

# Mar

Nº 439  
Junio 2005

**Bruselas  
cerró el  
caladero de  
la anchoa**

**Aguas  
revueltas  
en NAFO**

**ISM,  
75 años con  
el mar**



Centro Nacional de Formación Marítima de

# BAMIO

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

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



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

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



## LA GRAN ESCUELA DEL MAR



La sostenibilidad de los caladeros, el equilibrio entre capturas reales y posibilidades de pesca, el uso de artes menos destructivos y más selectivos van a constituir el centro de los debates en el sector de la pesca en el futuro y han sido ya motivo para la polémica en las últimas semanas en caladeros diferentes, en ambos casos con intereses españoles de por medio

En aguas comunitarias el problema y la polémica ha estado en la costera de la anchoa donde los pescadores españoles decidieron

dar por terminada la campaña apenas comenzada ante la casi ausencia total de pescado mientras los franceses pretendían seguir la suya. Amarre de barcos, manifestaciones y semanas de gestiones en Bruselas, al final dieron como resultado la decisión comunitaria de cerrar el caladero por tres meses hasta ver la evolución de los recursos.

Una decisión que, por la burocracia de Bruselas ha llegado tarde, pero que al fin asumió parcialmente las peticiones de los pescadores españoles.

La otra zona donde las aguas andan también revueltas es en el caladero de NAFO donde Canadá aspira a tener mayores competencias en mate-

## Aguas revueltas

ria de control incluso en aguas internacionales hoy reguladas bajo ese organismo. Corren también malos tiempos en cuestión de recursos y ya se oyen las primeras posiciones para ajustar aún más unas posibilidades de pesca ya limitadas con el plan de 2003 que está suponiendo eliminar parte de esa flota en España.

Pescar se está convirtiendo cada día en una empresa más difícil en todo tipo de aguas, desde los caladeros propios a los ajenos y en esa línea se halla la posición de los armadores españoles reclamando a las autoridades comunitarias un mayor interés a la hora de buscar nuevos caladeros en todo el mundo

El ISM ha vuelto a ser noticia con la conmemoración del 75 aniversario de su constitución compartiendo la celebración con el sector con el que ha trabajado codo a codo en este largo periodo.

Y, tras la frustrada campaña de la anchoa, el ISM se fue nuevamente a la mar con el barco hospital "Científico" para atender a la costera del bonito. ■



## EL PILOTO AZUL Una leyenda de la Antártida

Autor: Elías Meana. Edita: Noray. Colección Narrativa Juvenil/Marítima.

Con este título, la editorial Noray inicia una colección de novela juvenil ambientada en la Antártida, y que tomará el nombre del de este libro, "El Piloto Azul". Éste no es otro que un personaje fantástico sobreviviente del naufragio del navío español San Telmo, que se hundió, allá por 1819, ante la costa de la isla Livingston, en las Shetland del Sur, tras ser arrastrado hasta allí desde el Cabo de Hornos por un fuerte temporal.

Al hombre que descansaba entre los hielos milenarios y el glaciar tiñera la piel de azul se convertiría, en cuanto despertara, en el héroe que ayudara a mantener estas tierras a salvo de la codicia y los desmanes. Eso señalaba la leyenda, y tuvieron que transcurrir más de 150 años para que se cumpliera. Con este arranque se inician las aventuras de este personaje que se enfrentará a los numerosos problemas que aquejan en la actualidad a este paraíso en peligro: el agujero de ozono, el calentamiento de la tierra, el incremento del nivel del mar.

El autor conoce bien estas tierras ya que

participó en cinco campañas científicas en la Antártida. Formó parte del equipo técnico que montó la base española Juan Carlos I, en 1986, siendo nombrado jefe de la misma al año siguiente. Durante varios años más siguió colaborando en tareas logísticas con el Programa Nacional Antártico.

Lo que se pretende con esta nueva colección, según señala la editorial Noray, es concienciar al lector sobre la necesidad de conservar este patrimonio de la humanidad, al tiempo que le divertirá con las aventuras del Piloto Azul y sus amigos.

"El Piloto Azul. Una leyenda en la Antártida" puede adquirirse en librerías o en la propia editorial Noray, a través de la página [www.noray.es](http://www.noray.es); contactando a través del correo electrónico [info@noray.es](mailto:info@noray.es) o en el teléfono 93.280.59.66. El libro tiene 224 páginas y se vende al precio de 13,20 euros. ■



# en este número

Nº 439 Junio 2005

**Editor:**  
Instituto Social de la Marina  
(Ministerio de Trabajo y Asuntos  
Sociales).  
**Dirección general:**  
Eduardo González López.  
**Dirección:**  
Vidal Maté.  
**Redacción:**  
Raúl Gutiérrez, S. de Francisco y  
Concha Hernández Carazo.  
**Fotos:**  
Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo  
**Secretaría de redacción:**  
Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

**Alicante:** Casa del Mar. Acceso Muelles del  
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/ Albarada, 1 -  
Tel. 93 443 96 00.  
**Cádiz:** Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. -  
Tel. 956 25 17 03.  
**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8.  
Santander - Tel. 942 21 46 00.  
**Cartagena:** Casa del Mar. C/ Pez, 1, Cartagena  
(Murcia) - Tel. 968 50 20 50.  
**Castellón:** Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y  
Segarra, s/n. Grao de Castellón -  
Tel. 964 28 30 72.  
**Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 -  
Tel. 956 60 02 40.  
**Gijón (Asturias):** Casa del Mar. Avda. Príncipe  
de Asturias, 76. - Tel. 98 532 71 00.  
**Guipúzcoa:** Casa del Mar. C/ Marinos, 1.  
Pasaja (Guipúzcoa) - Tel. 943 40 40 00.  
**Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica,  
9. - Tel. 959 25 74 11.  
**La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y  
Cajal, 1 - Tel. 981 28 70 00.  
**Las Palmas:** Casa del Mar. C/ Ledón y Castillo,  
322 - Tel. 928 49 46 45.  
**Lugo:** Oficina Administrativa. Carril dos  
Loureiros, 17. - Tel. 982 22 50 10.  
**Madrid:** Oficina Administrativa. C/ Churrutua, 2 -  
Tel. 91 591 99 00.  
**Málaga:** Oficina Administrativa. Pasillo del  
Matajero, 4 (Puente del Carmen) -  
Tel. 95 235 93 61.  
**Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina  
Española, 7 - Tel. 95 267 88 00.  
**Santa Cruz de Tenerife:** Casa del Mar. Avda.  
de Anaga, s/n. - Tel. 922 59 89 00.  
**Sevilla:** Oficina Administrativa. C/ Fernando IV,  
1 - Tel. 95 428 60 28.  
**Tarragona:** Casa del Mar. C/ Francisco Bastos,  
19 - Tel. 977 24 03 87.  
**Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 -  
Tel. 96 331 99 00.  
**Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Grillamar, 51 -  
Tel. 986 21 61 00.  
**Vilagarcía de Arousa:** Casa del Mar. Avda. de  
la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa  
(Pontevedra) - Tel. 986 50 17 61.  
**Vizcaya:** Oficina Administrativa.  
C/ Virgen de Begona, 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.  
**NIPC:** 205-05-001-5

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

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



**12** **CONFLICTO DE LA ANCHOA.** Bruselas decidió al fin el cierre por tres meses del caladero de la anchoa por falta de capturas.



**24** **POLÉMICA EN EL CALADERO DE NAFO.** España reduce su presencia en el caladero de NAFO, mientras Canadá quiere un mayor control sobre esas aguas.

# 6

**ANIVERSARIO DEL ISM.** El Instituto Social de la Marina celebró su 75 aniversario con el sector marítimo pesquero.

- 6** El ISM celebró su 75 aniversario con el sector marítimo
- 12** Bruselas cerró el caladero de la anchoa
- 18** Comenzó la costera del bonito
- 20** Propuestas de política pesquera para Galicia
- 24** Plan de Pesca para la flota de NAFO
- 28** España y Portugal unidas en NAFO
- 30** Las infracciones pesqueras en la UE
- 32** Plan de acción en la pesca
- 33** Medidas para la flota canaria
- 34** Congreso de UGT
- 36** Aumentan las afiliaciones a la Seguridad Social
- 38** Acuerdos para mejorar la protección de los emigrantes
- 40** El SOVI será compatible con la pensión de viudedad
- 42** La siniestralidad en la pesca
- 44** Hacia una ley de Navegación
- 48** Petroleros para el desguace
- 52** Balance de la actividad en los puertos
- 56** Auge de los cruceros
- 60** Tribuna/Debate sobre el arrastre de fondo
- 64** Fundación Letras del Mar
- 66** Oficina de negocios del mar en el interior
- 68** De costa a costa
- 72** Página médica
- 74** Noticias breves

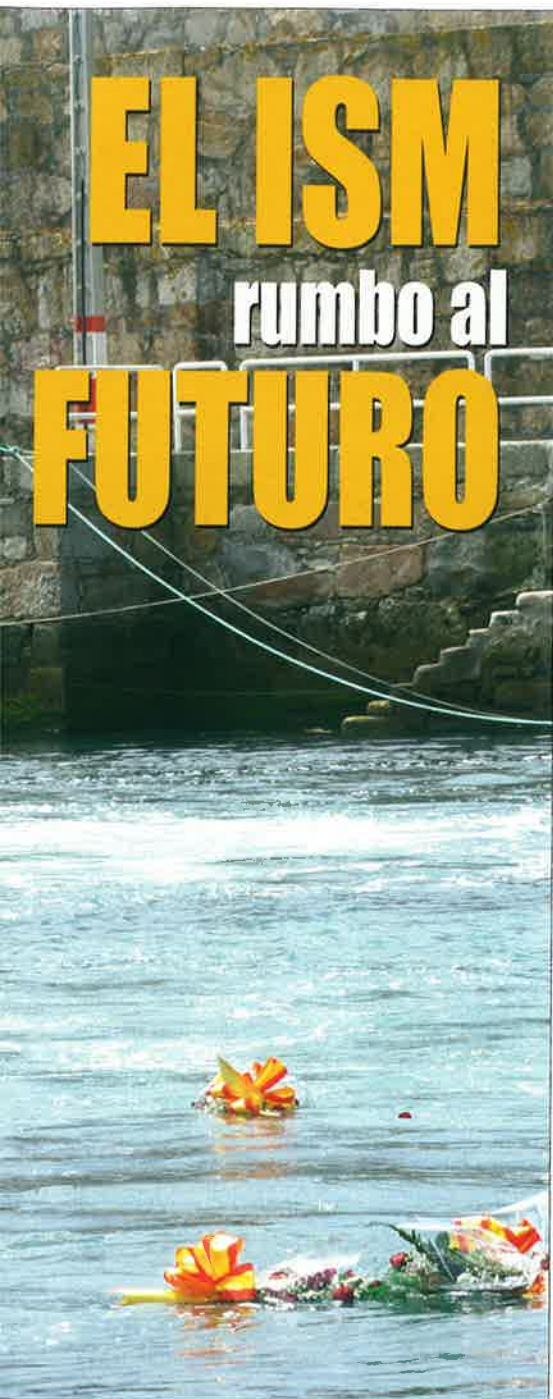
*Mejorar el bienestar social y la calidad de vida de los trabajadores del mar, reforzar su formación, luchar eficazmente contra la siniestralidad en el sector marítimo pesquero y convertirse en un organismo de coordinación de todas las grandes políticas públicas, que se desarrollen en España, relacionadas con las gentes del mar son los cuatro grandes retos que tiene ante sí el Instituto Social de la Marina de cara al futuro. Estos objetivos fueron anunciados por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, en el transcurso de los actos de conmemoración del 75 aniversario de este organismo, que se celebraron en Galicia los pasado días 28 y 29 de junio, y que presidió junto al director general del ISM, Eduardo González López.*

*Con estos actos el ISM ha querido rendir homenaje a los que considera sus verdaderos artífices de su ya larga existencia: los trabajadores del mar y sus familias, los empresarios, los dirigentes sindicales, las cofradías de pescadores y las organizaciones e instituciones que, como la Cruz Roja del Mar o Salvamento Marítimo, colaboran con él para que pueda realizar su trabajo.*

*El Instituto Social de la Marina tiene su origen en la Caja Central de Crédito Marítimo, fundada en 1929 por Alfredo Saralegui Casellas, pero tomó su actual nombre el 26 de febrero de 1930.*



# EL ISM rumbo al FUTURO



28 de junio, porque en esta ciudad están representadas todas las modalidades pesqueras: altura, bajura, mariscadores, percebeiros, recolectores de algas, acuicultura y una potente industria conservera, el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, señaló que el futuro del ISM pasa por "redefinirse permanentemente y no limitarse a ser solo un instituto que gestione las prestaciones en materia de Seguridad Social". Granado defendió que el Instituto debe convertirse en "una agencia global de servicios que aborde todos los problemas de la gente del mar".

## PASADO Y PRESENTE

Ante un auditorio, en el que estaban representadas las instituciones políticas, tanto autonómicas como municipales, las entidades gestoras de la Seguridad Social, Capitanías Marítimas, Marina Mercante, Organización Internacional del Trabajo (OIT) y todas las organizaciones sectoriales e industrias relacionadas con el sector marítimo pesquero, así como el Consejo General del Instituto Social de la Marina, Octavio Granado, hizo una serie de reflexiones sobre lo que ha sido el pasado, lo que es el presente y lo que será el futuro de este organismo.

En primer lugar, el secretario de Estado señaló que si el ISM había sobrevivido como tal, cuando en los países europeos organismos similares se han ido desarticulando "en medio de una marea imparable de generalización y jerarquización de los servicios", es porque el Instituto "ha hecho las cosas bien. Cuando en este país no había protección de ninguna naturaleza, la gente del mar tenía, al menos, un mínimo de protección social asegurada. Cuando en este país las cosas iban mal y había miseria y mortalidad infantil y cuando la asistencia sanitaria era algo que se compraba por quien podía pagarla, el Instituto Social de la Marina garantizaba un mínimo de asistencia a los pescadores. Esa funcionalidad yo creo que el ISM no la ha perdido con la jerarquización de los derechos y sigue haciendo las cosas bien".

Para Octavio Granado el éxito del ISM no ha radicado solamente en esa funcionalidad, sino en la interrelación que el Instituto ha tenido siempre con los pescadores, con sus familias, con todos los trabajadores del mar que, en definitiva, "son los auténticos directivos de esta casa, sus usuarios y sus beneficiarios".

Destacó también el máximo responsable de la Seguridad Social que "es difícil encontrar un organismo que tenga una relación tan viva como la que tiene el ISM con las gentes del mar. Por eso este Organismo tiene que seguir exis-

**Tras celebrar su 75 aniversario el ISM afronta el futuro con cuatro retos pendientes: mejorar el bienestar social y la calidad de vida de los trabajadores del mar, reforzar su formación, luchar eficazmente contra la siniestralidad en el sector y convertirse en una agencia global de servicios para la gente del mar**

**A**demás de celebrar sus bodas de platino y de agradecer a todas aquellas instituciones públicas y privadas, organizaciones sectoriales y trabajadores que durante estos años han colaborado con el ISM y contribuido junto a él a mejorar las condiciones de vida y trabajo de las gentes del mar, el Instituto ha querido aprovechar estas dos jornadas para hacer una reflexión sobre su pasado, su presente y, especialmente, sobre su futuro.

Ya en el primer acto, celebrado en Vigo el día

tiendo porque está tan conectado con sus necesidades, sus problemas, sus anhelos y sus vivencias que si desapareciera sería como amputarle un miembro a las personas que integran este colectivo y como quitarle algo que forma parte de su vida personal. Por todo ello el ISM celebra este año su 75 aniversario".

Pero el ISM tiene un presente y, en la actualidad, se encuentra inmerso en un proceso de traspaso de algunas de sus competencias: las de asistencia sanitaria en tierra y servicios sociales, a las Comunidades Autónomas, porque tiene que hacer frente a la nueva organización de la Administración del Estado que define la Constitución Española de 1978.

Para cuando este proceso finalice, tanto el máximo responsable de la Seguridad Social, Octavio Granado, como el director general del ISM, Eduardo González, consideran que habrá que readaptar este Organismo a su nuevo ámbito competencial. Se trata de garantizar que el ISM siga funcionando conectado a la vida de las gentes del mar y que lo continúe haciendo con la eficacia y la calidad en sus servicios que le han merecido tener la valoración tan positiva por parte de las gentes del mar.



El Director General del ISM, Eduardo González, agradeció a los representantes del sector su colaboración durante estos años.

#### CUATRO RETOS DE FUTURO

Según explicó el secretario de Estado de la Seguridad Social, quien defendió hacer estas reflexiones de futuro aprovechando la celebración de esta efemérides a la que calificó de "familiar", "una vez que se completen el proceso de traspaso de competencias en materia de asistencia sanitaria en tierra y servicios sociales a las CCAA, que son los órganos competentes para gestionarlas, el Instituto Social de la Marina, tiene que redefinirse y tiene que centrar su capacidad de actuación en otras áreas".

La primera de las cuatro áreas en las que el ISM deberá intensificar su actuación es la **formación**. La mejora de la formación de los trabajadores del mar tiene que perseguir dar respuesta a las demandas del mercado laboral y aumentar la capacidad de adaptación el sector a los nuevos retos tecnológicos.

Granado propuso que el Instituto Social de la Marina tiene que formar bien a los trabajadores



Todo el sector marítimo pesquero acompañó al ISM en su 75 aniversario.

del mar para que puedan hacer frente a un mercado laboral que cada vez va a tener mayores requerimientos. "Necesitamos que el ISM tenga capacidad para dotarles de una cada vez más polifacética capacidad de trabajar en escenarios distintos".

Una segunda propuesta de lo que ha de ser el trabajo futuro del ISM es que sea un **organismo eficaz en la prevención de riesgos laborales y en evitar las enfermedades profesionales de los trabajadores del mar**. Granado destacó el "ambicioso" proyecto en el que están "embarcados" los ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Fomento para mejorar las condiciones de seguridad de los trabajadores del mar.

Un proyecto que, adelantó, incidirá en aspectos como la formación de las tripulaciones y el nuevo diseño de los buques para garantizar que la siniestralidad en el mar disminuya. Y subrayó con la rapidez que la Administración había sido capaz de dar respuesta a una demanda del sector, canalizada a través del Consejo General del ISM. "No podemos convivir con los problemas con los que estamos históricamente acostumbrados a convivir. No podemos resignarnos y aceptar los accidentes como una forma de fatalidad".

Una tercera línea de actuación de futuro propuesta por Octavio Granado fue: **la mejora del bienestar social y de la calidad de vida de los trabajadores del mar**: "No se trata -dijo- de que el ISM sea un gestor pasivo de las prestaciones sociales. Para pagar mejores pensiones mínimas y otras prestaciones ya es-





El Consejo General del ISM se reunió en el Centro Nacional de Formación Marítima de Barrio.

tá el Gobierno y la Seguridad Social. Ahora se trata de que el ISM siga trabajando y mejorando la calidad de vida de los pescadores y de los marinos allá donde la acción protectora sea necesaria, realizada siempre en el marco competencial que le quede al Instituto".

### **AGENCIA DE SERVICIOS**

De las cuatro propuestas planteadas por el secretario de Estado de la Seguridad Social sobre el futuro del ISM quizá esta sea la más novedosa. Previamente, en un encuentro con los medios informativos, Octavio Granado ya había anunciado que este organismo debería convertirse "en una agencia global de servicios que aborde todos los problemas de la gente del mar".

Pero en su alocución ante el auditorio de este primer acto conmemorativo del 75 aniversario del ISM, Granado dijo que "nosotros aspiramos a que el ISM sea el referente que permita que todas las grandes políticas públicas que se desarrollen en España, bien llevadas a cabo por la Administración del Estado, por las Comunidades Autónomas o bien por los Ayuntamientos, si tiene que ver con la gente del mar, se desarrollen a través del ISM."

La base para este argumento es que el Instituto tiene un elemento distintivo para la gente del mar: la cercanía y tiene una red de medios como las casas del mar, abiertas allá donde está trabajando el marino, tiene una "espléndida red territorial de centros y oficinas" y "tenemos, según el secretario de Estado, una magnífica red de funcionarios, que es uno de los grandes activos de esta Casa porque están

acostumbrados a trabajar con personas y no con expedientes y papeles"

"Así pues, concluyó el responsable de la Seguridad Social, queremos que el ISM sea referente de coordinación que permita a este organismo que, como decía el poeta romano, nada que afecte a la vida de los marinos y de los pescadores sea ajeno al Instituto Social de la Marina".

### **VÍDEO Y EXPOSICIÓN**

Previamente a la intervención del secretario de Estado de la Seguridad Social, se habían dirigido a los presentes la segunda teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Vigo, Lucía Molares, quien dio la bienvenida a la ciudad al ISM y



Un aspecto de la exposición que recuerda la historia del ISM.



Salvador Gómez, funcionario jubilado del ISM, recibe su placa.



El secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, entrega la placa a la directora de la Sociedad de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo.

sus invitados y el director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González. Este último saludó a la audiencia en gallego y resaltó el hecho de que celebrar el 75 aniversario del ISM en Galicia, y una parte en la ciudad de Vigo, no había sido aleatorio "ya que Galicia acoge a más de 40 por ciento de los afiliados al Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social y en la ciudad de Vigo están representados todos los sectores de la mar".

Incluyó en su parlamento un recuerdo para el que fuera el fundador del ISM, Alfredo Saralegui Casellas.

El acto se completó con el reparto de placas conmemorativas a distintos representantes de instituciones y trabajadores (ver recuadro) y con la proyección del vídeo "75 aniversario del ISM", en el que se narra la historia de esta Institución y cómo es actualmente y con qué medios cuenta para realizar su trabajo. En la proyección se incluyen también varios testimonios de gentes del sector: viejos pescadores, antiguos alumnos de las escuelas y centros de formación del ISM y de veteranos funcionarios del mismo.

Al finalizar el acto se inauguró una exposición en las dependencias del Centro Social

Caixanova que, con el título "El ISM a través de sus publicaciones" hace un recorrido por la historia del mismo desde sus inicios hasta los años cuarenta (dos paneles), los años 50 (tres paneles), los años 70 (tres paneles), los años ochenta (dos paneles) y los años 90 hasta nuestros días (dos paneles).

Toda la información contenida en la exposición, montada a modo de "collage" de fotografías sobre paneles-pluma, proviene de los fondos documentales del Instituto Social de la Marina, de los facilitados por la familia Saralegui y de los seleccionados por la revista "MAR", que el pasado 1 de enero cumplió 40 años de existencia.

### CONSEJO GENERAL DEL ISM

El segundo de los actos previstos de esta conmemoración tuvo lugar en el Centro Nacional de Formación Marítima, que el Instituto social de la Marina tiene en la localidad de Bamio (Vilagarcía de Arousa). Allí se celebró, a primera hora de la mañana del 29 de junio el Consejo General del ISM, en el que están representados la Administración, los agentes sociales y todas las organizaciones sectoriales marítimo pesqueras.

Ante el Consejo el secretario de Estado de la Seguridad Social reiteró los cuatro hilos conductores de lo que va a ser la política futura del ISM y recabó de ellos abrir un proceso de reflexión para llegar a un acuerdo en la forma de ponerlos en marcha.

La respuesta tanto de los representantes de la CEOE, de los sindicatos, de las Cofradías de Pescadores, como de la Dirección General de la Marina Mercante fue de absoluta disposición a la colaboración para impulsar políticas activas en favor de la gente del mar y por mejorar la seguridad.

Finalizado el Consejo General, todos sus miembros, con el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, y el director general del ISM, Eduardo González, fueron recibidos en el Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa, por el Alcalde, Joaquín Javier Gago López y la Corporación, quienes agradecieron la presencia del Consejo en esta localidad y resaltaron lo importante que para esta ha sido ser la sede del Centro de Bamio, "buque insignia" de la formación del ISM.

### CON LA GENTE DEL MAR

De todos los actos organizados por el ISM, para conmemorar su aniversario, fue el celebrado a continuación, en la localidad marinera

de Aguiño, dependiente de Riveira (A Coruña), el más emotivo de todos porque aquí se encontró con los que son los auténticos protagonistas del quehacer el ISM: los pescadores, sus familias y las instituciones que los representan. A ellos quiso rendir homenaje el ISM con este acto, celebrado en la lonja de pescadores de las Cofradías de Carreira y Aguiño, abarrotada de gente y decorada con flores con los colores gallegos: blanco y azul.

Las autoridades fueron recibidas por canciones marineras entonadas por el coro de Aguiño. Fue el alcalde de Riveira, José Luis Torres, quien dio la bienvenida y recordó que había navegado por mares de todo el mundo y siempre tuvo el respaldo del ISM.

Eduardo González, director general del ISM, contestó al alcalde en gallego "para hacer un homenaje a esta tierra" y señaló que se había escogido Aguiño para este acto porque en esta zona está concentrado el 90 por ciento de la flota de bajura y porque en algunos documentos del siglo XV ya se hablaba de los marineros de esta tierra. Y finalizó adquiriendo un compromiso basado en los versos de Rosalía de Castro: Tenemos que conseguir que cada día haya menos viudas de vivos y muertos entre la gente del mar.

Tras la entrega de las placas conmemorativas a varios trabajadores en reconocimiento por la lucha de toda una vida al servicio del mar se procedió a rendir homenaje a los que murieron y desaparecieron en sus aguas. El secretario de Estado de la Seguridad Social y el director general del ISM, acompañados por la subdelegada del Gobierno en A Coruña, Obdulia Taboadelo, el alcalde de Riveira, José Luis Torres, el representante de la OIT en España, Juan Hunt, el Interventor General de la Seguridad Social, Antonio Fernández Huerta y el director general de la marina Mercante, Felipe Martínez, subieron a bordo de una embarcación de Salvamento Marítimo y adentrándose en la Ría de Arousa hicieron una ofrenda floral y rezaron una oración en recuerdo de los marineros fallecidos, mientras se escuchaba una "Salve Marinera" entonada por la Coral del Círculo Mercantil de Riveira.



El ISM homenajeó a pescadores y trabajadores del ISM,

Con esta ofrenda se puso fin a los actos conmemorativos de este 75 aniversario del ISM, que hay que recordar que son los mismos que estaba previsto celebrar los pasados 23 y 24 de febrero, pero que se suspendieron en señal de duelo por el naufragio del pesquero "Siempre Casina" en el que falleció toda la tripulación. De aquellos actos solo se mantuvo el realizado en Madrid, el 28 de febrero, que consistió en la colocación de una placa conmemorativa en honor del fundador del Instituto Social de la Marina, Alfredo Saralegui Casellas, en la sede central de este Organismo en Madrid. (Ver nº 435 de la revista MAR correspondiente a febrero de 2005). ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

## HOMENAJE Y RECONOCIMIENTO

*En el transcurso de los actos conmemorativos de su 75 aniversario el Instituto Social de la Marina dio testimonio de toda su consideración y reconocimiento al trabajo y esfuerzo de instituciones, medios de comunicación y trabajadores que han colaborado con el ISM para realizar su labor de mejorar las condiciones de vida y salud de la gente del mar con la entrega de unas placas a una serie de trabajadores y entidades en las que quiso simbolizar a todo el sector.*

*Las instituciones y personas homenajeadas fueron: la Cruz Roja del*

*Mar, la Sociedad de Salvamento Marítimo, Radio Nacional de España ("Españoles en la Mar), José Pérez Samp Pedro, jubilado del mar; María Lorena Martínez, viuda desde hace 22 años de un trabajador del mar; Andrés Monteagudo, patrón mayor de las cofradías Carreira y Aguiño, Alvaro Álvarez Blázquez (fallecido el pasado 20 de junio) y los trabajadores del Instituto Social de la Marina ya jubilados: Salvador Gómez, de Vigo; Fernando Lago Lorenzo, de Noia; José Benito Miguens, de Vilagarcía de Arousa, y Andrés Cidón Núñez, de Rianxo.*



## La Comisión Europea

# CIERRA la pesquería de la ANCHOA

*La Comisión Europea puso en marcha, el pasado 10 de junio, el proceso interno de consultas para cerrar la pesquería de la anchoa. Las cofradías del Cantábrico, que han mostrado su satisfacción por el cierre, criticaron duramente la tardanza de su entrada en vigor, así como el que se decidiera a última hora que sólo sea, en principio, durante tres meses, en vez de los seis previstos.*

*Los franceses mostraron su disgusto por la decisión de cerrar el caladero bloqueando el puerto de Bayona con sus barcos. La decisión de prorrogar este cierre dependerá de los informes científicos y de las recomendaciones del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, en sus siglas en inglés). Científicos de Azti e IEO ven un serio peligro de que esta pesquería acabe colapsada.*



anuales, y por las malas noticias sobre el estado del stock. Agridulce porque, en medio de esta situación catastrófica, "están relativamente contentos", ya que han logrado una buena parte de sus reivindicaciones (ayudas, cierre del caladero...), como se hacía constar desde la Federación de Cofradías de Guipúzcoa.

La duración de la veda, prevista inicialmente por tres meses, es un tiempo inicialmente valorado como "suficiente" desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ya que se confía plenamente en que se renovará por otros tres meses tras valorar los informes científicos sobre la situación del stock tras las campañas que se realizarán en otoño. En todo caso, el futuro de las capturas de anchoa será analizado a la hora de establecer los Totales Admisibles de Capturas (TAC) y cuotas para 2006.

La flota española que también participa en la costera del bonito se hizo a la mar con esta noticia del cierre del caladero, y con la posibilidad de hacer acopio de cebo vivo para esa costera, compuesto esencialmente de alevines de anchoa, con lo que se da satisfacción a una de sus exigencias. A pesar de ello, y ese es el punto que peor sabor de boca les ha dejado a los pescadores de las Cofradías del Cantábrico, siguen sin entender la demora en la aplicación de esta medida cuando los científicos aconsejan el cierre inmediato dada la situación existente. Una situación que los expertos definen como de muy

**Elena Espinosa  
valora  
"suficiente" la  
veda de tres  
meses ya que,  
tras nuevos  
informes  
científicos, se  
volverá a  
valorar la  
situación del  
caladero,  
pudiéndose  
prolongar el  
cierre**

**S**í, pero no. Esa es la sensación agridulce que le ha quedado al sector pesquero español que participa en la costera de la anchoa, tras el anuncio de la Comisión Europea de iniciar los trámites para el cierre de esta pesquería, y que sólo será efectiva tras la publicación de la resolución en el diario Oficial de la Unión Europea. Agridulce porque el plazo de sólo tres meses de parada le parece insuficiente. Agridulce porque para una gran parte de los pescadores de cerco, que tuvieron que regresar a puerto el pasado 12 de mayo ante la escasez de capturas, esta costera representa tradicionalmente más de la mitad de sus ingresos



Isidoro MORA



peligrosa para el futuro de la pesquería, incluso con un alto riesgo de colapso, permitiendo que los franceses sigan esquilmando lo poco que queda con unas artes de pesca muy agresivas.

Los pescadores franceses mostraron, tras la decisión de establecerse la veda por parte de la UE, su malestar bloqueando con una cincuentena de arrastreros pelágicos la entrada al puerto de Bayona los pasados 12 y 13 de junio. Señalan, como motivo principal de sus quejas, el que la UE cierre el caladero a petición española (presentada el 18 de mayo), petición de la que no habían sido informados por su Gobierno, según denunciaron. En la práctica, los franceses acabarán su periodo de pesca de anchoa para cuando quiera entrar en vigor la veda.

### **EL FUTURO DE "ARCACHON"**

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, señaló que el cierre de la pesquería lleva un trámite consistente en un

procedimiento de consulta a los demás servicios de la Comisión, y que dicho trámite lleva su tiempo. Por otra parte, y tras la petición de los pescadores españoles para que se suspenda el acuerdo de Arcachon, la ministra insiste en que este acuerdo se puede mejorar, aunque es *beneficioso porque compensa no sólo en toneladas, sino que posibilita que la flota española sea la primera que pesca la anchoa*. Naturalmente, precisó Elena Espinosa, *el acuerdo se puede mejorar siempre que haya recursos, pues de lo contrario nada se puede repartir*.

El otro punto de crítica de los pescadores españoles es que los franceses, a pesar de la situación del caladero, sigan utilizando redes pelágicas que les permiten pescar a mayor profundidad, esquilmando lo poco que pueda quedar. De hecho, y en el momento de redactar esta información, los pescadores galos están capturando menos anchoa que en otras campañas y de peor calidad, aunque los altos precios a los que se está cotizando hacen económicamente rentable el trabajo.

Pero, tal y como apuntan los expertos, y si se confirman sus malos augurios, el problema más importante se presentará el próximo año, si es que el caladero no se recupera. Una situación que deja con el futuro en el aire a los cerqueros del Cantábrico, sin contar con la grave repercusión que tendrá sobre otros sectores, especialmente el de la industria conservera. Por ello, se entiende aún menos la demora en el cierre efectivo de la pesquería de la anchoa. Burocracia e intereses varios se dejan ver, una vez más, en la toma de decisiones comunitarias.



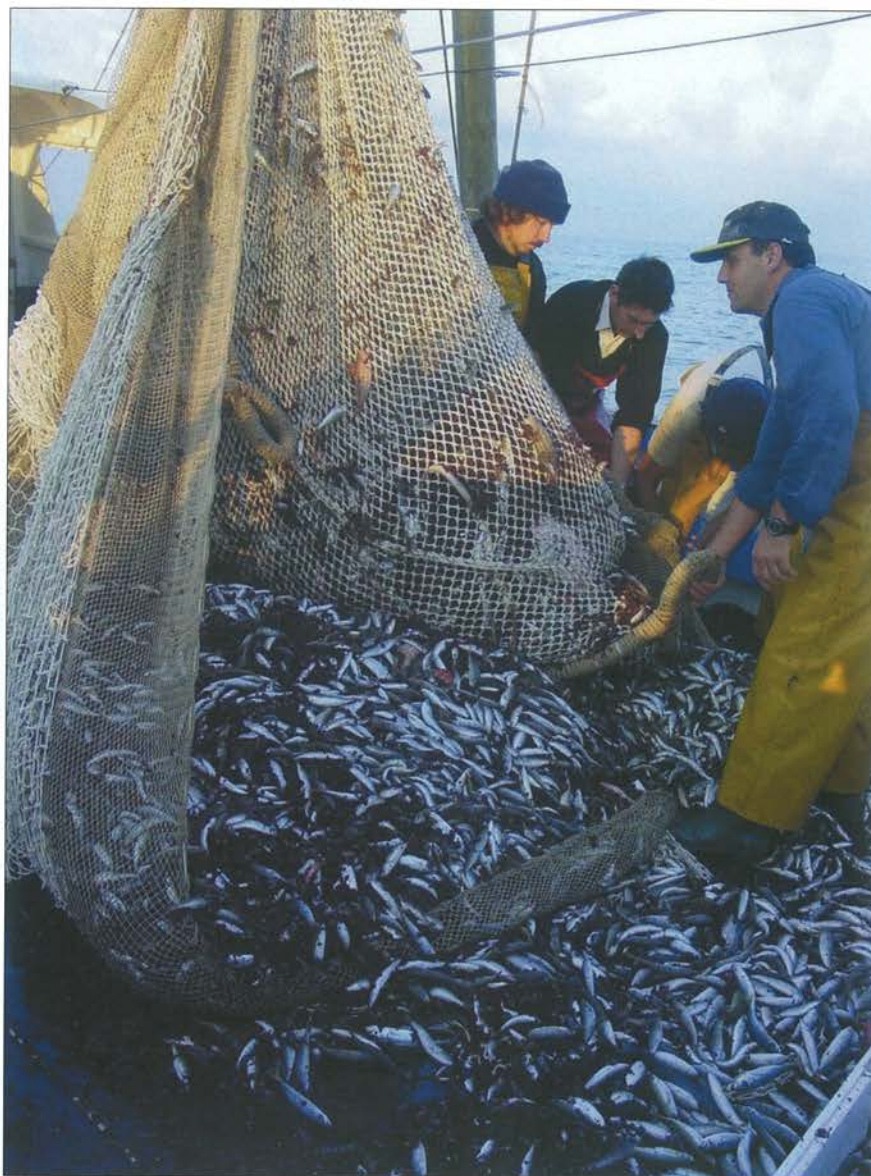
Desde el punto de vista de los científicos, la situación no deja lugar a dudas. En realidad no la deja desde hace años. Pero la política es la política. A juicio de las fuentes consultadas, la situación es crítica. Y es que, a día de hoy, con una biomasa de precaución a menos de la mitad de la biomasa límite para garantizar la supervivencia del stock, y a los antecedentes de los últimos cinco años de continuo descenso de reclutamiento, nos hayamos ante un peligro real de colapso de la pesquería.

### **CIFRAS PARA UNA REFLEXIÓN**

En este caso, como en muchos otros, las cifras hablan por sí mismas. Las últimas costeras supusieron la captura de 18.950 toneladas de anchoa en 2001. Al año siguiente, las capturas no llegaron a las cinco mil toneladas. En 2003 fueron 2.800 las toneladas pescadas, mientras que al año siguiente se elevaron hasta las siete mil. En la actual campaña, la cifra era de 203 toneladas cuando los pescadores decidieron regresar a puerto.

Y si estas eran las cifras de capturas, las evaluaciones que realizan los científicos, tanto los del Instituto Español de Oceanografía (IEO) como los de Azti (sociedad pública dependiente de la Consejería de Pesca del Gobierno vasco), indican desde 2001 un descenso continuado del reclutamiento de esta especie. Es decir: sus evaluaciones coinciden con los resultados obtenidos por los pescadores.

Como señala a MAR Begoña Villamor, investigadora del Centro Oceanográfico de Santander, *estamos ante una especie de vida corta*



*que, por lo tanto, experimenta grandes fluctuaciones en su abundancia, ya que en ella influye mucho el reclutamiento habido ese año. Así pues, como apunta la investigadora del IEO, el descenso de un año es normal. Lo que ya no resulta normal es el descenso continuado de reclutamiento desde 2001. Al producirse un nuevo descenso al año siguiente, los científicos ya aconsejaron la adopción de medidas que no pusieran en peligro el caladero.*

El reclutamiento de 2004 fue un auténtico desastre, por debajo incluso de la media entre 2001 y 2003. Ya ese año, el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), organismo asesor en materia de pesca de la Unión Europea, señaló que "había un riesgo creciente de reducir su capacidad reproductiva", por lo que aconsejó un tope de capturas para 2005 de cinco mil toneladas.

Pero el Comité Científico del ICES es sólo un organismo asesor, en el que se discuten los trabajos elaborados por los investigadores de los distintos países, prepara un informe sobre

**Las Cofradías del Cantábrico siguen sin entender la demora en la aplicación del cierre cuando los científicos aconsejan que se haga de inmediato, dada la situación existente**



**Begoña Villamor alerta sobre el peligro de colapso de la pesquería, dado los continuos descensos de reclutamiento habidos desde 2001, que la anchoa es una especie de vida corta con una alta mortalidad natural y a la grave situación de su biomasa reproductora**

la situación de un stock (en este caso, de la anchoa) y efectúa las recomendaciones que estima oportunas a la Comisión Europea. Lamentablemente, pesan siempre más los aspectos socioeconómicos derivados de la reducción de un tope de capturas que los criterios biológicos. De hecho, los últimos TAC resultaban superiores a las capturas reales, lo cual no deja de ser, como mínimo, paradójico. Rara vez se dan cuenta los políticos que, no tomar medidas puede conllevar a acabar con una pesquería y con toda la flota sin trabajo por un plazo indeterminado de tiempo, como se está criticando desde las organizaciones ecologistas, entre otras. Los Gobiernos están preocupados por maximizar las capturas para abastecer a la industria. El medio ambiente marino ha sido el gran olvidado a la hora de diseñar las políticas de gestión, denuncian desde Greenpeace.

Este caso no fue la excepción. España presionó para una subida del TAC hasta las 30.000 toneladas, a pesar de los antecedentes descritos, por intereses de intercambio de cuotas con Francia, al hilo del acuerdo de Arcachon. Acuerdo, por otra parte, como ya se ha señalado anteriormente, denunciado en diversas ocasiones por los pescadores del Cantábrico como nefasto para sus intereses, sin en-

trar a valorar situaciones anteriores. En realidad, todo el proceso descrito no se aleja un ápice de otras muchas existentes en la actualidad, como las referentes a la situación de la pesquería de la merluza o la cigala, por ejemplo.

A pesar del peligro existente, no se adoptaron las medidas precisas.

El resultado ya es conocido: flota amarrada, ayudas por valor de ocho millones de euros para paliar el desastre económico que se cierne sobre el sector y, lo que es peor, no saber cuál es el futuro del caladero, ya que los científicos temen incluso que se pueda colapsar. Begoña Villamor señaló esta posibilidad basada en los continuos descen-

sos de reclutamiento, en que estamos ante una especie de vida corta y que se sitúa en los primeros escalones de la pirámide alimentaria, por lo que sirve de alimento a muchas especies y experimenta, evidentemente, una alta mortalidad natural.

#### **PENDIENTES DE NUEVOS DATOS**

En el momento de redactar esta información, la investigadora del IEO señala que aún se desconocen los datos de la campaña realizada por los investigadores franceses, que abarca desde Santander hasta el norte de Francia, y ter-





minó a finales de mayo. Sin embargo, Begoña Villamor indica que los primeros resultados no apuntan a que los científicos del IFREMER hayan encontrado mucha anchoa, lo que viene a corroborar que no se ha desplazado el stock. Incluso el ligero aumento de anchoa detectado en el mar del Norte es bastante más probable que se deba a condiciones medio ambientales más propicias, como un aumento de la temperatura del agua, que a una hipotética emigración, precisa nuestra interlocutora.

Cuando en los años 60 se capturaban alrededor de las 80.000 toneladas, su distribución se extendía por una zona muy amplia. Pero hace tiempo que eso no es así, y hoy en día se concentra en el golfo de Vizcaya y norte de Francia, principalmente.

Los investigadores siguen buscando explicaciones a esta situación. Algunas de las ideas apuntadas, como el desastre del Prestige, han sido puestas en duda tanto por los científicos de Azti como por los del IEO. La investigadora del centro Oceanográfico de Santander comenta que tal vez haya podido influir el vertido del Prestige, aunque ese extremo aún no se ha podido confirmar desde un punto de vista científico, pero que en todo caso el problema del declive de la anchoa arrancó con anterioridad.

Greenpeace centra el problema en la mala gestión del stock realizado por las autoridades comunitarias. Una crítica compartida por otras organizaciones, como Oceania, y las formuladas por expertos y científicos, que reparten las culpas entre todos. Y es que, en todo este asunto, algunos echan de menos que los pescadores no mantuvieran una actitud más activa años atrás en la defensa del caladero, que al fin y al cabo es su fuente de trabajo.

Lo que hoy está ocurriendo con la pesquería de la anchoa no es nada nuevo. Antes ha ocurrido con otras pesquerías y no son pocas las que están atravesando vicisitudes similares. El último informe de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) es suficientemente elocuente. Por ello, se pide a las autoridades comunitarias desde estas organizaciones un plan serio de gestión de los stock y, en este caso, para el de la anchoa, así como un modelo que incluya medidas de protección tanto de las zonas de desove como de los juveniles de anchoa.

Ahora los expertos están a la espera de los datos que se puedan recoger en otoño, tras la campaña de juveniles que realizan los investigadores de Azti. En esa fecha se sabrá cuál ha sido el reclutamiento final de este año y las posibilidades de recuperación del caladero. Sin embargo, y dado los datos de que se disponen, son más bien pesimistas al respecto. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**



## **El ISM gestiona el pago de las ayudas a los pescadores**

*Como es habitual en estos casos, para el pago de las ayudas por el amarre de la flota que participaba en la costera de la anchoa se han publicado sendas Órdenes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, dirigida a los armadores, y del Ministerio de Presidencia (al estar implicados los Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales y Agricultura, Pesca y Alimentación), correspondiente a los tripulantes.*

*El Instituto Social de la Marina, como explica a MAR la subdirectora general de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, Elena Martínez Carqués, recibe la encomienda para la tramitación de las ayudas a los pescadores. Serán de 40 euros por día más la cotización de la cuota obrera, que tiene que descontar el ISM cuando efectúe el pago, durante los 45 días previstos. Los fondos de estas ayu-*

*das, aunque librados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, están cofinanciados por España y la Unión Europea, con cargo al Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP).*

*Los cerca de 2.300 pescadores afectados deberán solicitar la ayuda en las oficinas de su correspondiente Dirección Provincial del ISM. Por nuestra parte, prosigue Elena Martínez, deberemos comprobar que esos pescadores están en la lista de tripulantes de los barcos autorizados a participar en la costera de la anchoa, así como que lleven dados de alta en el Régimen Especial de Mar un total de seis meses computables durante toda su vida laboral, tras lo cual se procede a realizar la nómina y los pagos entre los días 10 y 20 tras la resolución de la solicitud de ayuda.*

# EL BUQUE HOSPITAL "CIENTÍFICO" EN LA COSTERA DEL BONITO



*Las flotas de Galicia, Cantábrico y País Vasco, integradas por medio millar de buques pesqueros y con casi 5.000 tripulantes a bordo, iniciaron en junio la "costera" del bonito en el caladero comprendido entre el nordeste de las Azores y la Bretaña francesa. Junto a ellos partió, desde el puerto de Santander donde tiene su base, el buque-hospital "Científico", fletado por el Instituto Social de la Marina, para atender sanitaria y logísticamente a estos trabajadores. Con esta costera se inicia la segunda etapa de la campaña "Asistencia Médica Embarcada", AME-2005, que el ISM puso en marcha el pasado mes de abril para asistir a las flotas que faenan en las costeras de la anchoa, el bonito y el pez espada y que este año durará hasta el mes de diciembre. Bajo el lema "Por ti nos mojamos. Del Cantábrico al Atlántico Norte y cuando nos necesites", la AME atenderá a lo largo de sus nueve meses de duración a unos 10.000 trabajadores del mar que realizan sus labores embarcados.*

La campaña "AME-2005" se inició el pasado mes de abril con la asistencia a la flota que captura la anchoa o bocarte, formada por 200 barcos y 3.200 tripulantes. Durante los meses de junio a septiembre atenderá a la campaña de los túnidos y en noviembre y diciembre cubrirá las demandas sanitarias de los casi 1.500 tripulantes que acuden a la pesca del pez espada en aguas del Atlántico Norte.

El objetivo esencial de la campaña es atender sanitariamente a estas flotas para que disfruten de los mismos derechos que tienen los trabajadores en tierra, mediante consultas radiomédicas, consultas de telemedicina, desplazamiento del personal sanitario del ISM a los barcos, hos-

pitalizaciones a bordo, evacuación sanitaria urgente y ayuda logística de emergencia.

## **MEDIOS**

Para realizar estas tareas el ISM ha fletado el buque hospital "Científico", que lleva a bordo a dos médicos y un ATS del Servicio de Sanidad Marítima del ISM, que se van relevando mensualmente cuando el buque hospital regresa a su puerto base de Santander para proceder a su avituallamiento.

En esta primera marea de la "costera" del bonito los facultativos que van a bordo son Jorge Herrador y José María Iturriaga, médicos de las direcciones provinciales del ISM en Gijón y Cádiz, respectivamente y el ATS, Víctor Martínez Montagut, que procede del ISM en Valencia. Los tres tienen acreditada experiencia en esta campaña, ya que vienen participando en ella desde su implantación hace trece años.

Según el doctor Iturriaga, quien ya se embarcó también en la primera etapa de esta "AME-2005" en la costera de la anchoa, la labor que ejercen los profesionales sanitarios a bordo del buque es comparable a la asistencia primaria que se da en cualquier centro de salud cuando llega en enfermo con una patología determinada.

La diferencia es que este primer reconocimiento se efectúa a bordo de un buque, que puede ser el propio pesquero o bien el buque hospital. Si la patología es leve se da el trata-

miento adecuado con posterior alta y si reviste mayor gravedad se decide su ingreso en el "Científico" o la evacuación por medio de helicópteros de Salvamento Marítimo.

Los médicos del Instituto Social de la Marina, que van a bordo están preparados para realizar cualquier operación de urgencia, pero cuentan también con el apoyo, a través de videoconferencia, de los profesionales sanitarios del Hospital Universitario "Marqués de Valdecilla", merced a un acuerdo firmado entre esta institución y el ISM. Cuando las situaciones son complicadas se decide coordinadamente que se hace con el enfermo, ya que ante cualquier duda razonable, se le evacua para que el enfermo sea tratado en tierra.

### **BUQUE HOSPITAL "CIENTÍFICO"**

El "Científico" es un antiguo arponero, construido en Halifax (Canadá) en 1972. Después de varias etapas ha sido acondicionado como buque hospital. Dispone de enfermería equipada con sala de curas, sala de cuidados intensivos, camarotes para alojar a 6 pacientes y capacidad para 14 en caso de necesidad, embarcación neumática para el transporte entre el barco y los pesqueros, dos grúas a ambas banda, una de 13 metros y otra de 9 y cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.

Tiene 52 metros de eslora, 10,97 de manga, dos embarcaciones auxiliares. Desarrolla una velocidad máxima de 13 nudos y tiene una autonomía de 60 días. Su tripulación está formada por el capitán, Ramón Argibay, nueve tripulantes más el equipo médico ya mencionado.

### **NUEVO BUQUE**

Según informó el director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González, en Santander, donde acudió para dar inicio a la campaña "AME-2005", es posible que el próximo año esta sea realizada por el nuevo buque hospital del ISM, que se está construyendo en los astilleros Izar-Gijón (ahora Navantia). Los trabajos, según González, avanzan a muy buen ritmo y de seguir así, la entrega del buque se podría anticipar "dos o tres meses". Ello supondrá, según el director general del ISM, "una mejora muy importante en la atención sanitaria a los pacientes, ya que el nuevo buque incluye avances técnicos de mucha calidad tanto para los profesionales sanitarios que van a bordo como para los enfermos".

Como se recordará la adjudicación de la construcción del buque hospital se realizó en el mes de julio de 2004 y en ella el ISM va a invertir 17,6 millones de euros. Aunque de menores dimensiones, el futuro buque sanitario se está construyendo siguiendo el modelo del otro buque hospital del ISM, el "Esperanza del Mar", y estará dotado de los últimos avances tecnológicos tanto en el aspecto sanitario como el de seguridad. Y no hay que olvidar que



la ventaja de la futura embarcación es que no es un buque convencional transformado en hospital sino que lo que se está construyendo es un hospital acondicionado para navegar, ya que es el concepto hospitalario lo que prima.

### **BALANCE**

De lo importante y necesario que es para los trabajadores de estas tres costeras disponer de un buque sanitario próximo para cuidar de su salud sólo hay que recurrir a los balances. Durante la campaña "AME 2004", en la que el "Científico" navegó 254 días, el número de trabajadores asistidos fue de 123, de los que 108 fueron españoles, 5 de la Unión Europea y 10 de otras nacionalidades. También se atendieron 170 consultas radiomédicas; se realizaron 55 atenciones ambulatorias a bordo del "Científico" y otras 33 a bordo de los propios buques pesqueros. También estuvieron ingresados a bordo 21 marineros y las patologías más frecuentes las ocasionaron lo accidentes propios de los barcos, heridas, esguinces, roturas, que requirieron suturas o escayola.

Es de destacar que en la pasada campaña no se registró ninguna defunción y de las 17 evacuaciones ninguna lo fue por helicóptero, sino que las realizó el propio buque hospital.

Finalmente hay que recordar que la costera del bonito está apoyada, además de por el buque hospital del ISM "Científico", por otros dos buques de apoyo logístico pertenecientes a la Xunta de Galicia y al Gobierno Vasco y por otro de la Armada, en el que viajan inspectores de la Secretaría General de Pesca Marítima, que es el encargado de coordinar todo el operativo de apoyo. Los buques de la Armada que van a participar en esta campaña son tres, que se irán rotando en cada marea: el "Tarifa", el "Chilreu" y el "Arnomendi". ■ C. H. C.



# GALICIA

## ESTRATEGIAS PARA UNA FLOTA



*Con una flota total compuesta con unas 7.700 embarcaciones tanto de altura como de bajura y 228.500 GT; un trabajo directo de 32.700 personas e indirecto de unas 150.000 personas generando una riqueza que ronda los 1.500 millones de euros, Galicia supone la mitad de lo que significa el conjunto del sector de la pesca en España y es la primera región pesquera de la Unión Europea. La pesca representa el 10% del conjunto de las exportaciones de la comunidad autónoma y cuenta con una capacidad extractiva que es la segunda de la Unión Europea sólo por detrás de Italia.*





el sector de la pesca e insisten en la necesidad de ir a políticas activas frente a quienes en las instancias de Bruselas ven fundamentalmente la reducción de barcos como la única salida para el sector para una flota que más de dos terceras partes de sus actuales capturas las lleva a cabo en aguas exteriores.

A grandes líneas, la propuesta de Plan Estratégico parte de la existencia de una serie de debilidades en el conjunto del sector que en unos casos afectan directamente al sector en Galicia pero que se trata de cuestiones propias del conjunto de la actividad pesquera mundial

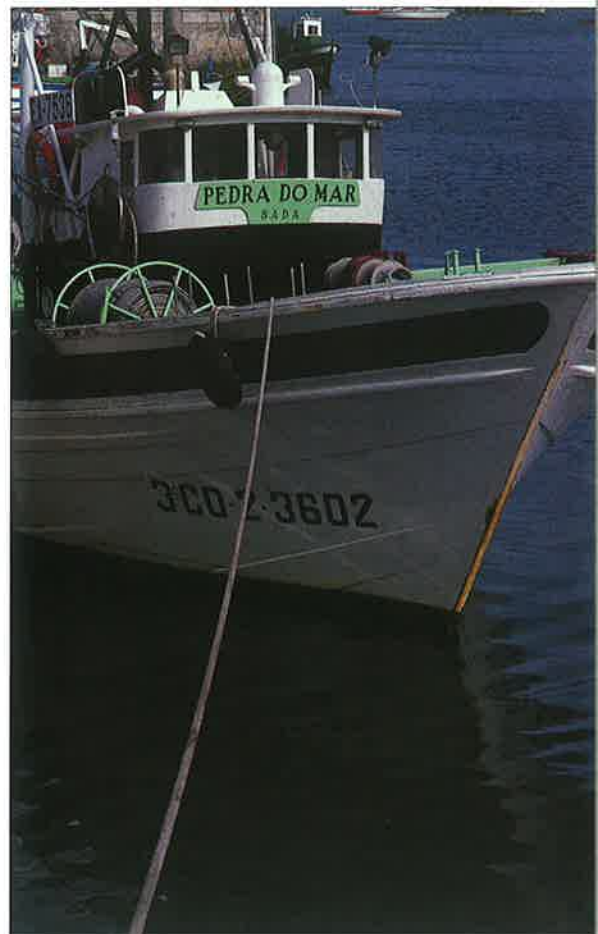
### **LOS PUNTOS DÉBILES**

Uno de los puntos débiles a los que se debe enfrentar el sector, en opinión de la cooperativa de Vigo, es el debate sobre las políticas a desarrollar para la conservación del medio marino. Para los responsables del mayor grupo de armadores de España, se ha pasado en los últimos años de un puro concepto economicista a otro medioambientalista, olvidándose que el desarrollo sostenible debe ser una posición equilibrada entre ambos modelos. No tiene sentido, ni un sector puede defender una política que suponga arrasar los mares en cuanto ello supone el propio fin para esas flotas.

Desde esa perspectiva se reconoce que el incremento de la demanda de pescado en las dos últimas décadas se ha traducido en el esfuerzo ara aumentar las capturas y con ello el inicio de problemas para la conservación de algunas especies. Esta circunstancia supuso en los años ochenta en un fuerte crecimiento de todas las flotas, la gallega incluida, para provocar en al década siguiente un fuerte ajuste de las mismas que en el caso de la gallega, el subsector de barcos industriales, llegó al 50%.

Frente a las voces que abogan por un parón en la actividad extractiva y donde se cuestiona desde los acuerdos con terceros países hasta los artes de pesca, la propuesta reclama una actividad sostenible bajo el desarrollo de estudios científicos serios.

Un segundo punto débil para el conjunto del sector de la pesca español, pero muy especialmente para el gallego dado su grado de presencia por necesidad de acudir a terceros países para llevar a cabo su actividad extractiva, es la no existencia de una buena política de colaboración con esas zonas donde hay caladeros y desde donde a su vez realizan eleva-



## **La cooperativa de Vigo propone un plan para el sector hasta 2013**

**T**odas estas cifras conforman una comunidad autónoma donde la pesca es un sector estratégico por lo que supone como eje para el conjunto de la economía gallega como instrumento de cohesión. Esta importancia del sector de la pesca constituye una de las razones por las que la Cooperativa de Armadores de Vigo haya planteado a todas las formaciones políticas que concurrieron a las últimas elecciones, una propuesta de Plan Estratégico en la comunidad autónoma de cara a logra no solamente la supervivencia de las flotas frente a las estrategia comunitaria, sino una potenciación de las mismas tanto en aguas nacionales como en el exterior. Los armadores muestran una vez más su rechazo por las propuestas comunitarias para



das exportaciones a los países comunitarios. Se trata de una dificultad histórica para la flota española y gallega en concreto que desde los años setenta del siglo pasado se ha venido cubriendo con acuerdos públicos junto con la iniciativa privada para la constitución de empresas simplemente realizando inversiones en esas zonas.

Actualmente, para los redactores del Plan, y con la Unión Europea como el negociador de este tipo de acuerdos, se considera no existe el interés suficiente en medios comunitarios para empujar el desarrollo de ese tipo de compromisos con otros países, así como en el seno de las Organizaciones Regionales de Pesca. Esta falta de impulso se ha cubierto en muchos casos con acuerdos privados, cuando debería haber una política de complementariedad para lograr acuerdos estables y duraderos. No se entiende cómo en una economía globalizada donde cada día hay menos fronteras, se mantengan trabas para el desarrollo de auténticas políticas de colaboración.

Un tercer punto débil se halla en el factor humano. La vida dura en la mar, tanto por el trabajo como por lo que supone de desarraigo familiar, vida alejada mucho tiempo de la familia, hace que el trabajo de marinero sea cada día menos solicitado y que haya una casi total ausencia de vocaciones para esta actividad en la población joven. De acuerdo con esta situación, se considera que sería posible mejorar la imagen del trabajo en el mar, a la vez que se mejoran también las condiciones de vida y de trabajo a bordo. Una parte de las tripulaciones no cualificadas se estima no es difícil suplirla con personas de otras altitudes, no así para disponer de personal cualificado. Con todo ello, se plantea la posibilidad de poner en marcha vías fiscales para aumentar las tripulaciones gallegas por lo que supone de crear el empleo en casa.

Finalmente, otro punto débil en el sector de la pesca industrial gallega es la existencia de una mala imagen al señalar a esta flota como de las más depredadoras y esquiladoras de los caladeros mundiales, aunque la flota solamente suponga el 1% de todas las capturas, habiendo abandonado la pesca de las ballenas o utilizando artes más selectivos que los empleados por otras flotas. Esta mala imagen supone que no se ha hecho nada por mejorar ante todo el mundo y significa un handicap que en muchos casos puede frenar la firma de acuerdos con terceros países al existir fuertes recelos hacia la presencia de la flota gallega en sus aguas.

## LOS PUNTOS FUERTES

Pero, no todo son debilidades. La flota gallega también tiene sus importantes puntos fuertes en un sector donde cada día se impone más la política de globalización y donde es muy importante tener un buen posicionamiento en las zonas extractivas sobre todo para determinadas especies.

La flota gallega, al cabo de décadas paseando por todos los mares, es un sector con tradición y experiencia. Se trata de una flota actualmente bien dimensionada tras soportar un fuerte proceso de reestructuración y ha desarrollado una correcta política de integración desde la actividad extractiva hasta la transformación y la industria conservera. Se halla ubicada en los más importantes caladeros del mundo y en algunas zonas hasta el 90% de las especies que se capturan corresponden a flotas gallegas, bien con capital español o mediante empresas mixtas. Todo ello supone la posibilidad de realizar con garantía los suministros necesarios para los mercados comunitarios y en algunos casos para otros países, razones más que justificadas para el manteni-

miento y consolidación de estas flotas, señala el Plan.

Un segundo punto fuerte es el desarrollo de la demanda de pescado así como los procesos de innovación hacia productos de calidad, nuevos preparados etc... La flota gallega se halla preparada para asumir ese reto, aunque es preciso seguir mejorando los procesos de comercialización y transformación.

### EL PLAN Y SUS PROPUESTAS

Las propuestas de acciones estratégicas para el periodo 2005-2013 planteadas por la cooperativa se propugnan desde la propuesta comunitaria sobre la constitución del Fondo Europeo de la Pesca. En esta línea, se insiste en la necesidad de que los planteamientos comunitarios sean más flexibles y sobre todo que, en lugar de políticas de ajuste o desguace de flotas, se pase a unas políticas actividad para la renovación y modernización de las flotas y la constitución de sociedades mixtas bajo la filosofía de un desarrollo sostenible buscando un equilibrio entre los aspectos medioambientales, sociales y económicos.

Esto es lo que afecta a los puntos débiles. En lo referido a los puntos fuertes, desde el sector se ha planteado a los partidos políticos, en primer lugar una mayor implicación del sector a la hora de aplicar los objetivos de cualquier reforma desde el análisis de los recursos hasta las políticas para la recuperación de los mismos. Se aboga por una mejora de los dictámenes científicos con más apoyos humanos y técnicos, así como por más campañas de investigación o programas experimentales para el estudio de las aguas profundas. Para el sector es fundamental una mayor persecución de las pesquerías ilegales o pesquerías no reguladas no controladas. Es necesario mejorar la competitividad de la flota sobre todo frente a los países con banderas de conveniencia que están minando las posibilidades de muchas empresas comunitarias para seguir en el sector.

Para la flota es muy importante el impulso en la política de cooperación con terceros países para propiciar el acceso de las flotas a esos caladeros mediante la constitución de empresas o sociedades mixtas que pueden contribuir en esas zonas a un desarrollo sostenible. Esta política se considera debe ser ejecutada por todas las Administraciones desde Galicia a Bruselas.

Entre las medidas a impulsar destaca la promoción de la contratación de tripulaciones gallegas vía una política de fiscalidad que haga atractiva la misma y sobre todo, avanzar en los procesos de calidad de los productos de la pesca y la trazabilidad de los mismos ante el

- Un nuevo modelo de gestión de recursos de acuerdo con el sector
- Perseguir la pesca ilegal y su entrada en los mercados
- Promover la contratación de tripulantes gallegos con medidas fiscales
- Modernizar y renovar la flota y que el barco sea un lugar de vida y de trabajo cómodo y seguro
- Mejorar la imagen del sector
- Poner en marcha un plan de relaciones exteriores con países donde hay empresas mixtas



consumidor final para apoyar los proyectos de futuro.

Para Galicia un punto clave sería lograr una concienciación de las autoridades comunitarias en el sentido de que la pesca es un factor indispensable para Galicia y que es fundamental mantener y potenciar esa actividad en el futuro como elemento estratégico en su entramado económico y social. ■

VIDAL MATÉ



*Las organizaciones de armadores de las flotas que operan en el caladero de NAFO han presentado el Plan de ajuste pesquero para la flota que opera en esas aguas de acuerdo con los objetivos de recortes de cuotas plateados en 2003 por este organismo internacional. Este Plan contempla una reducción total del esfuerzo pesquero en los últimos dos años mediante actuaciones de paralizaciones temporales y reubicación de barcos en otros caladeros, desguace de barco y diversificación en otras pesquerías.*

## La flota española en NAFO REDUJO SU CAPACIDAD de pesca un 54 %

Para el sector, según carta remitida al comisario de Pesca comunitario, Joe Borg, se trata de unas acciones de ajuste duro que no se ha hecho por parte de otros países. Las asociaciones Anamer y Anavar consideran que las medidas suponen un recorte de su actividad en más del 50%, algo que es muy difícil de asumir por cualquier empresa que quiera seguir compitiendo en los mercados. Desde esta perspectiva, los armadores españoles reclaman que se ponga marcha una política de mayor flexibilidad para permitir la actividad de las flotas con el sostenimiento del caladero.



A iniciativa y bajo las presiones de Canadá que, de alguna manera quería y mantiene su objetivo de convertirse en el árbitro y guardián de unas aguas reguladas por un organismo internacional como es NAFO, la pesquería en ese caladero se mantiene bajo la presión que estalló en 1995 con motivo del apresamiento y posterior liberación del barco "Estai" bajo la acusación de haber superado sus posibilidades de capturas. A partir de esa fecha, las decisiones sobre las posibilidades de capturas de cada año han sufrido diferentes alteraciones que supusieron graves recortes en las cuotas. En esa línea se pasó de las 42.000 toneladas a un plan de ajuste que supuso bajar a solamente 20.000 toneladas en 2004, 19.000 toneladas en 2005, 18.500 toneladas en 2006 y 16.000 toneladas en 2007.

Para la Unión Europea, esa política de ajuste supone llegar esta campaña a menos de 9.000 toneladas de las que la mitad corresponderían a los barcos gallegos, algo que ha tenido y tendrá en los próximos años un grave impacto económico sobre las empresas en la economía regional.

#### **EL PLAN DE AJUSTE ESPAÑOL**

El plan presentado por el sector español se basa en tres acciones que se concretan en los siguientes puntos

- Un aumento de la reducción del esfuerzo pesquero mediante la paralización temporal así como con la reubicación de los barcos en otros caladeros. Para este año, la parada temporal en aquellas aguas será de cinco meses, periodo para el que se dan varias opciones a los armadores. La parada temporal será de cuatro meses continuados con una compensación por parte del IFOP, a la que se añade otro mes a lo largo de todo el año con el barco en puerto o faenando en otros caladeros. Una segunda opción es la de una parada continuada de tres meses con ayuda del IFOP con la posibilidad de que los dos meses más restantes se pueden cumplir con el amarre del barco en puerto con ayuda también del IFOP o con su salida a otro caladero ya sin apoyo oficial comunitario. La tercera opción es la salida de los barcos durante cinco meses a otros caladeros diferentes a NAFO de los que al menos tres se deben cumplir de una forma consecutiva

Para los armadores españoles, con la aplicación de estas medidas y tomando como base el reajuste hecho ya en 2004, la reducción global del esfuerzo pesquero en esas aguas será del 35,5% tomando como base las posibilida-



### **EL SECTOR DESARROLLA UN PLAN POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO BASADO EN TRES ACCIONES:**

- **Parada temporal de cuatro meses o salida de los barcos a otros caladeros**
- **Eliminación de ocho barcos que operaban en aquellas aguas**
- **Diversificación de las capturas hacia otras especies**

des de pesca que había en 2003 para la pesquería del fletán.

Con las medias adoptadas en 2004, la reducción del esfuerzo pesquero era ya del 27%.

- Una segunda acción es la que contempla la reducción del esfuerzo pesquero por la vía de las paralizaciones definitiva y el desguace de los barcos o sacando los mismos de ese caladero, algo que no se presenta empresa fácil a la vista de las dificultades en aumento para operar en otras aguas tanto reguladas por organismos internacionales como en caladeros de terceros países. Inicialmente, la primera oferta del sector se concretaba en la retirada de seis barcos. Este número se amplió posteriormente hasta ocho unidades. Por diferentes razones, según los armadores, ajenas al sector,



esta política de ajuste aun no se ha podido poner en marcha. Sin embargo, el objetivo es su ejecución a partir de este año cuando se produciría la retirada de dos o tres unidades que supone una reducción del esfuerzo pesquero en la zona del 9,7%. El Plan de ajuste por esta vía se quiere complementar en los próximos dos años hasta 2007. En esa fecha, el número de barcos españoles faenando en aguas de NAFO bajaría de las 31 unidades que había en 2003 hasta sólo 23 barcos, lo que significará una reducción del esfuerzo pesquero del 24,2%.

● Finalmente, la tercera vía para la reducción del esfuerzo en la pesquería del fletán se concreta mediante la diversificación de la actividad de la flota con la captura de otras especies. Tomando como referencia los datos sobre

2004, en 2003, un 29,3% del esfuerzo pesquero se dirigió hacia otras especies, lo que supuso una reducción del esfuerzo de cara al fletán del 2,5%. En 2005, las previsiones apuntaban a que el proceso de diversificación hacia otras especies llegue al 38%. Ello se traduciría en una reducción adicional del esfuerzo en la pesquería del fletán del 6,4%. En conjunto, solamente en dos años y por esta vía, la reducción real del esfuerzo pesquero en el fletán sería del 8,9%.

### **IMPACTO EN GALICIA**

Las restricciones impuestas en el caladero de NAFO para la pesquería del fletán dada la importancia de esa zona y, sobre todo, por las dificultades para reubicar los barcos con una rentabilidad similar en otros caladeros, se considera está teniendo ya un grave impacto económico negativo sobre Galicia y se teme que su efecto pueda ser mayor en los próximos años en una serie de zonas.

Frente a las decisiones adoptadas en 2003 en el seno de NAFO, desde las asociaciones de armadores más afectadas por esas medidas, se pusieron en marcha diferentes estudios en una doble dirección. De una parte, para demostrar que los datos científicos sobre los que se basaban los acuerdos del organismo pesquero no respondían a la realidad y que se habían adoptado solamente por presiones frente a la flota española. Los armadores presentaron estudios científicos en Bruselas donde se po-



nía de manifiesto que era posible seguir pescando para lograr un caladero sostenible sin necesidad de rebajar las cuotas de pesca a la mitad.

Frente a esos datos, se mantuvo el Plan de recortes fijados en 2003. En esta misma línea, en las últimas semanas las autoridades canadienses han vuelto a la carga para señalar a las autoridades comunitarias la mala situación del caladero, por lo que se advierte sobre la necesidad de seguir adoptando más medidas de ajuste, así como la necesidad de aumentar las inspecciones y los controles. Desde Canadá se vuelve a poner en duda la actividad de los barcos españoles, a quienes se acusa de pescar por encima de sus posibilidades y derechos de pesca basando su denuncia en que se hallan muchos meses en el caladero.

Por parte de las organizaciones de armadores, se puso en marcha a través del departamento de Economía aplicada de la universidad de Vigo de un estudio para analizar el impacto socioeconómico de las medidas adoptadas en el seno de NAFO en la comunidad autónoma gallega en general y muy especialmente en las zonas que vive más directamente de la pesca.

En su informe, los expertos señalan que la flota gallega implicada en el área de aguas de NAFO tiene una dimensión importante al estar compuesta por 22 empresas con 44 barcos de los que 31 operaban fundamentalmente en 2003 en el área de NAFO, los cuales ya se están enfrentando a una reducción del 50% en sus posibilidades de pesca. Esta flota emplea directamente a algo más de un millar de personas con una facturación de 137 millones de euros generando una renta de 88 millones de euros anualmente.

En cuanto a los efectos, en primer lugar se estima que su repercusión en la economía gallega afecta al empleo de unas 6.000 personas comprometiendo directa e indirectamente una aportación al Producto Interior Bruto Gallego de 310 millones de euros así como de 6.000 empleo. Sobre el impacto de las medidas adoptadas por NAFO en relación con ese caladero y la pesquería del fletan se han barajado diferentes escenarios. En resumen se puede hablar sin embargo de que, por cada millón de euros de valor añadido perdido en esa pesquería se pueden perder hasta cuatro millones de euros como pérdidas en la renta gallega. Igualmente, por cada empleo perdido en el mar, se generaría una pérdida de otros cuatro en el conjunto de la actividad económica en la comunidad autónoma y, sobre todo, en las zonas más ligadas a las flotas de altura.

El estudio da por hecho el desarrollo de un proceso de reajuste y reconversión de esta flota, pero se manejan diferentes escenarios en



función de la reducción final de las posibilidades de pesa y lo que puede suceder en el futuro. En un escenario discreto, el informe apunta la posibilidad de unas pérdidas de 1.700 empleos en conjunto y unas pérdidas de unos 90 millones de euros, además de soportar los costes propios que supone toda reconversión.

En todo caso, el informe hace un llamamiento a la prudencia a la hora de adoptar todo tipo de decisiones empresariales das las grandes incertidumbres que se mantienen sobre el estado de los stocks y también en función de las batallas políticas que se libran en el entorno de los mismos. A pesar de esas incertidumbres, la único cierto es que, en relación con el desarrollo de las pesquerías, en cualquier caladero, las tendencias apuntan a una política de ajustes para un desarrollo más sostenible de los mismos. ■

VIDAL MATÉ



# España y Portugal, **UNIDAD DE ACCIÓN** en el caladero de NAFO

*Cuatro organizaciones pesqueras de ambos países, las Asociaciones de Armadores de Pesca Industrial y de Altura por parte de Portugal y las Asociaciones de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza y de Pesquerías Varias han suscrito un documento por el que instan a los gobiernos de ambos países a una mayor defensa de los intereses de las flotas en aguas de NAFO ante, en su opinión, la posición de cesión comunitaria a las presiones de Canadá en esas aguas. Las cuatro organizaciones de armadores han querido denunciar públicamente el ambiente de inestabilidad que en este momento afecta al normal ejercicio de la actividad pesquera en esas aguas consecuencia de la posición de desconfianza y enfrentamiento que protagonizan las autoridades canadienses.*

**E**spaña y Portugal son los dos países comunitarios con una mayor presencia en aguas de NAFO y, en consecuencia, los mayores interesados en la defensa de las posibilidades y la continuidad de la pesca en esas aguas. De acuerdo con esas circunstancias, son también los dos primeros empeñados en que las autoridades de Bruselas, así como las españolas, defiendan el actual sistema de regulación de esas aguas frente a las pretensiones de un mayor protagonismo desde el gobierno canadiense, peticiones que se contemplan en la posición generalizada del conjunto del sector de la pesca reclamando un mayor pe-

so de la UE en todos los organismos supranacionales que regulan este tipo de pesquerías.

Las cuatro asociaciones pesqueras, en su defensa del actual sistema por la regulación de la pesca en aguas de NAFO, puntualizan en primer lugar que la disciplina de uso para múltiples en aguas internacionales se halla consagrada por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho en el Mar en 1982, política que fue ratificada en 1995 por el acuerdo de Nueva York. Desde esta perspectiva, los armadores señalan el papel insustituible de las Organizaciones Regionales de Pesca como estructuras orgánicas y funcionales en la gestión de las pesquerías de acuerdo con el derecho internacional y constituidas por las partes contratantes.

En el caso concreto de NAFO, para las cuatro asociaciones de armadores, la organización regional que controla la zona tiene unos acreditados niveles de fiabilidad en la gestión del caladero a través de sus diferentes mecanismos de seguimiento y control. Se considera que Canadá, aunque es una parte más contratante de NAFO, al mismo nivel que el resto de los países, en derechos y obligaciones, pretende un reconocimiento de competencias más allá de las aguas jurisdiccionales donde las compe-

tencias se hallan claramente en manos de la Organización Regional de Pesca. En opinión de los firmantes de esta declaración, de cara a lograr ese objetivo, las autoridades canadienses, no han reparado en utilizar todo tipo de medios fundamentalmente a través de unos mecanismos de inspección provocando conflictos innecesarios e injustificados con las demás flotas, especialmente de las comunitarias, actuando de forma arbitraria y desproporcionada, cuando esas flotas llevan años en la zona cumpliendo las reglas de juego marcadas por los responsables de NAFO. Las organizaciones de armadores entienden que las posiciones de Canadá, teóricamente en materia de pesca, responden igualmente a otros intereses económicos ligados a la posibilidad de intereses para llevar a cabo explotaciones petrolíferas en los fondos donde actualmente faenan esas flotas, especialmente las comunitarias, a la vez que con ese tipo de reivindicaciones se alimenta el juego político interno. Para españoles y portugueses, logrando el alejamiento de las flotas de ambos países de esas aguas, Canadá conseguiría a la vez proteger a su sector de la competencia en producción y comercialización de las empresas de esos países que han demostrado ser más eficaces.

Mientras para los canadienses las capturas de sus flotas en esas aguas se hallan en una clara línea de ascenso hasta suponer en 2004 el 51%, las capturas de las diferentes flotas comunitarias no superan el 9%. En los últimos años, las flotas comunitarias han sufrido además una fuerte reducción de sus posibilidades de capturas en especies como el fletán consecuencia del plan de recuperación, por lo que reclaman una mayor flexibilización de acuerdo con las nuevas posibilidades de pesca.

#### **DENUNCIAN PRESIONES**

Como parte de su estrategia de cara a las flotas comunitarias, en los últimos meses los patrones de una serie de barcos denunciado presiones abusivas en materia de inspecciones y amenazas que incitaban al abandono del caladero, lo que requirió la intervención de la Administración española y de las autoridades comunitarias haciendo una llamada a la calma. A finales del pasado mes de mayo, en esa misma línea fue apresado el barco "Santa Mafalda".

De acuerdo con este panorama en el caladero de NAFO, las organizaciones de armadores exhortan a los gobiernos de España y Portugal a jugar un papel activo en la defensa de los legítimos intereses y derechos de sus flotas en esas aguas recusando cualquier intento de conculcar a legitimidad de esa Organización Regional de Pesca ya sea por Canadá o por otra parte contratante. Los armadores se la-



mentan de que la Unión Europea vaya poco a poco cediendo a los intereses y a las peticiones de Canadá. Por ese motivo, exigen que la Comisión Europea defienda con una mayor firmeza los intereses de sus flotas, oponiéndose a cualquier consideración política del gobierno canadiense y velando por que se respetan los derechos de pesca en aguas de NAFO cumpliéndose las obligaciones de las partes contratantes de acuerdo con los preceptos establecidos por el Derecho Internacional del Mar.

Tras la guerra del fletán a mediados de los noventa, la flota española que operaba en ese caladero y sufrió un fuerte recorte que ahora se va a completar con el desarrollo de nuevos planes de ajuste, lo que supone seguir sacando barcos de esas aguas para ubicarse en otras zonas o para su desguace.

Tras esta toma de posición por parte de las cuatro organizaciones de armadores, las autoridades canadienses remitieron un informe a los responsables comunitarios donde se les indicaba que la situación del caladero en aquellas aguas era desastrosa y por su cuenta amenazaba con cerrar ese caladero, aunque las competencias sobre el mismo no radican en un país, sino en el seno de NAFO. La posición canadiense supone un paso más en su ofensiva para convertirse en guardián de esas aguas al margen del derecho internacional del mar. En medios del sector se estima que Bruselas debería adoptar una posición de mayor firmeza frente al gobierno canadiense. ■

VIDAL MATÉ

**Organizaciones pesqueras de ambos países reclaman a la UE que no ceda ante las presiones de Canadá en esas aguas**

**Estiman que las competencias para regular ese caladero nunca deben salir de manos de la Organización Regional de Pesca**

# España, el país con **MÁS INFRACCIONES** pesqueras



**En 2003, las infracciones pesqueras graves en el conjunto de la Unión Europea ascendieron a 9.502, según los datos hechos públicos por la Comisión. De esta cifra España ocupa el primer lugar con 3.158, lo que supone un 33% del total de las mismas, seguida de Italia con 2.569 faltas, el 27% del total, y Portugal con el 14% y 1.316 barcos sancionados. Un dato significativo es que el 80% de las sanciones corresponden a solamente cinco países, España, Italia, Portugal, Grecia y Francia.**

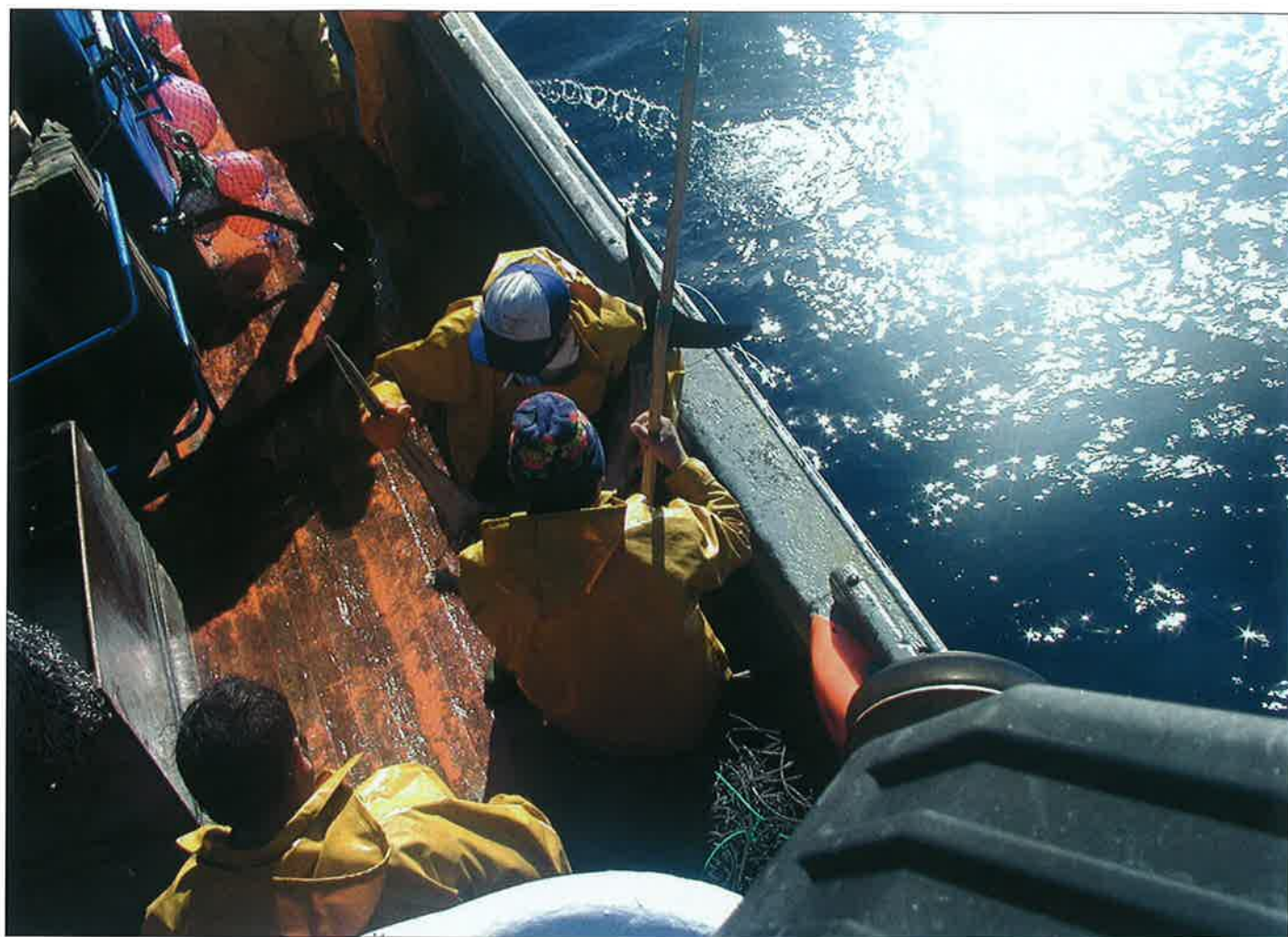
**E**stas infracciones suponen un aumento del 40% en relación con el año anterior. El dato tiene desde la Administración española y también desde la comunitaria, una doble lectura. Por un lado se ve siempre como un dato negativo el hecho de que se haya seguido produciendo un tan elevado número de infracciones graves, lo que pone de manifiesto la irresponsabilidad de muchos pescadores a la hora de cumplir con las reglas de juego fijadas en el sector. Pero, por otra parte se estima que ello pone de manifiesto la decidida voluntad de esos países para hacer cumplir las normas y de llevar adelante una política de controles muy amplia. En medios comunitarios se considera la necesidad de aplicar medidas más disuasorias para evitar que se sigan produciendo incumplimientos graves de las normas comunitarias. Una salida en esa dirección sería aumentar el importe de las sanciones así como la prohibición de desarrollar la actividad de la pesca

El importe total de las multas impuestas por este conjunto de infracciones fue de 28,76 millones de euros, cifra que equivale sólo al 4 por

mil del valor de todos los desembarcos que se hacen en los puertos de la UE. Bruselas reclama la necesidad de cumplir con las reglas de juego en el sector de la pesca de cara a una mejor defensa de los propios intereses del sector y dada la importancia social y económica del mismo.

Según los datos manejados por la Comisión, el 22% de las infracciones correspondieron al desarrollo de pescas no autorizadas en aguas comunitarias mientras que un 17% de los casos lo fueron pro pescar sin licencia y el 12% por almacenamiento transformación y venta de productos que no disponían de las debidas condiciones para su comercialización.

A la vista de la evolución negativa de los caladeros en aguas comunitarias, Bruselas insta a los países miembros a un mayor control sobre la actividad de sus flotas. De acuerdo con los datos manejados por la UE, solamente dos países, Alemania y Grecia penalizaron durante ese año todas sus infracciones, mientras países como España lo hicieron en un 90%, al igual que el Reino Unido. Por su parte, Suecia sólo lo hizo en un 24%. En conjunto, tanto en materia de in-



fracciones como de sanciones, el mayor peso se halla en los países del sur de la Unión Europea.

Esta diferencia en los datos sobre infracciones, se repite en el caso del importe de las sanciones impuestas en cada uno de los países. En España, las multas cuanto se trata de pescas de especies prohibidas llegan a 8.379 euros, mientras en otros países como Dinamarca esa multa se halla en unos 20 euros.

Un dato significativo en relación con la política para reprimir las acciones ilegales en el sector de la pesca es igualmente la evolución del importe medio de las multas impuestas en el conjunto de la UE que han pasado de 1.757 euros en 2002 a los 4.664 euros de media en 2003 según los datos de los propios países, miembros.

Del conjunto de una flota comunitaria compuesta por unos 88.000 barcos, el número de sancionados fue del 10%.

Entre las acciones más importante para el cumplimiento de la política pesquera destacan las medidas para incautar capturas o artes de pesca. En esta ofensiva, España ha sido el país con más actuaciones en esa dirección por de-

lante de Bélgica, Grecia e Italia. Desde la Administración española se han intensificado en los últimos años los mecanismos para el control del sector de la pesca desde la actividad extractiva en el mar hasta la comercialización pasando por el transporte con el resultado de grandes volúmenes de pescado decomisado. Para ello se han llevado cabo acuerdos de colaboración entre diferentes departamentos ministeriales y muy especialmente con el de Interior, donde la Guardia Civil desarrolla tareas de controles en carreteras sobre el transporte de pescado.

En medios del sector se acata la política comunitaria para aumentar los controles y evitar las pesquerías ilegales. Sin embargo, se aboga igualmente porque esos mismos controles se lleven a cabo con todo el pescado que entra en los mercados comunitarios para que no se puedan comercializar especies de procedencia dudosa tanto por el caldero donde fueron capturadas como por los artes utilizados o su tamaño. Desde esta perspectiva se estima que la lucha contra la pesquería legal debe ser una política global. ■ V. M.

**Sobre un total en la UE de 9.052, 3.158 correspondieron a los barcos españoles, seguidos de los italianos**

**España es el país que impone las multas más altas y el que incauta más pescado**

# Aprobado el **PLAN DE ACCIÓN** para el sector pesquero

*El Ministerio de Agricultura ha puesto en marcha el Plan de Acción del sector para la pesca con el objetivo de aumentar la seguridad de los buques así como para reforzar la competitividad de las empresas. Se trata de poner en marcha una serie de medidas activas encaminadas no sólo para que crezca el sector, sino para que mejore en su posición en los mercados.*

**Entre sus objetivos está mejorar la seguridad y la competitividad de las flotas**

**Habr  un préstamo de 200 millones de euros a interés cero que complementa las medidas fiscales y sociales adoptadas el pasado otoño**



**P**ara el desarrollo y puesta en práctica de este plan se prevé el establecimiento de mecanismos de cooperación institucionales para la colaboración con las comunidades autónomas, entidades locales, así como con otros departamentos de la Administración General del Estado. Su desarrollo se prevé hacer en el marco de un clima de concertación, colaboración y diálogo con el conjunto de las asociaciones y organizaciones profesionales de la pesca y de la acuicultura por medio de una serie de líneas de trabajo entre las que destacan las siguientes:

- Puesta en marcha de medidas orientadas a mejorar la seguridad de los buques y sus tripulaciones en las faenas de pesca.
- Medidas medioambientales y fomento de prácticas que favorezcan la mejora y la sostenibilidad del medio ambiente marino.
- Medidas para favorecer la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en el sector y la conciliación de la vida laboral y familiar.

● Finalmente medidas encaminadas a la modernización y competitividad y , en definitiva para la mayor competitividad del sector.

Para el desarrollo de este plan se contempla la disponibilidad de un préstamo de 200 millones de euros con la garantía de la sociedad anónima Estatal de Caución Agraria, SAECA. Los intereses de esos préstamos más el coste de la garantía serán asumidos por el Ministerio de Agricultura y el mismo se estima en unos 36 millones de euros.

Con este Plan, la Administración viene a complementar el conjunto de medidas acordadas el pasado mes de octubre en materia de fiscalidad y otras de carácter social consecuencia de la subida de los precios del gasóleo.

Este conjunto de actuaciones, se considera por parte del Ministerio de Agricultura que deben incorporarse en la redacción del Libro Blanco sobre la pesca actualmente en fase de elaboración y que se plantea est  ultimado para el próximo año tras una serie de trabajos desarrollados con el conjunto del sector. ■

V. M.





a los 12 metros hasta un máximo de dos. Es condición indispensable que los mismos fien en aguas de la Unión Europea.

Podrán solicitar autorización para una nueva construcción de un barco de pesca de hasta un máximo de 3GT sin necesidad de aportar bajas, los profesionales no propietarios de buques pesqueros que acrediten estar en posesión de una titulación marítimo

pesquera y que hayan ejercido además la actividad durante un mínimo de dos años. Igualmente lo podrán hacer quienes puedan acreditar haber ejercido la pesca durante un periodo de cinco años mediante un certificado de la Seguridad Social.

En el caso de propietarios o armadores de buques de pesca, los mismos podrán solicitar autorización para construcciones o para modernizar los barcos de pesca aumentando el arqueo o la potencia de los buques aportados colmo baja siempre que la actuación suponga mejorar la seguridad a bordo, la higiene y la calidad del producto. Además de todo ello, se deberán cumplir las siguientes condiciones:

Si el arqueo del buque o barcos a construir aportados como baja está comprendido entre 0 y 1,5 GT, se podrá incrementar hasta 3 GT

Si el arqueo de los barcos aportados como baja está comprendido entre 1,5 y 23GT, se podrá incrementar el arqueo hasta el doble del aportado

La nueva disposición prorroga hasta diciembre de 2005 el periodo en el que los armadores de barcos con puerto base en Canarias se podrán acoger a las ayudas para la construcción de buques de hasta 400GT. En relación a la flota pesquera con carácter general se establece que las autorizaciones de construcción serán válidas siempre que no superen los niveles de referencia establecidos por Bruselas en diciembre de 2004. ■ V. M.

## Ordenación de la flota pesquera canaria

*El gobierno aprobó un Real Decreto Por el que se han dictado las normas para la renovación o construcción de barcos de pesca pertenecientes a la flota artesanal canarias con base en esas islas de acuerdo con la reglas de juego fijadas por la Unión Europea en la reforma de la Política Pesquera Común aprobada en diciembre de 2002 y que entró en vigor en enero de 2003.*

**La Administración ha adecuado la normativa comunitaria para zonas ultraperiféricas**

al como se contempla en las disposiciones comunitarias, frente a la supresión de ayudas para al construcción de barcos aplicadas a partir de 2004, Bruselas contempla como excepción par la flota artesanal canaria pro ser región ultraperiférica. En consecuencia, los barcos de este tipo con base en las islas se podrán beneficiarse de las ayudas públicas no estando afectadas los mismos por la aplicación de los limites que se establecen en materia e entradas y salidas de puerto así como para la reducción de capacidad total.

Para acogerse a los planes para la ordenación de esa flota se deberán aportar como baja barcos de pesca con una eslora igual o inferior



**Garantizar la viabilidad futura de las pensiones, sin aumentar el periodo de cálculo actual de las mismas; mejorar la cuantía de las pensiones mínimas; adaptar algunas figuras del sistema de pensiones como las de viudedad para adecuarlas a la realidad presente; creación de un marco legislativo para las prejubilaciones; implantación de un Sistema Nacional de Dependencia; potenciación de un modelo productivo basado en el empleo estable y en el fortalecimiento del sector industrial; aumentar la protección por desempleo o subir las cotizaciones para la formación son algunas de las propuestas contenidas en el Programa de Acción que, para los próximos cuatro años, aprobaron los 800 delegados que asistieron al 39º Congreso Confederal del sindicato UGT, que se celebró los pasados días 1 a 4 de junio. Su lema "Trabajo y progreso. Movilizándonos por los cambios"**

**El 39º Congreso de UGT finalizó con la reelección de Cándido Méndez como Secretario General, con el 75,0% de los votos, y de la nueva Ejecutiva, integrada por 13 miembros, seis de ellos mujeres, que se ha visto reforzada por la inclusión de un responsable de política industrial, dada la importancia que a esta cuestión le va a dar el sindicato en los próximos cuatro años.**

- ▶ **Mejora de la protección social**
- ▶ **Regulación de las prejubilaciones**
- ▶ **Creación de un sistema nacional de dependencia**

El punto de partida del 39º Congreso Confederal de la Unión General de Trabajadores lo puso el discurso del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, militante de este sindicato desde el 1 de diciembre de 1983, quien pidió a los presentes colaboración para garantizar la viabilidad del sistema de pensiones hasta el año 2020. "En el diálogo social debemos contribuir a que la fuerza del sistema de pensiones, hoy muy evidente, la dejemos cerrada también hasta 2020"

El jefe del Ejecutivo enumeró ante los 800 delegados y todas las autoridades presentes los cuatro objetivos más inmediatos de su Gobierno: alcanzar "cuanto antes" un acuerdo de reforma laboral para "conseguir mucho más empleo estable y combatir el empleo precario que esta sociedad no puede seguir manteniendo"; la apuesta por la educación, la investigación y la tecnología y las Leyes de Igualdad y de Atención a Personas Dependientes.

**MANTENER PERIODO DE CÁLCULO**

Por su parte, en el discurso inaugural el secretario general de UGT, Cándido Méndez, reconoció la necesidad de "adaptar algunas figuras del sistema de pensiones como las de viudedad" para adecuarlas a la nueva realidad española y abogó por mejorar las mínimas, por regular la situación en la que quedan los prejubilados y por la creación de un sistema Nacional de Dependencia. Puso también especial énfasis en que hay que reforzar la base industrial del país, ya que el 65% del déficit comercial que soporta España proviene de la industria, lo que hace peligrar 300.000 empleos potenciales. La prueba del interés que UGT tiene por esta cuestión es la incorporación a la Ejecutiva de Ángel Fernández como responsable de Política Industrial. Fernández es un buen conocedor del grave problema de la deslocalización.

Sin embargo, no fue hasta el cierre del Congreso cuando Cándido Méndez respondió al

presidente del Gobierno a su petición de colaboración para reformar el sistema de pensiones y, especialmente, al punto aprobado en la Comisión Parlamentaria del Pacto de Toledo en el que se recomienda "seguir avanzando en el objetivo de lograr una mayor proporcionalidad entre las pensiones y el esfuerzo de cotización realizado, en la línea con lo que se ha venido realizando en los últimos años". En ese periodo se ha elevado de 8 a 15 años el tiempo considerado para calcular la prestación pública. El objetivo sería ampliarlo a toda la vida laboral a lo que se opone UGT desde hace cuatro años.

En este sentido Cándido Méndez advirtió, ya recién elegido, en el cierre del Congreso, que "UGT no cambia por un gobierno del PSOE". En UGT se considera que ese incremento del periodo del cálculo de las pensiones recortaría las cuantías de los futuros pensionistas.

## ESTADO DEL BIENESTAR

En el Congreso de UGT se aprobó un Programa de Acción en el que existe un apartado dedicado a la protección social, que marca la estrategia del sindicato en esta materia para los próximos cuatro años y que incide en problemas como la financiación de la Seguridad Social, el problema de las prejubilaciones o el derecho universal de asistencia a las personas dependientes.

En dicho Programa se propone que las soluciones que se adopten para mejorar el sistema de pensiones se hagan desde la combinación razonable de los tres bloques de medidas siguientes:

- Medidas preventivas para garantizar la viabilidad futura de las pensiones, entre otras: el incremento de las aportaciones públicas a la financiación de la Seguridad Social como recomendación el Pacto de Toledo desde 1995; aumento de la tasa de actividad, especialmente de las mujeres y los trabajadores mayores y puesta en marcha de medidas que amortigüen el envejecimiento demográfico

- Medidas de adaptación de nuestras prestaciones a los tiempos futuros, ya que algunas son de hace más de 50 años, como es el caso de las pensiones de viudedad, las de incapacidad permanente o las de favor de familiares.

- Mejora de la cuantía de todas las pensiones mínimas, las de viudedad, cuando no se disponga de otras rentas, extensión de las pensiones de viudedad a las parejas estables de hecho y la consideración como cotizados de aquellos periodos dedicados al cuidado de hijos y personas dependientes.

## DEPENDENCIA Y PREJUBILACIONES

Otorgar la máxima prioridad a la implantación de un Sistema Nacional de Dependencia ha sido otra de las cuestiones tratadas en el



39º Congreso de UGT e incluida en su Programa de Acción. Este Sistema tiene como rasgo fundamental para este sindicato "que considere la protección de las personas dependientes como un derecho universal, subjetivo, dentro del ámbito de la Seguridad Social, independientemente de la edad, de los factores o contingencias que hayan originado la dependencia y de la Comunidad Autónoma donde se resida y que cuente con financiación suficiente de las tres administraciones públicas".

Otra propuesta de UGT es la de promover que se penalice el despido de los trabajadores de edad, que se reexaminen las actuales formas de jubilación anticipada y demandar un modelo diferente al actual de protección de la llamada prejubilación, que conduce a la desigualdad y a la desprotección total de aquellos trabajadores despedidos individualmente.

Por último en las resoluciones tomadas en los días del Congreso, UGT ha pedido reducir de un año a seis meses el periodo mínimo para acceder al paro, concretar los sectores prioritarios de la política industrial, introducir medidas disuasorias para la deslocalización y considerar el acoso sexual y moral como riesgo laboral.

## NUMEROSOS INVITADOS

Tanto en las sesiones de apertura y de clausura hubo numerosos invitados. Además del presidente del Gobierno pasaron por este acto, entre otras personalidades, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera; el presidente del CES, Jaime Montalvo; altos cargos del Partido Popular con su presidente, Mariano Rajoy, a la cabeza; Gaspar Llamazares y los máximos responsables de la patronal CEOE, José María Cuevas, y del sindicato CCOO, José María Fidalgo. ■ C. H. C.

## NUEVA EJECUTIVA

La nueva Comisión Ejecutiva que ha salido de este Congreso está integrada por Blanca Uruñuela (Formación Sindical y Acción Cultural), José Javier Cubillo (Organización y Comunicación), Ángel Fernández Iñiguez (Política Industrial), Toni Ferrer (Acción Sindical), Josefa Solá (Negociación Colectiva), Manuel Bonmatí (Relaciones Internacionales), Antonio Retamino (Tesorero), Almudena Fontecha (Igualdad), Dolors Hernández (Salud Laboral y Medio Ambiente), Jesús Pérez (Empleo y Protección Social), Pilar Duce (Juventud y Mujer) y Teresa Muñoz (Formación para el Empleo y Coordinación Territorial).

# La inmigración **DISPARA** **LAS CIFRAS DE AFILIACIÓN** a la Seguridad Social

*El impacto del proceso de normalización de los extranjeros que trabajaban irregularmente en España ya se ha hecho notar en las estadísticas. En mayo, no solamente se redujo el paro en 88.552 personas, sino que la afiliación a la Seguridad Social tuvo un fuerte tirón, al incrementarse de media en 218.498 el número de nuevas afiliaciones, situándose la cifra total de afiliados ocupados en 17.789.125 personas.*

*No obstante el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, se mostró prudente ante estas cifras y afirmó que "aunque el sistema se encuentra en estos momentos en condiciones óptimas, siguen siendo necesarias reformas que consoliden la viabilidad futura del Sistema", en línea con lo manifestado por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, al inaugurar el congreso de UGT.*



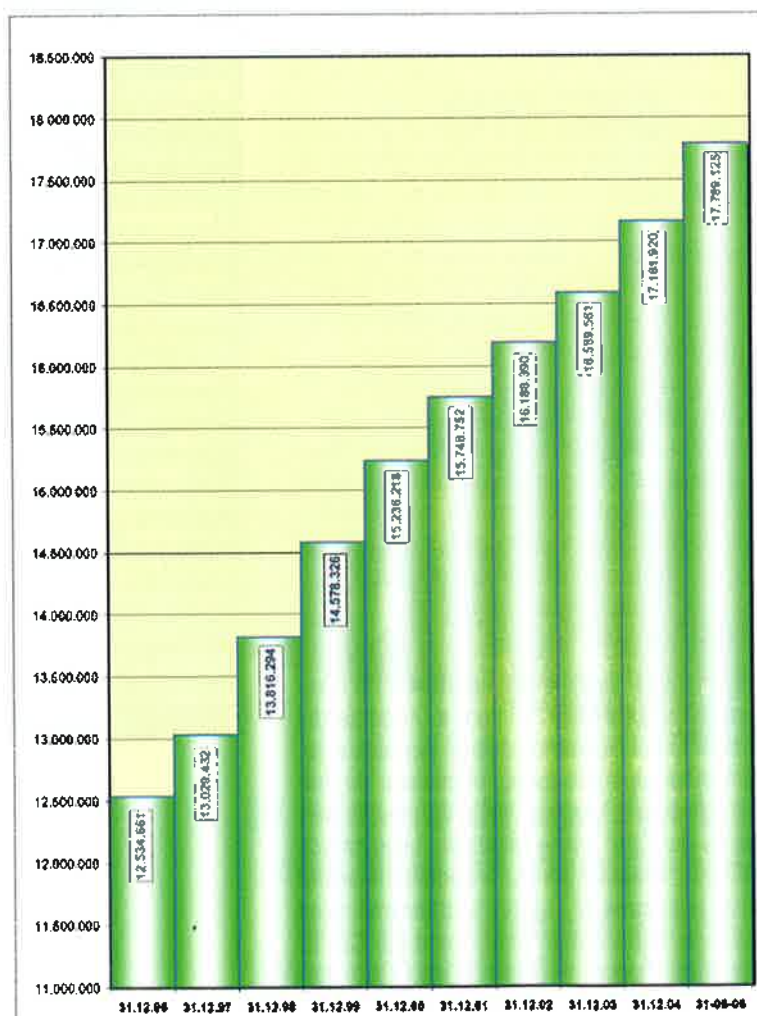
Según los datos facilitados por la secretaria de Estado de la Seguridad Social, el número medio de afiliados ocupados a la Seguridad Social aumentó en mayo en 218.498 personas, lo que representa un crecimiento del 1,24% en tan sólo un mes, el más alto de la serie histórica de este registro, que ha cumplido dos décadas.

El día 31 de mayo, el número de afiliados a la Seguridad social se situó en 17.789.125 ocupados, que representan un aumento de 212.172 ocupados con respecto al 30 de abril y una tasa de crecimiento interanual del 3,82%.

Los datos de mayo de 2005, según fuentes de la secretaria de Estado de la Seguridad Social, recogen también, con respecto al mes anterior, el importante aumento de los afiliados extranjeros con el proceso de normalización, que finalizó el pasado 7 de mayo (los empresarios cuentan con un mes para dar de alta a sus trabajadores). Así, se registraron 80.517 nuevos cotizantes españoles y 131.655 extranjeros. De éstos, 88.979 eran extranjeros comunitarios acogidos al proceso de regularización, 30.592 extracomunitarios que ya tenían permiso y 12.084 procedentes de la UE. Para el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera "no sólo aflora economía sumergida, sino que otros 30.000 extranjeros que sí tenían permiso de trabajo o residencia han aflorado también".

Con estos datos la media mensual de afiliados ocupados se situó en mayo en 17.783.755 y la tasa de crecimiento interanual lo hizo en el 3,60%. Según los responsables de la Seguridad Social estos datos reflejan, además del impacto del proceso de normalización, que supondría un 0,60% del crecimiento, la buena marcha de la economía.

EVOLUCIÓN DE LA AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL



El crecimiento interanual de afiliados, en términos absolutos, alcanza la cifra de 617.366 ocupados. De ellos, 352.140 son españoles y 301.661 son extranjeros.

### AFILIADOS EXTRANJEROS

Del total de afiliados a la Seguridad Social, el número de extranjeros ha alcanzado ya la cifra de 1.364.003 trabajadores, (el 7,66%), lo que representa un crecimiento interanual del 28,40 por ciento, muy superior al registrado el mes anterior (19,70%). De ellos, 1.075.498 son trabajadores procedentes de países no comunitarios que han aumentado un 33,89% en los últimos doce meses y 288.505 proceden de países de la Unión Europea, con un crecimiento interanual del 11,37%.

### MÁS MUJERES

En la distribución por sexos, los datos de la Seguridad Social muestran que el empleo femenino mantiene el pulso. Las mujeres representan el 40,51% y su tasa de crecimiento interanual se eleva al 5,50%, que supera en más del doble al crecimiento de los afiliados varones, que también aumenta (2,70%).

El número de mujeres afiliadas al Sistema de Seguridad Social alcanzó el pasado mes de mayo la cifra de 7.205.954 ocupadas. Los afiliados varones alcanzaron, el 31 de mayo, la cifra total de 10.583.171 ocupados.

### REGÍMENES

Durante el pasado mes de mayo, el número de afiliados ocupados creció en todos los regímenes excepto en el de la Minería del Carbón, aunque en términos interanuales también presentan descensos el Régimen Especial del Mar y el Agrario.

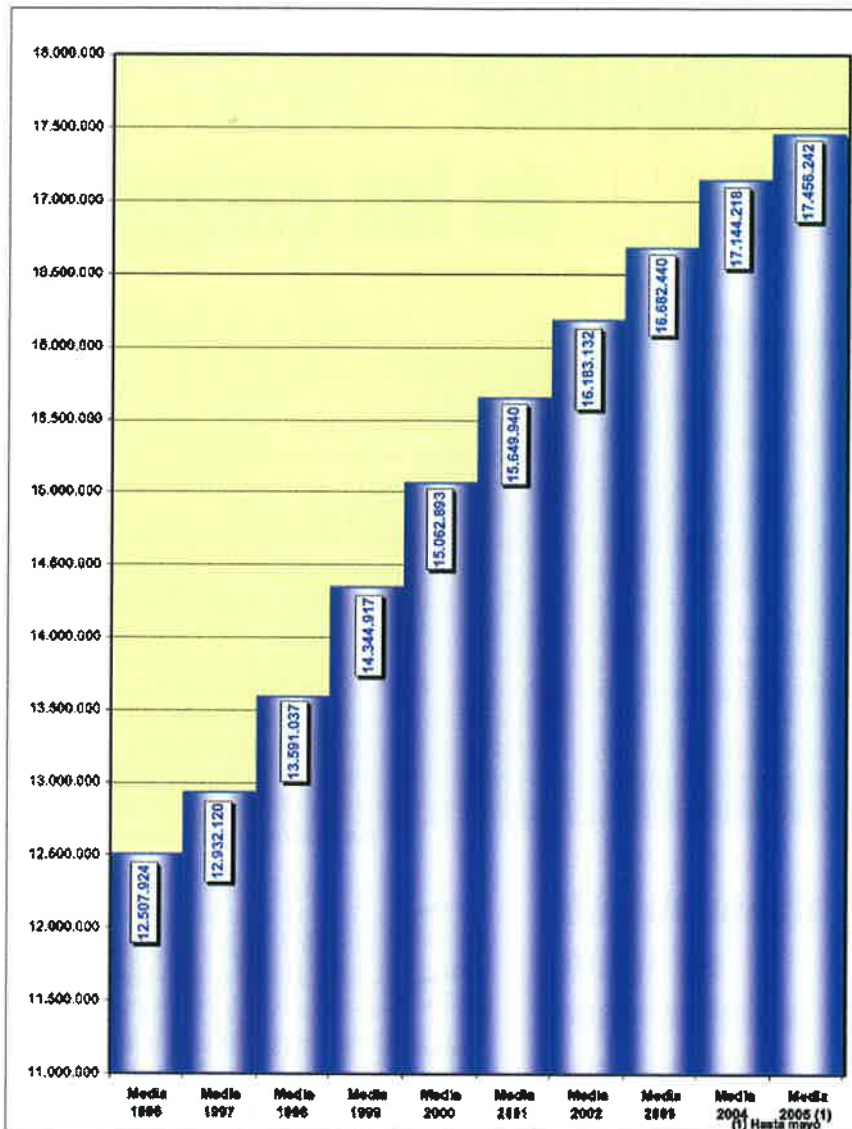
El mayor número de afiliados, en términos absolutos, se registró en el Régimen General, que aumentó en 165.868 ocupados de media, situándose en 13.489.725 afiliados ocupados.

El Régimen Especial de Autónomos, que registró un aumento medio de 15.570 afiliados ocupados en mayo (0,53%) alcanza una media mensual de 2.931.431 afiliados y una tasa de crecimiento medio interanual del 3,42%.

Frente a la fortaleza del Régimen General, los responsables de la Seguridad Social han destacado el crecimiento que se ha registrado en el Régimen de Empleados del Hogar, con 28.369 afiliados más de media con respecto al mes anterior, un 14,03%.

El Régimen Especial del Mar aumentó en el mes de mayo en 368 ocupados y alcanzó una media de 73.593 ocupados.

## EVOLUCIÓN DE LA AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL. MEDIAS ANUALES



### COMUNIDADES AUTÓNOMAS

El crecimiento interanual de la afiliación se situó por encima de la media en seis Comunidades Autónomas. Son Castilla-La Mancha (4,68%), Madrid (4,68%), Murcia (4,45%), Aragón (4,39%), Canarias (3,66%) y Cantabria (3,61%).

Para el secretario de Estado de Seguridad Social los cotizantes contabilizados en mayo superan ya la previsión oficial para todo el año que era de 17,5 millones. Por su parte, Jesús Caldera destacó que "los excelentes resultados del mes de mayo proporcionan unas buenas condiciones para afrontar el futuro".

A excepción del Partido Popular, cuyo responsable económico, Miguel Arias Cañete, que acusó al Gobierno de "vender ficciones", los datos de paro y afiliación de mayo fueron acogidos positivamente por los agentes sociales, aunque los sindicatos UGT y CCOO recordaron la fuerte temporalidad que aún lastra al mercado laboral. ■ C. H. C.

*Al cierre de este número de la revista "MAR" se conocieron los datos de afiliados del mes de junio, que son ya más de 18 millones, de los que el 6,7% son inmigrantes. El paro cayó por debajo de los dos millones, el mejor dato en dos años.*

# Objetivo: MEJORAR LA PROTECCIÓN SOCIAL de los emigrantes españoles

*Miles de españoles emigrantes en Argentina, Venezuela, Uruguay y Suiza van a ver mejorados algunos aspectos de su protección social merced a los acuerdos a los que el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha llegado con los correspondientes departamentos ministeriales de dichos países.*

*El titular español de Trabajo, Jesús Caldera, viajó en mayo a Venezuela, Argentina y Uruguay y fruto de las entrevistas que mantuvo con sus homólogos latinoamericanos se adelantaron algunos de los procesos en marcha que van a suponer, por ejemplo, que la Seguridad Social argentina acelere el reconocimiento de la pensión a más de medio millar de personas, que han cotizado en aquel país y en España o que Venezuela se haya comprometido a saldar la deuda de la Seguridad Social, que tenía con nuestro país desde el año 2000.*

*Por su parte, los emigrantes retornados de Suiza podrán rescatar los planes complementarios de empresa antes de la jubilación en un pago único del capital correspondiente al segundo pilar de pensiones del sistema suizo.*

Según el acuerdo alcanzado por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, con su homóloga venezolana, María Cristina Iglesias, en el transcurso del viaje que aquel realizó a dicho país latinoamericano, Venezuela se ha comprometido a saldar la deuda que tenía pendiente con España desde el año 2000 en materia de Seguridad Social. Esto beneficiará a un colectivo de 2.000 pensionistas que actualmente residen en España.

Como resultado del acuerdo alcanzado por Caldera, el gobierno de Venezuela, a través del Instituto Venezolano de Seguros sociales (IVSS), se ha comprometido a pagar la deuda pendiente con nuestro país, que asciende a un total de 4.508.221.594 bolívares (aproximadamente 1.610.079 euros), según lo establecido en el Convenio bilateral de seguridad Social para las pensiones de jubilación, incapacidad, muerte y supervivencia, suscrito entre ambos países el 12 de mayo de 1988 y cuyo acuerdo de aplicación se firmó el 5 de mayo de 1989.

El monto mensual a pagar por el IVSS por la prorrata de las pensiones, según el número de beneficiarios indicados anteriormente, asciende a unos 103.872 euros.

El compromiso adquirido supone, según fuentes de Trabajo, un gran paso en beneficio de estas 2.000 personas, quienes en muchos casos no cuentan con otro ingreso, salvo el

proveniente del pago de la parte de la pensión española que aquí se habían estado cobrando.

## COMPROMISO CON ARGENTINA

Más de medio millar de pensionistas españoles y argentinos que solicitaron una pensión al amparo del Convenio Hispano-Argentino de Seguridad Social, por haber cotizado en ambos países han empezado a cobrar desde octubre del año pasado su jubilación, que ha tardado varios años en serles reconocida. En los últimos once meses, del total de 586 expedientes pendientes desde hacía varios años, han sido resueltos 373, es decir, el 63,55%. En mayo de 2005 sólo queda por informar por parte de la Administración de Seguridad Social Argentina (ANSES) una quinta parte (116) del total señalado.

El problema para solucionar el trámite de estas prestaciones radicaba en la lentitud con que el ANSES ha tardado, en algunos casos hasta varios años, en enviar a la Seguridad Social española la información necesaria para determinar la pensión de estas personas. La situación más crítica se ha producido respecto de esos 586 expedientes en los que los titulares no acreditaban suficientes cotizaciones en España para causar derecho a pensión bajo la legislación interna y el reconocimiento de la misma dependía de las cotizaciones que hubiera realizado en Argentina.

Para solventarlo el Instituto Nacional de Seguridad Social (INSS) creó en sus servicios centrales el Centro de Conexión con Argentina, que ha servido para agilizar el intercambio de información con el ANSES y realizar el seguimiento de los expedientes. Esto fue aceptado con muy buena disposición por el ANSES, cuyos responsables han realizado el máximo esfuerzo para resolver este antiguo problema.

A la vista de ello y con el fin de agilizar el trámite de los expedientes futuros el INSS ha propuesto al organismo argentino la posibilidad de establecer un sistema de intercambio electrónico de información. Por su parte el ANSES ofreció un sistema ya probado con los países de MERCOSUR, cuya efectividad está probando el INSS desde mayo.



### **COLABORACIÓN CON MONTEVIDEO**

Las autoridades uruguayas han solicitado a España ayuda para cambiar y perfeccionar su sistema de Seguridad Social, en particular el Banco de Previsión Social de Uruguay (BSP), equivalente al Instituto Nacional de la Seguridad Social y a la Tesorería General de la Seguridad Social españoles.

La ayuda se va a articular en un Convenio de colaboración entre la administración de la Seguridad Social española y el BSP de Uruguay, cuyos términos fueron adelantados en el transcurso de la entrevista que el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales español, Jesús Caldera, mantuvo con la ministra de Bienestar Social de aquel país, Marina Arismendi y con el subsecretario del ministerio de Trabajo, Jorge Bruni, en el transcurso del viaje oficial que Caldera realizó a Montevideo a finales de mayo pasado. En dicha visita el ministro español fue recibido también por el presidente de la República, Dr. Tabaré Ramón Vázquez Rosas.

En una primera fase, según el Convenio, el apoyo se referirá a los procedimientos administrativos para la recaudación de las cotizaciones a la Seguridad Social y a los informáticos para el control de dichas recaudaciones así como al régimen económico administrativo y financiero de la administración de la Seguridad Social. En una segunda fase, el Convenio se aplicaría a todo el procedimiento gestor de las prestaciones de la Seguridad Social.

### **PLANES COMPLEMENTARIOS SUIZOS**

Representantes del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales español y de los organismos de enlace correspondientes de Suiza y Liechtenstein llegaron a un acuerdo a primeros del pasado mes de junio para que los emigrantes españoles retornados de estos países puedan rescatar los planes complementarios de empresa –segundo pilar de pensiones en estos países– mediante un reembolso en un pago único antes de la jubilación.

Esto, que ya estaba contemplado en la legislación suiza, se complicó al haber suscrito este país un Acuerdo con la Comunidad Europea de incorporación al tratado de libre circulación de personas con los países miembros de la UE, con un periodo transitorio de aplicación que finaliza el 1 de junio de 2007. La aplicación de los Reglamentos comunitarios de coordinación en materia de Seguridad Social iba a obstaculizar, a partir de esa fecha, la obtención de un pago único del capital correspondiente al segundo pilar de pensiones.

Este punto había suscitado una gran inquietud entre la colonia española en Suiza, ya que sólo si retornaban antes de la fecha indicada podrían obtener el desembolso de ese pago. ■

C. H. C.

**Más de medio millar de pensionistas españoles y argentinos que solicitaron una pensión al amparo del Convenio Hispano-Argentino de Seguridad Social, por haber cotizado en ambos países, han empezado a cobrar desde octubre del año pasado su jubilación**

Beneficiará principalmente a mujeres mayores que han sufrido un gradual empobrecimiento desde mediados de los noventa

## Cien mil pensionistas del SOVI PODRÁN COMPATIBILIZAR ESTA PRESTACIÓN CON LA DE VIUDEDAD

*Alrededor de cien mil pensionistas del extinguido Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI) podrán compatibilizar desde el 1 de septiembre de 2005 esta prestación con la pensión de viudedad, según la Ley 9 de 6 de junio del presente año, que ha sido aprobada por el Gobierno y publicada en el Boletín Oficial del Estado del 7 de junio.*

*Para poder hacer compatibles estas prestaciones hay que solicitarlo antes de primeros de septiembre. De no ser así los efectos económicos se producirán a partir del día primero del mes siguiente al de presentación de la solicitud.*

*Para informar a los pensionistas del Régimen Especial del Mar que puedan verse afectados por esta medida, el director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González López, se ha dirigido a este colectivo por carta explicándoles las condiciones en que pueden hacer la solicitud y adjuntándoles el modelo correspondiente.*

*Según fuentes de la secretaría de Estado de la Seguridad Social el colectivo que más se va a beneficiar de esta medida son, principalmente, mujeres mayores, que han sufrido un gradual empobrecimiento desde mediados de los noventa.*



Según explica el director general del ISM a sus afiliados, afectados por la medida, la rehabilitación de una pensión SOVI, en suspenso por incompatibilidad con la pensión de viudedad, se efectuará, en todo caso, a instancia del interesado, mediante la presentación de la solicitud en la dirección provincial o local del Instituto Social de la Marina más próxima a su domicilio.

Según la Ley, aprobada por el Gobierno el pasado 6 de junio, la rehabilitación de la pensión SOVI surtirá efectos a partir del 1 de septiembre de 2005, siempre que se solicite con anterioridad a esa fecha. En otro caso, los efectos económicos se producirán a partir del primer día del mes siguiente al de presentación de la solicitud.

El director general les informa también de que la suma de ambas pensiones la SOVI y la de viudedad no podrá ser superior al doble del importe de la pensión mínima de viudedad para beneficiarios con 65 años o más vigente en cada mo-

mento. Esta cantidad es para el presente año de 438,71 euros al mes y de 6.141,94 euros al año. En caso de superarse dicho límite, se procederá a la minoración de la cuantía de la pensión SOVI en el importe necesario para no exceder el límite indicado.

Finalmente, los afectados por esta medida deben saber también que si la pensión de viudedad se percibe con complemento a mínimos, la rehabilitación de la pensión SOVI absorberá total o parcialmente el citado complemento.

### **LAS PENSIONES SOVI**

Las pensiones SOVI (vejez e invalidez) están sometidas a un régimen de incompatibilidades muy estricto, pues este tipo de prestaciones sólo se reconocen para compensar a los que no pueden acceder a otras pensiones del sistema y, por tanto, cualquier compatibilidad carecería de sentido. Sin embargo, según reconocen los responsables de la Seguridad Social, las pensiones del SOVI son las más bajas entre las prestaciones contributivas y desde mediados de los noventa se está configurando una importante bolsa de pobreza, formada en su mayoría por mujeres mayores.

Según la estadística de pensiones del pasado mes de mayo, la pensión media de jubilación del sistema se sitúa en 686,99 euros mensuales, mientras que la del SOVI es de 292,73 euros. En el caso de la prestación por viudedad, la media del sistema alcanza 455,92 euros al mes.

Por esta razón, se ha producido el acuerdo de todos los grupos parlamentarios para flexibilizar el régimen de incompatibilidades y mejorar las prestaciones de este colectivo. Aún así, como ya se ha indicado anteriormente, la Ley establece un límite cuando concurren la pensión de viudedad y la del SOVI: la suma de ambas no podrá superar al doble de la pensión mínima de viudedad para mayores de 65 años establecida en cada momento y en la actualidad es de 438,71 euros, con lo cual el límite para este año sería de 877,42 euros. ■ C. H. C.



Siempre  
hay alguien  
escuchándote  
al otro lado...



más de  
**25** años  
acercándote  
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español

# LA "MAR" DE ACCIDENTES



Aún dicen que el pescado es caro. El título del cuadro de nuestro genial pintor impresionista, Joaquín Sorolla, refleja con exactitud los riesgos que entraña la actividad en el sector pesquero. Uno de cada diez trabajadores sufre un accidente con baja laboral, el mayor índice de siniestralidad si exceptuamos el transporte de mercancías por carretera.



**El número de accidentes con baja se incrementó un 12% durante 2004, respecto al año anterior**

No existe cultura de seguridad en el sector, ni por parte de los propios trabajadores, ni por parte de los empresarios". Así de contundente se manifiesta Jon Azkue responsable de Marina Mercante y Salvamento Marítimo del sector del Mar de CC OO.

## **PREVENCIÓN**

Tras afirmar que los últimos accidentes mortales obedecen a muchas más cosas que a la imprevisión de la mala mar, señala que "la investigación realizada por independientes, la inspección y la formación, son los tres ejes fundamentales para prevenir los accidentes".

Sobre la inspección Jon Azkue indica que no es igual en tierra que en el mar. "La ley de Prevención de Riesgos Laborales debe extenderse al mar".

## **FORMACIÓN**

En torno a la formación ocupacional de los trabajadores subraya que el sector del mar al ser estacional, debería utilizar los paros biológicos para impartir formación. "Pero en muchas ocasiones, las aulas están vacías". Como soluciones para paliar este problema apunta lo



siguiente: "no basta sólo con una implicación directa de la Administración, sino que todas las partes sociales debemos realizar un esfuerzo. Hay que dar pie a la normalización laboral del sector pesquero y es necesaria la participación directa de trabajadores y empresarios en la formación".

Jon Azkue matiza que aunque la formación impartida por el ISM es respetada en el sector, afirma que la formación ocupacional no debería haberse troceado con su transferencia "política" a las comunidades autónomas, ya que éstas plantean una formación específica para sus trabajadores, mientras que el sector tiene un carácter extraterritorial y, por ejemplo, en bajura muchos pesqueros de Galicia, faenan en las costas cántabras y viceversa.

Respecto a las actuaciones futuras del sindicato, éstas irán orientadas a incrementar la seguridad de los trabajadores en los barcos y, para ello, llevaran a cabo actuaciones ante los distintos departamentos de la administración central y autonómica para que realicen campañas específicas sobre seguridad y formación e implicar al sector pesquero en el nuevo proyecto del Plan Nacional de Salvamento 2006/10.

#### **UN BUEN ACUERDO**

El acuerdo suscrito recientemente entre los departamentos de Trabajo y Asuntos Sociales, Fomento y Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros es calificado por Jon Azkue de "muy positivo" y en él se recogen varias propuestas formuladas por UGT y CC OO. "Sin embargo -subraya- la administración debería haber he-

cho un esfuerzo para que la patronal y los sindicatos formásemos parte de la comisión de trabajo creada al respecto".

#### **SINIESTRALIDAD**

El número de accidentes en jornada de trabajo con baja en el sector de "pesca y acuicultura" registrados el año pasado ascendió a 4.569, lo que supone un aumento del 12% respecto al año 2003. Si comparamos los dos primeros meses de este año con el mismo periodo del año anterior, el aumento se eleva al 10%, con 661 accidentes ocurridos en 2005 frente a los 649 del año 2004, según cifras publicadas en el Boletín de Estadísticas Laborales, del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

#### **ACTIVIDAD**

Según datos del Instituto Social de la Marina a primeros de año había 35.215 trabajadores en el sector de bajura (incluidos autónomos) y en el de altura 12.251. Hace diez años, en 1995, el sector de bajura contaba con 10.000 trabajadores más, la mayoría de ellos españoles, mientras que en altura la cifra era de 18.601. Este descenso en la actividad se debe fundamentalmente a la reconversión de la flota y al desplazamiento de trabajadores a otros sectores. Sin embargo, mientras que hace diez años casi la totalidad de pescadores eran españoles, en la actualidad existe un significativo porcentaje de inmigrantes, con lo que la necesidad de formación, para evitar accidentes, es también mayor. ■ J. M. B.

**"No existe cultura de seguridad en el sector, ni por parte de los propios trabajadores, ni por parte de los empresarios"**  
**(Jon Azkue de CC OO)**

**"La actuación de la inspección no es igual en tierra que en el mar"**  
**(Jon Azkue)**

# EL GOBIERNO IMPULSA UNA NUEVA LEY DE NAVEGACIÓN



El ministro de Justicia, Juan Fernando López Aguilar, ha recibido —de la Comisión General de Codificación— la propuesta del anteproyecto de Ley de Navegación Marítima, cuyo propósito es la renovación del Derecho español en la materia, que aún viene rigiéndose por nuestro Código de Comercio de 1885.

López Aguilar renovó su pronóstico de que el nuevo texto legal verá la luz dentro de la presente Legislatura y destacó la necesidad modernizadora de sus contenidos, especialmente en materias *“de contaminación, peligro, emergencia y catástrofe, frente a las que España está determinada a mejorar su blindaje”*.

#### AMPLIO CONSENSO EXPERTO

Para el titular de Justicia, López Aguilar, la necesidad de la nueva legislación es ob-

via, pensando que la vigente está considerada como un auténtico *“monumento jurídico”*, que apenas se alteró en los últimos ciento veinte años, más que por algunas leyes especiales.

Se impone, pues, una reforma en profundo de todo el Derecho de la Navegación, desde su ordenación administrativa, vehículos y sujetos, contratación de buques y auxiliares de la navegación, accidentes y responsabilidades, materia procesal, seguro, etc.

El Gobierno cede una importante pau-



ta ordenadora del tema al Ministerio de Fomento, que asume tradicionalmente esta competencia marítima a través de su Dirección General de Marina Mercante, pero también estimulará un amplio consenso experto y oír al sector. Es por lo que la Justicia trasladará el primer borrador —que ha recibido la Comisión de Codificación— a otra comisión, de carácter interministerial, para que, en la presente Legislatura, se redacte un Anteproyecto de Ley de Ordenación del Derecho Marítimo.

#### **UN PUNTO DE PARTIDA Y LA SOMBRA DEL "PRESTIGE"**

El documento ahora recibido de la Comisión General de Codificación arranca de 1999, en que se constituyó para llevarlo a cabo una sección especial de Derecho Mercantil, bajo la presidencia del titular de aquella, Justino Duque. Apenas unos meses de rematado este borrador, en 2002, ocurrió la catástrofe del "Prestige", cuya excepcionalidad e importancia, justificaría una revisión del texto, hasta 2004.

**Actualizaría  
el Derecho  
Marítimo  
español,  
que aún se rige  
por el Código  
de Comercio  
de 1885**



Si precisamente las medidas referidas a la previsión y lucha contra la contaminación marina incorporan buena parte de la novedad y justificación actualizadora del Derecho Marítimo español, la "sombra del Prestige" se hizo inevitable en la redacción, no sólo del art. 85 de la propuesta de Anteproyecto, sino de las materias referidas a responsabilidad, accidentes y catástrofes marítimas.

Las nuevas vicisitudes de los tráficos y los riesgos del sector, la defensa de la vida humana en el mar y la salvaguarda de los litorales, se

entienden —en el referido borrador legal— íntimamente conexos a la actuación de la Administración Marítima, su relación con otros organismos públicos y con terceros.

## **REGULACIÓN COMPLETA Y SISTEMÁTICA**

El ministro de Justicia, Juan Fernando López Aguilar, se ha referido a la necesidad de que España haga una regulación completa y sistemática de todo el Derecho Marítimo, si bien se mostró partidario de una prudente actuación en el ámbito de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Reconoció el denso trabajo de esta institución en sus últimos señalamientos de zonas especialmente sensibles para la navegación, los trabajos de mejora en materias de seguridad marítima, porque, en consecuencia —añadió— "el principal objetivo es que España está determinada a mejorar su blindaje frente a situaciones de peligro, emergencia o catástrofe".

Los presidentes de la Comisión General de Codificación, Justino Duque, y de la Sección de Derecho Mercantil de la misma, Aurelio Menéndez, hicieron —en parecidos términos— tal justificación de la reforma legal de una materia que se rige aún por unos parámetros que no tienen nada que ver con el presente.

## **PRIMACÍA DE LA NAVEGACIÓN**

El actual anteproyecto aspira a la primacía de la navegación frente al comercio —que do-

## **Hacia el servicio europeo de guardacostas**

*La Eurocámara ha respaldado el proyecto de Servicio de Guardacostas a nivel europeo, por amplia mayoría, y encargó al Comisario de Transportes, Barrot, su estudio de viabilidad antes de finales de 2006. La propuesta de creación de este nuevo cuerpo es respaldada por España y la mayoría de los países miembros, que lo estiman como colaborador indispensable de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.*

*Existe una principal oposición al proyecto, que es la de Francia —paradójicamente, la nacionalidad del Comisario Barrot— porque el país galo tiene encomendados estos operativos a su Marina nacional y Ministerio de Defensa.*

*En otros casos y países, los guardacostas funcionan anexos a los Ministerios de Transportes, organismos de Protección Civil, etc, o simplemente son encomendados, bajo contrato, a la iniciativa privada. Los expertos que alimentan la viabilidad del nuevo servicio refieren la necesidad de homologación de estas actividades en toda la fachada marítima de la Unión Europea, y conectan esto con la ampliación de competencia a la Agencia Europea de Seguridad Marítima, para que salvaguarde la problemática de los vertidos ilegales y otras conductas contrarias a la navegación, a supervisar vía satélite y con estrecho seguimiento por los guardacostas.*

S. de F.



minaba la legislación anterior— ocupándose de “una regulación completa del Derecho de la Navegación, su ordenación administrativa, transportes y sujetos, contratos de buques y auxiliares, accidentes, limitación de la responsabilidad y contrato de seguro, además de la normativa procesal”.

Su texto, de 597 artículos, 5 disposiciones adicionales, 2 finales y sendas transitorias y derogatorias, están siendo elaboradas por un equipo redactor, entre el que destacan las personalidades del profesor capitán José Luis Gabaldón, profesor José María Ruiz Soroa y el subdirector de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de Marina Mercante, Luis Miguel Guerez. ■

S. DE FRANCISCO

## Nueva normativa de la mujer en la Armada

**Los consejos de ministros de 4 y 18 de marzo últimos han aprobado un paquete de medidas que, junto al propósito de una mayor igualdad entre hombres y mujeres, facilitan su incorporación, integración y permanencia en las Fuerzas Armadas.**

**El Gobierno impulsa la creación de un Observatorio de la Mujer en las Fuerzas Armadas, en el que se estudiará la situación del personal femenino y su integración plena en las unidades donde presta sus servicios. Por parte del Plan Director de Infraestructuras del Ministerio**

**de Defensa se propende a la mejora de los alojamientos —en cuarteles, buques e instalaciones de todo tipo—, con trato diferenciado en aseos, dormitorios y vestuarios.**

**La mujer formará parte, también, de los órganos de evaluación para los ascensos, selección de concurrentes a cursos de capacitación y asignaciones de destinos de especial responsabilidad, etc. Así mismo, el paquete de medidas incluye la adecuación del régimen disciplinario de las Fuerzas Armadas en relación con la figura del acoso sexual.**

**Al propósito general de conciliación de la vida familiar y profesional, se potencia la creación de centros infantiles y guarderías, ya existente uno en el Arsenal de Ferrol, y estando previstas guarderías, próximamente en la Base Naval de Rota, Arsenal de Cartagena y Arsenal de la Armada en Canarias. Se regulan así mismo las situaciones de embarazo y parto o permisos de maternidad, excedencias voluntarias para atender hijos, adopciones o acogimientos.**

**Actualmente en la Armada prestan sus servicios 1.352 mujeres, de las cuales 44 son mandos y 1.808 soldados y marinería, mientras que en los Cuerpos Comunes —Jurídico, Intervención, Sanidad, etc— que no cuentan con personal de tropa, hay otras 534 mujeres**

S. de F.



# Primera oleada de **PETROLEROS AL DESGUACE**

*Ciento setenta y dos petroleros monocasco, tipo "Prestige", empezarán a ser retirados en el presente año y han dejado de navegar desde principios de abril, al entrar en vigor la normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI) que ratificaron ciento treinta países.*



La primera oleada de envíos de petroleros al desguace corresponde a los monocasco de tamaño reducido y medio, según vayan cumpliendo la edad de retiro -a partir del 5 de abril último- y, en todos los casos, ningún monocasco podrá transportar fuel o hidrocarburos pesados. La referida normativa internacional previene, bajo ciertas condiciones de seguridad, que algunos de estos buques puedan transformarse a doble casco.

La organización patronal Intertanko da cuenta de que algunos de los barcos concernidos ya adelantaron su desguace a 2004 y otros - hasta veintiocho- lo habrían hecho en los tres primeros meses del presente año.





## SIN MONOCASCOS EN 2010

El adelanto de la moratoria para la retirada de los petroleros monocasco viene a significar que será en 2010 y no en 2015 cuando el último de ellos deberá quedar fuera de servicio, pues tal fue la normativa OMI aprobada con el consenso de 130 países que representan el 97 por ciento de la flota mundial.

A raíz del 5 de abril último, en que entró en vigor la referida norma de la OMI, ha empezado el desfile hacia el desguace de unos 172 petroleros, un total que abarca 112 de la categoría 1 y 60 de las categorías 2 y 3, a todo lo largo del año 2005 y según vayan cumpliendo la fecha de aniversario de construcción.

El mayor grupo de ellos, el de la categoría 1, son los entregados en 1982 o años anteriores y que fueron construidos sin tanques de lastre segregados, como sería el caso del "Prestige" y tienen unos pesos muertos de entre 30.000 y 60.000 toneladas. El resto de las unidades a retirar este año, 60 petroleros de las categorías 2 y 3, responden a los que fueron construidos en 1977 o años anteriores. En todos los casos, hasta la llegada de su fecha de retiro, no podrán transportar hidrocarburos pesados del tipo que llevaba el "Prestige", como salvaguarda prudencial a la repetición de la marea negra.

## VALOR DE LA REFORMA

Esta normativa OMI que se aprobó en la estela de la catástrofe del "Prestige" -allá por el 4 de diciembre de 2003- tiene el sensible valor de aplicarse en aguas internacionales, frente a los ámbitos más reducidos de cuantas ha dictado la Comisión Europea en materia de seguridad marítima. Se trata de una ordenada dirección al desguace de 15 "panamax", 3 "afamax", 3 "suezmax" y 2 "vlcc" y otro conjunto de petroleros de entre 20.000 y 40.000 toneladas de peso muerto, durante el presente año.

Los expertos de Intertanko creen que se trata de "una solución moderada" que no causará especial trastorno al sector y que ha sido recibida con ánimo de colaboración ciertamente positivo. No en vano el desfile a la chatarra ya ha sido anticipado con cifras significativas en 2004. Hasta 28 petroleros se adelantaron a su fecha de caducidad en los tres primeros meses de 2005, iniciando el desguace y otros 235 les

**Ciento setenta y dos buques monocasco, del tipo "Prestige", serán retirados en el presente año**



## LA EXCEPCIÓN EUROPEA EN SEGURIDAD MARÍTIMA

La percepción de que la Organización Marítima Internacional (OMI) ha empezado a hacer sus deberes, al arrancar un consenso de 130 países miembros para el adelantamiento de la moratoria del retiro de petroleros monocasco, contrasta con el escaso celo cumplidor en materia de Seguridad Marítima, por parte de importantes socios de la Unión Europea.

Desde diciembre último están incursos en un procedimiento por infracción siete países (Bélgica, Grecia, Italia, Holanda, Francia, Finlandia, y Eslovaquia) que aún no traspusieron a su legislación nacional la Directiva sobre Seguimiento e Información de Tráfico Marítimo.

Nos hallamos ante una tan irresponsable como chocante "excepción europea" a las normas internacionales de Seguridad Marítima, puesto que si los principales avances en la materia han sido respuesta a las sensibilidades que produjeron las últimas catástrofes, no se comprende tal reacia actitud frente al control de los tráficos.

Toda una panoplia de legislaciones de lucha contra la "marea negra" carecería de sentido sin el

vislumbre y control de los movimientos de buques y cargas potencialmente contaminantes. Y precisamente fue la Comisión Europea y algunos protagonistas marítimos de los países ahora denunciados ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea los que con mayor aparatosisidad reaccionaron en las ocasiones del "Erika" y "Prestige".

Es el propio Comisario Europeo de Transportes, el francés Jacques Barrot, el que les ha iniciado el referido procedimiento de infracción a estos países -el suyo incluido- con amonestación subsiguiente a los mismos en el Parlamento Europeo, pidiendo al Tribunal de Justicia "rapidez y todo el peso de la ley" por "una pasividad incomprensible en la detección de las cargas contaminantes y peligrosas, precisamente en zonas europeas recientemente señaladas como de especial sensibilidad medioambiental". Se defrauda con ello "todo el sistema de previsión de intercambio instantáneo para la operativa de urgencia", lección no aprendida al parecer después de las últimas catástrofes.

acompañaron al cumplir sus 23 años de antigüedad últimamente, aunque algunos continuaron haciendo transportes para el tráfico interno de hidrocarburos de ciertos países.

En conjunto, las previsiones de retiro apuntan a que, entre enero de 2004 y diciembre de 2005, habrá 400 petroleros monocasco menos en servicio y los monocasco restantes deberán observar la prohibición relativa a las cargas de hidrocarburos pesados. La reforma del Anexo 1 del Convenio Marpol (lucha contra las mareas negras) presenta, pues, buenos auspicios de cumplimiento.





## REGULACIÓN INTERNACIONAL

La presente dinámica de envío de petroleros al desguace alerta a las autoridades de la Organización Marítima Internacional (OMI), cuyo Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) ya tiene en el telar normativo un Código de Buenas Prácticas para un próximo cumplimiento del desarrollo sostenible.

Si anualmente se desguazan unos 3.500 buques, entre el 3,5 y el 4 por ciento de la flota mundial, en el horizonte de 2010 ya se pasaría de 4.500 buques y un volumen de 24 millones



de GT, que es preciso controlar y disciplinar en una industria de reciclaje mucho más creíble y segura que la existente.

En la actualidad, solamente algunos países en vías de desarrollo aceptan como lucrativo el negocio del desguace, que no lo es en los países industrializados por el alto coste de la elevada mano de obra que requiere, por lo que medioambientalmente no se tienen las seguridades y garantías en los procesos.

A bordo de los buques existen materias de elevada peligrosidad y, en el caso de los petroleros, todo tipo de sustancias y desechos que reclamarán afinar las responsabilidades por abandonos y hundimientos imprudentes. La OMI arbitra prontamente un protocolo de buenas prácticas de reciclaje de buques y el llamado "pasaporte verde" en el que figuran los materiales y desechos a controlar, en el momento que la propiedad es pasada al desguazador. Una vez más, la internacionalización de la norma es la única garantía para poner coto al descontrol del desguace en playas y costas del tercer mundo y la amenazadora dinámica inaugurada por este desfile de chatarra petrolera.

La asociación ecologista Greenpeace instaló sintomáticamente su buque de vigilancia "Artic Sunrise" en Algeciras el pasado 5 de abril, fecha de entrada en vigor de la reforma legal aludida, con la pancarta "Stop monocascos" y la reclamación de un "desguace limpio", después de constatar que por el paso del Estrecho seguían pasando monocascos. Sus principales dirigentes aludieron a "la responsabilidad del sector naviero y la industria desguazadora en momento tan crítico".

## PARQUE DE PETROLEROS

Una virtud más de la entrada en vigor de la normativa aludida será la de clarificar, desde abril de 2005, el parque de petroleros monocascos existente, que se calcula en un 33 por ciento de la flota mundial, unos 3.794 buques según fuentes de Intertanko.

De este total, se carece de información precisa sobre unas 500 unidades -si son monocasco o tienen doble forro- que se desempeñan principalmente como gasolineras flotantes o hacen portes de corta distancia o cabotaje.

De los más de mil monocascos que habrán de estar retirados en 2010, casi una tercera parte pertenecen a navieros de la Unión Europea o se abanderan en países europeos, lo que añade fiabilidad al cumplimiento de la moratoria, en definitiva, por la capacidad de los controles que podrían operar desde los grandes pasos, Canal de la Mancha, Finisterre y Algeciras, de sus derrotas más habituales. ■

S.DE F.

## LA FLOTA DE GASEROS TRIPLICARÁ CAPACIDAD EN 2020

*Ocean Shipping Consultants Ltd. descubre un espectacular crecimiento futuro de la flota de buques LNG para dar respuesta a los transportes de gas, caso de continuar la curva ascendente de las demandas de este producto y sostenerse las actuales instalaciones de gasoductos existentes.*

*En un horizonte 2020 se habría triplicado la capacidad de la flota de buques gaseros actuales, 153 y otros 59 en cartera de pedidos a los astilleros. La enérgica respuesta a la proyección del comercio mundial de gas sitúa a los megabuques LNG en los grandes protagonistas del periodo, salvo imprevisible amenaza de catástrofe o colapso.*

*Sobre el futuro de las capacidades, ocurriría en el sector del gas algo parecido a lo existente en el transporte de crudo petrolífero, el uso de los megabuques, principalmente, donde existiesen los grandes accesos portuarios y sobre los que se realizarán especiales medidas de control y seguridad, ya iniciadas en julio pasado.*



# Techo histórico en MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS

*El Sistema Portuario de titularidad estatal, integrado por los 50 puertos que gestionan las 27 Autoridades Portuarias españolas, alcanzó un nuevo máximo histórico en 2004, ejercicio en el que se movieron un total de 410.456.595 toneladas, un 7,97 por ciento más que en el año anterior.*

**P**ara las autoridades del Ministerio de Fomento, al que se adscribe el ente Puertos del Estado, "estos crecimientos denotan no solamente la actividad interportuaria sino el fiel reflejo de la marcha de la economía española".

El resultado de explotación del sistema portuario en 2004 generó 212 millones de euros, lo que supone un incremento del 18,2 por ciento respecto al de 2003. El puerto de Algeciras consolidó el liderato nacional que ya ostenta desde hace más de una década y ha escalado al puesto séptimo de toda Europa.





## MERCANCÍA GENERAL

En el cómputo global, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, con 65,7 millones de toneladas (+8 % de incremento respecto a 2003) sigue siendo el líder indiscutible del panorama nacional, seguido por la de Barcelona con 41 millones de toneladas (+15,6%), Valencia con 37,9 millones (+7,4%) y Bilbao con 33,2 millones (+17,8%). Además otras Autoridades Portuarias han experimentado crecimientos significativos como Castellón que, con 11,4 millones de toneladas, creció un 14,6%, la Bahía de Cádiz un 11,5 %, alcanzando los 5,3 millones, Málaga creció un 11,5% y Almería-Motril, un 10%.

Según la forma de presentación, la mercancía general, la que mayor repercusión tiene en los ingresos de las Autoridades Portuarias, se ha convertido definitivamente en el principal grupo con 153,1 millones de toneladas, lo cual representa el 38,6% del total de las mercancías y un crecimiento del 10,8% respecto a las cifras alcanzadas en 2003. El índice de contenerización, cantidad de mercancía general que viaja en contenedores, se situó en el 67,4%, es decir, más de 103 millones de toneladas de mercancías iban en contenedores. Por Autoridades Portuarias, la Bahía de Algeciras, con 36,6 millones de toneladas (+12,7%) encabeza este apartado, seguida por Valencia con 30,4 millones (+9%),

Barcelona 24,8 millones (+18,8%) y Las Palmas con 15 millones (+15%). Igualmente fueron significativos los crecimientos de Málaga (+88,8%), Ceuta (+24,4%), Ferrol-San Cibrao (+21,5%) y Bilbao (+20,6%).

El tráfico de contenedores, medido en TEU (unidades de 20 pies), ha superado los 10 millones de unidades, permitiendo que varios de nuestros puertos se sitúen entre los primeros de la Unión Europea e incluso lideren el área Mediterránea. Así, la Bahía de Algeciras movió 2,9 millones de TEUs (con un incremento del 16,7% respecto a 2003), Valencia 2,1 millones (+7,5%), Barcelona 1,9 millones (+15,6%) y Las Palmas 1,1 millones (+15,2%). En este apartado cabe destacar la evolución experimentada por las Autoridades Portuarias de Vigo que con 197.269 TEUs creció un 18,9%, Sevilla alcanzó los 111.092 (+8%) y Alicante que alcanzó los 153.870 TEUs (+5%).

De los otros dos grandes grupos de mercancías, los graneles líquidos alcanzaron los 138,7 millones de toneladas (34,9% del total de mercancías movidas en los puertos), con un crecimiento del 5,6%. En este apartado destacan los puertos que cuentan con instalaciones o están conectadas con plantas para la recepción de productos petrolíferos, gas natural y productos petroquímicos, como la Bahía de Al-

**El volumen  
aumentó casi  
un 10 por  
ciento**

**Algeciras se  
consolidó como  
el primer  
puerto del  
Estado**

## ALGECIRAS, MÁS LÍDER; GIJÓN Y A CORUÑA, PRIMERAS PIEDRAS

El puerto de Algeciras no solamente ha consolidado el liderazgo español y el séptimo lugar entre los puertos europeos sino que lanzó un nuevo Plan Director de Infraestructuras para los próximos diez años. Este documento de trabajo revisa el redactado en el año 2000 y sistematiza unas inversiones de 650 millones de euros. Unos 450 millones de euros del referido paquete inversor se destinan al proyecto Isla Verde, que contempla en sus cinco fases de actuación la ampliación de sus superficies logísticas a unas 200 hectáreas. El resto de la dotación presupuestaria va dirigida a la mejora del dique de Campamento, al norte de la bahía, lo que sumará 40 hectáreas más de superficie operativa.

A Coruña y Gijón han vivido la simbólica colocación de la primera piedra de sus obras de ampliación portuaria el mismo día 2 del pasado abril, aspiración y vida paralela que vieron plasmada los últimos meses previos en la procura de la financiación europea. Mientras Gijón ya la tiene garantizada, A Coruña aún pugna sin ver confirmada una ayuda de 280 millones de euros desde los fondos de cohesión, y sobre la que la ministra de Pesca y el presidente de Puertos del Estado se respiró optimismo en el protocolo del acto de colocación de la primera piedra.



geciras, que movió 21,9 millones de toneladas (+2,2%), Cartagena 18,7 millones (+13,4%), Bilbao 18,6 millones (+16%), Tarragona 18 millones (+0,7%), Barcelona 11,6 millones (+14,3%) y Huelva 11,2 millones (-0,5%).

Por último, los graneles sólidos, que con 105 millones de toneladas suponen el 26,5% del total de mercancías movidas, y que experimentaron un crecimiento del 7,7%. En este apartado destacan los puertos con gran volumen de productos siderometalúrgicos, abonos, materiales de construcción y productos agro-alimentarios como Gijón, que alcanzó los 18,2 millones de toneladas (+8%), Tarragona 10,6 millones (+11,6%), Ferrol-San Cibrao 8,6 millo-

nes (+13,3%), Almería-Motril 6,8 millones (+11,4%) y Huelva 6,4 millones (+6,1%).

Dos aspectos que conviene destacar son el incremento de las mercancías y los contenedores en tránsito, que con 61,3 millones de toneladas y 4,7 millones de TEUs han crecido un 18,2 y un 22,3% respectivamente, confirmando la magnífica posición que puertos como la Bahía de Algeciras, Valencia, Barcelona o Las Palmas tienen en las principales rutas interoceánicas.

Por último, constatar el crecimiento del tráfico de pasajeros y cruceristas (+2,6% y 4,1% respectivamente) con cifras que superan los 20,6 y 3,4 millones de pasajeros, y la tendencia ya apuntada en anteriores ejercicios a que los

## PRÓXIMA DIRECTIVA ANTITERRORISTA Y CONTRA SABOTAJES EN PUERTOS

*Una próxima Directiva de Protección Portuaria instituirá planes para prevenir atentados terroristas y sabotajes en estas instalaciones y creará la figura del Oficial de Puerto, con todo el mando para responsabilizarse de estos operativos.*

*La ponente principal de la misma, la diputada holandesa del Parlamento Europeo Jeanine Hennis-Plasschaert, quiere acelerar la aplicación de estas medidas "porque un atentado en un puerto puede perturbar gravemente los sistemas de transporte y generar una cadena de efecto dominó sobre la vida de cualquier ciudad".*

*En realidad, la Directiva ya había sido pro-*

*puesta por la Comisión Europea, a raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001 y, de hecho, un primer borrador de la misma proviene de la época de la excomisaria de Transportes Loyola de Palacio. Ahora, Bruselas pretende que sea aprobada en primera lectura y se acelera su aplicación.*

*La europarlamentaria liberal Jeanine Hennis-Plasschaert dice "aspirar a un planteamiento de protección total que abarque a personas, infraestructuras y materiales de las zonas interportuarias, en las que se intensifican los peligros por la existencia de cargas químicas y peligrosas, en muchos casos de alarmante proximidad con los núcleos habitados y ciudades".*

## RESUMEN GENERAL DE TRÁFICO PORTUARIO NACIONAL (Toneladas)

| CONCEPTO                                  | MES DE DICIEMBRE                       |                          | ACUMULADO DESDE ENERO |                    | VARIACIÓN (%)      |               |
|---|--|--------------------------|-----------------------|--------------------|--------------------|---------------|
|   | 2003                                   | 2004                     | 2003                  | 2004               |                    |               |
| MERCANCÍAS<br>SEGÚN<br>SU<br>PRESENTACIÓN | GRANELES LÍQUIDOS                      | 11.801.896               | 13.170.520            | 131.717.768        | 138.758.371        | 5,35          |
|   | GRANELES SÓLIDOS                       | 8.753.161                | 8.692.836             | 97.875.763         | 105.130.731        | 7,41          |
|   | MERCANCÍA<br>GENERAL                   | 3.194.363                | 4.711.766             | 46.377.244         | 49.926.037         | 7,65          |
|   | CONVENCIONAL<br>EN CONTENEDORES        | 7.760.532                | 8.631.811             | 92.652.841         | 103.175.842        | 11,36         |
|   | TOTAL                                  | 10.954.895               | 13.343.577            | 139.030.085        | 153.101.879        | 10,12         |
| OTRAS<br>MERCANCÍAS                       | PESCA FRESCA                           | 31.509.952               | 35.206.933            | 368.623.616        | 396.990.981        | 7,70          |
|   | AVITUALLAMIENTO                        | 20.437                   | 21.519                | 255.425            | 234.584            | -8,16         |
|   | PRODUCTOS PETROLÍF.                    | 519.242                  | 571.508               | 6.565.095          | 6.449.673          | -1,76         |
|   | OTROS                                  | 276.418                  | 297.054               | 3.120.706          | 3.613.929          | 15,80         |
|   | TRÁFICO LOCAL                          | 368.968                  | 335.311               | 3.341.115          | 3.034.326          | -9,18         |
| TOTAL                                     | 1.185.065                              | 1.225.392                | 13.282.341            | 13.332.512         | 0,38               |               |
| <b>TOTAL TRÁFICO PORTUARIO</b>            |  | <b>32.695.017</b>        | <b>36.432.325</b>     | <b>381.905.957</b> | <b>410.323.493</b> | <b>7,44</b>   |
| OTRAS<br>INFORMACIONES                    | MERCANCÍAS EN TRÁNSITO                 | 3.681.618                | 5.258.505             | 51.897.227         | 61.318.164         | 18,15         |
|   | MERCANCÍAS EN CONTENEDORES EN TRÁNSITO | 3.275.191                | 4.760.623             | 45.917.743         | 54.833.578         | 19,42         |
|   | TRÁFICO RO-RO                          | 2.622.443                | 2.959.134             | 32.872.397         | 35.736.164         | 8,71          |
|   | CONTENEDORES (TEU)                     | 735.354                  | 829.881               | 9.060.410          | 10.012.015         | 10,50         |
|   | CONTENEDORES EN TRÁNSITO (TEU)         | 277.980                  | 416.641               | 3.848.359          | 4.706.592          | 22,30         |
|   | PASAJEROS (Número)                     | 1.334.239                | 1.345.717             | 20.146.175         | 20.663.719         | 2,57          |
|   | PASAJEROS DE CRUCERO (Número)          | 177.913                  | 201.402               | 3.352.390          | 3.465.577          | 3,38          |
|   | AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE PASAJE       | 235.193                  | 239.719               | 3.399.873          | 3.474.080          | 2,18          |
|   | TOTAL                                  | 9.328                    | 9.659                 | 118.033            | 118.647            | 0,52          |
|   | BUQUES                                 | UDS. ARQUEO BRUTO (G.T.) | 98.038.376            | 104.295.926        | 1.214.332.780      | 1.243.087.326 |
| NÚMERO DE CRUCEROS                        | 188                                    | 194                      | 3.244                 | 2.887              | -11,00             |               |

barcos que transitan sean mayores, se alcanzaron 1.241 millones de toneladas de arqueo bruto (+2,2%), pero menos barcos 118.585 naves (-0,6%).

El resultado de explotación, 212 millones de euros, se desglosa en unos ingresos que ascendieron a 794,8 millones de euros -incremento del 7,6% respecto al año anterior-, de los cuales 539,1 millones correspondieron a ingresos por utilización de instalaciones portua-

rias y por servicios no comerciales. Los recursos generados por las operaciones (cash flow) alcanzaron los 430 millones de euros, un 12% más que en 2003.

Puertos del Estado destacó también "la equilibrada situación financiera del sistema portuario, ya que los fondos propios (6.299,8 millones de euros) financian el 75% del activo total". ■

S.DE F.

### MÁS LEGISLACIÓN DE SEGURIDAD

La Comisión Europea quiere encadenar otro paquete de Seguridad Marítima que enlazará las responsabilidades de los Estados de pabellón de los buques, las reglas de las sociedades de clasificación y las investigaciones de los accidentes marítimos, todo lo que el nuevo comisario de Transportes Jacques Barrot considera "insatisfactorio en su atención actual". Barrot carga las tintas sobre la responsabilidad de los Estados de pabellón de los buques "que es el eslabón que falta en la cadena legislativa europea sobre seguridad marítima, ya que el estado de pabellón tiene la principal responsabilidad al autorizar el uso de éste a cada buque".

La misma carga de responsabilidad es trasladada "a la inspección y control de los

buques, cuya reincidencia en falta debe ser condenada con la expulsión definitiva del buque infractor de los puertos europeos".

### SOLVENCIA ASEGURADORA

La Comisión Europea redactará una Normativa sobre Investigación de Accidentes Marítimos para que se establezca una metodología común en el análisis y respuesta a estas situaciones.

Sea cual sea el pabellón de cada armador, la nueva normativa aspira a que "aporte la prueba de que dispone de un seguro marítimo solvente y que garantice financieramente la entrada de su buque en cada puerto europeo", prevención especialmente dirigida al tráfico, intensísimo tráfico, de transportistas de hidrocarburos frente a las costas de la Unión Europea. ■ S.DE F.



Vacaciones en el mar

# HACIA EL CRUCERO MARÍTIMO DE BAJO COSTE



*Más de 300.000 personas eligieron los cruceros como fórmula de vacaciones en la España actual, resultado de un espectacular crecimiento de este segmento del ocio, no solamente en nuestro país sino en todo lo referible al Mediterráneo, mar de moda, que ensombrece en demanda al mismo Caribe.*

La fórmula de “vacaciones en el mar” arrancó en 2005 con una impresionante oferta/demanda de servicios, que ha posicionado a la España mediterránea en líder de crecimiento mundial, con nuevas rutas y barcos que tampoco se sustraen a la moda imperante



## El descubridor de la fórmula aérea Easy-Jet la traspone con éxito al Mediterráneo



### Bajos precios

Los equilibrios de precio, la floración de ofertas combinadas y el poder omnívoro de Internet han obrado el milagro popular del crucero marítimo.

Ocho días en el crucero "Flamenco Mediterráneo" se ofertan por 100 euros, pero si hay que tomar un avión nacional para presentarse al embarque en el puerto de Barcelona, ese billete aéreo se consigue desde 18 euros... Si se viene de cualquier otro país europeo hay billete —para esta combinación— por 22 euros.

El precio se ha hecho lo más fantástico de la travesía, pero aún pareciendo increíble se aproxima a lo ridículamente impensable: si el crucerista hace compra anticipada obtiene una rebaja de ¡hasta el 28 por ciento!...

Esto ocurre en la oferta española de hoy, donde aún no han irrumpido los cruceros de bajo coste.

de las "líneas de bajo coste", implantadas en la aviación hace muy pocas temporadas... Ya se alcanza, por 350 euros —todo incluido— una semana de crucero por el Mediterráneo.

### EL "BOOM" PONE PROA AL MEDITERRÁNEO

Los analistas del sector y sus grandes protagonistas de la oferta de cruceros reconocen que el Mediterráneo se ha hecho dueño de la situación en los últimos años, y, que aquí se están posicionando —con armas y bagajes— las grandes compañías, "Carnival", "Cunard", "Royal Caribbean", "Costa Cruceros", etc., así como los principales "tour operators" mundiales.

A la fiebre del Caribe, Alaska, los Mares del Sur, Báltico, etc., han seguido —en número de escalas— los primeros puertos españoles y mediterráneos. En cosa de diez años, Barcelona se ha hecho el líder de los puertos europeos para tomar el barco de vacaciones, y, junto con Málaga y Valencia, es un punto de reunión crucerista que crece a ritmo de dos dígitos anuales. Y Valencia, con el reclamo de la Copa América 2007, acelera su oferta, para que enganchen —desde este puerto— los turistas extranjeros ávidos de cultura monumental, paisaje histórico, etc., en lo que el Mediterráneo desborda a todos los otros referentes tradicionales caribeños.

El Caribe sigue concentrando a más de la mitad de los 10 millones y medio de cruceristas existentes en el mundo, pero los europeos y los españoles ya lo tienen claro: un vuelo desde Madrid o Barcelona, y a hacerse a la mar mediterránea.

### EN LA ESCUELA DEL "QUEEN MARY-2"

Las proyecciones y demandas de reserva para el presente año 2005 hablan de un crecimiento de los cruceristas sobre el 11-12%, pero los grandes operadores y navieros (Asociación Internacional de Líneas de Cruceros-CLIA) ya han tomado nota previsoramente en construcción de nuevos buques y servicios.

Al gigantesco "Queen Mary-2", que porta 150.000 toneladas y es el mayor del mundo, seguirá otro orgullo de la Cunard, el "Queen Victoria", que se botará en cosa de meses, y le plantará réplica pronta el "Libertad del Mar", por parte de Royal Caribbean, por encima de las 100.000 toneladas de registro, también, y pensados para el Mediterráneo y el Caribe.

El líder mundial de cruceros, Carnival, pone proa al Mediterráneo decididamente, con sus actuales 77 buques, la cuarta parte de



## Más turistas, pero menos gasto

*En las perspectivas del año turístico español 2005 irrumpe el fenómeno de las líneas aéreas de bajo coste, que apenas en los tres primeros meses han movido más de 700.000 pasajeros, y la patronal Exceltur califica de "aspecto imparable en crecimiento". Aunque en España aún no se ha fletado el "cruce-ro de bajo coste" los expertos le adjudican "un interesante nicho de mercado".*

*Funciona a su favor la ya contrastada tendencia del mercado español, de cada vez más turistas aunque con menos gasto, y, la política general del sector que vuelve a reforzarse sobre el actual modelo de "sol y playa". El crucero turístico, no en vano, ha sido la gran revelación de los últimos años y sus crecimientos del 10/12 por ciento arrojan lo más saneado.*

*Los datos de llegada de turistas hasta mayo "no son malos, pero las pautas de comportamiento del visitante no se traducen en mayores rendimientos para el sector" —dicen en Exceltur, mientras en la Secretaría de Estado de Turismo creen que "lo esencial será el producto y aquellas actividades que se hacen a su alrededor, por lo que no es el momento de variar la política de sol y playa, la de mayor demanda".*

S. de F.

los existentes, cada vez más tentados hacia los puertos de Europa, donde el Mediterráneo desbordó, ya hace mucho, al Báltico, para la llamada alta temporada. Pero el joven crucerista español-tipo apuesta al "Mare Nostrum" y estrena fórmula en 2005: las "líneas de bajo coste".

## TODO INCLUIDO Y A BAJO COSTE

El transporte aéreo ha prestado la fórmula a la navegación marítima: el crucero de bajo coste, con el "todo incluido", que no es poco, pues en el crucero marítimo-tipo del Mediterráneo las tasas de embarque rondan los 100 euros, casi la tercera parte del coste total, de una oferta de 350 euros por viaje semanal... La experiencia-milagro se ha puesto en marcha el mes de mayo, por virtud del empresario griego Stelios Aji-loannou, no en vano fundador de la aerolínea Easy Jet, y, de mil negocios más referibles a la hostelería, autos de alquiler, etc..

Este emprendedor no ha hecho más —ni menos— que la transposición de la fórmula



## El crucerista español prueba y repite

La enorme rapidez con que maduró el mercado español de cruceristas —hoy día, más de trescientos mil— que era apenas inexistente hace diez años, es inseparable de su atractivo de precios y rebajas. Es un estímulo constante a sumar con el hecho contrastado de que el crucerista español prueba y repite, en elevada tasa: se puede decir que el 40 por ciento de quienes hacen su debut vacacional por este medio, vuelven...

El fenómeno de las vacaciones en el mar presenta otra característica muy positiva, la desestacionalización, que impulsa a navegar fuera de la alta temporada, precisamente porque fuera de éstas, se producen las más atractivas ofertas.

Los empresarios del sector auguran crecimientos de "hasta el 20 por ciento anual", a la vista de sus previsiones y reservas para 2005, al producirse "esta realimentación del sistema", ya que los fuertes ingresos de las compañías reavivan en la rebaja constante de los precios. El sector retomó su crecimiento, pese a las amenazas subsiguientes a los atentados terroristas, y supera hasta los incrementos de coste de los combustibles.

Mar calma y tiempo bonancible.

S. de F.

"bajo coste" a su buque "EasyCruise-One", con capacidad para 170 pasajeros, distribuidos en 75 camarotes dobles. Pero —importante matización de "todo incluido"— los pasajeros deberán hacerse la limpieza y arreglo de su camarote, y, pagarla aparte, en otro caso. Asimismo, disponen de bar y comidas, a escote, naturalmente, "pero de bajo precio —se come por 6 euros— y menús de plato combinado, para el perfil de este tipo de usuario, jóvenes de entre 20 y 40 años".

El primer ensayo, un crucero entre Saint Tropez (Francia) y Portofino (Italia), por Cannes, Niza, Mónaco, San Remo y Génova, fue un éxito para la "marcha" juvenil que lo integró, y, la fórmula anunció muchas otras opciones: se puede comprar una estancia de 24 horas, noche a noche, desde 36 euros, per cápita, adquirible por Internet, modificar flexiblemente el crucero, etc..

Llevando a su máxima expresión la fórmula de "bajo coste", EasyCruises, no admite propinas. ■

S. DE FRANCISCO

## Los nombres de las grandes cifras

España ha revelado su espectacular "boom" crucerístico y descubrimiento del Mediterráneo particular a través de pocos nombres de grandes cifras a bordo. PULLMANTUR, compañía mayorista de Marsans ha alcanzado un liderazgo muy competitivo del mercado español de cruceros, con salida desde Barcelona y ciclo de una semana, que seguirá siendo su producto-estrella este año 2005, como los anteriores.

IBEROSTAR, el grupo mallorquín, explota este mismo nicho de negocio, desde Barcelona y Valencia, con oferta muy afinada de precio y particularismo de una programación de ocio ajustada al gusto español. TRAVELPLAN, del grupo Globalia-Halcón Viajes, permite cruzar desde Barcelona a

Malta y Túnez, desde precios tan atractivos como los 300 euros/semana de referencia, en su "New Flamenco" tan typical spanish. El potente mayorista COSTA CRUCEROS estrenará su nueva terminal de Barcelona, para potenciar el Mediterráneo, después de haberse hecho punto fuerte en el vector Península-Baleares-Canarias.

MSC CRUCEROS, CARNIVAL CORPORATION y ROYAL CARIBBEAN, que ya transportan —aunque menos— un buen contingente de cruceristas españoles, apuntan a los techos de sofisticación y especialismos temáticos, hacia El Caribe, Alaska, la Antártida, Nueva Zelanda, Hawái, México, etc., pero esto ya es otro mundo de servicios y precios.

S. de F.

## La prohibición no es la respuesta

POR JAVIER GARAT, SECRETARIO GENERAL DE FEOPE

DEBATE

Como los lectores de la Revista Mar ya conocen, algunas organizaciones no gubernamentales ecologistas agrupadas en la denominada "Deep Sea Conservation Coalition" han puesto en marcha una campaña de ámbito internacional sin precedentes con el fin de que Naciones Unidas establezca una moratoria generalizada del arrastre de fondo en aguas internacionales, argumentando que de esta forma se protegerían los ecosistemas vulnerables y los corales de aguas frías en montañas submarinas de aguas profundas, a pesar de que reconocen que la información científica disponible es mínima.

Desde Feope, tememos que este ataque al arrastre en alta mar sólo sea el anticipo de un ataque generalizado a este arte de pesca.

Algunas de estas ONGs, como Greenpeace, han llegado incluso a acosar e intentar abordar buques de distintas nacionalidades en alta mar, ejerciendo auténticos actos ilegales de piratería, poniendo en peligro las vidas de sus activistas y la de los tripulantes y obstaculizando el normal desarrollo de las actividades pesqueras de los buques que faenaban legalmente en alta mar. En nuestra opinión, todas estas actuaciones están ocasionando un grave perjuicio tanto a los armadores que usan este arte de pesca como al resto del sector, puesto que está influyendo de forma muy negativa en la opinión pública y en algunos Gobiernos ajenos a esta actividad económica, creando una imagen muy mala de la pesca.

Por este motivo, existe una gran preocupación entre el sector pesquero español y el comunitario. Para nosotros, los artes de pesca no son en sí ni buenos ni malos, todos tienen sus ventajas e inconvenientes, tanto desde el punto de vista pesquero como desde el de su efecto en el ecosistema. Es la regulación la que debe compensar o al menos reducir debidamente estos efectos para encontrar un adecuado equilibrio. Sobre este punto, la correcta regulación, es sobre el que debe centrarse el problema.

La flota comunitaria, y por supuesto la española, de arrastre de fondo que faena tanto en las Zonas Económicas Exclusivas como en caladeros internacionales está sometida a unas normas claras de regulación, a unas medidas estrictas de control y a un sistemático seguimiento científico por parte de las autoridades competentes.

La mayor parte de la flota de arrastre de fondo que faena en aguas internacionales ejerce su actividad en zonas bajo control de Organizaciones Regionales de Pesca, sobre fondos no especialmente frágiles o delicados

y actúa con severas limitaciones a través de una serie de medidas técnicas sobre tallas mínimas, luz de malla, topes de capturas, acotamiento de caladeros, vedas espacio-temporales o limitaciones de esfuerzo. Además, por lo que se refiere a los buques europeos, todos tienen seguimiento por satélite (VMS), necesitan un permiso especial de actividad y están obligados a cumplimentar los diarios de abordaje, las declaraciones de desembarque y muchos tienen un seguimiento biológico, a través de un programa de observadores científicos a bordo de las embarcaciones, que asegura que su actividad sea sostenible.

**El sector pesquero español es favorable a la protección de zonas concretas dónde haya fondos sensibles con alto valor ecológico, pero no cree que la solución a los problemas consista en proscribir artes de pesca concretas, sino en regular racionalmente el uso de las mismas.** Por ello, una moratoria generalizada del arrastre de fondo en aguas internacionales no nos parece que sea una medida adecuada.

El 95% de las capturas de la pesquería de arrastre de fondo se realiza dentro de las aguas de las Zonas Económicas Exclusivas. Como método de pesca, no existe ninguna diferencia entre el arrastre de fondo en alta mar y el arrastre de fondo dentro de las Zonas Económicas Exclusivas. Hoy en día, los armadores usan modernos y sofisticados equipos electrónicos para detectar a las especies objetivo, realizando labores repetitivas sobre fondos ya colonizados, generalmente de limo o arena, que se encuentran en las plataformas continentales, en el talud y en bancos, sin pescar sobre ecosistemas vulnerables.

Los fondos de coral han sido siempre absolutamente incompatibles con el arrastre de fondo, ya que en un enganche de una red en un fondo coralino es probable que se rompan algunas ramas de coral, pero lo que es seguro es que se rompe la red, con un daño económico importante para el pesquero, que es por tanto el primer in-



teresado en evitarlo. Países como Australia o Nueva Zelanda han desarrollado técnicas para evitar el roce con los corales. Sus armadores han modificado sus técnicas de pesca con el fin de minimizar el contacto con las superficies de talud y de evitar daños a los aparejos de pesca, bajando la red, en arco abierto, sobre estas agrupaciones para así minimizar el tiempo de contacto de los aparejos con el fondo marino. No se pueden desplegar los aparejos sobre los taludes con ángulo superior a los 20°.

Además, gran parte de los taludes de aguas profundas y terrenos con montañas submarinas están vírgenes y no han sido explorados. En las zonas exploradas, en la mayor parte de los fondos no se puede pescar debido al ángulo excesivamente pronunciado, por lo que se evita así cualquier posibilidad de dañar los corales. Todo ello significa que existen muchos más taludes de aguas profundas y terrenos con montañas submarinas no explotados que explotados.



**La prohibición no es la respuesta para proteger los ecosistemas vulnerables. Nosotros pensamos que se deben analizar y estudiar, zona por zona y caso por caso, las áreas señaladas con posibles fondos vulnerables a la pesca y, en su caso, prohibirlas, dejando abierta la posibilidad de llevar a cabo labores pesqueras de una forma regulada y responsable en áreas no conflictivas.**

**sibilidad de llevar a cabo labores pesqueras de una forma regulada y responsable en áreas no conflictivas.**

Hoy en día no existe un conocimiento científico adecuado sobre los fondos marinos ni del efecto del arte de arrastre sobre los mismos. Por ello, por nuestra parte, en colaboración con el Instituto Español de Oceanografía y con la Secretaría General de Pesca Marítima de España, hemos iniciado una serie de campañas anuales de investigación pesquera de entre uno y dos meses al año en las áreas de Nafo y de Neafc, poniendo los medios necesarios para tener un mayor conocimiento sobre los efectos de nuestra actividad pesquera sobre los fondos marinos de dichas zonas.

En concreto, ya nos ha sido aprobada una acción piloto de pesca experimental, reforzada científicamente,

en aguas de Hatton Bank cuyo objetivo es analizar y verificar los fondos donde opera la flota comunitaria. Esta acción piloto consta de dos fases. La primera se desarrollará entre los meses de mayo, junio y julio de 2005 y la segunda en los meses de noviembre y diciembre de 2005.

Así mismo, el sector pesquero junto con organismos científicos y técnicos de varios países, agrupados en un consorcio multinacional y multisectorial, ha presentado un proyecto al Sexto Programa Marco con el fin de analizar medidas y métodos de pesca orientados a reducir el impacto de la pesca de arrastre sobre posibles fondos vulnerables ecológicamente. Este proyecto ha sido inicialmente rechazado por medio punto por el Sexto Programa Marco, por lo que se ha presentado en el marco de los proyectos "Profit" dependientes del Ministerio de Educación y Ciencia en España y está pendiente de aprobación.

Además, España está preparando para los meses de enero, febrero y marzo de 2006 una campaña de carácter científico en aguas de la Neafc en Hatton Bank en la que el buque Oceanográfico Vizconde de Eza estudiará e identificará los hábitats con montes submarinos.

Por otro lado, conviene no olvidar que la Asamblea General de Naciones Unidas reconoció el año pasado que el problema no era la pesca de arrastre en alta mar, sino las lagunas existentes en la gobernanza en alta mar y por ello, acordaron que en los próximos dos años los Estados miembros deberían dedicarse a revisar el papel y el desarrollo de las Organizaciones Regionales de Pesca, las cuales deberían reforzarse. Dentro de las Zonas Económicas Exclusivas la gestión de los efectos medioambientales de la pesca es competencia de las autoridades nacionales. En cambio, fuera de las Zonas Económicas Exclusivas, debería ser competencia de las Organizaciones Regionales de Pesca, las cuales son las que deben adoptar las medidas necesarias sobre la base de probadas informaciones científicas.

Por todo lo anterior, desde Feope consideramos que la cooperación regional entre las naciones pesqueras, con el apoyo de la industria, de los científicos y de los ecologistas, analizando la situación caso por caso y zona por zona, es la mejor manera de lograr una protección adecuada de los fondos y una gestión sostenible de la relación entre la pesca de arrastre de fondo y los hábitats pesqueros.

Espero y deseo que estos comentarios hayan aclarado a los lectores de la Revista Mar nuestra posición sobre este importante asunto. Espero que se hayan concienciado de que las medidas tan drásticas que proponen los ecologistas, cuyo objetivo final es que se elimine la pesca, no son la solución correcta ni para proteger los ecosistemas vulnerables ni para gestionar la pesca de forma sostenible y que, en cambio, **la pesca de arrastre, bien regulada, sí que es sostenible y sí que garantiza una protección suficiente de los fondos marinos.** ■

TRIBUNA

# Cambiar el rumbo de la pesca en alta mar

POR RAÚL GARCÍA, RESPONSABLE DE PESQUERÍAS DE WWF/ADENA

**Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, entre el 62% y el 91% de los stock comerciales, dependiendo del caladero, se encuentran fuera de los límites biológicos de seguridad en el Atlántico NE. Este porcentaje alcanza el 100% en el Mar de Irlanda y el 70% en el Mediterráneo. A nivel mundial, la situación de las pesquerías es también preocupante; la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO) nos recuerda de nuevo este año que entorno al 79% de las pesquerías se encuentran plenamente explotadas, sobre-explotadas, o agotadas.**

A medida que se han ido agotando los caladeros más accesibles, una parte de la industria pesquera mundial se ha ido dirigiendo a recursos hasta hace pocos años inaccesibles, especialmente especies de aguas profundas. El descubrimiento de especies con interés comercial, el vertiginoso desarrollo tecnológico y unas aguas internacionales en gran medida desprotegidas de la acción de los gobiernos levantó la euforia de una parte de la industria, que creyó ver el futuro de la pesca en estos recursos hasta entonces vírgenes. Pero la ciencia puso pronto las cosas en su sitio; las especies de profundidad son especialmente sensibles a la sobreexplotación y difícilmente se recuperan dada su longevidad, maduración tardía, baja fecundidad y crecimiento lento. Además, la explotación de estas especies ha comenzado antes de que se disponga de un conocimiento razonable de su biología, se haya diseñado una evaluación de poblaciones apropiada o se hayan puesto en marcha medidas de gestión eficaces.

Un informe de WWF/Adena de 2003, que analiza la situación de las pesquerías de pez reloj anaranjado de todo el mundo, señala que la mitad de las pesquerías estudiadas de esta especie se han reducido por debajo del 30% de la biomasa previa a su explotación y de la otra mitad no se conoce su situación. El 40% de los caladeros de arrastre del planeta se encuentra más allá del talud continental que, salvo excepciones, se trata de aguas internacionales (que ocupan el 64% de los océanos). Aquí se presenta un reto para la humanidad que debe saber cómo gestionar sosteniblemente unos recursos limitados, muy sensibles a la sobreexplotación, sobre los que falta mucha información y que apenas suponen actualmente un 0,2 % del total de las capturas mundiales.

## DESTRUCCIÓN SILENCIOSA

La tecnología permite, en la actualidad, pescar con arrastre hasta los 2.000 metros de profundidad. Para pescar cerca del fondo marino donde se encuentran las especies demersales o bentónicas, se utilizan grandes y pesadas puertas diseñadas para maximizar las capturas y evitar que las redes se dañen en contacto con el fondo. Estas artes de pesca pueden dañar severamente formaciones de corales o esponjas, así como otros hábitat sensibles de profundidad. A menudo, las pesquerías objetivo están asociadas a montes submarinos de gran importancia ecológica, de manera que enclaves que han permanecido inaltera-

dos durante millones de años pueden ser irreversiblemente dañados en un periodo muy breve de explotación.

Se trata de una destrucción silenciosa que puede suponer la desaparición de especies aún no conocidas para la ciencia. Se estima que los fondos marinos albergan entre medio millón y 100 millones de especies. Se han documentado destrucciones de un 95-98% de la cobertura de corales de algunas montañas submarinas como efecto de operaciones de arrastre.

Un grave problema asociado a las pesquerías de alta mar son también las actividades IUU; la pesca ilegal ligada a algunas especies de profundidad de alto valor comercial, como la merluza negra o el pez reloj, puede ser tres veces superior a las capturas legales de una misma pesquería.

Ante esta destrucción silenciosa la comunidad científica y las ONGs medioambientalistas se ha movilizado en los últimos tiempos. Más de un millar de reconocidos científicos marinos han pedido la protección de los ecosistemas de profundidad antes de que desaparezcan y las organizaciones más importantes del planeta se han volcado en la protección de la biodiversidad de los últimos enclaves salvajes de los océanos.

La Asamblea General de las Naciones Unidas ha reconocido en distintas ocasiones la necesidad de mayores esfuerzos legales y técnicos para conservar la diversidad de las aguas internacionales. Para ello se requiere una planteamiento legal innovador que permita el establecimiento, gestión y cumplimiento de los regímenes de gestión. En las últimas dos décadas, la comunidad internacional ha dado algunos pasos importantes para mejorar la gobernanza de las aguas internacionales. Algunos grandes acuerdos como la Ley del Mar o el Código de Conducta para la Pesca Res-



DEBATE

ponsable han permitido obtener algunos criterios para la gestión de los océanos.

WWF/Adena es consciente de que construir este apoyo internacional para proteger las aguas internacionales es un proceso complejo. Además de promover el aprovechamiento del actual marco legal para la protección de estos ecosistemas WWF/Adena está:

- ☛ Identificando áreas prioritarias para su conservación en alta mar (ZEEs y aguas internacionales), buscando el apoyo de la industria y los gobiernos. WWF/Adena ha propuesto 14 zonas para su protección al Gobierno español en aguas nacionales.

- ☛ Desarrollando un Plan de Acción de diez años que propicie la conservación de estos hábitat junto a UICN, la Unión Mundial para la Conservación.

- ☛ Trabaja con gobiernos y Organismos Regionales de Pesca por la mejora de la gestión de las pesquerías de profundidad.

- ☛ Apoya la reciente creación de la *Task Force* de las NN.UU. sobre banderas de conveniencia para incrementar la transparencia sobre los estados de abanderamiento.



*En la foto distribuida por Greenpeace puede apreciarse la destrucción, tanta veces denunciada por grupos ecologistas y científicos, de las redes de arrastre de fondo. En este caso, un magnífico ejemplar de coral rojo milenario en las redes del pesquero neozelandés "Waipori".*  
© Ministerio de Pesca de Nueva Zelanda.

- ☛ Trabaja con gobiernos y ONGs para eliminar la pesca IUU y el impacto del arrastre de profundidad

- ☛ Realiza una evaluación de la eficacia de los ORPs y promueve una revisión y reforzamiento de los mismos.

- ☛ Promueve avances legislativos internacionales para mejorar la gobernanza de aguas internacionales

## DESPROTECCIÓN DE LOS MARES

Las Áreas Marinas Protegidas han sido creadas para conservar la alta diversidad biológica y como herramienta para una gestión coherente de los recursos marinos del planeta. Actualmente, menos del 1% de los mares han sido protegidos frente a un 10% de los ecosistemas terrestres. Las aguas internacionales están aun más desprotegidas que las ZEEs. Es necesario que los gobiernos actúen inmediatamente para proteger ejemplos únicos y repre-

sentativos de las comunidades biológicas de alta mar, prevenir la sobre-explotación y el colapso de los recursos marinos.

Una parte de la industria afectada por esta iniciativa internacional ha reaccionado con todas sus armas en contra de las demandas y argumentos de científicos y ambientalistas. Muchos de los gobiernos involucrados en las actividades pesqueras en alta mar han reaccionado también defendiendo sus intereses -a corto plazo, creemos los ecologistas- de esta industria. Este es el caso de España, responsable según distintos estudios de un 40% de las capturas mundiales de profundidad en alta mar.

Nuestro país ha pasado de negar la evidencia y la necesidad de proteger los ecosistemas marinos más vulnerables de la pesca a presentar recientemente a la comunidad internacional una iniciativa encaminada a la conservación de estos ecosistemas. WWF/Adena ha recibido este cambio de actitud con un moderado optimismo pues, entendemos se trata de un primer paso necesario -con numerosas carencias- hacia la protección de los enclaves marinos más sensibles del planeta. Entendemos que se trata de un reconocimiento explícito de la naturaleza dañina asociada a este arte de pesca y que la actual falta de seguimiento y control de estas pesquerías las puede llevar al colapso comercial.

Nuestra organización espera que no se trate de una maniobra dilatoria y que el compromiso del Gobierno español se traduzca en la protección inmediata de los hábitat más sensibles, promoviendo a nivel internacional medidas encaminadas a este fin. No debemos olvidar que, además de proteger los ecosistemas más vulnerables, se debe mejorar notablemente la gestión de los propios recursos de profundidad: estableciendo cuotas acordes con la información científica, reduciendo el *bycatch* y, en definitiva, aplicando los principios de la gestión basada en los ecosistemas a estas pesquerías.

Pero la actitud del Gobierno español, entre otros, en el Consejo de Ministros de Pesca de diciembre de 2004 en el que se negociaron las cuotas de 2005 no ha ido precisamente por este camino. Un año más se produjo la misma tragedia, que compromete seriamente la viabilidad a largo plazo de la industria pesquera; los Estados Miembros, con España a la cabeza, ignoraron de nuevo las recomendaciones científicas del ICES, (incluidas las relativas a las pesquerías de profundidad), manteniendo unos TAC muy superiores a los indicados por los científicos. Salvando todas las distancias, el ejemplo del colapso de la anchoa en el Cantábrico no puede ser más ilustrativo.

Y es que, en las negociaciones pesqueras, el medio ambiente y la gestión sostenible son los primeros sacrificados. Esta esquizofrenia que se da en el pretendido conflicto entre economía y medio ambiente, y que en la pesca se produce con especial intensidad, tiene resultados nefastos. Es la industria la que depende de los recursos marinos y no los recursos los que se adaptan a las estrategias políticas o económicas del momento.

Avances recientes como la protección de los fondos de más de mil metros del Mediterráneo o de distintas montañas submarinas del Atlántico Nororiental demuestran que si existe cooperación y voluntad política se puede mejorar la gobernanza de las aguas internacionales. Pero vamos contrarreloj. ■

# TRIBUTINA

# Constituida la FUNDACIÓN DE LAS LETRAS DEL MAR

*Representantes del mundo de la cultura y de la marina acaban de constituir la Fundación de las Letras del Mar, que sitúa entre sus principales propósitos la producción literaria y el fomento de la lectura.*

**T**al espíritu de divulgación recíproca ha animado a un selecto grupo de intelectuales y marinos hacia la conexión de ambos mundos, tan entrelazados en la historia desde que Homero inmortalizase el paso a las letras de la genuina singladura marítima de Ulises en "La Odisea".

Siglos de narrativa, historia, poesía, cuento, reportaje o memoria viva jalonan la literatura española referida al mar, que la recién constituida Fundación aspira a revitalizar y plasmar en el conocimiento general a través de una próxima "Biblioteca Virtual del Mar", así como estimular nuevas producciones con la institución de la "Medalla de San Telmo", simbólico y pionero comunicador de marinos y pescadores.

## EN LA MEJOR TRADICIÓN LITERARIA ESPAÑOLA

El presidente de la Fundación de Las Letras del Mar, Manuel Maestro, se refirió al esfuerzo de agrupación entre escritores, periodistas, editores, libreros y especialistas náuticos que aspiran a rescatar "el enorme acervo acumulado en la mejor tradición literaria española", pues —como patentizó el maestro Ortega— "la literatura no es otra cosa que el encargo de despertar la atención de los desatentos, hostigar la modorra de la conciencia popular con palabras agudas e imágenes para que ninguna simiente quede vana...".

En la cabecera del acto, presidió el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Sebastián Zaragoza, en compañía del Director General de Marina Mercante, Felipe Martínez, y el Presidente del Ateneo de Madrid, José Luis Abellán, entidad ésta —la institución ateneísta— que fue el vivero de nombres egregios para una "Cámara de Honor" de la literatura del mar, desde el "Trafalgar" de Galdós, la "Sotileza" de Pereda, el "A Colón" de Darío, "El Mar" de Baroja, el "Memorial de Isla Negra" nerudiano, "El mayorazgo navegante", de Jesús Evaristo Casariego, la "Antología del Mar" alexandrina, el "Marinero en tierra" de Alberti, y un interminable etcétera.

Toda la rebosante tradición literaria española pervive aún en editoriales y librerías es-







## Se propone el estímulo de la literatura y el acopio de materiales dispersos en una Biblioteca Virtual

De izquierda a derecha, Juan Manuel Gracia, Secretario de la Fundación Letras del Mar; José Luis Abellán, Presidente del Ateneo de Madrid; Sebastián Zaragoza, Jefe del Alto Estado Mayor de la Armada; Felipe Martínez, Director General de la Marina Mercante; Manuel Maestro, Presidente de la Fundación Letras del Mar; Mariano Juan y Ferragut, Presidente del Consejo Asesor de la Fundación Letras del Mar.

pecializadas, "San Martín", "Juventud", "Noray", "Editorial Naval", "Robinson", "Librería Náutica", "Izaro", y se trataría de reagrupar enormes materiales dispersos, también en instituciones, "Archivo General de la Marina", "Biblioteca Central de la Marina", "Fondo Náutico de la Biblioteca del Real Instituto Asturiano", los tradicionales "Premios Virgen del Carmen", "Nostromo", etc., hacia una revitalización de la cultura literaria del mar, tan infinita como éste.

### DE LA LITERATURA AL PERIODISMO

En el acto constitutivo de la Fundación no faltó, con justicia y con justeza, una sentida referencia al que pudiera considerarse el pionero del periodismo marítimo español, el brigadier de la Armada Jorge Lasso de la Vega, que, con Manuel Posse y Montes de Oca, fundó en 1839 la revista mensual "España Marítima". El mismo grupo de pioneros lanza en 1855 el primer periódico del género, "El Marino Español".

No menor es el esfuerzo editorial que alumbró en 1877 la "Revista General de Marina", que tras ¡137 años! sigue publicándose en la actualidad, y es iniciativa del ministro Juan B. Antequera y, hoy día, obra considerada como una auténtica cátedra naval.

Mar y escritura se funden inextricablemente, lo que ya llamó la atención del filósofo Rober Bacon, allá por el siglo XIII, al decir que "es un acontecimiento extraño que durante los viajes por mar —en los que sólo se tiene por ver cielo y agua— la mayoría de los hombres escriben un diario, mientras que cuando viajan por tierra

—donde a cada paso encontramos algo más que observar— pocos lo hacen...".

El mar, en fin, del que hasta habló un hombre del interior como Antonio Machado, para predecir que "me encontraréis a bordo, ligero de equipaje, casi desnudo como los hijos del mar", reclamaría toda la emoción preexistente en el acto primigenio de la Fundación Letras del Mar, donde también se revivieron hasta las ensoñaciones juveniles de "Simbad", "Os Lusíadas", "Robinson Crusoe", "La Isla del Tesoro", "Moby Dick", etc., que nos quitan tantos años de encima. ■

S. DE FRANCISCO

### Letra impresa sobre las olas

Aún cuando importaron la escritura de los fenicios fueron los griegos quienes primeramente llamaron a sus naves "corceles del mar", como asimismo fue el capitán pirata de Espronceda el primero que bramó "que yo aquí tengo por mío/cuanto abarca el mar bravo/a quien nadie impuso leyes...".

Ni medidas ni asientos para tanto como se escribió sobre las olas, para justificar —como Víctor Hugo— que "si el mar es el símbolo del poder de Dios, la embarcación es la demostración de la capacidad del hombre".

Entre la calma y la bonanza, siempre un vocabulario extenso y eufónico, deudor de la frase hecha y el refranero, estos hombres del mar de la Fundación dicen caminar "viento en popa", gritan "soltar amarras" y lo hacen sabiendo que "maniobra comenzada nunca debe ser variada", y, como "la maniobra es imprudente si de popa es la corriente", van a navegar rápido y a la velocidad de Internet.

Allí les esperamos; su primera "Biblioteca Virtual del Mar", pronto.

# Madrid, OFICINA DE NEGOCIOS MARÍTIMOS



*El Instituto Marítimo Español (IME) ha situado en Madrid el primer centro de negocios especializado en asuntos de la navegación y el comercio, ofreciendo respuesta de localización y servicios integrales a cuantas compañías y organizaciones así lo demanden.*

**Abogados y  
agentes de  
seguros,  
principales  
demandantes  
de los  
servicios  
integrales del  
Instituto  
Marítimo  
Español (IME)**

**S**e trata de unas modernas instalaciones, en plena zona de negocios como es el Barrio de Salamanca, que permiten operar desde Madrid y a plena dotación de comunicaciones, servicios generales, asesoría jurídica, documentación y certificaciones, para todo el ámbito internacional marítimo.

#### **RODAJE DE UNA ORGANIZACIÓN PIONERA**

El Instituto Marítimo Español (IME) ha cristalizado en esta iniciativa pionera sus más de veinte años de seguimiento del sector, ya que

desde 1984 ha ido acrecentando sus actividades de Formación Marítima y Oficina Técnica, que ahora complementa con este abanico de servicios a las empresas y profesionales marítimos.

Desde noviembre último se implementó este Shipping Business Center de Madrid, en un edificio multifuncional ofrecido a contratación por alquiler —según las necesidades— como servicio de domiciliación de la empresa en la capital, oficina virtual, call center, o bien simple disponibilidad de despachos y salas de reuniones.

Los primeros profesionales en ocupar estos servicios de alquiler han sido los abogados y agentes de seguros relacionados con el sector marítimo, así como las empresas de navegación y comercio ubicadas en otros puntos de España.

## SERVICIOS GENERALES Y ASESORÍA TÉCNICA

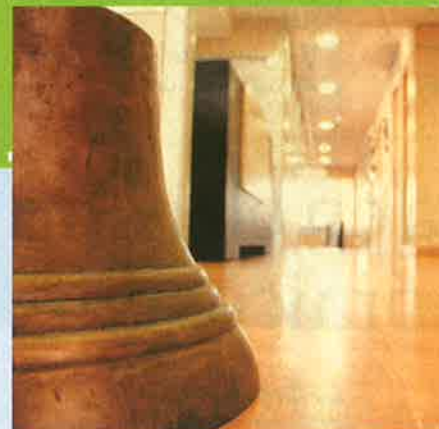
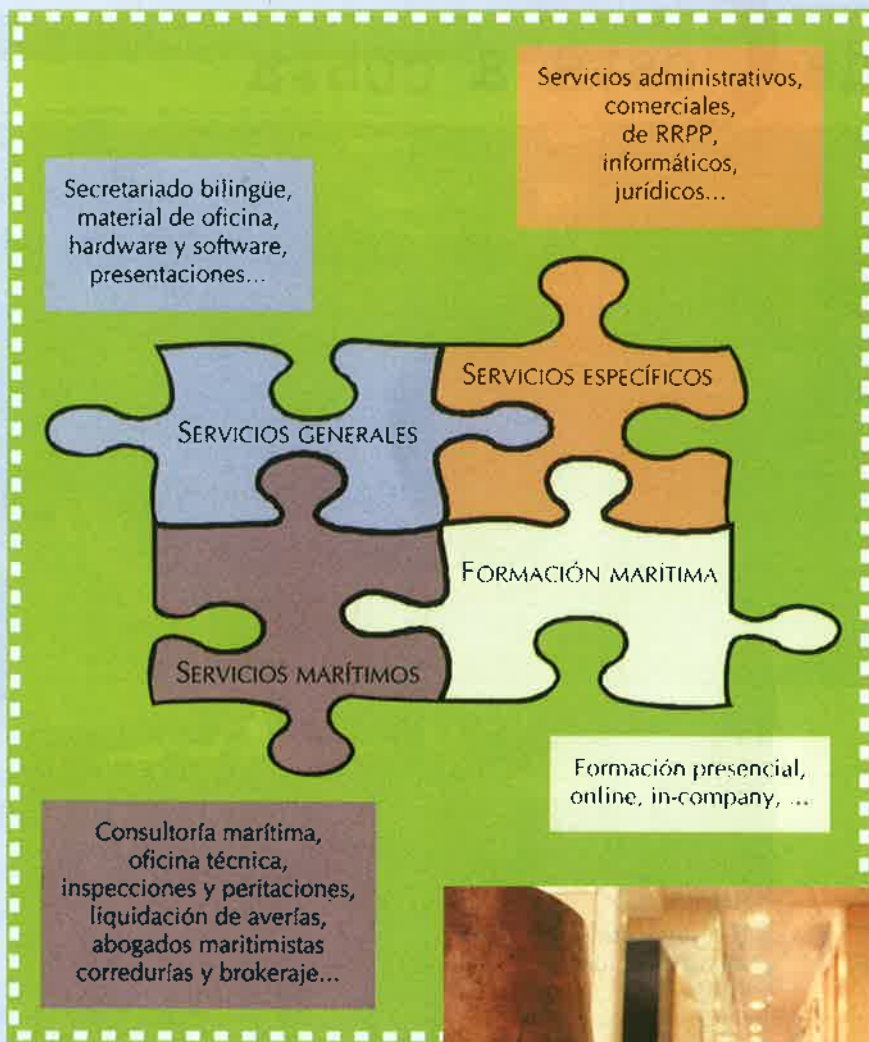
El Shipping Business Center madrileño ofrece una amplia disposición de servicios generales, secretariado bilingüe, comunicaciones, informática, traducción, mensajería, gestión de datos, publicidad, eventos, asesoría jurídica, etc., pero su específico atractivo diferencial descansa en el prestigio del Instituto en servicios marítimos.

Como expresa Leticia del Río, gerente del SBC, "nuestro centro de negocios es el único especializado en un sector productivo concreto y su capacidad asesora no se limita solamente al área jurídico-económica, sino que permite atender las especificidades del negocio, como la consultoría marítima, las liquidaciones de averías y comisariado, valoraciones de buques, y corredurías y brokerajes marítimos, así como los proyectos de I+D o las inspecciones o peritaciones".

Los servicios se prestan por sistema de alquiler, desde el de los simples despachos y salas de reuniones o la asignación de domicilio social y fiscal, las azafatas o los abogados maritimistas, de manera que sólo se paga el canon de lo que se usa, y, en todos los casos existe la atención personal y asesora de los expertos del IME.

El nuevo centro ha empezado a operar precisamente en el año en que el sector mercante español obtuvo su techo de crecimiento en el paso de mercancías por nuestros puertos, hasta los 410 millones de toneladas. Disponer de despacho y servicios de calidad en el centro de Madrid economiza a las industrias navieras y organizaciones marítimo-comerciales los costes de una delegación estable y mejora sus enlaces con la actividad comercial extranjera. ■

S. DE. F



## Mayor protección en aguas canarias



**La Organización Marítima Internacional (OMI) acaba de aprobar una serie de medidas de protección para las aguas de Canarias, aunque no las suficientes, a juicio de Los Verdes, al permitirse el tránsito de buques con mercancías peligrosas y la pesca de arrastre en aguas próximas a las Islas.**

Canarias es una de las zonas de mayor tráfico marítimo mundial. Miles de petroleros surcan sus aguas en ruta hacia sus destinos de descarga o camino de las zonas productoras para cargar sus depósitos. Camino este último que es aprovechado para lavar sus tanques. A través del Operativo Ergos, diseñado por WWF/Adena, y que se puso en marcha en 2000 con la participación de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente y el Gobierno canario, además de la colaboración de diversos organismos, se detectaron en ese primer año de funcionamiento más de sesenta vertidos intencionados. A esta contaminación se une el peligro de accidente.

Es por ello por lo que Los Verdes de Canarias, ante la aprobación de una serie de medidas, por parte del Subcomité de Seguridad de la Navegación de la OMI, asociadas a la Zona Marina de Especial Sensi-

bilidad de Canarias, lamentaron que no se impidiera totalmente el tránsito de mercancías peligrosas. De hecho, se mantienen para este fin dos pasillos entre Tenerife, Gran Canarias y Fuerteventura.

Otra de las medidas planteadas por este grupo es el de la prohibición definitiva de la pesca de arrastre ya que la OMI también ha reconocido la necesidad de implantar, en las Zonas Marinas de Especial Sensibilidad de las Islas, medidas de protección asociadas con el fin de preservar su ecosistema y biodiversidad. Los Verdes destacan que la zona pesquera en torno a las Islas alberga diversos hábitat de aguas profundas, tales como formaciones de coral o chimeneas termales. Consideran que la protección de estos espacios resulta fundamental para la supervivencias de cientos de especies marinas, y que algunas de ellas también son comerciales. ■

## Seminario de la UE sobre medidas socioeconómicas en la pesca

*El próximo mes de septiembre tendrá lugar en Barcelona un seminario sobre medidas socioeconómicas en la pesca, organizado por la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la Comisión Europea.*



Se pretende que el seminario sirva para que los países europeos intercambien sus experiencias en la gestión de medidas y fondos de pesca comunitarios, así como en aspectos tan de actualidad siempre como las paradas biológicas, los sistemas de jubilaciones de los trabajadores del mar, las políticas tendentes a favorecer la igualdad de oportunidades y la diversificación pesquera en otros sectores como el turismo.

Los representantes españoles en Bruselas, a la hora de fijar los objetivos del referido seminario, señalaron que debería presentar una visión de cuál es el potencial para este tipo de medidas, reseñadas anteriormente, y dónde se encuentran los impedimentos y dificultades para darles solución. Asimismo, señalaron ante la Comi-

sión Europea que las prioridades principales se centrarían en las ayudas a la modernización o a la constitución de empresas mixtas.

En este sentido, el Gobierno español ya ha indicado que no desea que éstas se limiten a localidades de menos de cien mil habitantes ciertos apoyos a zonas costeras, sino que dichas ayudas se otorguen según la viabilidad de los proyectos.

Francia, Polonia, Italia, Portugal y los países bálticos defienden dentro de la UE la misma línea de planteamientos que España para otorgar subsidios para la renovación de la flota. ■

## BREVES

### ► Once marineros a salvo tras hundirse su barco en Gran Sol

Los diez tripulantes gallegos y un peruano del María Gallego, con base en Vigo, fueron rescatados por otro pesquero gallego tras naufragar en aguas de Gran Sol, a unas 150 millas de las islas Scilly. Tras recoger el aparejo, y mientras realizaban los preparativos para volver a largar, observaron una importante vía de agua en popa que había provocado su propio aparejo. Al comprobar que las maniobras de achique eran insuficientes emitieron un mensaje de socorro a las 4.12 horas.

Cuando llegó a la zona el Pesca-berbés Tres, el barco ya se había hundido pero los marineros estaban a salvo en las lanchas salvavidas. Los naufragos fueron trasladados a Castletownbere, al sur de Irlanda, donde se pudo confirmar que se hallaban en perfecto estado de salud.

### ► Pesca de atún rojo con avioneta

La Guardia Civil de Castellón procedió a la incautación, en el aeroclub de El Grao de Castellón, de una avioneta propiedad de una empresa francesa que estaba siendo utilizada para la detección de bancos de atunes. Esta actividad ilegal, destinada a facilitar información de la pesquería del atún rojo, la venía desarrollando con vuelos sobre las costas de Castellón, Girona e Islas Baleares. Además de infringir la normativa europea sobre la pesca del atún rojo, la citada actuación contraviene la Ley de Navegación Aérea, ya que, evidentemente, no poseía de autorización por parte de la Dirección General de Aviación Civil para estas actividades.

### ► Más fondos para los Planes Nacionales de Cultivo

Con motivo de la pasada reunión de la Junta Nacional de Cultivos Marinos (Jacumar), celebrada en la isla de La Toja (Pontevedra), el secretario gene-



## BREVES

●●● ral de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fraqueiro, anunció el incremento en 600.000 euros del presupuesto para los Planes Nacionales de Cultivos Marinos, con lo que la dotación económica para 2006 será de tres millones de euros.

Asimismo se informó al sector de la puesta en marcha del Plan Estratégico de la Acuicultura Marina en colaboración con las comunidades Autónomas, cuyo objetivo es establecer los niveles de producciones óptimas de las distintas especies.

### ► Apresado un pesquero por la Marina lusa

El pasado 16 de junio, la Marina portuguesa apresó a un pesquero español "Monte Arballu" que, supuestamente, faenaba de manera ilegal en la ZEE del archipiélago de Madeira. En el momento de la detención, el pesquero tenía 2.600 kilos de atún en sus bodegas. Tras ser conducido hasta el puerto de Funchal, donde se cumplimentaron las formalidades y obligaciones legales, pudo seguir viaje libremente.

Una semana más tarde, navios de la Marina portuguesa dieron orden de alejarse a otros cuatro pesqueros de distintas cofradías canarias, más allá de las doce millas de las islas Salvajes. Los barcos españoles señalaron que se encontraban entre las 13 y las 14 millas, siendo la primera vez que se produce este tipo de incidentes. La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, ha señalado que el Gobierno trata de llegar a acuerdos con Portugal para evitar enfrentamientos y roces entre las flotas.

### ► Marchamo de calidad "Frescos del Cantábrico"

La casa del Mar de Gijón albergó la reunión final de pescadores, comercializadores y técnicos en la que se puso en marcha el marchamo de calidad "Frescos del Cantábrico", y cuyos primeros pescados bajo esta etiqueta llegarán al mercado en el primer trimestre de 2006. ●●●

ANDALUCÍA

## Aula de informática para mejorar la formación de armadores y pescadores

*La Cofradía de Conil de la Frontera (Cádiz) puso en marcha, el pasado día 27 de junio, un aula de informática dotada de veinticinco ordenadores destinada a mejorar la formación de armadores y pescadores.*



U nión Europea, Gobierno Central y Junta de Andalucía han invertido 150.000 euros en la dotación de este aula de informática que permitirá desarrollar actividades formativas de mantenimiento -electrónica, electricidad, sistemas de frío-, gestión empresarial -pymes, creación de nuevas empresas, recursos humanos-, prevención laboral, de riesgos medio ambientales, nuevas tecnologías, además de cursos propios del sector.

Junto a esta actividad formativa, la Cofradía de Pescadores de Conil acaba de poner en marcha otras tres iniciativas, también financiadas por las citadas administraciones con 150.000 euros cada una. Estas nuevas iniciativas hacen referencia a programas de nuevas tecnologías, seguridad marítima y medidas de di-

versificación de la pesca costero-artesanal. Hay que reseñar que la flota de Conil está compuesta por 126 barcos en los que trabajan 340 marineros y es totalmente artesanal, realizando una pesca selectiva con artes de palangre y enmalle.

El consejero de Pesca de la Junta de Andalucía, Pérez Saldaña, en el acto de inauguración del aula informática, destacó la especial predisposición de los pescadores y armadores de Conil para poner en práctica actuaciones que sirvan para mejorar la comercialización de los productos de la pesca, y que en ese contexto se encuadra la creación de una marca colectiva para todos los productos que se venden en la lonja bajo el nombre "Pescados de Conil", del que se está ultimando el reglamento. ■

## Inspección Pesquera decomisa 48 toneladas de inmaduro, entre enero y mayo

*Los decomisos de inmaduros siguen arrojando cifras importantes. En Andalucía, entre los meses de enero y mayo, los Servicios de Inspección Pesquera y la Guardia Civil han incautado 48.144 kilos de pescado inmaduro en puertos, lonjas y carreteras de la Comunidad.*



Según la información facilitada por la Junta de Andalucía, las mayores intervenciones corresponden a chirla (21.690 kilos); boquerón (14.647 kilos); merluza, pescadilla o pijota (7.606 kilos); lubina (1.500 kilos); y jurel (1.297 kilos).

Por provincias, Huelva se lleva la palma en cuanto a los decomisos con más de 12.700 kilos de inmaduro aprehendidos, seguida de Málaga, con 9.224 kilos. En Granada, las incautaciones de inmaduro rondaron los 8.700 kilos, y en Cádiz, los 7.400. Jaén y Sevilla acumularon 5.750 y 4.200 kilos, respectivamente. En Córdoba tan sólo se decomisaron 173 kilogramos, mientras que los ocho de Almería resultan anecdóticos.

De las actuaciones efectuadas por Inspección Pesquera y Guardia Civil, el 42,1% tuvo lugar en mercados; el 23,8%, en lonjas; el 18,2% en embarcaciones, y un 15,7% en transporte por carretera.

Las cifras facilitadas revelan, por un la-

do, la importante mejora en el control de estas actuaciones ilegales y, por otro lado, la grave irresponsabilidad de pescadores, entre otros, dispuestos a seguir saqueando los cada vez más escasos recursos del mar. Una situación que seguirá vigente, como lo demuestran los últimos decomisos ocurridos en este mes de junio de 867 kilogramos de pescado inmaduro compuesto por merluza, boquerones, chirla, jureles y coquinas, procedentes de diferentes caladeros del golfo de Cádiz. En Huelva fueron 1.319 kilos, entre merluza y chirlas inmaduros, los decomisados en una furgoneta.

Por otra parte, los servicios de Inspección Pesquera decomisaron 3.700 kilogramos de merluza inmadura transportados en un camión desde el puerto de Ondarroa (Guipúzcoa). Los ejemplares no superaban los 14 centímetros, cuando la talla mínima es de 27 centímetros. Los miembros de este servicio señalan que lo más probable es que estos inmaduros se pescaran frente al litoral vasco con redes de arrastre de fondo. ■

### BREVES

●●● La reunión estuvo dirigida por responsables del instituto vasco de investigación pesquera Azti, que se ha encargado de los estudios sobre su viabilidad. Los trabajos para lograr la revalorización del pescado fresco del Cantábrico corrieron a cargo de las administraciones de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco, aunque se pretendió que fueran los sectores responsables de su viabilidad los que se implicaran en su funcionamiento y decidieran la puesta en marcha.

#### ► La Lonja de A Coruña aumenta su volumen de negocios

Durante los cinco primeros meses del año, la lonja de A Coruña subastó 12,4 millones de kilos de productos frescos del mar (peces, moluscos y crustáceos), casi 1,9 millones de kilos más que en igual periodo durante 2004. Este incremento permitió alcanzar un volumen de negocios en primera venta de 35,5 millones de euros. Según la Autoridad Portuaria de A Coruña, estos datos pueden significar la consolidación alcista registrada en 2004, en el que se puso fin a un periodo de cinco años de descenso en las descargas.

#### ► Plan de Pesca de la Chirla en el golfo de Cádiz

Partiendo de las aportaciones que realice el sector que faena en el golfo de Cádiz, la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía elaborará un nuevo borrador del Plan de Pesca de la Chirla. Se tendrán en cuenta las modificaciones, sobre todo técnicas y referentes a la tipología de las embarcaciones o el equilibrio entre modalidades, sobre las que "se intentará buscar criterios equilibrados en el nuevo borrador", según declaró la directora general de Pesca Acuicola, María Luisa Faneca.

El nuevo documento será remitido a los miembros del sector antes de convocar a la Comisión de Seguimiento de la Chirla para su aprobación definitiva.

# Masas escrotales indoloras

**Dentro del término masa escrotal no dolorosa incluiremos toda prominencia o bulto indoloro que produce un aumento del tamaño del escroto.**

## DIAGNÓSTICO

A la hora de abordar el problema de una masa testicular escrotal es fundamental el interrogatorio clínico detallado por parte del facultativo que abarcará los siguientes aspectos:

### 1. Antecedentes personales:

Es preciso registrar la existencia de una posible criptorquidia (ausencia de descenso testicular), cirugía previa de tracto urinario, antecedentes sexuales de riesgo y existencia de enfermedades crónicas como diabetes.

### 2. Historia de la enfermedad actual:

Se debe anotar la presencia o no de síntomas generales (fiebre, malestar), síntomas de origen urinario como dificultad para orinar, presencia de secreciones en el pene, así como establecer la velocidad de crecimiento de la masa.

La combinación de estos datos permitirá al médico realizar una primera aproximación diagnóstica.

### 3. Exploración de la masa escrotal:

Debe comprender obligatoriamente la inspección, la palpación de la masa y el estudio de la misma mediante transiluminación.

Se debe establecer su tamaño, movilidad, consistencia y textura.

Las masas que contienen depósito seroso como el hidrocele o el espermatocele se pueden transiluminar; en cambio las que están formadas por sangre o tejido no dejan pasar la luz.

**4. En la evaluación de una masa escrotal la ecografía es un medio seguro y eficaz para establecer el diagnóstico.**

## TIPOS DE MASAS ESCROTALES INDOLORAS

### 1. Masas situadas fuera del testículo:

#### A) Hidrocele.

Consiste en la acumulación de líquido entre las capas visceral y parietal de la túnica testicular por una producción excesiva que da lu-

gar a un aumento del tamaño de la bolsa escrotal a lo largo del cordón espermático.

Puede ser de origen congénito, siendo preciso en este caso descartar la presencia previa de criptorquidia, o adquirido tras un traumatismo testicular, una orquiepididimitis (inflamación testicular) o un tumor.

Es asintomático; no produce dolor. La transiluminación es positiva dado que el líquido acumulado deja pasar la luz.

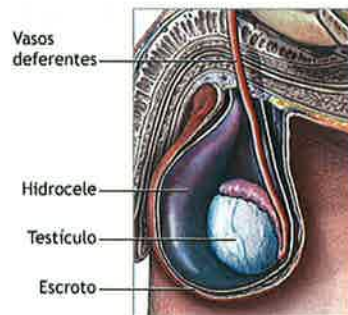
Debe diferenciarse de otros procesos como la hernia inguinal, el varicocele, el hematocele y el tumor testicular.

Su tratamiento definitivo es quirúrgico.

#### B) Varicocele.

Supone una dilatación varicosa de las venas que rodean el cordón espermático. Afecta fundamentalmente al lado izquierdo en el 80-90 % de los casos.

Puede ser secundario a la incompetencia del sistema valvular venoso o a una obstrucción del retorno venoso por la presencia de masas



★ADAM

dentro del abdomen, pélvicas o retroperitoneales.

Se puede asociar a un descenso del número de espermatozoides en el eyaculado e infertilidad.

Generalmente es sintomático; puede dar lugar a una sensación de peso o tirantez que aumentan al permanecer de pie.

Con el paciente en bipedestación (de pie), se aprecia una masa de venas dilatadas y tortuosas localizadas por encima del testículo, que al



tacto se describen como un "paquete o bolsa de gusanos".

Si se comprimiran las dilataciones varicosas se apreciaría el vaciado de las mismas.

Para diagnosticar la causa que lo origina pueden ser precisas la utilización de pruebas como TAC o ecografía abdominal.

Cuando el varicocele se localiza en el lado izquierdo se aconseja la elevación testicular con un suspensorio. En el caso de que persistan las molestias o se localice en el lado derecho, el paciente será derivado al urólogo.

#### C) Hematocele.

Supone la acumulación de sangre en el escroto, generalmente secundaria a un traumatismo previo. Produce dolor.

Si se ilumina el escroto, la luz no pasa, siendo la prueba de transluminación negativa.

Su tratamiento es conservador.

#### D) Espermatocelo.

Es un quiste del cordón espermático. Se sitúa en la parte superior del testículo y es indoloro.

La prueba de transluminación es positiva. Es preciso diferenciarlo del hidrocele mediante la realización de una ecografía.

La cirugía estará indicada si produce síntomas o aumenta progresivamente de tamaño.

### 2. Masas situadas dentro del testículo:

Ante una masa indolora de localización testicular debe sospecharse la existencia de un tumor testicular. Es preciso determinar su localización exacta.

Los tumores testiculares son el proceso maligno más frecuente en varones de edad comprendida entre los 15 y los 25 años. Los pacientes con antecedentes de criptorquidia presentan un riesgo entre 15 y 20 veces mayor de desarrollar un tumor testicular que el resto de los varones.

Los más frecuentes son los que se originan en las células germinales, y entre ellos destacan el seminoma (50 % de los casos) y el teratoma.

El seminoma suele aparecer alrededor de los 35 años de edad; generalmente evolucionan de forma favorable, dando lugar a metástasis sólo en el 30 % de los casos. Es sensible a la radioterapia.

El diagnóstico de una masa testicular indolora debe ser precoz; se realizará una exploración física minuciosa y una ecografía. Los llamados marcadores tumorales son útiles en el

diagnóstico y seguimiento evolutivo del tumor.

La radiografía de tórax y el TAC determinarán la posible existencia de afectación ganglionar.

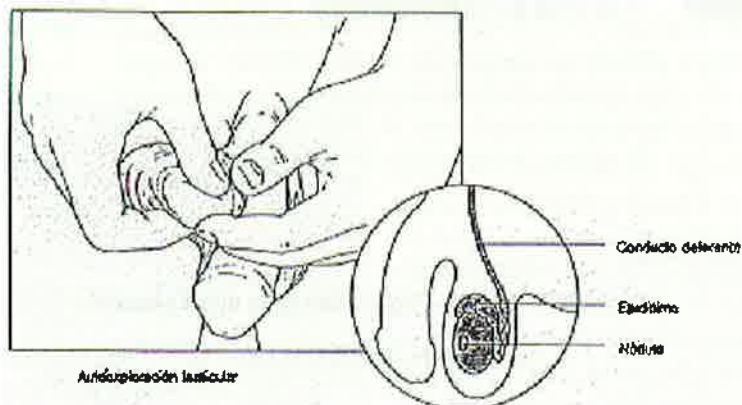
El tratamiento dependerá del tipo de tumor; se pueden emplear la cirugía, la radioterapia o la quimioterapia.

### AUTOEXAMEN DE LOS TESTÍCULOS

Los testículos normales deben tener una consistencia firme al tacto, pero debe ser capaz de moverlos. Han de ser lisos y elásticos y no presentar bultos.

El cáncer testicular suele afectar a hombres de entre 15 y 39 años de edad. Lo bueno es que un sencillo autoexamen mensual puede ayudar a detectar problemas antes de que sean de gravedad. Si se detecta a tiempo, el cáncer testicular es curable en casi el 100% de los casos.

Hágase el autoexamen una vez al mes, mientras toma una ducha tibia o caliente,



cuando la piel del escroto esté suelta y relajada. Emplee ambas manos durante el examen. Pase alrededor de 3-5 minutos palpándose en busca de nódulos, áreas duras o cambios. Si descubre algún problema, no se deje llevar por el pánico; llame a su médico y pida una cita. ■

**ANGEL BOLADO HERNANDEZ.**  
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. BARBATE.

**JOSEFA RUIZ MUÑOZ.**  
ATS DE SANIDAD MARÍTIMA. BARBATE.

#### FE DE ERRATAS

En el número anterior, por un error, se atribuyó el artículo "Diabetes Mellitus" a RAMIRO VILLOCH, cuando su autora es FÁTIMA RAMÓN ROSA, Especialista en Medicina Legal y Forense.

## EL 93% DE LOS TRABAJADORES AFILIADOS A LA SEGURIDAD SOCIAL TRABAJAN Y PERMANECEN EN ALTA TODO EL MES

Más del 93 por ciento de los afiliados a la Seguridad Social trabaja y está dado de alta durante todos los días de cada mes.

En el Régimen General, que representa al 76,5 por ciento del total de los afiliados, se produce una situación similar, ya que alrededor del 92 por ciento de los trabajadores permanecen afiliados los treinta días del mes, según las conclusiones del "Estudio sobre

afiliación en términos de Afiliados Físicos", realizado por primera vez por la Seguridad Social y que abarca los meses de enero a abril de 2005.

El análisis pormenorizado del mes de abril destaca

que 16.421.930 personas, el 93,62% de afiliados físicos de ese periodo, estuvieron afiliados los treinta días del mes. De estas personas que trabajaron todo el mes, un 82,35% (14.445.956) lo hizo a jornada completa (100%), el 8,93% (1.567.105), en jornada inferior a ocho horas y el 2,33% (408.869) realizó una jornada superior a la normal.

Este estudio muestra por primera vez la diferencia entre el número de relaciones laborales, que registra la estadística de afiliación que se hace pública cada mes y las personas -afiliados físicos- que están trabajando y que pueden cotizar por varios regímenes o trabajar para varias empresas cotizando en cada una de ellas (pluriempleo).

A lo largo de los cuatro primeros meses del año ha habido 18.394.407 personas, que en algún momento han sido dados de alta como trabajadores ocupados, en la Seguridad Social, cifra en la que se incluyen tanto los apenas 39 trabajadores del Régimen General que han mantenido relación laboral de un 1% de la jornada durante un solo día de trabajo, como los casi 8.900 trabajadores que en el mes de abril han mantenido una sobreactividad (+ del 100%) en sus ocupaciones laborales



Organizado por el Instituto de Ecología Litoral

### III CONCURSO DE FOTOGRAFÍA SUBMARINA

El Instituto de Ecología Litoral convoca, por tercer año consecutivo, el concurso de fotografía submarina de la Red de Control de las praderas de Posidonia Oceanica en la Comunidad valenciana. La participación es libre y gratuita. El concurso consta de dos categorías, cada una de ellas dotada con un premio de mil euros a la fotografía ganadora.

Categoría A: Ecosistemas de la Pradera de Posidonia Oceánica. Se incluirán los trabajos relativos a este ecosistema, a su flora y fauna asociada. Categoría B: Otros ecosistemas del Mediterráneo. Los concursantes, que tendrán de plazo entre el 22 de junio y el 31 de agosto para la presentación de sus trabajos, podrán consultar las bases del concurso en la página del IEL [www.ecologialitoral.com](http://www.ecologialitoral.com).

*"Háblame del mar marintero. Cuéntame qué sientes allí junto a él"*

Nos podrías hablar  
de incertidumbres.

Nos podrías hablar  
de soledades compartidas.

Del respeto que impone  
y el respeto que le guardas.

Nos podrías decir tantas cosas,  
que sólo podemos decirte...

Gracias.



*Trabajando por nuestro pescado de hoy y de mañana*



EL FROM RESPONDE  
**902 400 210**  
[www.from.mapya.es](http://www.from.mapya.es)



# PONGA RUMBO



## A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,  
le guiará la máxima seguridad.

---

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

---



**MURIMAR**  
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.