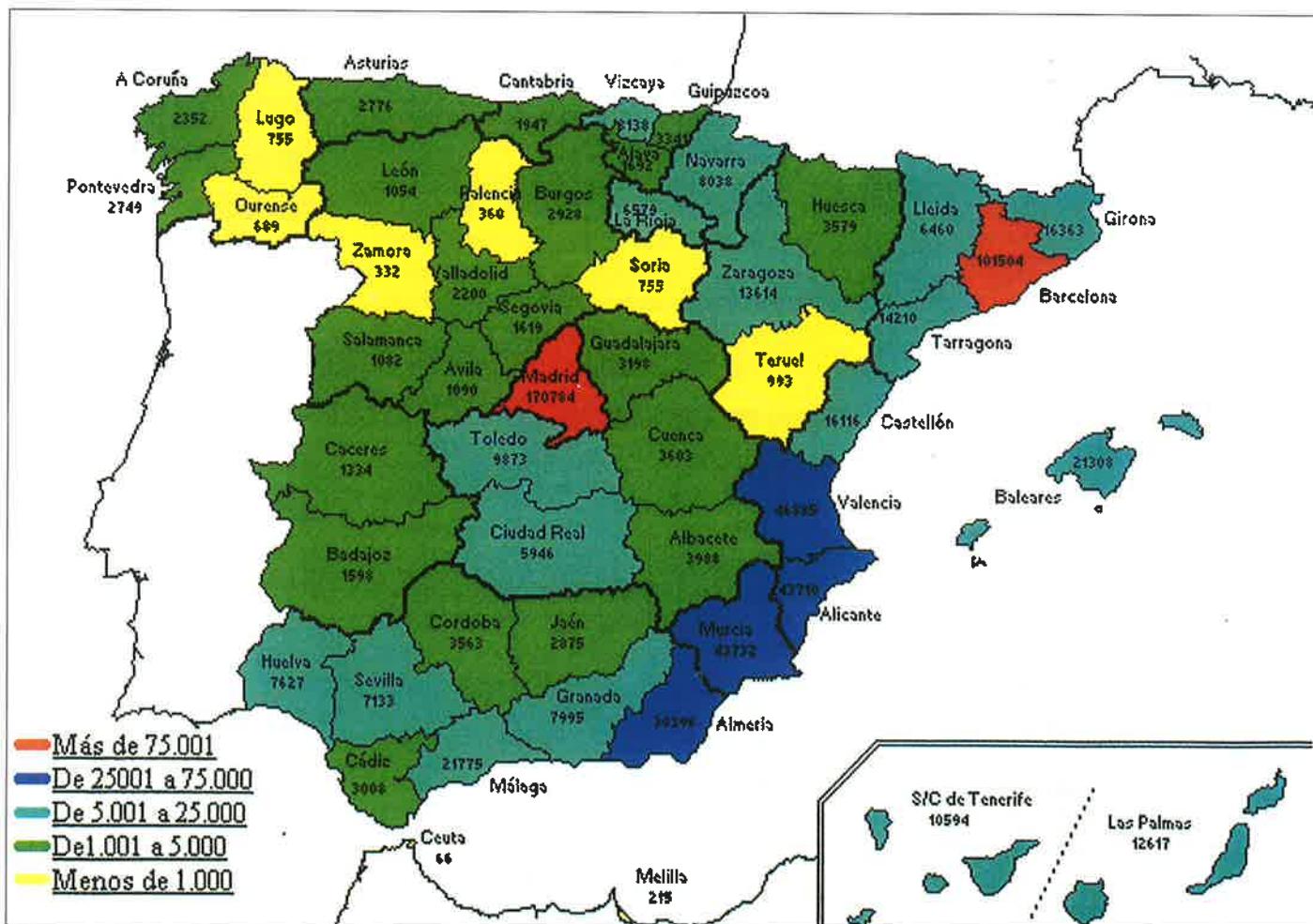
Estos inmigrantes irregulares, según anunció el ministro podrán regularizar su situación por razones humanitarias o acogiéndose a la figura de arraigo social o laboral, que permitirá que quien lleve más de dos años en España y tenga una relación laboral de más de un año pueda normalizar su situación. También se ha invitado a los empresarios a que contraten a sus trabajadores en origen, de manera que cuando vengan a España tengan sus papeles en orden.

Para los trabajadores que no cuenten con "papeles" el ministro anunció que se hará cumplir estrictamente la ley y serán repatriados.

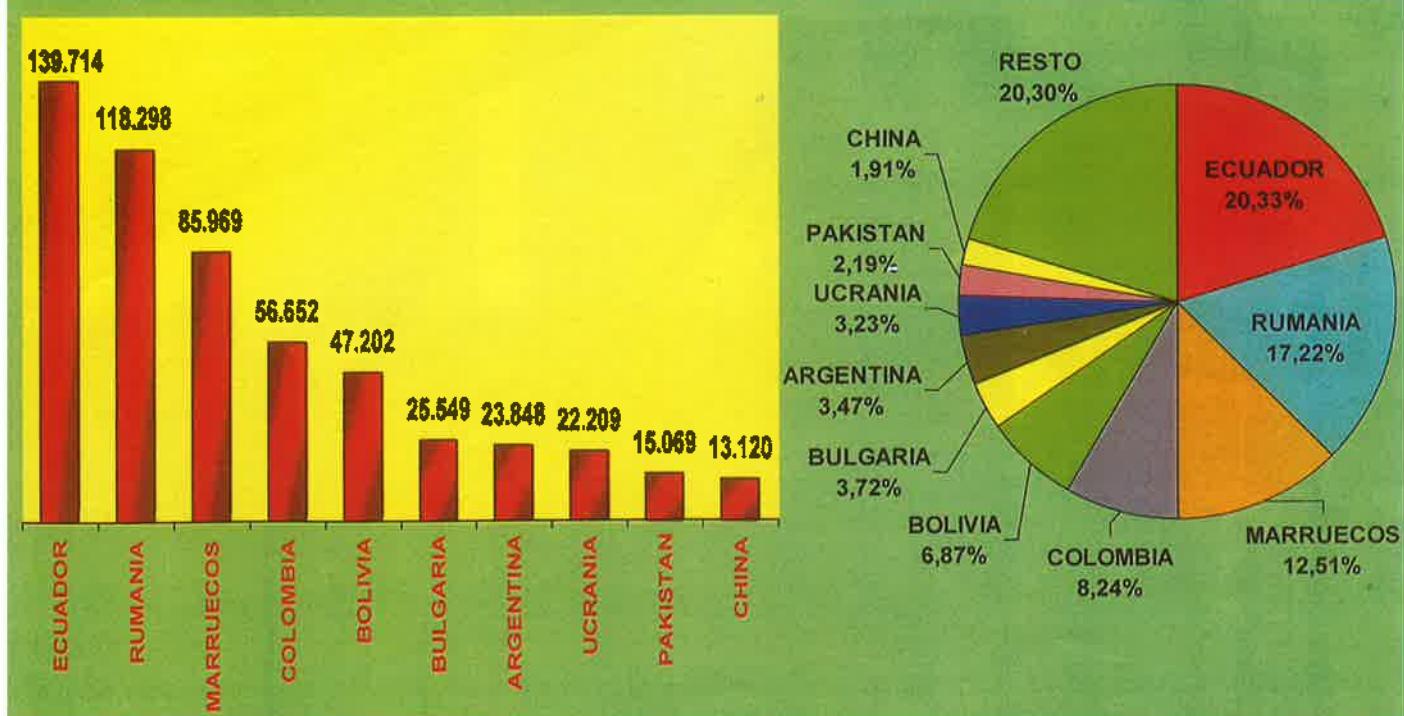
INSPECCIÓN

Una vez finalizada esta fase del proceso de normalización que, según Caldera, será en el mes de julio se va a poner en marcha un riguroso plan de inspección. Este Plan de Actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social ya ha sido presentada a los sindicatos y

Solicitudes presentadas por provincias



Solicitudes presentadas por nacionalidades



empresarios en la mesa de Diálogo Social.

Este Plan de actuaciones en materia de economía irregular y trabajo de extranjeros, que ha sido consultado a las Inspecciones Provinciales, prevé la realización de 200.000 visitas antes de que finalice el año. De estas visitas se derivaran unas 500.000 actuaciones, ya que cada inspector cuando hace una visita obtiene dos o tres procedimientos de media.

Las comprobaciones se van a llevar a cabo especialmente en los sectores de la construcción, la agricultura y el textil y en las regiones de mayor actividad como Madrid y Barcelona y en otras 16 que han registrado bajos índices de solicitud de regularizaciones.

En este Plan van a trabajar 788 inspectores de Trabajo y Seguridad Social y 822 subinspectores a los que se les unirán, a primeros de junio, otros 23 nuevos inspectores y 27 subinspectores y las sanciones que podrán proponer irán desde los 6.000 a los 60.000 euros. "Vamos a actuar de forma contundente -afirma Caldera- porque el Reglamento de Extranjería nos exige que quien no ha cumplido con la legalidad sea severamente castigado".

Los representantes de los sindicatos en la mesa de diálogo social, Julio Ruiz, de CCOO y Almudena Fontecha, de UGT han apoyado



Jesús Caldera presentó a los agentes sociales los resultados del proceso y el plan de inspección

sin fisuras este refuerzo de la inspección, "para que los empresarios que aún tengan trabajadores irregulares normalicen esa situación y para que los trabajadores sepan que sin contrato no se puede venir". El ministro de Trabajo ha asegurado que los representantes de las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME, le han pedido que se hagan inspecciones de trabajo serias para acabar con la economía sumergida. ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

Fotos: JESÚS NAVARRO Y JULIO PALOMAR

El Consejo Económico y Social

PIDE MÁS ATENCIÓN PARA EL SECTOR PESQUERO

Mayor interés por el sector de la pesca. Más implicación de los agentes sociales y económicos por la realidad del sector para definir y articular una política pesquera. Dar un mayor protagonismo a esta actividad. Definir y desarrollar una estrategia para la explotación sostenible del caladero nacional y la potenciación de los acuerdos de la Unión Europea con terceros países para garantizar el acceso de las flotas a los recursos pesqueros. La elaboración de un Libro Blanco sobre el sector de la pesca y la acuicultura dado su nivel estratégico en cuanto es un componente importante para la alimentación.

Se considera que deberían cobrar más relevancia las dimensiones económicas y sociales de la actividad de la pesca

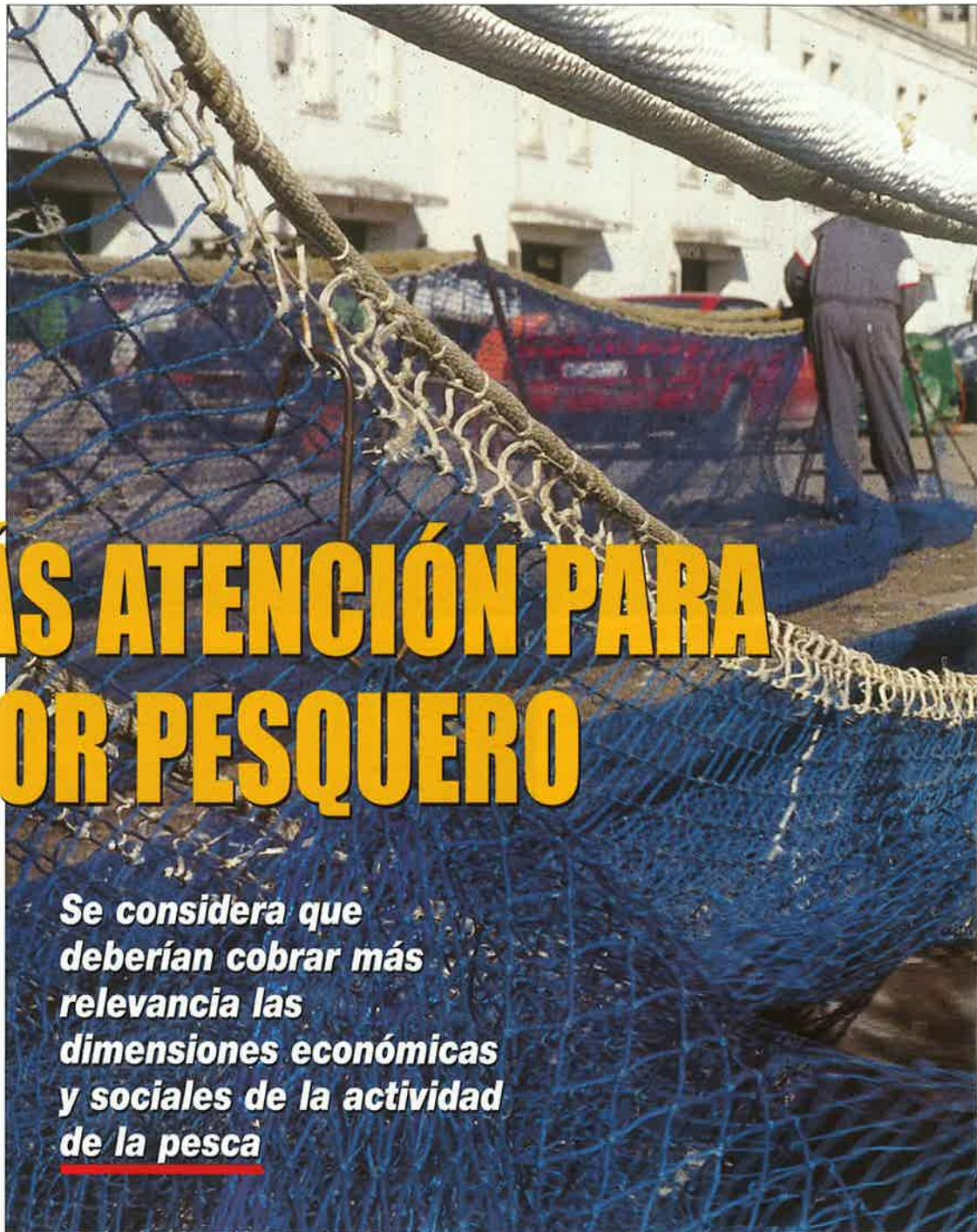
Estas son algunas de las recomendaciones más importantes que se hacen desde el Consejo Económico y Social a las diferentes Administraciones en un análisis sobre la situación actual y perspectivas del sector elaborado por este organismo. Pero, con la mirada puesta en el futuro, desde el Consejo Económico y Social se plantean una serie de retos en relación con la necesidad de lograr un desarrollo sostenible de la actividad de la pesca, los problemas derivados de las mayores dificultades para acceder a nuevos caladeros, el incremento de los costes

de producción, la cada día mayor competencia de terceros países y el menor peso de la producción nacional

LOS RETOS.

Frente a este conjunto de necesidades, para la flota comunitaria es fundamental afrontar en este momento una serie de retos de cara a su viabilidad en el futuro entre los que destacan los siguientes puntos:

- **Desarrollo sostenible.** Se trata de un concepto actual en el seno de la FAO desde





los años setenta y que se concreta en la necesidad de una política pesquera que suponga la conservación de los recursos. Consecuencia de esa nueva filosofía fue la puesta en marcha del Código Internacional de Conducta para la Pesca Responsable. Por desarrollo sostenible se considera aquella política de pesca que pueda satisfacer las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de abastecimiento de otras generaciones. Desde el Consejo se considera que los datos científicos sobre los recursos disponibles y las políticas de conservación y reordenación se deberían basar

mucho más en datos científicos. Siguiendo con el Código de Buena Conducta, se considera que los Estados deberían tener mucho más en cuenta el estado de los recursos. Igualmente se hace una llamada de atención sobre la necesidad de cumplir las reglas de juego de unas pesquerías responsables. En resumen, el desarrollo sostenible debe asegurar tanto el bienestar humano como el mantenimiento de los recursos.

● **Acceso a recursos.** - El informe hace un análisis sobre los problemas que existen en la



Reclama una mayor participación de los agentes económicos y sociales en la articulación de la política pesquera

Plantea la necesidad de definir una estrategia para una explotación sostenible del caladero nacional

plataforma continental y en el caladero nacional para tener unas discretas posibilidades de pesca. La opinión del Consejo es que se trata de unas posibilidades de pesca en conjunto insuficientes para las necesidades de las flotas, lo que ha obligado en los últimos años a reducir su potencial.

España es el país comunitario con la mayor flota. Según los datos comunitarios, cuenta con el 25% de la flota y solamente tiene posibilidades para pescar el 7% de los recursos a través de los TACs, mientras otros países como Dinamarca con el 5% de la flota tienen posibilidad para llevar a cabo casi el 40% de las capturas fijadas. En el caso de la flota española destaca igualmente el hecho de que en los últimos años e incluso en la actualidad, se mantengan limitaciones a la hora de acceder a determinados caladeros comunitarios a pesar de estar totalmente integrados en la Política Pesquera Común.

● **Competitividad en costes.**- Se trata de un problema añadido a los muchos que está soportando el sector de la pesca en los últimos años. Una serie de países emergentes están entrando en los mercados mundiales de la pesca con un producto a bajos precios consecuencia de los bajos costes que soportan desde la actividad extractiva a la comercialización. Se trata en su mayor parte de países de Asia cuyas flotas tienen mayores posibilidades de competir que las que funcionan con las exigencias comunitarias en materia económica y, sobre todo, laboral. Las diferencias entre los incrementos de costes pueden ser definitivas para el mantenimiento de las flotas comunitarias.

● **Acceso a mercados.**- El informe del Consejo analiza la situación del mercado nacional y las cada día mayores ofertas para entrar en ese mercado de materia prima procedente de las importaciones, en su mayor parte desde terceros países. Frente a las capturas de la flota nacional, cada día llega más oferta de estos países a unos precios más bajos fundamentalmente por las menores exigencias en esos países a las condiciones de las tripulaciones e incluso a las normas sobre pesca responsable. Se trata de un problema que requiere respuestas por parte de la Administración comunitaria o en cada país si se pretende seguir con la actividad de las flotas.

● **La acuicultura.** Finalmente, en cuanto a los retos, destaca el papel futuro de la acuicultura que según los datos manejados por la Administración, debe suponer en 2030 una producción superior a la procedente de las capturas. En este periodo es fundamental el desarrollo de la investigación para lograr unas producciones en volumen y calidad similares a la pesca de captura.

ESTRATEGIAS Y PROPUESTAS

Para hacer efectivo un modelo de desarrollo sostenible en el seno de la Unión Europea, el Consejo considera que el mismo debe basarse en tres principios: coordinación, cooperación y participación.

En materia de investigación se propugna una mayor coordinación entre la investigación y el propio sector. Se critica que en el pasado, los investigadores se han centrado fundamental y casi exclusivamente en los aspectos biológicos, cuando en su opinión se deberían ajustarse en su totalidad al contenido del Código de Pesca Responsable donde también se atienden a otros puntos como el principio de precaución y la dimensión medioambiental económica y social de la actividad pesquera. Se aboga por una mayor participación de los investigadores públicos en foros y comités científicos internacionales, así como una mayor cooperación con el sector empresarial y con los agentes sociales.

En lo que afecta al principio de participación se propugna que los análisis científicos se hagan conjuntamente por los investigadores y por el propio sector afectado para elevar conjuntamente sus posiciones a las autoridades competentes. En el pasado se achaca a los estudios científicos la falta de criterios de proporcionalidad a la hora de analizar y dar salidas a un determinado caladero para garantizar un equilibrio entre el estado de los recursos, las medidas de gestión con los aspectos medioambientales, económicos y sociales.

Para potenciar en el futuro un modelo de desarrollo sostenible, en primer lugar se considera prioritario identificar las zonas dependientes de la pesca en la Unión Europea y financiar en las mismas los proyectos que permitieran el doble objetivo de conservar recursos y la cohesión económica y social. Para el Consejo es muy importante que en este tipo de actuaciones se tenga en cuenta siempre la posición del sector. En relación con la propuesta comunitaria en el reglamento para el nuevo Fondo Europeo para la Pesca donde habla de eliminar las ayudas para los municipios en esas zonas cuando superen los 100.000 habitantes, el Consejo señala que se deberían mantener esos apoyos a esas poblaciones.

Preocupa la necesidad de disponer de medidas coherentes para mejorar el acceso a los recursos pesqueros en todas las aguas. Para el caladero nacional se apunta la necesidad de desarrollar una estrategia de explotación sostenible de esos recursos. En el caso del Mediterráneo, el Consejo aprueba la política comunitaria para llevar a cabo una gestión responsable en esas aguas pero se critica que no se aplique esa misma política para otros países ribereños que pueden llevar a cabo capturas incontroladas en una serie de productos que además pueden colocar posteriormente en el mercado comunitario. Finalmente, desde el Consejo se anima a la Unión Europea a que adopte una postura de liderazgo en el conjunto de las Organizaciones Regionales de Pesca para mejorar las posibilidades de pesca de la flota comunitaria y a la vez defender una explotación controlada de los recursos. En esa misma dirección se propugnan mayores esfuerzos para el desarrollo de acuerdos con terceros países así como para la supervivencia de las sociedades mixtas.

El Consejo ha adoptado una posición muy crítica respecto a la normativa comunitaria aplicada ya en los últimos años desde la reforma de la Política Pesquera Común en 2003, por la que se eliminan las ayudas para la modernización de barcos hasta 2004 y se mantiene ayudas para el desguace de embarcaciones hasta 2006. Se considera que el mantenimiento de estas ayudas para eliminar barcos supone una política encaminada fundamentalmente a la reducción de las flotas que ya han sufrido duros ajustes en el pasado. En su lugar, desde el Consejo se propugna el mantenimiento de ayu-



das comunitarias para la modernización de las flotas así como por el desarrollo de políticas activas en el sector en lugar de destruir puestos de trabajo. En esta línea se defienden la puesta en marcha de apoyo para renovar las flotas de altura y gran altura que en este momento constituyen un eje fundamental en la política de capturas. Se apoya un reforzamiento del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Investigación Tecnológica 2004-07 para la mejora del conocimiento y evaluación periódica de los recursos pesqueros de interés para las flotas españolas.

Finalmente, entre las estrategias y propuestas aprobadas en el Consejo Económico y Social en relación con el sector de la pesca se plantean una serie de medidas para mejorar el acceso de los productos de la pesca al mercado. Se propugna la necesidad de que todos los productos de la pesca pasen por lonja para tener un mayor control sobre los mismos. Se insiste en el desarrollo de una política de trazabilidad para conocer en todo momento el proceso de comercialización de un producto por razones de seguridad y calidad. El Consejo entiende que es preciso unificar normas sobre comerciali-



EL SECTOR PESQUERO EN LA UNIÓN EUROPEA: PRODUCCIÓN Y CAPACIDAD DE LA FLOTA, 2002-2003

Estados miembros y candidatos	Producción (toneladas)			Desembarques (toneladas) de buques	Flota		
	Total	Capturas	Acuicultura		Número	Toneladas	KW potencia
	2002	2002	2002	2003	2003	2003	2003
Alemania	274.305	224.453	49.852	103.021	2.212	66.002	160.248
Austria	2.683	350	2.333	—	—	—	—
Bélgica	30.627	29.027	1.600	20.279	125	23.794	66.869
Dinamarca	1.474.068	1.442.042	32.026	1.045.824	3.581	96.222	324.952
España	1.146.743	882.981	263.762	918.245*	14.379	486.501	1.174.700
Finlandia	159.939	144.807	15.132	76.210	3.494	19.531	186.416
Francia	948.747	699.013	249.734	334.547	8.082	228.048	1.108.446
Grecia	183.570	95.642	87.928	88.517	19.048	99.598	566.036
Holanda	518.478	464.036	54.442	533.083	949	200.507	470.194
Irlanda	344.891	282.323	62.568	299.193	1.490	86.450	226.453
Italia	453.814	269.852	183.962	265.122	15.666	219.407	1.286.270
Luxemburgo	0	0	0	0	—	—	—
Portugal	210.766	202.329	8.437	173.919*	10.264	114.238	392.442
Reino Unido	868.961	689.925	179.036	493.840	7.118	227.480	906.010
Suecia	300.581	294.963	5.618	238.744	1.714	43.918	220.340
UE-15	6.918.173	5.721.743	1.196.430	—	88.122	1.911.696	7.089.376
Chipre	3.840	1.978	1.862	—	—	—	—
Eslovaquia	2.575	1.746	829	—	—	—	—
Eslovenia	2.976	1.686	1.290	—	—	—	—
Estonia	102.618	102.360	257	—	—	—	—
Hungría	18.324	6.750	11.574	—	—	—	—
Letonia	114.107	113.677	430	—	—	—	—
Lituania	151.896	150.146	1.750	—	—	—	—
Malta	2.120	1.004	1.116	—	—	—	—
Polonia	255.148	222.439	31.709	—	—	—	—
República Checa	24.193	4.983	1.862	—	—	—	—
UE-25	7.565.970	6.328.513	1.267.457	—	—	—	—
Bulgaria	17.315	15.007	2.308	—	—	—	—
Rumanía	16.237	6.989	9.248	—	—	—	—
Turquía	627.847	566.682	61.165	—	—	—	—
Total mundial	145.706.910	94.320.995	51.385.913	—	—	—	—

* El dato corresponde a 2002.

Fuente: Eurostat, *Fishery Statistics. Data 1990-2003. 2004*.

zación, etiquetado, clasificación por categorías. Por razones de seguridad y en defensa de los intereses de los consumidores, se reclama que las condiciones exigidas para la comercialización de los productos de la acuicultura se hagan extensivas a los productos de la pesca procedentes de terceros países como a los nuevos países miembros. Finalmente se apoya el funcionamiento de Denominaciones de Origen para la mejor identificación de un producto por su calidad.

En conclusión, el Consejo recomienda a la Unión Europea dar una mayor relevancia al sector de la pesca por el conjunto de implicaciones sociales y económicas que tiene la actividad y desarrolle una política de acuerdos y desarro-

llos sostenibles que garanticen el acceso de la flota española a los recursos pesqueros.

EL SECTOR DE LA PESCA EN LA UE

La Unión Europea en la actualidad es el tercero país productor en el sector de la pesca sólo por detrás de China y Perú con un total de 6,9 millones de toneladas y que con la incorporación de los nuevos países miembros pasa a 7,6 millones de toneladas. En el seno de la Unión Europea, España es el primer país en volumen de capturas para consumo humano y si se suma a Dinamarca, suponen el 40% del total comunitario.

De toda la producción comunitaria de pro-

ductos de la pesca con una Unión Europea a 25 miembros, 6,3 millones de toneladas proceden de capturas mientras la acuicultura supone 1,27 millones de toneladas.

Según los datos correspondientes al ejercicio 2002/03, la flota comunitaria estaba compuesta por 88.000 unidades de las que 14.400 barcos corresponden a España con 486.000 Toneladas de Registro Bruto. Otros países como Grecia poseen más barcos, unos 19.000 o los 15.600 de Italia. Sin embargo en esa suma se hallan miles de pequeñas embarcaciones, por lo que la potencia de sus flotas es casi la mitad que la española donde hay un importante número de barcos de altura y gran altura que operan en caladeros exteriores y que aportan una parte muy importante de las capturas.

La Unión Europea es un gran consumidor de productos de la pesca con una media que ha pasado de 23,7 kilos por persona con la UE a 15 a 21,5 kilos por persona si se computan ya los nuevos países socios, frente a una media mundial de 19 kilos por persona y año. España se halla entre los primeros consumidores de este tipo de productos con 43 kilos por persona y año sólo superada por Portugal donde la demanda es de 54,5 kilos. Ello supone que nos hallamos ante una grave situación de déficit con unas importaciones de 9,4 millones de toneladas frente a unas exportaciones de 5,6 millones de toneladas, lo que significa un desajuste de 3,8 millones de toneladas. En millones de euros, las exportaciones suponen unos ingresos de 13.200 millones de euros, mientras las importaciones suman 23.200 millones de euros.

Para el Consejo, estos datos ponen de manifiesto la importancia económica del sector de la pesca y, en consecuencia también, la necesidad de desarrollar una política encaminada a defender la supervivencia de una flota como algo estratégico para el suministro de este tipo de productos a la población comunitaria evitando mayores dependencias de las actuales a las ventas de terceros países. En esta línea se aboga por la defensa de la flota, la conservación y el desarrollo sostenible de los caladeros propios y la búsqueda de posibilidades de pesca en otras aguas.

LA EVOLUCIÓN DE LA PAC

Los inicios de la Política Común de Pesca se remontan al propio Tratado de la Unión Europea en 1957 aunque no pasa de ser una simple referencia. En los años siguientes fue tomando cuerpo ante los problemas de recursos y conservación de caladeros para dar lugar en 1970 a la aprobación de las primeras normas comunes en el sector de la pesca referidas al acceso a las zonas pesqueras o la creación de una or-



ganización común de mercado para los productos de la pesca y política de estructuras.

El despegue real de la PCP se produce sin embargo en 1983 con la aceptación de las Zonas Económicas Exclusivas así como con la asignación de TACs y cuotas. La Política Común de Pesca experimentó una profunda revisión en 1992 a la que siguió en 1994 un Reglamento por el que se establecían medidas técnicas para la conservación de los recursos del Mediterráneo.

La reforma más importante de la Política Pesquera Común se produjo en 2002 tras la publicación del Libro Verde con entrada en vigor en 2003 que ha supuesto importantes cambios en la política para el sector desde el acceso a los recursos hasta las medidas estructurales y una mayor política de controles.

En el periodo 2000 a 2006, a través del IFOP se asignaron para el desarrollo de la política de pesca 3.701 millones de euros en ayudas comunitarias para toda la UE las que se sumaron otros 1.920 millones de ayuda nacional hasta un total de 5.621 millones de euros. De esa cifra, el sector de la pesca en España dispuso de 2.362 millones de euros. En este momento se halla a debate la reforma del IFOP para la constitución del Fondo Europeo de Pesca con una dotación prevista para el periodo 2007/13 para la UE ampliada de 3.701 millones de euros. ■

Aboga por una potenciación de los acuerdos de la Unión Europea con terceros países

VIDAL MATÉ

NAVANTIA irrumpe en el negocio **EÓLICO**

La liquidación ordenada de los astilleros civiles de la antigua IZAR, iniciada a principios de abril último, se ha cruzado con un importante pedido de 150 millones de euros, por el que la nueva Navantia construirá las turbinas de 140 generadores, un año de carga de trabajo para la factoría de Ferrol.

Es el más importante contrato captado por los astilleros públicos para su División de Turbinas, desde el año de creación de ésta, 1996, y significa una sensible irrupción de Navantia en el negocio eólico, de notable crecimiento en la última década. Además, Navantia se ha adjudicado el mantenimiento para Iberdrola de la central térmica de Velilla del Río Carrión (Palencia), como único constructor español de turbinas de vapor.





POR TIERRA, MAR Y AIRE

El esfuerzo de captación de pedidos de la nueva Navantia, con el apoyo de la propia SEPI y la Xunta de Galicia, ha cristalizado en un histórico encargo a la División de Turbinas para dotar 140 aerogeneradores a la compañía española Eurovento (Grupo CESA), cuarta del sector nacional.

Se trata de un pedido de 150 millones de euros, que se servirá en dos anualidades, con 70



molinos de viento de 1,3 megavatios cada uno, los primeros con destino al parque eólico.

Aún tratándose del mayor contrato captado por la División de Turbinas desde su fundación, 150 millones de euros, habrán de observarse, por el carácter civil de la obra, las limitaciones del 20 por ciento de la facturación total de Navantia, que impuso la Comisión Europea a la segregación de los astilleros públicos. A pesar de ello, el pedido representará, para la nueva Navantia, más del 30 por ciento de sus ingresos del presente 2005 por actividad de construcción civil.

La factoría de Turbinas (Ferrol) obtiene, de esta forma, carga de trabajo para un año y solución de continuidad a su obra actual, otro grupo de aerogeneradores para Enel-Unión Fenosa. Además, ha ganado el concurso licitado por Iberdrola para el mantenimiento de la central térmica de Velilla del Río Carrión (Palencia), al ser la única factoría española de turbinas de vapor y proveedora del 80 por ciento de las centrales nacionales de energías térmica y nuclear.

Esta ofensiva de captación de clientes, de la que ya podría hablarse de "por tierra, mar y aire", llevó a los directivos de Navantia a Malasia, país para el que se construyen dos submarinos actualmente, para presentar el nuevo catálogo español, que incorpora ya el buque anfibio de doble casco, y se han planteado estrategias de ventas para Australia, Bulgaria, y Finlandia, en tanto se concretan las especificaciones técnicas del convenio Venezuela-España, la segunda mayor exportación española del sector en la historia.

ACUERDO VENEZUELA-ESPAÑA

El convenio de colaboración suscrito entre los presidentes de Venezuela y España, Hugo Chávez y José Luis Rodríguez Zapatero, entra en fase de especificaciones técnicas.

Su división de turbinas construirá las de 140 aerogeneradores, un pedido de 150 millones de euros y carga de trabajo para un año

LA XUNTA DEMANDA UN CENTRO DE REPARACIONES PARA FERROL

La propuesta de situar en la Ría de Ferrol un centro de reparaciones y conversión de buques es la más reciente petición de la Xunta de Galicia al ministro de Industria, José Montilla, en carta dirigida por el presidente Manuel Fraga, con propuesta de inversión próxima a los 90 millones de euros.

Los expertos de la Xunta de Galicia proponen la especialización de Ferrol en las reparaciones navales de mayor rentabilidad -buques gaseros y cruceros- y aportan un estudio para proveer un dique flotante cubierto, la cubrición del dique de Fene, el dragado de esta ría, la adecuación de grúas y almacenes, etc.

La referida demanda de la Xunta tiene especialmente en cuenta al sector de la industria auxiliar naval, que, en los cometidos de reparación y conversiones de buques -tratamiento de superficies, tubajes, hidráulica y electricidad, etc.- sientan gran parte de su oferta técnica.

Y es que la industria auxiliar aparece como la gran perdedora del proceso de segregación, porque además de prosperar la mesa negociadora de la misma, no hace más que perder subcontratas y caer al 50 por ciento de actividad, según su presidente Manuel Gordillo, que, solamente en la Ría del Ferrol -hace estimación de pérdida de unos 2.000 empleos.

Sus grandes números alcanzan los 1.300 millones de euros, para el total de ocho patrulleras de vigilancia costera y oceánica, dos barcos civiles, un asfaltero y un mercante tipo "panamax", así como varios aviones de vigilancia costera.

Aún cuando se estima que los pedidos de buques rondarán el 80 por ciento de esos 1.300 millones de euros, no se han adscrito aún las factorías constructoras, más que en la referencia inicial, que hablaba de "carga de tra-

bajo para 600 personas durante 6 años", apuntándose Ferrol, Fene y los astilleros de la Bahía de Cádiz como candidatos mejor situados, y de que la tipología de los buques patrulleros oscilará "entre las 1.200 y 1.700 toneladas de desplazamiento".

Este contrato sería el segundo mayor de la historia exportadora de España, inmediatamente después del encargado en su día por la

EL CONSORCIO EUROPEO DE CONST

Con la definición programática de que "la presencia del Estado debe ser estratégica" y la observancia de que "en el sector público moderno ya no se crean empresas industriales", el presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), Enrique Martínez Robles ofrece pistas sobre el futuro del sector público, a raíz del proceso de segregación de los astilleros.

Ante una próxima "cumbre" de la OCDE donde se plantearán una serie de recomendaciones sobre la empresa pública, y el grado de tentativa en que se halla el futuro consorcio europeo de construcción naval, Martínez Robles opina que "los astilleros europe-





marina de Noruega para el programa de cinco fragatas.

PEDIDOS DE DEFENSA

Navantia cuenta en firme con los encargos del Ministerio de Defensa, un buque gemelo del de aprovisionamiento "Patiño", que será bautizado como "Cantabria", la construcción

CONSTRUCCIÓN NAVAL, EN TENTATIVA

os -públicos y privados- ya tienen acuerdos de colaboración entre ellos, sobre todo los de construcción militar, pero aún no está claro el alcance a que llegarán la profundización de estos acuerdos..."

Para el máximo gestor de la SEPI, "aún es pronto para hablar del consorcio europeo del naval, por las pistas que se ha seguido para el aeronáutico, pero ya hay algo más que una tentativa en marcha y varias reuniones oficiales, es decir, que aumenta el interés por llegar a soluciones globales de la problemática, aunque por el momento no se ha pasado del análisis de la situación del sector"

de doce lanchas de desembarco y la modernización del Grupo de Combate de la Armada, ésta última presumiblemente a dirigir a la factoría de Reparaciones y Transformaciones de Cádiz.

Sobre estos pedidos ya firmados, el Ministerio de Defensa podría estar a punto de añadir la continuación del programa de fragatas F-100, que sus expertos consideran necesario para dos unidades más. A las implicaciones expertas se unen también las que ordenarían fortalecer este segmento-estrella de la construcción naval española, de cara al futuro consorcio naval europeo.

Navantia ha de completar pedidos, además, para asegurar el cumplimiento de su cifra de facturación anual -1.400 millones de euros- en etapa tan crítica como este ejercicio de rodaje, que ha auspiciado positivamente con una cartera de pedidos de 3.900 millones de euros, según el presidente de SEPI, Martínez Robles.

RECORTES

El presidente de Navantia, Juan Pedro Gómez-Jaén, en sucesivas visitas oficiales al trípode geográfico en que se sustentará el grupo (Ferrol, Cádiz y Cartagena), señaló a los respectivos responsables "un adelgazamiento de los organigramas directivos y costes".

El director de Recursos Humanos, Jesús Pérez Esteban, anunció que se integraría en una sola unidad de producción y mando único todo lo referido a los astilleros de Ferrol y Fene, con un jefe de departamento económico-financiero, otro de personal y un tercero de mantenimiento y servicios, en común para las dos organizaciones.

La cura de adelgazamiento, de suyo, iba implícita en las prejubilaciones de los mayores de 52 años, en muchos casos, y en todos los demás se apostará a un único responsable de fabricación, fuertemente incentivado por la tarea innovadora.

Y, por imperativo legal, cesan todos los miembros del consejo de administración de la antigua IZAR. ■

SEPI ABRE LA TIENDA

A raíz de que el pasado 1 de abril su consejo de administración y la junta extraordinaria de accionistas plasmase la disolución de IZAR, su principal accionista, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) ha abierto la tienda.

El presidente, Martínez Robles, explicó que está "muy avanzado y podría concluir en un año" el proceso de enajenación de las factorías de Sevilla, Gijón, Sestao y Manises, a los que "ya han acercado ofertas varios grupos industriales y financieros".

Sin mención expresa de los grupos interesados, Martínez Robles señaló que estas factorías llevarían su pan bajo el brazo "puesto que SEPI les ha hecho llegar a la disolución con contratos en vigor y carga de trabajo, tal que Sevilla, encargada de la construcción de la compuerta de la nueva esclusa del puerto" ... y "en cuanto se concrete el pedido de buques para Venezuela, alguna de estas construcciones -por su carácter civil y la limitación del 20% sobre la facturación de Navantia- recaerá en los astilleros civiles en venta"

La tienda se abre bajo la línea de negocio impuesta por la Comisión Europea a todo el proceso de segregación, que no es otra que la de "en forma pública y transparente y en condiciones de mercado"

No se trata pues, de un proceso de privatización al uso, ya que al encontrarse el grupo en liquidación, no se pueden poner condiciones al futuro comprador, más que -tal como se pactó con los sindicatos- no se aprobarán enajenaciones individuales para cada astillero. S. de F. ■

S.D.F.



SALÓN NÁUTICO DE MADRID

A plena ocupación expusieron 150



El duro invierno **DEBILITA LAS VENTAS** del primer trimestre



El VII Salón Náutico de Madrid, celebrado en IFEMA los pasados 12 a 16 de marzo, ha avanzado los primeros indicios de freno en las ventas de embarcaciones -atribuible al crudo invierno que perjudicó los encargos del primer trimestre- pero el sector ha sostenido su dinámica creciente en el número de practicantes, matrículas y titulaciones, con augurios positivos para la temporada 2005.

Aplena ocupación, la muestra volvió a incrementar sus cifras, presentando 150 empresas expositoras sobre un parque de exhibición de 25.000 metros cuadrados, por el que ha desfilado en las cinco jornadas del certamen un aforo de público próximo a las 35.000 personas. Al ser la primera feria náutica del año, el Salón de Madrid ha vuelto a contrastar su calidad de avanzadilla tecnológica de cuanto el sector diseña y anticipa en embarcaciones y equipos.

MÁS Y MEJORES PRESTACIONES

El elevado parque de embarcaciones náuticas, que ya supera las 230.000 en nuestras aguas, señala unos crecimientos anuales del 5 por ciento, como mínimo, desde principios de la década, y revela una demanda creciente de barcos con más eslora y mejores prestaciones.

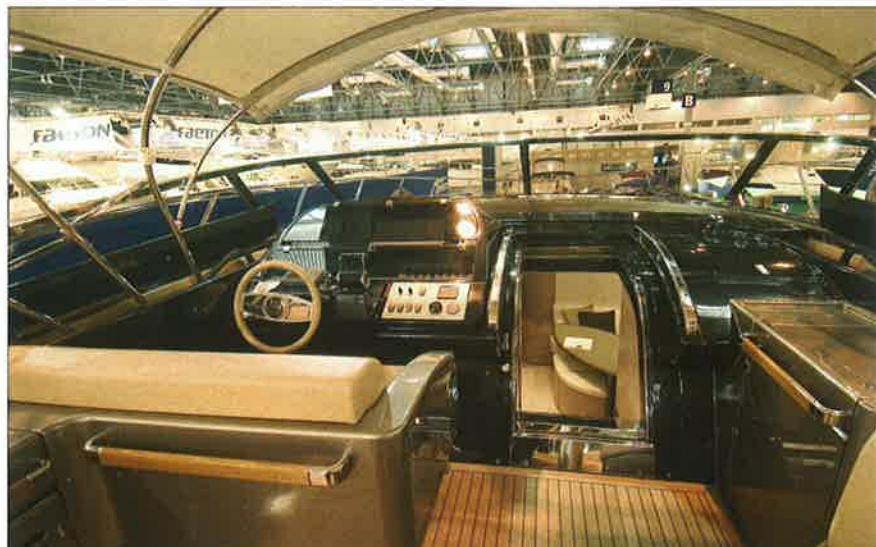
Como una consecuencia más de la alta internacionalización que ha seguido el sector, la oferta española ya no presenta características diferenciables de lo mejor que se construye en Europa, en diseño, equipo y diversidad de opciones.

Por el pabellón de IFEMA han desfilado todas las tendencias en motor y vela, desde embarcaciones de paseo o pesca, pasando por catamaranes a motor, lanchas abiertas, neumáticas o cabinadas, pero también los programas de navegación conectados al sector turístico, a las vacaciones y el ocio individual, familiar o grupal.

En embarcaciones a motor, el VII Salón Náutico de Madrid lanzó a nivel mundial la presentación del "Bavaria 29 Sport" -estrella de la feria- que con sus 9,28 metros de eslora, encaja en un alto segmento de demanda, y se mostraron -por 32 empresas constructoras de lanchas a motor- todas las opciones internacionales y equipos, entre los que destacó la presentación mundial del nuevo revolucionario motor "Volvo penta PIS", de considerables descensos de consumo.

En embarcaciones de vela ofrecieron lo último las 15 primeras firmas europeas del segmento, destacando la predilección por el aumento del confort, espacios e interiorismo en yates y catamaranes, así como el "kit de vela", anticipador de la más acabada tecnología de las regatas de la Copa América.

La presentación de los avances en electrónica de comunicaciones, común a la vela y motor en sus aplicaciones, ha sido otro impacto novedoso de la feria, con los grupos de navegación GPS, radares, ordenadores de navega-



El sector presenta indicios de remontar y mejora las cifras de practicantes, títulos y matriculaciones



ción, cartografía digital, así como de las sondas y demás elementos de apoyo a las comunicaciones en banda ancha.

De auténtica avanzada tecnológica, en servicios a la navegación deportiva, se puede considerar la presentación de los nuevos elevadores flotantes -accionados por energía solar- para la maniobrabilidad de las embarcaciones y ahorros de espacio y tiempo, que hacen más rentable la recogida del barco que los costes y perjuicios de su guarda en el agua.

FRENOS DE VENTAS

Los constructores de barcos presentes en la muestra no han dejado de señalar "una previsión optimista" para el presente curso, y atribuyen exclusivamente al mal tiempo la caída de

los encargos y ventas durante el primer trimestre. El año podría ser menos brillante que el anterior, por esta circunstancia demoradora del arranque, pero los constructores franceses -referencia obligada del sector, ya que duplican a España en parque- hablaron de "año de crecimiento para todos".

En 2003 la producción española de embarcaciones deportivas se elevó a unas ventas de 151 millones de euros, sosteniendo un 7,6% de crecimiento y, lo que es más significativo, conteniendo las importaciones. España ya es el cuarto país productor europeo, después de Francia, Italia y Gran Bretaña, y ha incrementado exportaciones en más de un 6% anual y una visible ganancia de cuota productora en pequeñas esloras.

El mercado prioriza la demanda de embarcaciones de eslora media (7,5 a 12 metros), en la que nuestro país hace visible esfuerzo, situando primeras marcas nacionales -Rodman, Ronáutica, Faetón- en los paneles de liderazgo, inmediatamente seguidas de Altair, Astilleros de Alicante, Dipol Glass, Menorquín Yatchs, La Moa, Bueu, etc., en franca superación.

MÁS NAVEGANTES

Las cifras de matriculación de buques y accesos a las titulaciones náuticas que autorizan a patronear arrojaron, al cierre de 2003, que España tiene 40.000 navegantes más que el año anterior. Estas cifras constatan que nuestro país tiene una enorme cantera de aficionados a navegar, como se desprende de que durante el referido año se emitieron más de 41.000 títulos náuticos.

Según Marina Mercante, de las cuatro titulaciones homologadas, la de patrón de embarcaciones de recreo atrajo a más de 26.000 aficionados y la de patrón de navegación alcanzó unos 8.000, quedando el resto para las más exigentes titulaciones, las de patrón y capitán de yate. Las escuelas españolas de navegación se consideran como "de las más duras" de Europa, donde se puede navegar sin título -como es el caso de Gran Bretaña- o tal exigencia solo se refiere a las altas esloras, como en Holanda.

También España es un país exigente en materia de fiscalidad y costes de los amarres, lo que el sector considera paradójico y penalizador de la creciente oferta nacional respecto a las otras vecinas costas sureuropeas.

REIVINDICACIONES

El sector considera que las ventas de barcos saludarían con una energética subida la constan-

te reivindicación de rebajas impositivas, que se hacen esperar año tras año. Los constructores estiman que la alta fiscalidad española encarece en casi un 30 por ciento la compra de embarcaciones.

Ocurre esto al existir en nuestro país una doble imposición, apenas existente en los competidores europeos, ya que en España hay que sumar el 16 por ciento de IVA otro 12 por ciento en el impuesto de matriculación -para barcos de más de 7,5 metros- que se considera como de lujo, y es inexistente o más débil en otros países vecinos. Aún más, la Hacienda es-



pañola recarga otro 4 por ciento en el momento de la transmisión del barco, por lo que deberían adoptarse fórmulas de rebaja fiscal y recursos de leasing que aminorasen la referida carga.

La problemática de escasez y alto coste de los amarres es otra vieja reivindicación de Industrias Náuticas (ADIN) y de más difícil solución, al arrancar de carencias infraestructurales. A la vista de los crecimientos de parque náutico, nuestro país necesitaría del orden de otros 3.000 amarres/año para absorber el 8 por

MADRID, SUPERPUERTO DEPORTIVO

El furor náutico de los últimos años colectaba ya 207.012 deportistas federados en España, a las alturas de 2003, y desde luego la llamativa añadidura de que Madrid se instalaba en el primer puesto por número de licencias en todas las especialidades náuticas, excepto pesca, de las comunidades autónomas de aguas interiores.

Pero también es tercera, del total nacional, en piragüismo y sexta en actividades subacuáticas, esquí náutico y motonáutica, lo que justificaría, muy en parte, el éxito renovado este año del VII Salón Náutico de Madrid, que le hace superpuerto deportivo virtual y primera referencia de la temporada.

Con tan sensible peso aficionado, se ubicó en el Salón buena parte de la presentación del calendario 2005, el IV Circuito Rodman de Pesca, el XXI Trofeo Almirante Conde de Barcelona y la convocatoria de la Secretaría General del Pesca y Federación Mediterránea para la Pesca Responsable.

Y otro detalle significativo: quedaron expositores sin sitio, más con promesa de serles reservado para la edición de 2006 del Salón Náutico, e IFEMA prepara una ampliación de 6.000 metros y tres pabellones. ■

S. DE F.



ciento anual de nuevas matriculaciones.

Frente a 300.000 embarcaciones existentes en nuestras aguas, los 315 puertos deportivos solo podrán ofertar amarre para 107.000, lo que da una dimensión de calado de este problema, ya sin contar con las altas tarifas y costes, por venta o alquiler. Comprar un amarre hoy en España, puede oscilar entre los 13.000 y los 30.000 euros, y el disparo de sus precios hace palidecer casi a los de la construcción en los últimos años. ■

S. DE F.

José Iglesias Estévez

"El problema más grave es el del canibalismo durante las primeras mudas"

El resultado de las investigaciones realizadas en las instalaciones del Centro Oceanográfico de Vigo sobre la viabilidad del cultivo de la centolla (*Maja squinado*), después de los tres primeros años de investigación, es más que alentador. Su crecimiento, según José Iglesias Estévez, es incluso más interesante que el del bogavante. El problema más importante es la alta mortalidad, derivada del canibalismo que se produce en la fase de pre-engorde, periodo entre los veinte y los sesenta días de vida en el que tienen lugar las mudas del caparazón, propiciado por la alta densidad de ejemplares que se da en los tanques de cultivo. En estos momentos se analizan las diversas líneas de investigación, dirigidas fundamentalmente a reducir el problema de esa alta mortandad.



Tres años han bastado para obtener unos resultados esperanzadores. El equipo de investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO), constituido por José Iglesias Estévez y Javier Sánchez Conde, obtuvo unos muy buenos resultados en las fases de reproducción y cultivo larvario de la centolla. El escollo

surgió fundamentalmente en la fase inicial de crecimiento o pre-engorde, donde se registra una alta mortalidad debido al canibalismo que ejercen las mismas centollitas sobre aquellas de similar tamaño que acaban de sufrir la muda y por tanto tienen el caparazón más blando.



Centro Oceanográfico de Vigo



Sin embargo, esta situación no empaña las grandes expectativas creadas en torno a esta especie y sus posibilidades futuras.

La centolla, como cualquier otra especie que se selecciona para estudiar la viabilidad comercial de su cultivo, se eligió por sus características biológicas, así como por la demanda y

valor de mercado. Existen trabajos previos sobre las características específicas de la pesquería y de su biología, aunque muy pocos están referidos a sus fases de cultivo.

Había experiencias publicadas de su crecimiento en cestáreas que corroboraban sus posibilidades, señala a MAR José Iglesias Estévez,

El equipo de investigación sobre la viabilidad del cultivo de la centolla finalizó el primer ciclo de tres años de investigación con resultados muy esperanzadores. El único escollo importante se registró en la fase de pre-engorde, donde se produce una alta mortalidad



Los huevos van mudando de color según la fase de maduración en la que se encuentran.



así como que se podían lograr puestas viables en cautividad. En Galicia existe una gran experiencia al respecto, indica el investigador del IEO, ya que hay muchas empresas que se dedican a mantener adultos en condiciones de cautividad durante meses, pero ninguna de ellas realiza el cultivo integral de la especie. Y esa posibilidad es en la que ha trabajado durante estos tres últimos años el equipo de investigación del Centro Oceanográfico de Vigo.

Muchas de las hembras de esta especie se encuentran ovadas durante el periodo de marzo a septiembre. En consecuencia cabían dos posibilidades: O bien capturar hembras ovadas, manteniéndolas en condiciones adecuadas para que realicen las puestas (cada hembra realiza de tres a cinco puestas con un intervalo de tres a cuatro días entre cada una de ellas); o capturar machos y hembras, por separado, y controlar la reproducción en cautividad. En ambos casos se lograron puestas viables en la mayoría de las hembras. Sin embargo, la calidad de los reproductores es mayor cuando se utilizan hembras ya ovadas, por tener en el

mar una alimentación más rica y variada y constituir además una vía más sencilla de obtención de puestas.

CULTIVO LARVARIO

La incubación dura entre 40 y 58 días, según las condiciones del medio. Las hembras cuidan de los huevos hasta que se produce la eclosión, iniciándose la fase natatoria de las larvas, que dura entre quince y veinte días. Durante ese tiempo las larvas pasan por unas fases denominadas zoeas y megalopas. Posteriormente, cuando emigran al fondo del tanque, ya tienen forma de adulto y miden unos pocos milímetros.

Durante la fase larvaria, se emplea como alimento un organismo del zooplancton muy utilizado en las plantas de cultivo, la Artemia salina, un crustáceo muy pequeño cultivado en laboratorio. Debido a su tamaño, de unas 500 micras constituye una dieta viva muy importante para estas primeras fases de crecimiento.

Con esta alimentación y con las condiciones medio ambientales idóneas, se logró una supervivencia larvaria de entre un 8% y un 13%, algo que José Iglesias considera como "muy positivo" cuando se empieza a trabajar con una especie. Baste comparar este valor, por ejemplo, con las tasas de supervivencia que se están consiguiendo con el rodaballo en la actualidad (alrededor del 15%), una especie ya consolidada a nivel industrial.

El problema mayor, y que impide completar la viabilidad del cultivo comercial de la centolla, se ha presentado en la fase de preengorde. En ese momento es cuando se registra una mortalidad muy alta debida, fundamentalmente,



al canibalismo, como se señaló anteriormente. En algunas especies, como los peces planos, es muy difícil conseguir la reproducción espontánea en los tanques de cultivo. Con el besugo fue necesario trabajar casi diez años hasta lograr puestas viables en tanques con altura e intensidad lumínica especiales, mientras que con el pulpo y la centolla la fase de reproducción ya se ha logrado sin problemas. Los peces, cuando superan la fase larvaria, tienen una mortalidad muy reducida. En el caso de la centolla y, en general, en los crustáceos, el problema reside en la mortalidad observada durante las mudas iniciales.

Cuando la centolla adopta la vida bentónica, los juveniles sufren mudas sucesivas hasta llegar a la fase adulta. Al comienzo, estas mudas se producen en cortos intervalos de tiempo (de 20 a 40 días) que se van alargando progresivamente hasta ser de sesenta e incluso 150 días, cuando ya son adultas. La última muda, denominada muda terminal, marcará el inicio de su madurez sexual, momento en el cual estarán preparadas para iniciar las puestas.

La parte más delicada del cultivo se produce con las primeras mudas, entre los veinte y los sesenta días de edad, como señala el investigador del IEO, que no sólo es muy delicado por el proceso en sí, sino por que su tamaño es todavía muy reducido, no superior al de una uña. Los traslados de ejemplares en los tanques, durante esta fase tan delicada de las primeras mudas, causan una alta mortalidad. En este proceso de pre-engorde se pueden alcanzar mortalidades de hasta el 90%.

Esta situación también se ve agravada por el canibalismo al que antes se hacía mención. A partir de los sesenta días, las centollas empiezan a adquirir la fortaleza necesaria para afrontar los problemas antes mencionados, y es a partir de ese momento cuando al alimentarlas exclusivamente con mejillón, la mortalidad se reduce considerablemente y crecen hasta los diez centímetros de anchura de caparazón en un año, lo que equivale casi a alcanzar el tamaño de venta. Al año y medio llegan a alcanzar el tamaño comercial. Esta tasa de crecimiento es más elevada que en otros crustáceos tales como la langosta o el bogavante.

CULTIVO Y REPOBLACIÓN

Así pues, una vez superado el periodo crítico que alcanza desde los veinte días hasta los dos meses de vida, los resultados obtenidos vuelven a ser positivos, cubriendose las expectativas de crecimiento y adaptación a la cautividad. A partir de los cincuenta días de vida se logró un 66% de supervivencia. Durante esta fase, los investigadores señalan que es necesario también profundizar en las necesidades

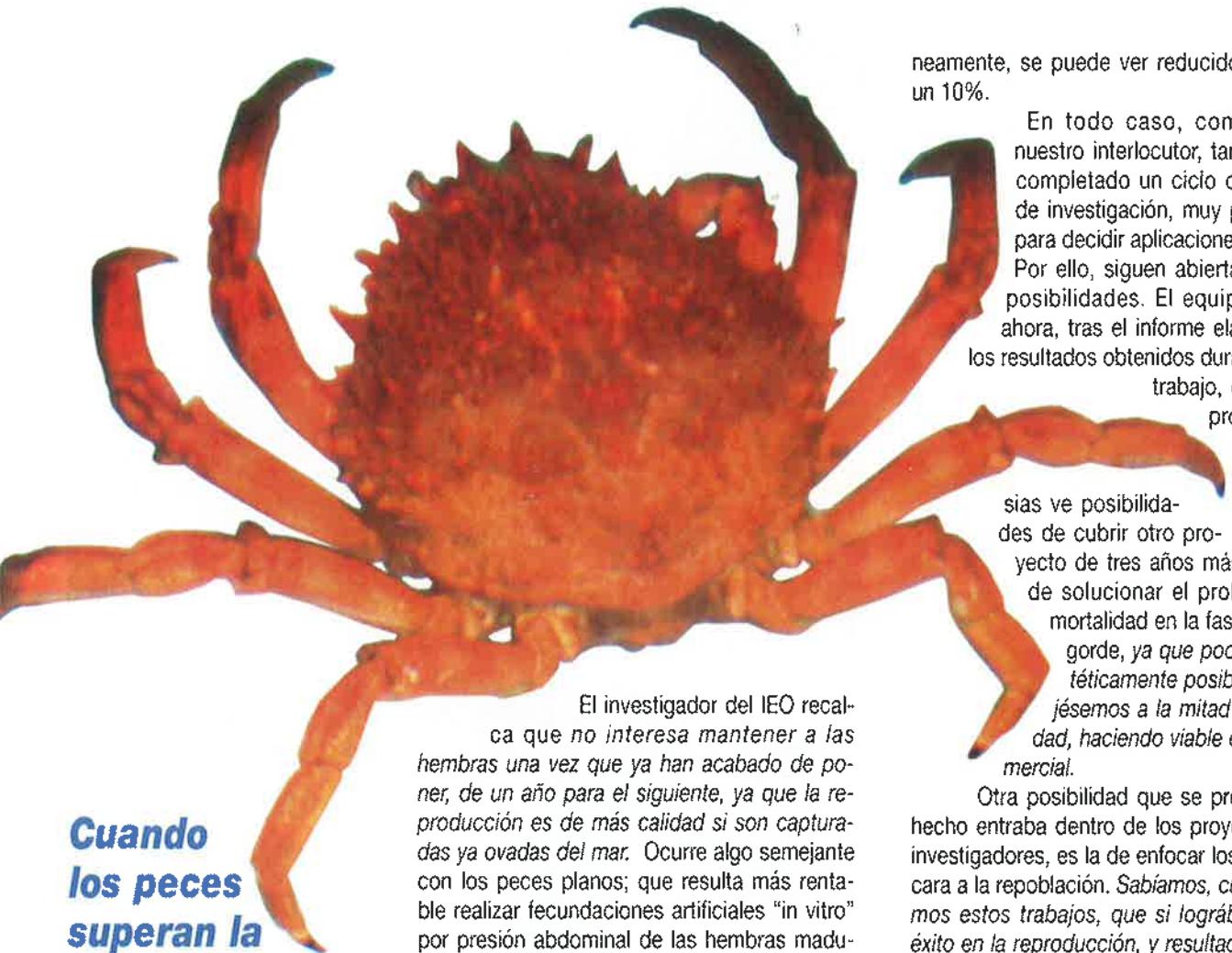


Observación con lupa binocular. En esta fase ya se puede apreciar que el embrión se encuentra pigmentado.

nutritivas de estos ejemplares, a fin de mejorar su resistencia y crecimiento.

José Iglesias incide en la importancia de los resultados obtenidos, de cara a su posible cultivo industrial, con unos índices de viabilidad de puestas, de supervivencia larvaria y de crecimiento de juveniles más que interesantes, logrados además en tan sólo un periodo de tres años de trabajo. Una vez superada la fase crítica de pre-engorde se podrá pensar en su aplicación a escala de cultivo industrial, algo que confía se logre en un próximo futuro. Mi experiencia previa en cultivo de especies marinas me dice que desde que se inicia el estudio experimentalmente, hasta que se empieza a comercializar su producción, transcurren aproximadamente unos diez años. Pasó siempre así, con el rodaballo, el besugo, la dorada, etc, salvo en el caso del pulpo, que al ser una especie que presenta un gran crecimiento, pronto surgieron empresas que se dedicaron al engorde de juveniles, pero todavía no se ha podido completar el ciclo total del cultivo.

En año y medio la centolla puede alcanzar el tamaño comercial. Esto no es nada despreciable, especialmente si tenemos en cuenta las bajas tasas de crecimiento que se dan generalmente en los crustáceos. (José Iglesias)



Cuando los peces superan la fase larvaria tienen una mortalidad muy reducida. En el caso de la centolla, y de los crustáceos en general, el problema aparece tras esa fase, durante el periodo de pre-engorde, cuando se llevan a cabo las primeras mudas

El investigador del IEO recalca que no interesa mantener a las hembras una vez que ya han acabado de poner, de un año para el siguiente, ya que la reproducción es de más calidad si son capturadas ya ovadas del mar. Ocurre algo semejante con los peces planos; que resulta más rentable realizar fecundaciones artificiales "in vitro" por presión abdominal de las hembras maduras y adición de esperma de los machos, que la puesta natural espontánea en los propios tanques de estabulación. Con el primer método se puede lograr hasta un 90% de éxito en la puesta, mientras que si se realiza espontá-

neamente, se puede ver reducido hasta sólo un 10%.

En todo caso, como destaca nuestro interlocutor, tan sólo se ha completado un ciclo de tres años de investigación, muy poco tiempo para decidir aplicaciones definitivas. Por ello, siguen abiertas todas las posibilidades. El equipo analizará ahora, tras el informe elaborado con los resultados obtenidos durante ciclo de trabajo, en qué línea prosigue la investigación. José Iglesias ve posibilidades de cubrir otro pro-

yecto de tres años más para tratar de solucionar el problema de la mortalidad en la fase de pre-engorde, ya que podría ser hipotéticamente posible que redujésemos a la mitad esa mortalidad, haciendo viable el cultivo comercial.

Otra posibilidad que se presenta, y de hecho entraña dentro de los proyectos de los investigadores, es la de enfocar los trabajos de cara a la repoblación. Sabíamos, cuando iniciamos estos trabajos, que si lográbamos tener éxito en la reproducción, y resultados positivos en el cultivo larvario, como es el caso, aún suponiendo que la centolla no creciese bien y no fuese aplicable su cultivo industrial, la repoblación constituiría otro camino a tener en cuenta. Esta vía coincide, además, con el Programa de



Zoea.



repoplación de especies en las rías gallegas que pretende llevar a cabo la Xunta de Galicia.

Ambos proyectos no son incompatibles, y de hecho los datos obtenidos durante estos tres años pueden ser de gran utilidad para afrontar la posibilidad de la repoblación. Podría suceder, incluso, que en el medio natural se consiguiese solucionar la tasa de mortalidad de juveniles observada bajo condiciones de cultivo y por esa vía poder en definitiva mejorar la situación de la pesquería.

NUMEROSOS PROYECTOS

Además de las dos vías de investigación señaladas como posible futuro de la investigación propuesta en el Instituto Oceanográfico de Vigo, hay otras posibilidades, como señala a MAR el investigador principal del proyecto. Hubo contactos con investigadores del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) de Barcelona, interesados en las investigaciones que se estaban realizando, y se establecieron contactos para analizar la posibilidad de elaborar un proyecto coordinado JACUMAR (con fondos del Plan Nacional de Acuicultura de la Secretaría general de Pesca del MAPA), en los que participan las distintas Comunidades Autónomas interesadas.

También se colaboró con el equipo del Dr. Eduardo González Gurriarán de la Universidad de A Coruña, con el fin de analizar la posibilidad de elaborar un proyecto coordinado de Transferencia de la investigación al sector (PETRI) en una batea de las rías gallegas.

Otra posibilidad, prosigue José Iglesias, es el de la colaboración con países latinoamericanos, como Panamá y México a través de la Agencia Española de Colaboración Internacional (AECI), pues están también trabajando en el cultivo de una especie de crustáceo similar a la centolla, y se les presentan problemas parecidos a los surgidos a los investigadores españoles.

Al hilo de este proyecto, en todo caso, se abren muchas posibilidades de trabajo sobre la centolla, cuyas expectativas de cultivo comercial o para repoblación son más que razonables, dados los resultados obtenidos por los investigadores en estos tres años de trabajo. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS: EQUIPO DE INVESTIGACIÓN DEL C.O.
DE VIGO E ISIDORO MORA



Hembra.



Macho.

España pide a Francia el cierre de la pesquería de la anchoa



Una delegación española, encabezada por el secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fragueiro, solicitó a Francia el cierre de la pesquería, al tiempo que denunció el "desequilibrio" del acuerdo de Arcachon.

Los pescadores españoles rechazaron la última oferta de parada biológica e indemnizaciones realizada por Pesca, al tiempo que anuncian la realización de movilizaciones.

Según un informe español remitido a la Comisión Europea, nos encontramos ante la peor costera de la anchoa de los últimos cuarenta años. Ante esta situación, España ha solicitado al comisario europeo de Pesca, Joe Borg, el establecimiento de un paro biológico "urgente" y que convoque una reunión técnica para el análisis de la crisis.

Los consejeros de Pesca de las comunidades autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco consideran necesario el cierre de la pesquería de la anchoa en 2005, a fin de propiciar la recuperación de la especie. Esta medida sería revisada, de cara al próximo año, tras los informes que se elaboren en otoño. Las Cofradías solicitan, asimismo, la suspensión del acuerdo de Arcachon. Por su parte, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimenta-

ción sigue proponiendo la parada biológica de 45 días. Los pescadores recibirían una ayuda de 40 euros por día de paro (1.800 euros al mes), mientras que los armadores percibirían entre 12.400 y 45.945 euros, en función del tonelaje de las embarcaciones. La flota aceptaría una importante reducción en las compensaciones que ellos solicitan siempre y cuando se les permita salir a capturar a otras especies.

De las 18.950 toneladas de anchoa capturadas por la flota del Cantábrico en 2001 se ha pasado a las 203 toneladas actuales. La disminución continuada de capturas, que venía arrastrándose desde las últimas campañas, ha sido en esta ocasión catastrófica, máxime si se tiene en cuenta que la costera de la anchoa supone más de la mitad de los ingresos anuales que perciben los pescadores de cerco.

El impacto de esta situación afecta de

BREVES

► Cierre de las bateas gallegas por la marea roja



lleno, también, a la industria conservera, que ya ha advertido del peligro de cierre de muchas empresas si no se toman medidas urgentes, como la autorización para importar 6.000 toneladas de anchoa para evitar la pérdida de puestos de trabajo.

Los pescadores achacan esta situación a la sobre-expplotación del caladero. Exploitación que se ha visto incrementada por el acuerdo de Arcachon, por el que España cede 9.000 toneladas de cuota de captura de anchoa a Francia a cambio de 2.200 toneladas de merluza y especies afines. Por su parte, fuentes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación señalaron como posibles factores de la escasez de anchoa el vertido del Prestige y el frío excesivo de las aguas del golfo de Vizcaya, lo que habría impedido la eclosión de los huevos.

POR DEBAJO DE LA BIOMASA LÍMITE

El instituto tecnológico vasco Azté, en un estudio elaborado entre el 12 y el 17 de mayo, encontró tres veces menos huevos de anchoa que en años anteriores. Los expertos señalan que la estimación provisional de la biomasa de anchoa es de 10.360 toneladas, cuando la biomasa límite es de 21.000 toneladas. Es decir, menos de la mitad del mínimo requerido para garantizar la sostenibilidad de la especie, por lo que

existe un grave riesgo de colapso de esta pesquería.

Greenpeace critica que las autoridades españolas presionaron a las autoridades europeas para que la cuota de capturas para este año pasara de 5.000 toneladas a las 30.000, a pesar de que en la campaña anterior apenas se llegaron a las 7.000 toneladas capturadas. La organización Oceana critica a la UE por no tener en cuenta los informes del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), que vienen solicitando una drástica reducción de las capturas ante la situación que presenta el caladero. En este sentido, los pescadores reclaman estar presentes en la próxima negociación de las capturas (TAC), para que la "cantidad se fije según criterios analíticos y no políticos y de papel".

En el momento de cerrar esta edición, y a la espera de lo que puedan decidir las autoridades europeas sobre una posible parada biológica, los pescadores franceses ya han anunciado que ellos tienen la intención de empezar a faenar el 1 de junio. Francia ha pedido a España más tiempo para contar con dictámenes científicos más concluyentes, así como esperar al resultado de la reunión que la Comisión Europea convocará con ambas administraciones. ■

Prácticamente la totalidad de las bateas y parques gallegas se vieron obligados a cerrar debido a la marea roja. Esta situación, que se repite cada cierto tiempo (el último de estos episodios acaeció en 2002), se produce a causa de un fitoplancton tóxico portador de biotoxinas. Estas situaciones están relacionadas con condiciones meteorológicas y, sobre todo, a la temperatura del agua y la incidencia de los vientos, que introducen en las rías el fitoplancton.

Afortunadamente, en esta época del año el impacto económico es inferior que si se produjera en el segundo semestre, al ser ahora menor la demanda del mercado.

► Indemnización por el naufragio del "Nuevo Pilín"

Las familias de cada uno de los cinco marineros fallecidos en el hundimiento del Nuevo Pilín, en noviembre de 2004, reciben 18.000 euros del seguro para indemnizaciones en accidentes de profesionales del mar que tiene la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del gobierno de Cantabria. Estos familiares recibieron con anterioridad las ayudas de Acción Social del Instituto Social de la Marina, por un importe de 704 euros para las de los fallecidos, y de 2.112 para las de los desaparecidos. Esta diferencia se debe a que en los casos de desaparición, no pueden cobrar las pensiones hasta pasados tres meses del siniestro.

► Erradicar el uso de explosivos en la pesca

La Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación del Congreso de los Diputados aprobó, por unanimidad, una proposición no de ley para elaborar un plan de control de la pesca de cerco en Ga-



BREVES

... licia a fin de erradicar la utilización de explosivos. Este es un nuevo paso, a raíz de los acuerdos Gobierno y Xunta de Galicia, para solucionar de una vez por todas este grave problema, y del que ya se informó en esta misma sección.

Entre otras medidas, se van a ampliar las labores de control de la Guardia Civil en tierra para evitar que se transporte la dinamita y que llegue a ser utilizada en la pesca. El trabajo de control se realizará en todo el caladero nacional, por lo que el MAPA colaborará con las administraciones autonómicas y la Guardia Civil.

► Laboratorio de Biotoxinas Marinas de Vigo

Tras once años de actividad, la UE iba a retirar al Laboratorio de Biotoxinas Marinas de Vigo la categoría de laboratorio de referencia en Europa para la identificación de toxinas, después de los resultados no satisfactorios de las últimas inspecciones. La ministra de Sanidad y Consumo, Elena Salgado, señaló que se van a invertir 940.000 euros para dotar a estas instalaciones de la tecnología más moderna, después de la ampliación del mismo que ha sido posible gracias a la cesión de terrenos por parte del Puerto de Vigo. El centro estará operativo a primeros de junio. La ministra confía en que se superará sin problemas la próxima inspección de la UE que tendrá lugar a finales de dicho mes.

► Los pescadores de Palma rescatan 40 toneladas de basura al mes

Una media de 40.000 kilos al mes de basura flotante fue recogida, durante el pasado verano, en las aguas de Palma. El servicio lo prestan los pescadores de la Cofradía de Palma de forma voluntaria y gratuita, a través de un convenio con el ayuntamiento, desde el

ANDALUCÍA

Paro biológico para recuperar a la población de chirila en el golfo de Cádiz

Tras los resultados del informe elaborado por el Instituto Español de Oceanografía, la Junta de Andalucía decide mantener la parada biológica de la chirila los meses de mayo y junio. El sector plantea la necesidad de establecer ayudas para 2006.



Isidoro MORA

Un dos por ciento de las capturas de chirila en el golfo de Cádiz presenta un tamaño superior a la talla mínima establecida. Este dato, junto a los de la evolución del banco de moluscos en el litoral de Huelva en los últimos años, constituyen datos de suficiente relevancia como para confirmar la situación de sobrepesca de la chirila en crecimiento, por lo que la Junta de Andalucía decidió finalmente mantener un paro biológico de dos meses, en vez de los 45 días solicitados por armadores y cofradías de pescadores.

Ante esta situación, el sector plantea la necesidad de seguir negociando la redacción de un plan de gestión de la pesquería, a fin de optimizar los recursos, así

como el establecimiento de ayudas por las pérdidas económicas que van a tener que afrontar. No hay que olvidar que la chirila es una de las principales especies en volumen y valor comercial del litoral andaluz, y que la práctica totalidad de las capturas proceden de las aguas del golfo de Cádiz.

Pero no todo son malas noticias ya que el estudio realizado por el IEO detectó un elevado reclutamiento, al detectarse elevadas densidades de juveniles en aguas tradicionales, como el litoral de Doñana, o en otros puntos como Mazagón, Isla Cristina o La Antilla, lo que viene a confirmar la alta productividad del caladero y la esperanza de una pronta recuperación de la población de chirila. ■

El sector pesquero y marisquero denuncia pérdidas millonarias a causa del Prestige

Los efectos de la catástrofe del Prestige, tanto económicos como ecológicos, siguen presentes a pesar de los dos años y medio transcurridos. Una situación que sigue suscitando un fuerte debate y provocando el abandono de la actividad pesquera, el desguace de barcos y la emigración de los jóvenes, según Xavier Aboi, de CIG-Mar.



Jesús NAVARRO

La Coordinadora de Cofradías Dañadas por el Prestige y los sindicatos CC OO, UGT, CIG y Agamar vinculan los importantes daños registrados en 2004 al Prestige, y señalaron que estos efectos continúan durante el presente año. Como ejemplo, citaron las fuertes caídas del 85,7% y del 78,7% en las capturas de cigala y calamar, respectivamente, en comparación con 1998 y 1999, años antes de las bajadas de las capturas por los temporales o por la veda de la marea negra. Respecto a la cigala, Alberto Garcés, director del Centro Oceanográfico de Vigo, no descarta que sea una consecuencia del vertido, ya que "una disminución tan drástica no se puede explicar por la propia evolución de la pesquería".

Durante el primer cuatrimestre de este año, "todas las especies, a excepción de la sardina, mantienen

una fuerte caída", especialmente grave en especies como el rodaballo, con un descenso del 64,8%, o la almeja babosa, con un 64,2%.

Por otra parte, un estudio de la Universidad de Vigo, y que fue presentado en la Comisión de investigación del Prestige, cifra en 2.500 millones de euros las pérdidas ocasionadas en 2003. El presidente de la Confederación de Empresarios de Galicia, Antonio Fontela, cifró en mil millones de euros las pérdidas en los sectores pesquero y conservero.

Otra cifra reveladora de la dimensión de la catástrofe es que la mitad de las 20.000 reclamaciones presentadas en Galicia por daños en pesca y marisqueo en 2004 superan los 17 millones de euros, por lo que solicitan al MAPA la creación de un nuevo fondo, de carácter anual, para regenerar playas y caladeros. ■

BREVES

••• verano de 2003. Son diez los barcos de arrastre destinados a esta operación durante el verano. Los pescadores de Palma quieren ampliar esta iniciativa a otros municipios, por lo que los resultados obtenidos serán trasladados por el ayuntamiento a la Consejería de Medio Ambiente de Baleares.

► Decomisos de inmaduros

Durante este último mes, prosiguieron los decomisos de inmaduros. Una de las principales actuaciones tuvo lugar en un punto ya tradicional, en el paso de la Jonquera (Girona). Miembros del Seprona incautaron cerca de cuatro mil kilos de merluza, chirfa y boquerón, transportadas en tres camiones con matrícula italiana, por un valor superior a los 35.000 euros.

En Sevilla, los servicios de la Guardia Civil, en colaboración con los inspectores de la Junta de Andalucía, intervinieron dos mil kilos de inmaduros, la mayor parte de ellos dentro del propio mercado, con un valor aproximado de 12.000 euros.

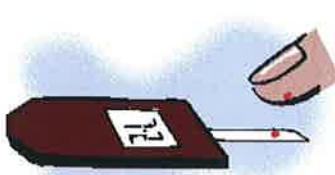
Otra de las incautaciones registradas tuvo lugar en puertos vascos, y corrieron a cargo del Servicio de Inspección Pesquera en Aguas Exteriores. En total, 2.800 kilos de chicharrones con una talla inferior a los 15 centímetros establecidos.

► Nuevas embarcaciones para inspección pesquera en Andalucía

La Junta de Andalucía adquirió dos nuevas embarcaciones para reforzar la inspección pesquera en las costas de Cádiz, Huelva y Granada. Uno de estos barcos prestará su servicio en la reserva de pesca de la desembocadura del río Guadalquivir. Además del servicio de vigilancia, se utilizará para informar a los usuarios de la reserva de las modalidades de pesca y el tipo de artes autorizados para garantizar un rendimiento sostenible.

Sanidad marítima

La diabetes mellitus es una enfermedad que, bien cuidada y tratada, se puede controlar. La gravedad de las complicaciones debidas a la diabetes mellitus puede disminuir mucho mediante la vigilancia y el seguimiento de las mismas con una serie de medidas a lo largo del tiempo



Diabetes Mellitus: una enfermedad controlable

CAUSAS Y TIPOS

La diabetes mellitus comprende un grupo de alteraciones metabólicas que comparten un efecto común que es el aumento de glucosa en sangre o hiperglucemia, aunque también está alterado el metabolismo de las proteínas y de los lípidos. La diabetes mellitus tipo 1 corresponde a la insulino dependiente y la diabetes mellitus tipo 2 corresponde a la no insulino dependiente. Cerca del 10% de los casos se trata del tipo 1 y el resto son tipo 2, siendo éste más frecuente conforme se avanza en edad.

La diabetes mellitus tipo 1 se caracteriza por un déficit de insulina y una tendencia a desarrollar cetosis (aumento de los cuerpos cetónicos en la sangre), mientras que la diabetes mellitus tipo 2 es un grupo heterogéneo de alteraciones caracterizado por grados variables de resistencia a la insulina, alteración de la secreción de insulina y aumento de la producción de glucosa. Otros tipos específicos incluyen la diabetes mellitus causada por defectos genéticos (diabetes juvenil que comienza en la madurez), enfermedades del páncreas exocrino (pancreatitis crónica, fibrosis quística, hemocromatosis), enfermedades del sistema endocrino (acromegalia, síndrome de Cushing, glucagonoma, feocromocitoma, hipertiroidismo), medicamentos (ácido nicotínico, glucocorticoides, tiacidas, inhibidores de las proteasas) y embarazo (diabetes mellitus gestacional).

DIAGNÓSTICO

Los criterios para el diagnóstico de la diabetes mellitus incluyen: 1) glucosa sanguínea en ayunas de 126 mg/dl o mayor, b) síntomas clásicos de diabetes junto a concentración de glucosa en sangre de 200 mg/dl o más, o c) durante la prueba de la tolerancia a la glucosa tras la administración de 75 g de glucosa por vía oral, glucosa en sangre de 200 mg/dl o más, 2 horas. Estos criterios deberían ser confirmados por pruebas repetidas realizadas en diferentes días, a menos que estén presentes una hiperglucemia inequívoca con una descompensación metabólica aguda.

Existen otras dos categorías intermedias que no son diabetes mellitus propiamente dicha,

pero los afectados tienen un gran riesgo de desarrollar una diabetes mellitus tipo 2 y una enfermedad cardiovascular en el futuro.

Por otra parte, los niveles de hemoglobina HbA1c son muy útiles para la monitorización y seguimiento de las respuestas al tratamiento de cada paciente, pero no están recomendados como prueba diagnóstica de una diabetes mellitus.

Se recomienda cada 3 años hacer pruebas de detección a través de la concentración de glucosa en sangre, en ayunas, en personas que tengan más de 45 años, así como también en jóvenes que tengan factores de riesgo adicionales.

FACTORES DE RIESGO PARA LA DIABETES MELLITUS TIPO 2

- Historia familiar de diabetes (por ejemplo: padres o hermanos con diabetes tipo 2)
- Obesidad
- Edad > 45 años
- Grupo étnico
- Antecedentes previos de haber sufrido las categorías intermedias apuntadas más arriba
- Historia de diabetes mellitus gestacional o haber tenido un niño nacido con sobrepeso
- Hipertensión
- Niveles de lípidos: colesterol LDL menores o iguales a 35 mg/dl y/o niveles de triglicéridos mayores o iguales a 250 mg/dl
- Síndrome de ovario poliquístico.

SÍNTOMAS Y SIGNOS CLÁSICOS MÁS FRECUENTES

- Gran producción o excreción de orina
- Sed intensa y muy frecuente
- Pérdida de peso
- Cansancio
- Debilidad
- Visión borrosa

- Infecciones superficiales frecuentes
- Retraso y/o pobre curación de las heridas.

COMPLICACIONES DE LA DIABETES MELLITUS

1.-Agudas: Estas complicaciones pueden presentarse en algunos casos como primera manifestación de la enfermedad, e incluyen: a) la hipoglucemia (sudoración, palidez, frialdad, temblor, palpitaciones y/o confusión, agitación, coma, etc.), b) la cetoacidosis diabética (síntomas clásicos y náuseas, vómitos, dolor abdominal, deshidratación, hiperventilación, aliento a manzanas, alteraciones de la conciencia) y c) el estado hiperosmolar no cetósico (síntomas clásicos y deshidratación progresiva, desorientación hasta el coma, convulsiones, etc.).

2.-Crónicas: Pueden afectar a varios órganos y sistemas del cuerpo humano y son las siguientes:

- Oftalmológicas como es la enfermedad de la retina o retinopatía.
- Renales, por ejemplo: proteinas en la orina y enfermedad del riñón grave.
- Neurológicas: diversas alteraciones nerviosas que afectan a la sensibilidad y movimiento de las extremidades inferiores sobre todo y de forma simétrica.
- Gastrointestinal, por ejemplo: diarrea o estreñimiento.
- Genitourinarias: enfermedades de la vejiga, alteraciones de la erección, disfunción sexual femenina.
- Cardiovasculares: enfermedad de la arteria coronaria, insuficiencia cardíaca congestiva, enfermedad vascular periférica.
- Extremidades inferiores: deformidad de los pies, úlceras, amputación.

TRATAMIENTO GENERAL DE LA DIABETES MELLITUS

El tratamiento óptimo abarca disminuir los niveles de glucosa en la sangre, comprender de qué trata esta enfermedad, realizar el tratamiento específico de las complicaciones y modificar los factores de riesgo que se asocian a la diabetes mellitus. Tanto los pacientes con diabetes mellitus tipo 1 como los de tipo 2 deberían recibir una educación adecuada acerca de la nutrición o dieta alimenticia (cuidando la ingesta fundamentalmente de azúcares y tam-

bién de grasas), el ejercicio físico, los cuidados de la diabetes durante la enfermedad y los medicamentos utilizados para disminuir la glucosa en sangre. También deben tenerse en cuenta los niveles de HbA1c que deberían ser < 7% así como las condiciones individuales de edad, capacidad de llevar a cabo el régimen terapéutico que es complejo y la presencia de otras condiciones médicas. El tratamiento intensivo reduce las complicaciones a largo plazo pero está asociado a episodios frecuentes y graves de hipoglucemia.

Siempre bajo criterio del médico, los pacientes con diabetes mellitus tipo 1 requieren insulina, en general, dividida en múltiples dosis a lo largo del día. Los pacientes con diabetes mellitus tipo 2 pueden ser tratados con dieta y ejercicio físico solamente o asociados a medicamentos tomados por ingestión y que reducen la glucosa de la sangre, insulina o una combinación de los mismos.

La vigilancia y seguimiento de las complicaciones se hace con una serie de medidas a lo largo del tiempo; Estas medidas son:

- Vigilancia de los niveles de glucosa en sangre por el propio paciente (la frecuencia está individualizada para cada paciente).
- Medición de HbA1c, de 2 a 4 veces al año como mínimo.
- Educación del paciente sobre el tratamiento de la diabetes, como mínimo 1 vez al año.
- Educación sobre nutrición, 1 vez al año al menos.
- Examen médico de los ojos, 1 vez al año como mínimo.
- Examen de las extremidades inferiores, sobre todo los pies (como mínimo 1 ó 2 veces al año por el médico y cada día por el propio paciente).
- Pruebas para la detección de una posible nefropatía diabética (1 vez al año al menos).

- Medición de la presión arterial frecuentemente.
- Análisis de lípidos en sangre (1 vez al año como mínimo).

Las complicaciones agudas deben ser tratadas como urgencias hospitalarias y las crónicas bajo supervisión y según el criterio del médico. ■

RAMIRO VILLOCH VÁZQUEZ
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. RIBEIRA



Fue fundado por Alfredo Saralegui Casellas

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA CONMEMORA SU 75 ANIVERSARIO

El Instituto Social de la Marina conmemorará su 75 aniversario los próximos días 28 y 29 de junio con la celebración de una serie de actos con los que quiere rendir un homenaje a todas aquellas instituciones públicas y privadas, organizaciones sectoriales y trabajadores que durante estos años han colaborado con el ISM y han contribuido junto a él a mejorar las condiciones de vida y trabajo de las gentes del mar.

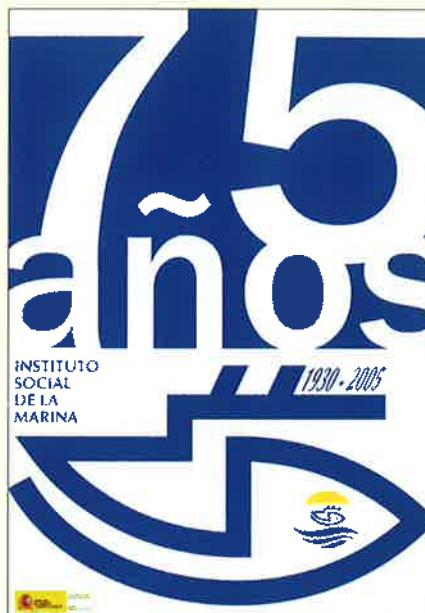
Los actos que se van a celebrar son los mismos que estaban previstos para los días 22 y 23 de febrero pasado, pero que fueron suspendidos en señal de duelo por el naufragio del pesquero, con sede en Burela, "Siempre Casina", en el que falleció toda la tripulación. Dichos actos van a tener lugar en las localidades gallegas de Vigo, Vilagarcía de Arousa y Aguiño y, además, el ISM celebrará un Consejo General en el

Centro Nacional de Formación Marítima que tiene en Bamio.

El día 28 está prevista la celebración de un acto en el Centro Social Caixanova, de Vigo en el que se ofrecerá un homenaje al sector mercantil e industrial, se proyectará un vídeo con la historia del ISM y, a continuación, se inaugurarán una exposición fotográfica titulada "75 años del ISM".

El día 29 se iniciará con la celebración del Consejo General del ISM en la biblioteca del Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio y después todos sus miembros, que representan tanto a la Administración, a la Seguridad Social y a todas las organizaciones tanto empresariales, sindicales y profesionales del sector marítimo pesquero, se dirigirán junto a los demás invitados a la localidad marinera de Aguiño, en cuya Lonja se rendirá un homenaje al sector pesquero.

Tras entregar una serie de placas a distintas personalidades destacadas del sector se cantará una salve marinera y las autoridades saldrán a la ría para realizar una ofrenda floral con el fin de rendir homenaje a todos los trabajadores que han perdido su vida en el mar.



Un total de 23 especies de cetáceos (ballenas y delfines) han hecho de las aguas de las Islas Canarias su lugar permanente de residencia. Esto hace que islas como Tenerife, Fuerteventura y Lanzarote hayan añadido un atractivo más al que representan sus cálidas playas. Pero estos animales no sólo atraen a los turistas sino también a los observadores de cetáceos y a los científicos e investigadores, lo que lo ha convertido en un negocio que genera a la economía canaria ingresos superiores a los nueve millones de euros.

Está pendiente de aprobarse una normativa que proteja a estos animales, ya que el abundante tráfico marino, los vertidos de hidrocarburos y el uso de sonares repercuten en su comportamiento.

INAUGURADO EL MUSEO DE CETÁCEOS DE CANARIAS

Para conocerlos mejor y entender el valioso patrimonio natural que representan las ballenas y los delfines se acaba de inaugurar, el pasado 22 de abril, en Puerto Calero (municipio de Yaiza), al sur de Lanzarote el Museo de Cetáceos de Canarias. Se trata de una de las mayores colecciones de estos mamíferos en Europa, fruto de 20 años de trabajos de científicos y naturalistas de la Sociedad para el Estudio de los Cetáceos en el Archipiélago Canario (SECAC). Los beneficios que se obtengan del museo por venta de entradas y recuerdos se reinvertirán en proyectos de investigación en las islas.

Para mayor información www.museodecetaceos.org

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.

Confie 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. 6^a Planta. 28020 MADRID.