

# Mar

Nº 427  
Mayo 2004

## Luto en la Costa da Morte

Mueren 10  
marineros al  
naufragar su  
barco frente a  
Malpica

Ayudas  
para la  
flota  
NAFO

Centro Radio  
Médico del ISM

25 años  
al servicio  
del mar



# Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

## Dirección:

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

**Dirección Provincial de Huelva**



# 30 días

Vidal MATÉ

**O**frecer una serie de servicios diferenciados a un colectivo específico en su actividad y necesidades como es el marítimo pesquero, ha sido y constituye uno de los objetivos prioritarios del Instituto Social de la Marina a través de sus distintas actividades en todos los campos desde el formativo al asistencial y sanitario, con una estructura propia. Uno de esos cometidos, más importantes cumplió el pasado mes de mayo sus 25 años de existencia. Se trata del Centro Radio Médico por el que desde tierra se ofrece un servicio de asistencia médica a los miles de trabajadores que faenan en los buques alejados de las costas españolas. En este periodo, en el Centro Radio Médico han entrado casi 100.000 llamadas y consultas y se ha hecho el seguimiento unos 30.000 casos clínicos, actividad que, con seguridad, ha supuesto salvar muchas vidas de gente del mar, a la vez que ha significado un importante

soporte para el balance económico de esas flotas.

España, a través del ISM fue pionera en el establecimiento de este tipo de servicios entre los países con flotas importantes. En este momento, cuando cumplen esos 25 años de trabajo, el Centro Radio Médico mantiene su proceso de modernización en la apuesta para la mejora de sus

servicios de acuerdo con las nuevas técnicas que ofrece la moderna tecnología.

El mar ha vuelto a estar presente en la actualidad de las últimas semanas con asuntos de interés. Aunque por el momento su impacto no ha sido muy importante, hay que destacar la ampliación de la Unión Europea a 10 nuevos países miembros, lo que supone la apertura de nuevos mercados, más flota, nuevos mares y tam-

bién la posibilidad de una mayor competencia. Agricultura esbozó posibilidad de reiniciar conversaciones con las autoridades de Rabat para tratar de buscar nuevas fórmulas para que la flota aumente su actividad pesquera en aguas de Marruecos, pero sin nada concreto. Por su parte, la nueva ministra del departamento, Elena Espinosa expuso su

programa para el sector de la pesca donde uno de los ejes es la ordenación y recuperación de caderos basada en el diálogo con el sector. Y la pesca fue finalmente noticia triste con el naufragio frente a las costas de Malpica, en Galicia, del barco "O Bahía" con la muerte de sus diez tripulantes.

En lo que se refiere al ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el titular José Caldera, en las primeras semanas de mandato ha compartido la actualidad entre compromisos y ya con decisiones concretas. En la parte de las promesas, el compromiso de trabajar para acabar con la precariedad y temporalidad en los contratos, la revisión de las pensiones de acuerdo con el mandato del Pacto de Toledo, la subida de las pensiones mínimas un 26% en esta legislatura y la mejora de las de viudedad y que el Salario Mínimo Interprofesional llegue al cabo de estos cuatro años a los 600 euros. En el campo de las decisiones, la subida desde el próximo uno de julio de un 6,6% del Salario Mínimo. Todo, bajo el diálogo y el consenso. ■

## Aniversario en el ISM



## EL TRIUNFO DEL MAR

Edita: FROM

**S**e trata de una publicación del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca (From) que supone al culminación de un laborioso trabajo donde han participado diferentes autores desde el mundo del arte hasta la restauración. En los años precedentes han sido muchas las obras de todo tipo editadas por este organismo. Unas, con simple carácter divulgativo, obras menores por el tipo de presentación, pero de enorme interés en todo caso para consumidores en general de los productos de la pesca y otras más artísticas referidas desde el mundo de los productos de la pesca hasta la flotas, artes, barcos, etc.

“El triunfo del Mar” o las riquezas marinas en la pintura europea del siglo XVII, constituye una obra donde se ha cuidado al máximo su presentación, se trata de un libro de lujo donde se presenta el pescado como alimento, como actividad económica así como otros aspectos como el religioso o simbólico a través de las obras pictóricas de diferentes artistas de ese siglo.



Desde esta perspectiva, la obra supone un importante trabajo de divulgación del pescado y la cultura pictórica en la vida española, aunque el problema de este tipo de otras sería el número escaso de lectores que puedan acceder al mismo simplemente en función de su precio al tratarse de una obra costosa presentada además con mucho esmero.

La obra ha sido galardonada por la Academia Internacional de Gastronomía con el Grand Prix Littéraire 2003 por su contenido tanto pictórico como literario. En la misma han colaborado Matías Díaz Padrón, restaurador jefe del Museo del Prado, Jahel, Salazar, Juan Carlos Arbex, Ismael Díaz Yubero y el presidente de la Academia Española de Gastronomía Rafael Ansón.

En el acto de presentación de la obra participó el entonces ministro en funciones de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete y el presidente del From, Alberto López. ■

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

**Directora general:**  
María Antonia Lucena.

**Director:**  
Vidal Maté.

**Redacción:**  
Raúl Gutiérrez, S. de Francisco,  
Concha Hernández Carazo  
y Jesús M. Salamanca.

**Fotos:**  
Jesús Navarro.

**Secretaría de redacción:**  
Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

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

**Almería:** Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1 - Tel. 950 62 02 11.

**Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15.

Palma de Mallorca - Tel. 971 72 56 06.

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

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

**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8.

Santander - Tel. 942 21 46 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Vizcaya:** Oficina Administrativa.

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

O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

**Redacción y Administración:**

Génova, 20, 5.<sup>a</sup> 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.

**NIPO:** 205-02-002-7

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

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

# En este número

Nº 427 Mayo 2004



6

**Luto en Redondela.**

Diez marineros gallegos mueren al naufragar su barco en la "Costa da Morte".



23

**Programa de Trabajo y Asuntos Sociales.**

El ministro Jesús Caldera expuso su programa ante la Comisión del Congreso de los Diputados.



28 **Aniversario del Centro Radio Médico.**  
El Centro Radio Médico del ISM cumplió 25 años de servicio al mar.

6 Diez marineros gallegos mueren al naufragar su barco en la "Costa da Morte".

10 La ampliación al Este en materia pesquera.

16 La ampliación en mercante.

20 El conflicto de la almeja en Galicia.

22 Más cuota de bacaladilla.

23 Jesús Caldera presentó su programa en el Congreso.

28 25 años del Centro Radio Médico.

38 Balance del Prestige.

47 Curso de la OIT en Bamio.

48 El pescado que comemos.

55 El sector pide ayudas por el gasóleo.

56 Ayudas para la flota NAFO.

60 Control de aguas en Canarias.

64 España busca nuevas posibilidades de pesca en Marruecos.

68 De costa a costa.

72 Página médica.

74 Noticias breves.



# Diez marineros gallegos mueren al naufragar su barco en la "Costa da Morte"

*Los tripulantes del cerquero 'O Bahía' perecieron al hundirse el barco cuando navegaban a unas seis millas de las islas Sisargas, en la Costa da Morte, (A Coruña) el pasado 2 de junio. Los cuerpos de cinco pescadores fueron recuperados el día siguiente por los equipos del Centro de Salvamento Marítimo de Finisterra. Durante el fin de semana, mientras se oficiaba un entierro multitudinario en Redondela, un equipo de escafandristas de Alicante realizaba las primeras inmersiones para rescatar los cuerpos del resto de la tripulación que quedaron atrapados en el barco a unos 70 metros de profundidad. Entre las posibles causas del hundimiento se baraja un golpe de mar de popa o viento de costado que sorprendió a la tripulación descansando sin dejar tiempo para lanzar señales de socorro ni coger la lancha salvavidas.*

**L**a alarma saltó el pasado 2 de junio al finalizar la tarde en el Centro de Control del Trafico Marítimo de Finisterra cuando se recibió la señal enviada por una radiobaliza. El helicóptero Helimer Galicia, tras sobrevolar la zona, envió noticias desalentadoras: no había rastro del barco ni de su tripulación; pero había chalecos salvavidas y restos del aparejo flotando en las aguas desde las que se había enviado la señal.

El 'O Bahía', un barco cerquero de 13,50 metros de eslora que desplaza 23 TRB y construido en acero en 1999, había zarpado de Fuen-



**El 'O Bahía', un cerquero de acero de 13,5 metros de eslora construido en 1999, se hundió con sus diez tripulantes el miércoles 2 de junio**

terrabía de regreso a su puerto base, tras participar en la costera de la anchoa. El día anterior a su hundimiento Hermindo Castro, patrón y armador del barco, y sus marineros habían pernoctado Burela donde descargaron en su lonjas sardinas y caballas.

El cerquero continuó su singladura hasta que a las 20.30 del miércoles 2 de junio la radiobaliza del 'O Bahía' emitió la señal captada por el centro de Salvamento Marítimo. De inmediato se puso en marcha un dispositivo de rescate que rastreó la zona durante toda la noche.



## **La gente del mar asume estos hundimientos súbitos y los achaca a la fatalidad**

En las tareas de rescate, coordinadas en Corme (A Coruña), participaron el avión Reno A-81 del Servicio de Vigilancia Aduanera; los helicópteros Helimer Galicia, de Salvamento Marítimo; y el Pesca I y el Pesca II, de la Xunta. También participaron las embarcaciones Serviola de la Armada y Punta Festiñanzo, Paio Gómez Chariño y Sierra Santiago de la Xunta. Salvamar V y Salvamar Altair del Ministerio de Fomento; Alcaza 10 de la Guardia Civil; Hernán Cortés de la Armada; y Alcabarán del Servicio de Vigilancia Aduanera. A estos medios se unieron pesqueros que estaban por la zona, a pesar de la fuerte marejada provocada por vientos del NE de fuerzas 7 a 8. Junto a estos medios de aire y agua intervinieron por tierra los efectivos de Protección Civil, de Malpica, Pontefeso y Cerceda con miembros de la Guardia Civil.

El jueves por la mañana apareció el primer cadáver a unas 7 millas del lugar del naufragio. Otros cuatro cuerpos sin vida aparecieron en las horas siguientes. Los cinco cadáveres recuperados durante las siguientes horas fueron los del patrón, Hermindo Castro Veiga, y los de los marineros Jaime Migueles Díaz, Enrique Díez Vázquez, Antonio Sánchez Cobián y Manuel Refojos Sousa. Los cuatro primeros eran todos de Redondela y Refojos de Nigrán.

El resto de la tripulación que, al cierre de este número, todavía están ilocalizados son: Leopoldo Couto Álvarez y José Antonio Andreu Castro, de Redondela; Juan Antonio Cordeiro Novas, de Cangas; Antonio Domínguez Baúlo, de Cambados; y Luis Monteagudo Martínez, de Vigo.

El barco, su patrón y la tripulación no sólo eran conocidos y apreciados por la gente del mar de su entorno que han calificado a Hermindo como el prototipo de marinero noble, sin pelos en la lengua y con gran pericia en el oficio, sino que adquirió cierta notoriedad por su implicación en la lucha contra el vertido del Prestige en la ría de Vigo. Este compromiso por la lucha contra el chapapote quedó plasmado con su participación en charlas a los pescadores franceses para explicar que herramientas habían diseñado para parar la marea y cómo se habían organizado desde las cofradías.

La experiencia del patrón y las inspecciones superadas por el barco de acero de reciente construcción apuntan como causa del naufragio un golpe de mar de popa ya que en ese punto y a esa hora el viento soplaban del NE de fuerzas 7 a 8 (unos 70 kilómetros por hora). También se ha apuntado que el 'O Bahía' estaba descompensado y que al viajar en lastre y con las redes recogidas—que reduce el volu-

men de la parte sumergida y resta estabilidad a la embarcación—podrían haber aumentado el riesgo ante el temporal. Pero patrones consultado afirman que el barco de acero es resistente y simplemente fue cosa de mala suerte “si te enganchan dos o tres olas grandes por popa pueden golpearte con fuerza y darte la vuelta”.

### TRIPULACIÓN DEL VECINDARIO

El patrón, Hermindo Castro, empezó a faenar en el barco de su padre a los 14 años de edad y desde entonces el mar era su vida. El ‘O Bahía’ era su tercer barco—el más grande y el mejor que había tenido—, y buscó una tripulación fija y de confianza entre los vecinos de la localidad en la que vivía. Todos ellos, desde José Antonio Andreu—de veinte años—, hasta Leopoldo Couto Álvarez—de 57 años—, eran marineros experimentados que estaban a bordo con contratos por obra dedicados a la pesca de la sardina en Galicia o anchoa en el País Vasco.

El municipio pontevedrés de Redondela, donde vivían siete de los diez marineros acogió a unas diez mil personas llegadas de todo Galicia para despedir a los cinco náufragos en el funeral. Al entierro acudieron la vicepresidenta del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega, la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa y el presidente de la Xunta, Manuel Fraga acompañado por ocho conselleiros quienes tras finalizar la misa mostraron sus condolencias a las familias.

### RESCATE

La operación de rescate de los cinco marineros desaparecidos se presenta compleja por la profundidad del barco y por la maraña de redes que envuelven al pesquero. La cantidad de aparejos hace peligroso y lento el rescate para los buceadores de la empresa Mediterráneo, contratada por Salvamento Marítimo para rescatar a los náufragos. El Ministerio de Fomento ha establecido contactos con la compañía Repsol por si fuera necesaria la utilización del robot Innovator y el personal que lo maneja en el caso de que los trabajos de los buzos no dieran el resultado previsto. ■

J.M.S.  
FOTOS: EFE



### El ISM con las gentes del mar

*La casa del Mar de Corme se ha convertido tristemente en punto de encuentro de la gente del mar. Allí familiares y amigos de los tripulantes del ‘O Bahía’ han esperado noticias y han recibido apoyo de psicólogos y psiquiatras para evitar que las familias “estallasen” emocionalmente.*

*Las familias de los marineros también recibirán ayudas económicas. El Instituto Social de la Marina (ISM), entidad gestora del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, ha puesto en marcha las ayudas sociales previstas en casos de siniestros a favor de las familias de los trabajadores del cercoero ‘O Bahía’*

*El ISM tiene establecidas ayudas de 704 euros a las familias de los marineros muertos y de 2.112 euros a las familias de los marineros desaparecidos. La diferencia entre las cantidades se*

*debe a que en los casos de desaparición las familias no pueden recibir las pensiones hasta que no se produce la declaración oficial de fallecimiento (tres meses desde el siniestro).*

*Estas ayudas se establecen al margen de las prestaciones económicas a las que tengan derecho con carácter general dentro Sistema de la Seguridad Social por su afiliación a al Régimen Especial del Mar .*

*Los familiares también podrán beneficiarse de un seguro de accidentes que la Consellería de Pesca de la xunta de Galicia tiene firmado con Mapfre y Artai. Este seguro abarca a todos los marineros gallegos enrolados en barcos pesqueros y son beneficiarios los familiares directos. Las indemnizaciones son a partir de 3005 euros.*

J.M.S.

Ampliación de la Unión Europea desde el pasado 1 de mayo



# Los nuevos Estados miembros **TIENEN ESCASO PESO** en el sector de la pesca

Desde el pasado 1 de mayo Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y la República Checa forman parte de la Unión Europea. Esta ampliación, la mayor que se hace por el número de países desde la constitución de la Unión Europea, supone aumentar el número de ciudadanos comunitarios en 75 millones de habitantes hasta 455, lo que supone igualmente un nuevo mercado de consumidores.

**Disponen de unas estructuras viejas que necesitan un gran esfuerzo de modernización**

**E**n materia de pesca, la ampliación significa aumentar la flota comunitaria en solo 12.000 embarcaciones, 75.000 pescadores, 750 empresas y un volumen de capturas de 700.000 toneladas que significan aproximadamente el 8% de toda la producción comunitaria. Polonia y los tres países del mar Báltico, Estonia, Letonia y Lituania son los principales países en el sector.

En líneas generales tienen unas estructuras pesqueras deficientes, unas flotas viejas con una media superior a los 30 años y desde la desmembración de la URSS han sufrido un problema grave de desajuste en los mercados así como de una sobre explotación de los re-



cursos. Su incorporación no supone ningún problema para el resto de las flotas y los mercados comunitarios. Es posible que España lleve a cabo algunas importaciones de pescados, mientras se abre el mercado en esos países para exportaciones de productos como mejillón según un amplio informe elaborado por el Consejo Económico y Social.

Del conjunto de los nuevos socios, solamente Eslovaquia, República Checa y Hungría no tienen litoral. En otros Estados es importante la actividad de la pesca en aguas interiores.

En todos los casos, el sector de la pesca en estos países ha sufrido un grave deterioro desde que se inició la transición política consecuencia de la caída de los mercados y muy es-



pecialmente del soviético, lo que se tradujo en un mayor deterioro de sus flotas y estructuras de comercialización y transformación.

De acuerdo con esos problemas, la Unión Europea ha puesto en marcha en los últimos años diferentes mecanismos preadhesión para tratar de limar esos problemas desde la política y las estructuras de capturas, hasta colocar el producto en el mercado. Esas medidas se han concretado en los programas SAPARD y FRA-RE enfocados a corregir esas carencias.

#### **CONDICIONES DE ENTRADA**

Por otra parte, los países candidatos en el momento del acuerdo de adhesión aceptaron el conjunto de reglas de juego comunitarias donde destacan las siguientes:

**A)** Suscribir el principio de libre acceso a las zonas de pesca comunitarias así como al régimen común sobre conservación de recursos, TACs, cuotas o régimen de licencias para lo cual deben llevar a cabo un proceso de mejora de estructuras administrativas para el control

**B)** Los acuerdos bilaterales pasan a ser competencia de la Unión Europea y pasan a ser acuerdos comunitarios. Es el mismo mecanismo que el utilizado con motivo de la entrada de España y Portugal en 1986.

**C)** Plena aplicación de la política de mercados y obligación de adecuar la política de ayudas a la normativa comunitaria. Consecuencia de todo ello se aplicarán las reglas de juego contenidas en la reforma de la Política Pesquera Común que entró en vigor en enero de 2003.

Con el fin de facilitar el logro de todos los

## ***La edad media de los barcos supera los 30 años***



## **Tras la división de la URSS se produjo una fragmentación de los mercados y una sobre-explotación de los recursos en el Báltico**

objetivos y compromisos, Bruselas tiene en marca diferentes iniciativas como el programa PHARE con un montante de 1.500 millones de euros para el periodo 2000/06

En lo que se refiere al Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), la asignación total para los nuevos países miembros en el periodo de mayo de 2004 al 31 de diciembre de 2006 es de 276 millones de euros para políticas de reestructuración de las flotas, modernización de los equipos portuarios, desarrollo de las técnicas de cultivo más respetuosas con el medio ambiente, mejora de la calidad y de las condiciones sanitarias de los productos de la pesca, promoción de mercados y mejora de las pesquerías en aguas interiores. Por países, el grueso de los recursos va para Polonia con 201,8 millones de euros, 24,3 para Letonia, 12,5 para Estonia, 12,1 para Lituania, 7,25 para la República Checa, 4,4 para Hungría, 3,4 para Chipre, 2,8 para Malta, 1,8 para Eslovaquia y 1,7 para Eslovenia

### **RETOS Y OPORTUNIDADES**

Todo proceso de ampliación despierta siempre interrogantes entre los países socios ante los efectos que pueda tener sobre los mercados y los recursos.

En este caso, consecuencia del escaso peso que tienen los nuevos países miembros en el sector de la pesca, la realidad es que su impacto en el seno de la Unión Europea no puede ser muy importante y muchos menos si se tienen en cuenta los problemas de estructuras de capturas, flotas envejecidas y una deficiente industria de transformación que dominan en la mayor parte de esos Estados. No son previsibles grandes importaciones y las misma se podrían concretar, en el caso de España, en especies como el espádán de Polonia, arenque del Mar Báltico, rodaballo, anguila o salmón salvaje.

En cuanto a las exportaciones cabría colocar en esos mercados producciones de carpa o trucha muy demandadas por esos consumidores, así como el mejillón que no se produce en esos países.

En lo que afecta al acceso a recursos, la entrada de nuevos países supone incorporar a las aguas comunitarias los caladeros de los mares Báltico y Negro. Sin embargo, debido a los problemas de sobreexplotación que padecen, lo más probable es que esta ampliación no suponga la posibilidad de acceso a nuevas aguas y lo que se imponga desde el primer momento es una política de recortes y mayores controles encaminada mejorar la sostenibilidad de esas



**Los nuevos socios aportan una flota de 12.000 barcos, 75.000 pescadores, 750 empresas y capturas de unas 700.000 toneladas**

aguas. Para España las únicas posibilidades para aumentar la actividad de la flota se hallarían en los acuerdos que tienen esos Estados con otros países. Igualmente existe la posibilidad de intercambios de cuotas en los organi-

mos pesqueros internacionales donde también se hallan los nuevos socios.

En materia de empleo es posible que trabajadores del sector que operan en esos países puedan buscar ocupación en los Estados

#### **DATOS BÁSICOS DEL SECTOR PESQUERO EN LA UNIÓN EUROPEA Y EN LOS PAÍSES CANDIDATOS EN 2000**

Países	Producción (toneladas peso vivo)			Importaciones		Exportaciones		N.º empleos
	Capturas	Acuicultura	Total	Toneladas	Miles de euros	Toneladas	Miles de euros	
UE-15 .....	<b>6,062,318</b>	<b>1,294,855</b>	<b>7,357,174</b>	<b>8,432,019</b>	<b>21,514,453</b>	<b>5,846,636</b>	<b>12,476,455</b>	<b>526,034</b>
Chipre.....	2,038	1,878	4,186	15,220	31,557	335	4,660	1,064
Eslovaquia (*).....	2,255	887	3,142	29,836	31,136	666	1,747	n.d.
Eslovenia.....	1,859	1,181	3,040	12,490	27,648	2,222	6,197	178
Estonia.....	113,347	225	113,572	46,213	29,222	119,787	73,492	10,618
Hungría (*).....	7,101	12,886	19,987	47,111	37,703	4,619	7,050	4,300
Letonia.....	136,403	325	136,728	29,321	34,129	87,254	48,671	15,300
Lituania.....	78,986	1,996	80,982	63,237	49,744	30,289	31,567	3,510
Malta.....	1,039	1,746	2,785	8,222	18,395	1,853	6,013	1,940
Polonia.....	205,057	35,795	240,852	253,361	244,644	172,238	265,056	9,096
República Checa (*).....	4,654	19,475	24,129	57,844	71,182	9,500	24,678	2,423
PA-10 .....	<b>553,009</b>	<b>76,394</b>	<b>629,403</b>	<b>562,855</b>	<b>575,370</b>	<b>428,763</b>	<b>469,131</b>	n.d.
UE-25 .....	<b>6,615,327</b>	<b>1,371,249</b>	<b>7,986,577</b>	<b>8,999,874</b>	<b>22,089,823</b>	<b>6,275,399</b>	<b>12,937,586</b>	n.d.
Bulgaria.....	6,998	3,654	10,652	15,532	12,899	2,508	5,446	n.d.
Rumanía.....	7,372	9,745	17,117	46,238	30,319	1,615	7,250	7,494
PC-2 .....	<b>14,370</b>	<b>13,399</b>	<b>27,769</b>	<b>61,770</b>	<b>43,218</b>	<b>4,123</b>	<b>12,696</b>	n.d.
UE-27 .....	<b>6,629,697</b>	<b>1,384,648</b>	<b>8,014,346</b>	<b>9,056,644</b>	<b>22,133,041</b>	<b>6,279,522</b>	<b>12,950,282</b>	n.d.
Turquía.....	503,352	79,031	582,383	98,662	55,900	31,005	94,170	n.d.
UE-28 .....	<b>7,133,049</b>	<b>1,463,679</b>	<b>8,596,729</b>	<b>9,155,306</b>	<b>22,188,941</b>	<b>6,310,527</b>	<b>13044,452</b>	

(\*) Eslovaquia, Hungría y República Checa no tienen litoral. Fuente: Eurostat. Anuario de Pesca 2002.

# LOS PAÍSES UNO A UNO

Por países, estas son las características de cada uno en materia de pesca

## CHIPRE

Tiene una producción pesquera de sólo 4.000 toneladas, de las que casi la mitad corresponden a la acuicultura. Por razones sanitarias, Bruselas prohibió las exportaciones pesqueras a la Unión Europea desde 1998, lo que se tradujo en un retroceso de la actividad en el sector. Existen subvenciones para los buques que faenan en aguas internacionales del Mediterráneo.

## ESLOVAQUIA

Es un país sin litoral pesquero, aunque tiene una importante tradición pesquera en aguas interiores con una importante pesca deportiva. La producción total es de unas 3.000 toneladas que se reparten a partes iguales entre la carpa y la trucha arco iris

## ESLOVENIA

Tiene una producción de pesca de sólo 3.000 toneladas que se capturan en aguas territoriales propias en el norte del mar Adriático así como en aguas internacionales de la zona. Su flota es muy reducida y consta de sólo 14 embarcaciones en el sector industrial propiedad del Estado y de una flota artesanal de casi un centenar de barcos. La captura del mejillón mediterráneo, la dorada y la lubina son las principales especies en maricultura. El empleo en el sector es escaso y ocupa sólo a 300 personas

## ESTONIA

La pesca supone aproximadamente sólo el 1% de la economía nacional frente al 2,5% que representaba hace una década. El país tiene una flota de unos 170 barcos que faenan principalmente en el Mar Báltico donde realizan también la mayor parte de sus capturas. Se trata de una flota con una media de edad superior a los 25 años que ha pasado a propiedad de grandes empresas privadas a raíz del proceso de privatización que se llevó a cabo tras separarse de la Unión Soviética en 1991.

Las capturas medias de la flota se elevan a unas 115.000 toneladas de las que el 75% corresponden a arenques seguidas de otras especies como caballa, camarón, bacalao, rutilo y platija. La pesca interior apenas si supone unas 3.000 toneladas y la avicultura tiene escaso desarrollo con una producción de varios cientos de toneladas. Se trata de un país con unas exportaciones pesqueras importantes para su volumen de capturas ya que vende en el exterior casi 120.000 toneladas, en su mayor parte desde la industria transformadora. El destino es fundamentalmente el mercado ruso en base a las arenques.

En el conjunto del sector de la pesca trabajan unas 10.000 personas, de las que la mitad lo hacen en la industria de transformación.

## HUNGRÍA

Al no disponer de una salida al mar, la importancia de la pesca en el país es muy reducida ya que se limita a la actividad en aguas interiores. Hungría dispone del lago Balaton con una superficie de 60.000 hectáreas con una producción de anguilas y perca reducida

## LETONIA

La pesca supone para este país casi el 2% de su Producto Interior Bruto frente al 3,4% que representaba en 1996 en base fundamentalmente a las capturas de espádán, arenque, bacalao y salmón. La flota faena sobre todo en aguas del Mar Báltico



miembros de la anterior Unión Europea. Para la industria conservera se abre la posibilidad de implantarse en estos países ante la existencia de unas condiciones salariales más bajas que en los países de la anterior Unión Europea

En lo que afecta al consumo, los niveles de la demanda en esos países son muy inferiores a los que existen en España. Desde esa perspectiva se considera posible una mejora de la demanda, lo que se traduciría en un aumento en los flujos comerciales tanto para los productos frescos como para los refrigerados. En esta línea, los operadores españoles tendrían posibilidades para entrar en esos mercados.

En el caso de la acuicultura, solamente se puede hablar de producciones importantes en Polonia, República Checa y Hungría. En todo caso, las producciones son escasas, unas 80.000 toneladas en conjunto. Ante el aumento de la demanda de este tipo de productos se espera que el resto de los países comunitarios tengan posibilidades para colocar en estos mercados sus producciones

## LOS PAÍSES UNO A UNO



En materia de control de calidad y aspectos sanitarios, el conjunto de los nuevos países tienen importantes carencias desde los procesos de captura a los de transformación, industrialización y comercialización. Por este motivo, no son previsibles corrientes exportadoras a corto plazo hacia el resto de la Unión Europea hasta que se logre una mejora de todo tipo de estructuras. Bruselas tiene previsto actuar para la modernización de las flotas así como de todas las industrias que participan en el proceso. Igualmente se estima que se necesitarán ayudas para superar los problemas de contaminación que afectan a una parte importante de los caladeros donde operan actualmente las flotas de esos países. ■

### Polonia, Estonia, Letonia y Lituania son los más importantes en materia de pesca

Vidal Maté

así como en el Golfo de Riga con más de 200 barcos, en las aguas costeras faenan más de 700 embarcaciones dedicadas a las pesquerías de trucha de mar, arenque, salmón, anguila o bacalao si bien este tipo de capturas sólo suponen como mucho el 4% de un total en el país que se cifra en unas 136.000 toneladas. La acuicultura es muy reducida con sólo varios cientos de toneladas

La actividad de la pesca en su conjunto emplea a más de 15.000 personas, lo que supone el 1,2 % de su población activa, más de la mitad de los cuales trabajan en la industria. Como en otros países incorporados a la UE, las normas de higiene en la industria transformadora dista mucho de los mínimos exigidos por Bruselas ya que sólo las cumplen aproximadamente el 10% de las factorías. La industria de procesado se halla volcada a la exportación

### LITUANIA

Como en otros países del entorno en su día integrados en el URSS, en los años noventa el sector de la pesca en este país sufrió una dura crisis que supuso reducir su producción de 193.000 a unas 80.000 toneladas con la consiguiente pérdida de empleo que pasó de unos 10.000 a menos de 4.000 personas. Dispone de una flota variada según la zona de actividad, pero en todos los casos con una edad media superior a los 20 años. La flota de alta mar la forman unas 40 embarcaciones y la que opera en el Mar Báltico está compuesta por unas 250 unidades. Desde junio de 2000 dispone de una ley de Pesca para ajustar su política a las exigencias comunitarias desde la gestión hasta la política de mercados.

### MALTA

La producción pesquera en Malta no llega a las 3.000 toneladas. Es un país que pertenece a la Comisión General de Pesca del Mediterráneo. Tiene un escaso peso en la actividad económica y la mayor parte se destina a la exportación a la Unión Europea, especialmente hacia Italia. Ya dispone de una normativa en línea con las exigencias comunitarias.

### POLONIA

Es el país más importante en el sector con una producción total de unas 240.000 toneladas de las que algo más de 200.000 corresponden a capturas y el resto a la acuicultura, aunque en la última década su actividad se redujo más del 50% consecuencia del agotamiento de los caladeros en el Báltico por sobreexplotación, por los problemas de contaminación y por la pérdida del mercado ruso. Se trata de una flota compuesta por más de 400 embarcaciones con más de doce metros de eslora, una veintena de barcos de altura y casi un millar de barcos pequeños con una edad media superior a los 30 años con escasas posibilidades para competir. En la actualidad la flota opera fundamentalmente en el Mar Báltico donde captura más de 150.000 toneladas de espádines, arenques y bacalao. La acuicultura supone aproximadamente el 15% de todas sus capturas y se concentra en truchas y carpas. Polonia es un importante exportador e importador de productos pesqueros.

### REPÚBLICA CHECA

Se trata de otro país sin litoral donde sólo se practica la pesca en aguas interiores. Tiene una producción total de unas 25.000 toneladas de las que el 20% corresponden a capturas de carpas y el resto a la acuicultura. Su importancia es muy escasa en el sector y su incorporación a la UE no tendrá ningún efecto en el conjunto de los países miembros.



# Chipre y Malta, **'CABALLOS DE TROYA'** de la ampliación marítima

*Las diez flotas nacionales que se integran en la Unión Europea a 25 desde el pasado primero de mayo de 2004 representan un cuadro poco favorable en materias de seguridad marítima, en tanto Chipre, Polonia, Letonia, Eslovenia, Estonia, Lituania, Malta, Eslovaquia, Hungría y República Checa, encabezan –con un orden u otro– la lista del MOU de París, es decir, de los malos cumplidores. Sus buques son los más detenidos en las inspecciones por el Estado de puerto y sus administraciones resultan las más laxas en la persecución de las infracciones por falta de seguridad, prevención o equipos a bordo.*

*El reto se incrementa al pensar que el comercio marítimo internacional sufre una fuerte crisis de competitividad a la que se han sumado los últimos acontecimientos que trasladan la amenaza terrorista a buques y puertos. En otras palabras, se vive una adhesión difícil en un escenario arduo, lo que eleva el listón del desafío.*

**L**a adhesión de los nuevos socios de la Unión Europea a Quince sorprende al sector marítimo en medio de una de sus más duras crisis de competitividad industrial. A pesar de ello, las compañías marítimas de los Estados miembros todavía controlan aproximadamente un tercio de la flota mundial, y en algunos segmentos de negocio se ha conseguido contener el declive, a base de estímulos de tipo fiscal y ayudas públicas netas a la construcción de buques

## **UN CATÁLOGO DE PROBLEMAS PREEXISTENTES**

El capítulo siguiente habría de afrontar el hecho sintomático de que una gran parte de la



flota de la Unión Europea continúe enarbolando pabellón de terceros países, es decir, señalando el declive estructural de los registros comunitarios y el riesgo de una deslocalización de las empresas marítimas.

Y éste es el propósito principal de las recientes Directrices de la Comisión Europea sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo, que modifican las de 1997, desde el Diario Oficial de la UE de 17 de enero del presente año. El propio léxico de estas Directrices revelan el catálogo de problemas preexistentes, ya que afrontan la necesidad de:

- a) mejorar un transporte marítimo fiable, eficaz, seguro y no dañino para el medio ambiente,
- b) fomentar el abanderamiento o reabanderamiento en los registros de los Estados miembros,
- c) continuar a la competitividad de la flota en los mercados globalizados,
- d) mantener y mejorar los conocimientos técnicos marítimos y fomentar el empleo para los marinos propios,
- e) elevar la calidad de los nuevos servicios marítimos, en la línea del Libro Blanco sobre el Transporte UE.

#### **CONTENER LA CAÍDA DEL EMPLEO MARÍTIMO**

El dato más alarmante del nuevo esquema se referirá sin duda al declive del empleo, hasta casi el 50 por ciento del existente hace apenas quince años, si se piensa que existen actualmente 110.000 oficiales y marineros a bordo de la flota de la Unión Europea, pero, de ellos, más de 60.000 son ciudadanos no comunitarios, y, precisamente de países reciente ingresados –como Polonia–, más de 10.000.

Tal problemática no resulta tan sensible en la suma total de puestos de trabajo que crea el sector marítimo de la Unión Europea de antes de mayo –más de un millón y medio–, pero se encadena con la inseguridad y calidad de las navegaciones, es decir, ataca al sector en su misma línea de flotación.

Los expertos de la Comisión Europea no acaban de explicarse la caída en picado de la profesión marítima, a pesar de conllevar empleo fijo y oportunidades de promoción, como no existen en otros sectores, pero es un hecho contrastado el envejecimiento de los profesionales a bordo y la falta de interés de los jóvenes, en tanto quedan sin cubrirse mínimos de tripulación y ofertas, y, poco se hace por la integración de la mujer al sector.

***El sector teme las rebajas de seguridad, pero confía en dar la batalla –desde dentro– a las banderas de conveniencia y los subestándard***



## El transporte marítimo de la anterior UE

La Europa de los Quince, que dejamos atrás, distribuía por mar unos 2.656 millones de toneladas y España ocupó (en cifras de 2000) el sexto lugar en importancia como transportista, del siguiente ranking: en millones de G.T.

Reino Unido	504,7
Países Bajos	403,2
Italia	377,3
Francia	322
Alemania	232,9
España	221,9
Bélgica	175,9
Suecia	132,1
Finlandia	76,2
Dinamarca	74
Grecia	51,2

Portugal	50,7
Irlanda	34,5

Los principales segmentos implicados en esta industria transportista reparten los siguientes porcentajes de su facturación total:

Empresas navieras	47,9%
Puertos	22,3%
Industria auxiliar	22,3%
Astilleros	19,3%

La referida Unión Europea a Quince ocupó el segundo lugar mundial, después de EE.UU. en toneladas transportadas, repartiendo así mismo los primeros lugares de la lista mundial de flota, que alcanza a los 46.000 mercantes.

## DIEZ SOCIOS QUE SUSPENDEN EN SEGURIDAD MARÍTIMA

Las diez flotas nacionales que se han integrado en mayo al esquema transportista de la Unión Europea traen justa fama de malos cumplidores en la asignatura pendiente de la seguridad marítima. Si al reflexionarse la problemática del empleo a bordo las autoridades de la Comisión han insistido en la cali-

dad, formación y calificación como necesidad generacional incontestable, les preocupaba aún más la escasa formación náutica que traen los marinos procedentes de terceros países. Muchos de éstos, son hoy profesionales de plenos derechos a bordo de la flota UE, y tal vez sus países de procedencia hayan hecho los deberes, en la fase de candidatura.

Así debiera ser, expresamente en los casos de Malta y Chipre, llamados a reconvertir sus usos y costumbres en seguridad marítima, después de tantos años liderando las "listas negras" del MOU de París, u organismo tutelar de las infracciones a la seguridad.

Similar prevención alcanza a las flotas de Letonia y Lituania, que encabezan la "lista gris" de incumplidores, pero en todos los casos ha de hacerse un esfuerzo improlijo, para que esta adhesión no comporte lo que un caballo de Troya en la parcela que más han mimado las autoridades de Bruselas en los últimos diez años, la seguridad marítima.

Si el sector del transporte de crudos petrolíferos continúa en el ojo del huracán de las prevenciones y sospechas, no es baladí el dato de que las flotas controladas por los recién llegados socios UE tienen más de un treinta por ciento del segmento de buques-tanque, de cierto uso y edad... Idéntica prevención puede sostenerse sobre si estos nuevos socios van a cumplir su recíproca obligación inspectora como países que ejerzan su Con-

trol por el Estado de Puerto, dado que se trata de administraciones recién salidas de conflictos bélicos y que atraviesan coyunturas económicas y medios técnicos de pobreza severa.

### **ASUMIR LAS NORMAS DEL CLUB 0...**

El Comisariado de la ampliación hace constar que los diez nuevos países miembros "realizaron esfuerzos" para asumir las normas comunitarias y "presentan avances" al filo de este histórico mayo de 2004, pero los expertos marítimos de ECSA creen que en determinados aspectos –señalaron el medioambiental, tan conexo al marítimo como exigente en la UE– sigue la preocupación. Si no se asumen las normas del club habría que "ir a la aplicación de cláusulas de salvaguardia" en los casos y en los sectores que fuere necesario, excluyéndolos de las ventajas de pertenencia al club.

En cualquier caso –como señaló el comisario de la ampliación, Günter Verhegen– "no hay alternativa a ésta, ni otra forma de conseguir más seguridad, más estabilidad y más bienestar".

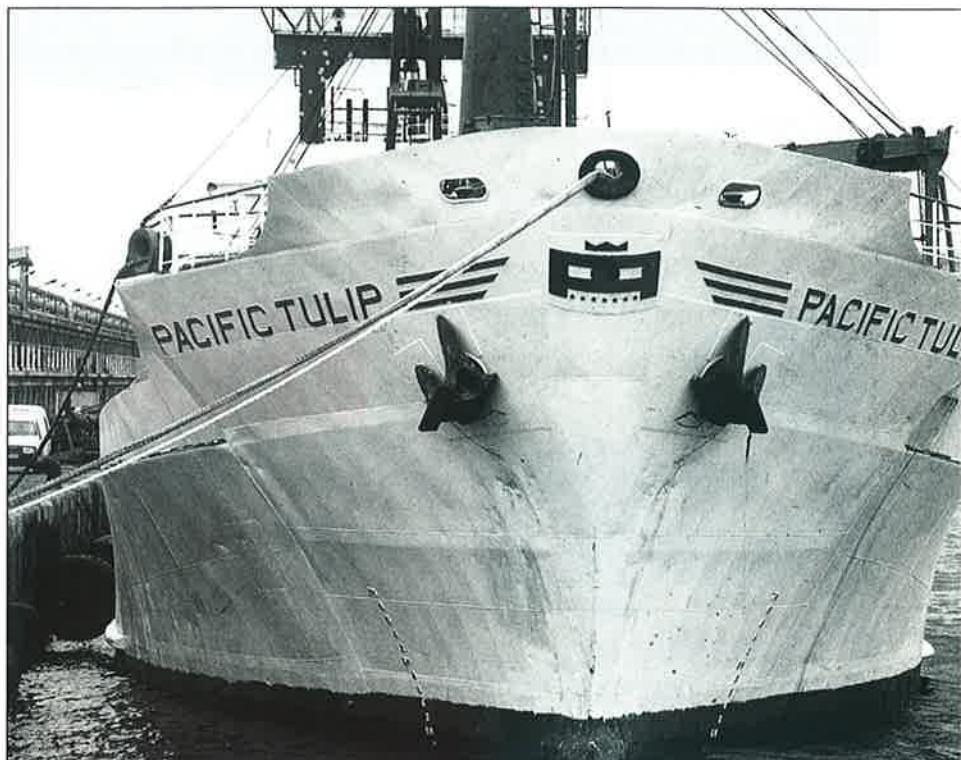
El sector aguarda que la inclusión de las nuevas marinas de los países del Este y Mediterráneo Sur –que deben tomar en marcha este tren de las nuevas medidas de seguridad– resulte también un magnífico pretexto de clarificación del mercado, en el que subyace la ya antigua problemática de las banderas de conveniencia.

Las "rebajas" en materias de seguridad activa y pasiva, el dumping en los precios de los fletes, los incumplimientos en el aspecto laboral y contractual, etc., son un viejo añadido en la problemática de estas flotas, ya comunitarias, algunas de las cuales han hecho progresos durante el período previo a la adhesión.

Algunos de estos nuevos socios marítimos aún registran elevados índices de corrupción en sus gobierno y se sustentan en economías débiles, a lo que es preciso añadir la fragilidad del momento. Téngase presente que en este mes de julio entra en vigor el Código de Seguridad ISPS, que no deja de ser un conjunto de medidas anti-terroristas en buques y puertos, a lo que habrá de sumarse la nueva política del MOU de París, con inspecciones más energéticas y "tolerancia-cero" ante la infracción, así como la publicidad de los buques y armadores que infrinjan medidas de prevención o seguridad.

En resumen, entrar en el club de los 25 UE será hacerlo de conveniencia como pretextos de "rebajas" de todo tipo, contra una plaga de buques sub-standard o envejecidos y sospechosamente útiles que tripulan marinos sin cualificación expresa, y contra armadores sin escrupulos en la explotación de los mismos. ■

**S. DE FRANCISCO**



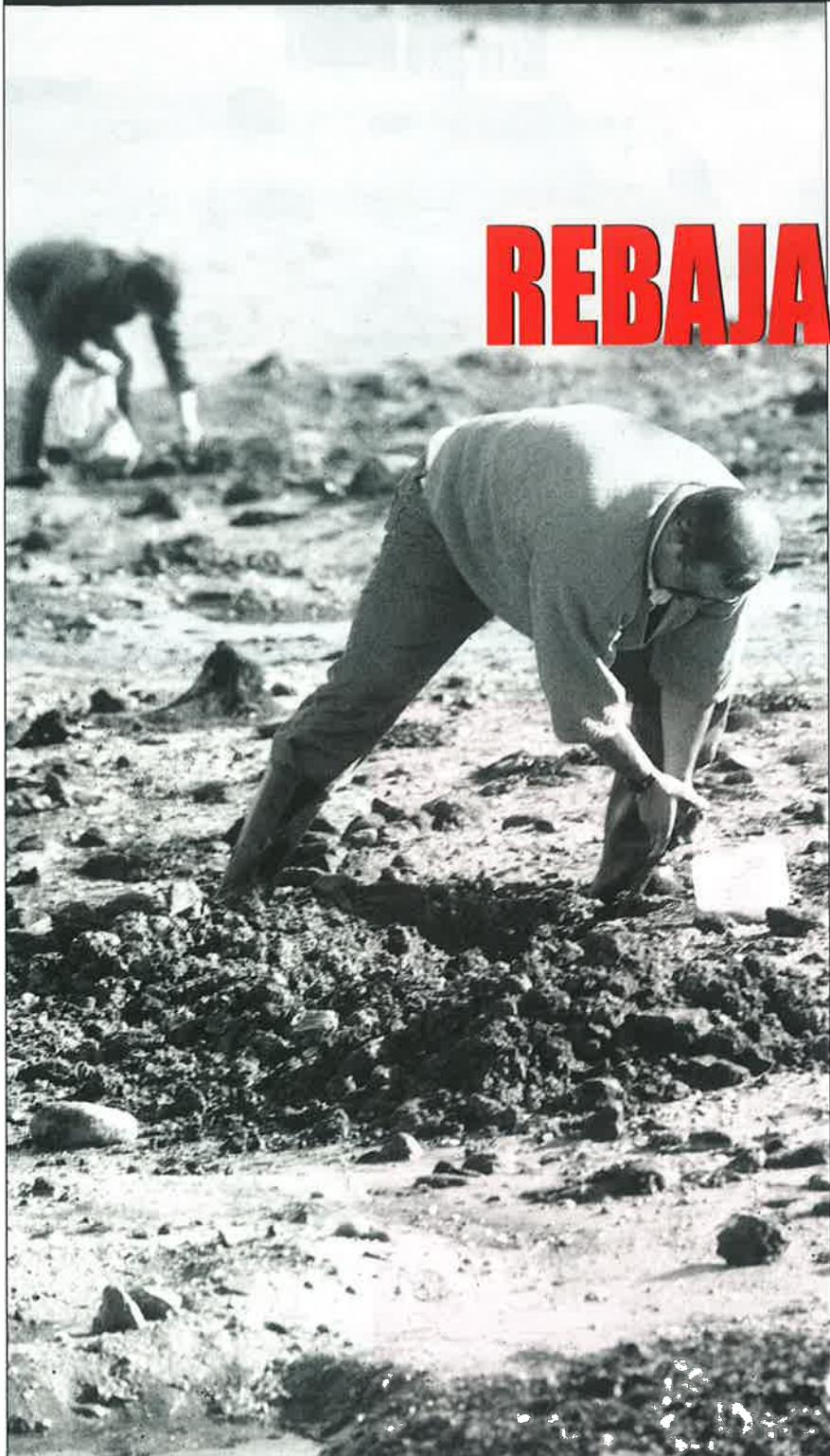
### **El suma y sigue marítimo de la nueva UE a veinticinco**

*Si el impacto de las nuevas adhesiones, de 1 de mayo último, apenas representará una elevación del PIB general de hasta un 109 por ciento, la industria del transporte marítimo será de los sectores menos afectados. La doble razón de ello obedece a que en primer lugar la vieja UE ya empleaba a más de 10.000 marinos procedentes de los nuevos países miembros, y porque éstos suman casi 50 millones de GT, pero solamente controlan flota por 5 millones de GT, como sigue:*

	<i>buques</i>	<i>millones de GT</i>
<b>Chipre</b>	<b>74</b>	<b>1.610</b>
<b>Polonia</b>	<b>92</b>	<b>1.213</b>
<b>Letonia</b>	<b>91</b>	<b>1.146</b>
<b>Eslovenia</b>	<b>22</b>	<b>383,8</b>
<b>Estonia</b>	<b>75</b>	<b>368</b>
<b>Lituania</b>	<b>48</b>	<b>194</b>
<b>Malta</b>	<b>13</b>	<b>52</b>
<b>Eslovaquia</b>	<b>3</b>	<b>15</b>
<b>Hungría</b>	<b>1</b>	<b>1,9</b>
<b>República Checa</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

*Superado este inicial impacto de adhesión de 2004, el esquema se complicará para el inmediato próximo de 2007, puesto que entre sus candidatos, Bulgaria, Rumanía y Turquía, solamente esta última aportará 500 buques y 5.892 GT.*

Los mariscadores cierran la ría y mantienen una huelga de hambre



# REBAJAR LA TALLA

## de venta de la almeja babosa

Los representantes de los mariscadores ferrolanos iniciaron el pasado 28 de abril una huelga de hambre para reclamar la rebaja de la talla mínima de venta de la almeja de 38 a 36 milímetros. Esta medida, liderada por el patrón mayor, Bernardo Bastida, y por los otros cinco componentes de la directiva del pósito, se tomó para presionar a la delegada de Pesca en A Coruña, Beatriz Mato, para que mantuviera una reunión en la que se debatiera el tamaño de venta de la almeja.

El problema arranca con la venta en la cofradía de Ferrol de este bivalvo con talla inferior a la establecida por el ejecutivo autónomo. Pesca, en virtud de sus competencias, ha realizado repetidas inspecciones en las que ha denunciado la subasta de almeja que no da la talla. La presencia reiterada de agentes de inspección llevó a los representantes de los casi 400 asociados ferrolanos a incrementar su presión para que la Xunta se sentara a negociar lo que en principio desde Pesca se consideraba como una transgresión de la ley.

Los responsables de las cofradías gallegas de mayor producción de almeja babosa (A Coruña, A Illa, A Pobra, Barallobre, Noia, O Grove, y Vilanova) se han unido a las reivindicaciones para la revisión del tamaño.

Desde el punto de vista de los marisqueros la rebaja de la talla no significará la reducción del stock. Los responsables de los pósitos argumentan su posición en informes realizados por expertos de la propia Consellería de Pesca que afirman que la babosa es una especie de rápido crecimiento que a partir de los 15 milímetros ya realiza su primera puesta. Añaden estos expertos que hay ejemplares que, debido

**Los mariscadores de la cofradía de Ferrol han emprendido distintas acciones para que el ejecutivo autónomo acceda a reducir el tamaño de la almeja babosa. Los productores para forzar a Pesca a sentarse en una mesa y negociar la reducción de la talla han cerrado la ría a la entrada de barcos y los representantes de la cofradía han mantenido una huelga de hambre. Pesca argumenta que la definición del tallaje es competencia europea e insiste en que existen estudios científicos que avalan la medida actual como la óptima para mantener la producción. Finalmente las dos partes se han sentado a negociar.**

a las características del agua, al alcanzar los 36 o 37 milímetros dejan de crecer a lo largo para hacerlo a lo ancho, envejeciendo sin alcanzar la talla legal para la subasta.

Esta especie sufre una alta mortandad debido, entre otras circunstancias, a la suciedad de los bancos de marisqueo, distintos depredadores y la climatología; así pues, la rebaja de 2 milímetros en su talla, según estos estudios, no representaría una reducción de la producción. Además, los mariscadores afirman que cada ría tiene sus peculiaridades biológicas y, por ello, piden que se lleven a cabo planes experimentales en cada zona.

#### **POSTURA DE LA ADMINISTRACIÓN**

Desde Pesca se ha recordado a los mariscadores que la actual talla de 38 milímetros establecida por la Unión Europea (UE) para la comercialización del bivalvo cumple con los requisitos mínimos exigibles que aseguran la protección de los ejemplares juveniles y el mantenimiento de la producción de los bancos de marisqueo en un rendimiento óptimo. Además, los responsables de Pesca gallegos argumentaron la talla de venta en estudios e informes técnicos.

De acuerdo con los trabajos, la reducción de la talla de venta del bivalvo de los 38 milímetros actuales a los 36 es desaconsejable desde el punto de vista biológico según ha apuntado la jefa del Servicio de Marisqueo, Susana Rodríguez. La reducción supondría una disminución calculada en un 8 por ciento de la productividad de los bancos de marisqueo. Para argumentar estos datos, Pesca aporta las cifras sobre la evolución de la almeja babosa desde que se estableciera su tamaño mínimo de venta en 38 milímetros.

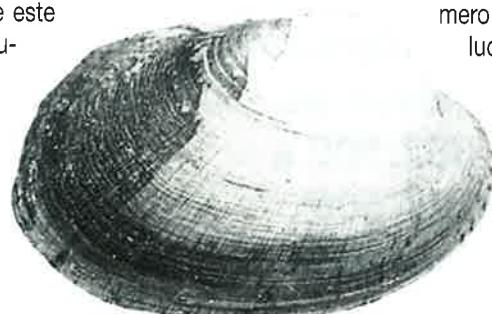
Los datos disponibles revelan que la producción de este bivalvo se duplicó durante el período 1993-99 pasando de 1.262 a 2.563 toneladas. A partir del 2000 se ha sufrido una caída debida principal-

mente a la bajada de salinidad producida por las fuertes riadas. Además del incremento de la producción, los mariscadores se han beneficiado del aumento de los precios que ha experimentado la almeja babosa al pasar de los poco más de 5 euros por kilo de principios de la década pasada a los 9 euros actuales.

Desde Pesca también recuerdan a los mariscadores el importante papel que jugó nuestro país para favorecer la modificación del Reglamento comunitario de 1998 que fijaba la talla de la almeja babosa en 40 milímetros hasta los 38 actuales.

La situación al cierre de este número se encontraba en vías de solución ya que los representantes de los mariscadores mantenían una reunión con los representantes de la administración pesquera para dar una solución al problema. ■

J.M.S.

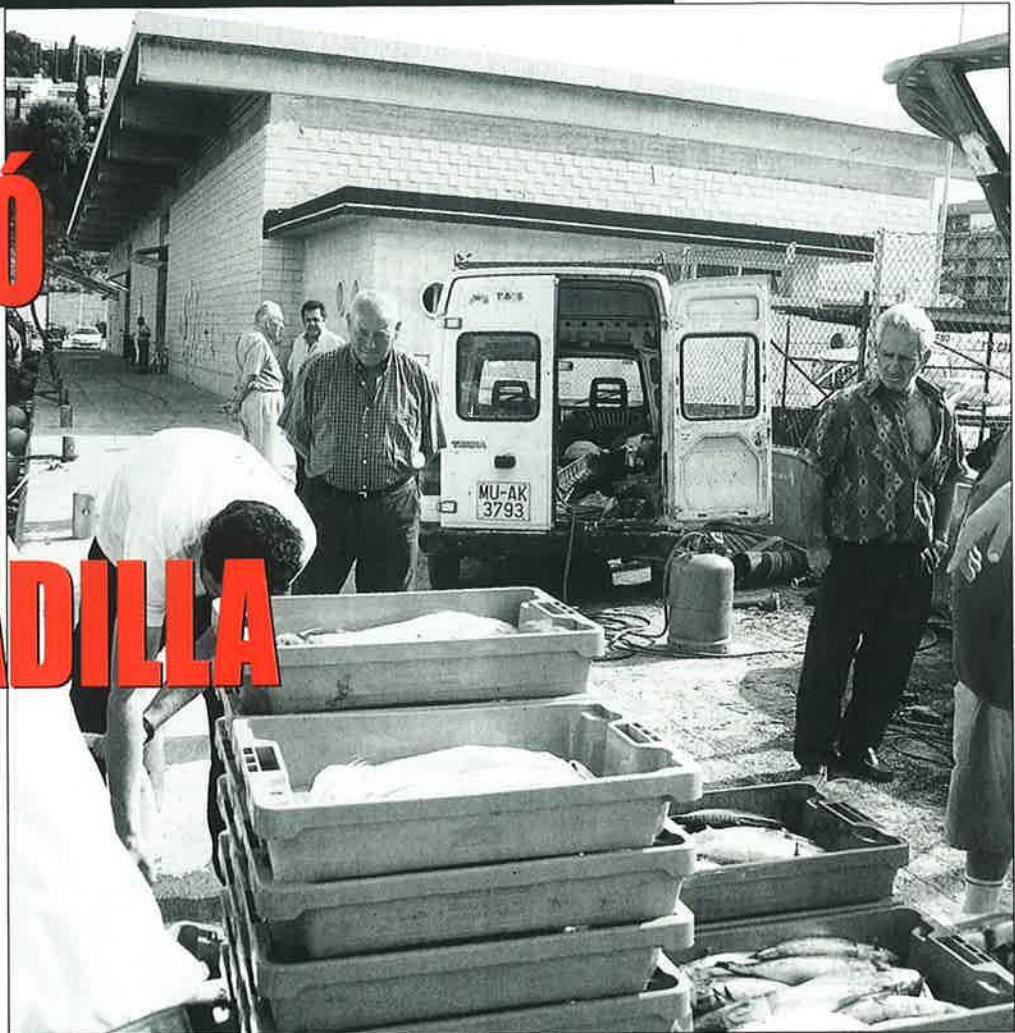


**Los responsables de las cofradías gallegas de mayor producción de almeja babosa se han unido a las reivindicaciones para impulsar la revisión del tamaño**

España pasa de una cuota de 86.000 a 159.800 toneladas

# Bruselas DUPLICÓ la cuota de BACALADILLA para 2004

**La Comisión de la Unión Europea decidió aumentar en 350.000 toneladas el Total Admisible de Capturas para la pesca de bacaladilla en 2004 respondiendo así a la situación de los stocks. Esto supone pasar la cuota de 387.500 a 737.500 toneladas para el conjunto de las flotas comunitarias.**



**S**egún manifestaciones del comisario Franz Fischler, durante varios años se llevaron a cabo reducciones de capturas mientras las otras partes que operen en esos caladeros, lejos de adoptar la misma postura, optaron por aumentar la pesca de forma excepcional para poder reclamar así una mayor parte de la que les correspondería a la hora de los repartos. La Unión Europea comparte con Groenlandia, Islas Feroe e Islandia la gestión de las pesquerías de la bacaladilla en aguas del noreste del Atlántico si bien Rusia mantiene igualmente interés por esta especie.

Para el comisario comunitario, el estancamiento de las negociaciones para esta pesquería era inaceptable e igualmente injustificado, razón por la cual la Unión Europea ha decidido aumentar las posibilidades de captura para los países miembros a la vista de la buena evolución de los

recursos aproximando los niveles de capturas a los que había en los años noventa. Igualmente, el comisario hizo un llamamiento a los países miembros interesados en esta pesquería para lograr acuerdos constructivos.

Los barcos españoles disponían hasta la fecha una cuota de 86.203 toneladas y con el aumento acordado pasan a 159.800 toneladas. Esta cuota se distribuirá entre 51.812 toneladas para los barcos que pescan en aguas del norte, 19.995 en el Golfo de Vizcaya y casi 88.000 toneladas en aguas de la península desde el Cantábrico hasta el Golfo de Cádiz.

La bacaladilla es una especie importante para la flota española así como para las de Francia, Dinamarca, Reino Unido, Holanda, Irlanda, Alemania y Portugal.

Desde 1997, las capturas internacionales de bacaladilla se han triplicado pasando las mismas de 650.000 toneladas a más de dos millones de toneladas en 2003. ■

**Las posibilidades de capturas se elevan de 387.500 a 737.500 toneladas**

Jesús Caldera presenta en el Parlamento las líneas de actuación de su Departamento



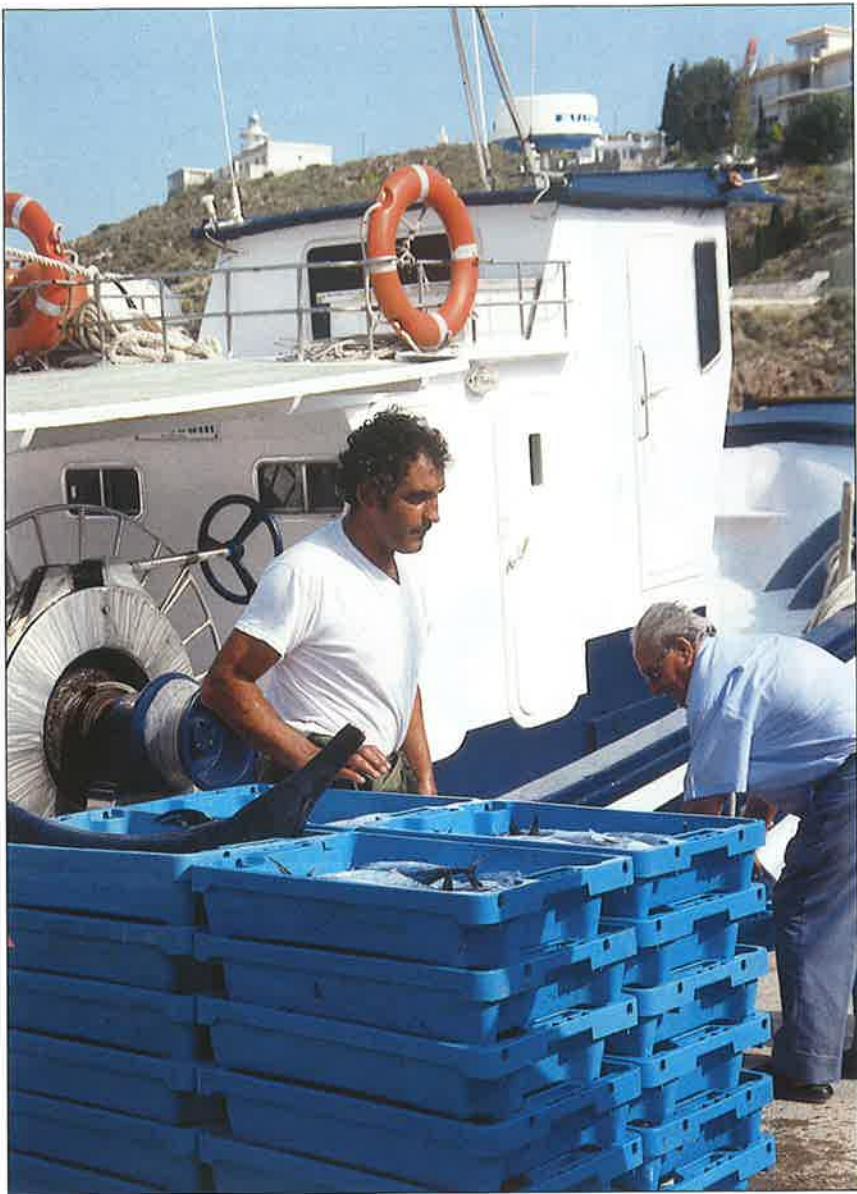
# MÁS SOLIDARIDAD EN LA PROTECCIÓN SOCIAL

## REDUCCIÓN DE LA TEMPORALIDAD EN EL EMPLEO

Reducir la temporalidad de los contratos de trabajo y la siniestralidad laboral, reforzar la negociación colectiva, crear el "cuarto pilar del Estado del Bienestar", es decir, el cuidado de las personas dependientes y elevar las pensiones mínimas un 26% en cuatro años son algunas de las más de 30 actuaciones previstas para esta Legislatura, que fueron presentadas en el Congreso de los Diputados por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera.

Pero la más inmediata en entrar en vigor de las medidas anunciadas ha sido la decisión de subir, el próximo primero de julio, el Salario Mínimo Interprofesional en un 6,6% hasta situarlo en 490 euros mensuales (ahora está en 460). "Se trata -dijo el ministro- de recuperar todo el poder adquisitivo perdido desde 1997".

Con esta decisión el Gobierno quiere demostrar que "cumple sus compromisos con rapidez, siendo esta una primera subida que, escalonadamente, permitirá acabar la Legislatura con un SMI de 600 euros al mes".



**“Una mayor contribución es imprescindible para la consolidación del Sistema de Seguridad Social” (Jesús Caldera)**

**C**ontra las numerosas medidas avanzadas por el titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, es prioritario para el Gobierno “erradicar la cultura de la temporalidad” en el mercado de trabajo porque es “perniciosa” y afecta a un tercio de los trabajadores españoles. El Ejecutivo quiere convertir la calidad del empleo en un objetivo fundamental.

Para el ministro de Trabajo hay que romper la excesiva utilización de la causalidad en los contratos temporales porque lo que se planteó en el mercado laboral como una “flexibilidad para entrar, ahora se ha convertido en lo contrario: en una flexibilidad para salir”. A juicio de Caldera esta temporalidad en el empleo no solo perjudica al trabajador y a sus familias por la inseguridad que les genera, sino también a la eficacia de las empresas, porque la falta de estabilidad redundó en una peor formación y mayor siniestrabilidad y, por tanto, la competitividad se resiente. “No es más

caro trabajar con contratos indefinidos” ha dicho Caldera

Además, recordó lo injusto que es para estos trabajadores no aprovechar las ventajas sociales de otros tipos de contrato: mejor formación, planes de pensiones, etc.

### **COMPETITIVIDAD Y EMPLEO ESTABLE**

Para cambiar las disfunciones que actualmente existen en el mercado laboral, además de la temporalidad, están el bajo nivel de formación y la debilidad de las políticas de empleo y de gestión del mercado de trabajo, Jesús Caldera adelantó las bases del pacto por la competitividad y el empleo estable que el Gobierno quiere sacar adelante en esta legislatura con el consenso de los agentes sociales y de las fuerzas políticas a las que ofreció diálogo en su comparecencia en la Comisión Parlamentaria.

Para reducir la temporalidad y cambiar los hábitos de su excesiva utilización, el Gobierno se propone revisar la ordenación jurídica de los contratos temporales, devolviéndoles el principio de “causalidad”, es decir, que se utilicen cuando el puesto tenga realmente ese carácter. “No parece justo prolongar artificialmente en el tiempo la relación temporal, encadenando contratos sólo para impedir que el trabajador no adquiera los derechos de protección del empleo que conlleva el reconocimiento de la relación laboral indefinida”.

También se quiere identificar los sectores donde la estacionalidad es previsible e impulsar los contratos a tiempo parcial estables y los fijos discontinuos. El máximo responsable de Trabajo cree que con algunos de estos cambios “se pueden convertir miles de contratos eventuales en fijos”.

Otra propuesta es reforzar la eficacia de la Inspección de Trabajo, pero no tanto con espíritu sancionador como con el objetivo de remover en las empresas la correcta utilización de los contratos y facilitar su transformación.

### **MODIFICAR LOS COSTES**

El programa del Gobierno en esta materia propone también modificar la estructura de los costes relativos de los contratos, de forma que sea siempre más favorable el mantenimiento de plantilla estable. Se trata de aproximar lo que cuestan las relaciones laborales eventuales y las fijas con una posible subida de las cotizaciones para las temporales y bonificar más las indefinidas.

También está previsto elaborar una ley General para clarificar las obligaciones y responsabilidades de las empresas que realizan subcontrataciones y poner en marcha una nueva batería de medidas para reducir los accidentes de trabajo.



Otro compromiso de Caldera fue reducir la temporalidad en las Administraciones Públicas. "Es una paradoja -dijo- que, mientras el sector privado ha estado haciendo esfuerzos para reducir la tasa de temporalidad, esta haya crecido notablemente en el sector público".

#### **NEGOCIACIÓN COLECTIVA**

La reforma de la negociación colectiva es otro de los grandes retos que se propone acometer el nuevo equipo de Trabajo. El objetivo es que las actuales reglas que surgieron del Acuerdo Básico Interconfederal de 1979 se renewen y que fruto de un acuerdo social se lleve a un nuevo acuerdo que sirva al menos para otros 20 años.

#### **FORMACIÓN PROFESIONAL**

Otra de las disfuncionalidades que el Gobierno socialista ha detectado en el mercado laboral ha sido el grado comparativamente más bajo de formación y de desarrollo de capital humano respecto a otros países. Por eso se va a organizar un nuevo modelo de Formación Profesional para el Empleo, que logre terminar con las impugnaciones de las Comunidades Autónomas, que tienen el derecho constitucionalmente reconocido de participar en la gestión y que estimule la inversión de las empresas en cualificación de los trabajadores.

Se va a reformar también el sistema de formación continua, tras abrir consultas con las CCAA y los agentes sociales y se establecerá el derecho del trabajador a un crédito de tiem-

po para el reciclaje profesional y se preservará la participación de empresarios y trabajadores en el desarrollo y gestión de la formación continua.

#### **POLÍTICAS DE EMPLEO**

Para reforzar las políticas de empleo, a fin de que estas se traduzcan en la mejora de la competitividad y la calidad del empleo, Trabajo se propone abordar la realidad dual que se da en España con zonas geográficas de paro reducido o pleno empleo y otras con bolsas de paro que tienen dificultades para generar puestos de trabajo.

También se va a poner en marcha un plan global de reforma y modernización de los Servicios Públicos de Empleo (antiguo INEM) en colaboración con las CCAA y los agentes sociales dotándolos de mayores medios humanos, tecnológicos y materiales.

#### **SUBIDA DE LAS PENSIONES**

En materia de Seguridad Social, el titular de Trabajo y Asuntos sociales reconoció que el sistema se ha reforzado en los últimos años como consecuencia del aumento del empleo y de la incorporación de más de un millón de inmigrantes al mismo. Sin embargo consideró que las pensiones más bajas no se han visto beneficiadas del incremento de la riqueza nacional y siguen estando por debajo de los umbrales de necesidad. Por ello, Caldera ratificó el compromiso electoral de su partido y del que él mismo ha sido coordinador, de subir las

**Caldera anuncia la creación de una subdirección general en el INSS para el seguimiento de la Incapacidad Temporal**

**Las pensiones mínimas subirán un 26% durante la presente Legislatura**



## **Una Comisión de Expertos, en la que participarán los agentes sociales, diagnosticará los problemas del mercado de trabajo y aportará líneas de actuación**

pensiones mínimas un 26 por ciento durante la legislatura, de forma que estas garanticen a las personas sin recursos lo necesario para una vida digna.

### **REFORMAS**

Sin embargo el ministro se mostró realista al reconocer que el Sistema de Seguridad Social tiene que encarar una serie de reformas estructurales antes de que el crecimiento de los gastos comience a superar el de los ingresos. Estas reformas tendrán como instrumento, como "hoja de ruta" el Pacto de Toledo, ya consensuado con las fuerzas políticas y las que ahora habrán de sumarse las organizaciones empresariales y sindicales.

Los objetivos de estas reformas son tres, según explicó el ministro garantizar la sostenibilidad del Sistema en los próximos decenios, reforzar su carácter solidario y mejorar las synergias entre el diseño adecuado de la protección social y el fomento de la actividad económica.

Para ello "nos proponemos incrementar los incentivos para la prolongación de la edad de jubilación, en un contexto de voluntariedad por parte de los trabajadores; adoptar medidas

que impidan que el coste de las prejubilaciones en las empresas con beneficios gravite sobre la Seguridad Social y otras que impulsen que los cotizantes lleguen a la edad de jubilación con una carrera de cotización adecuada, con más años cotizados y bases más cercanas a los ingresos reales".

Se trata, según el ministro, de no aceptar que quienes cotizan más tiempo y realizan un mayor esfuerzo de contribución deban verse perjudicados por otros cotizantes que, con rentas no inferiores, modulan su cotización.

La batería de propuestas para la reforma es amplia y ha de ser acordada con los agentes sociales, económicos y políticos. Estas reformas van desde la simplificación de los actuales regímenes con el objetivo de dejar dos: el general y el de autónomos; la revisión de las bases de cotización, que deben ir progresivamente acercándose a los a los ingresos reales de los cotizantes, a fin de que el esfuerzo contributivo sea homogéneo; la revisión de la política de bonificaciones a los contratos.

### **REVISIÓN DE LAS PENSIONES DE VIUDEDAD**

El ministro de Trabajo habló también de la reformulación de las prestaciones de viudedad

y en favor de otros familiares, más adecuada a las características de la nueva sociedad, en la que aparecen diferentes tipos de familias (parejas de hecho, homosexuales...), y con ellas nuevas necesidades, a la vez que las prestaciones se concentren en los colectivos más desasistidos.

### **JUBILACIÓN Y FONDO DE RESERVA**

También se propone el Gobierno socialista incentivar más la prolongación voluntaria de la vida laboral para intentar lograr una edad media de jubilación que garantice el equilibrio financiero. En este punto Jesús Caldera anunció que se está estudiando la posibilidad de reformar la ley del Fondo de Reserva para mejorar su gestión, con el fin de que cumpla el objetivo de cubrir posibles desfases de tesorería, y los intereses que genera destinarlos a incentivar el retraso de las jubilaciones, según han pedido los propios sindicatos.

### **DEPENDENCIA**

No podía olvidar el titular de Trabajo en esta su primera comparecencia en el congreso de los Diputados referirse a lo que él denomina su "proyecto estrella" que no es otro que la creación de un sistema de atención a las personas en situación de dependencia (niños, ancianos, y discapacitados) en el que se propone implicar a la Seguridad Social.

Cree Caldera que a los pensionistas españoles les importa mucho más saber que van a contar con una red suficiente y solvente que les atienda cuando necesiten cuidados que un punto más o menos de revalorización en sus actuales pensiones. "Ni queremos ni podemos permanecer como espectadores ante esta realidad, que merma la calidad de vida de nuestros mayores y, con frecuencia, empobrece a las familias.

### **INCAPACIDAD TEMPORAL**

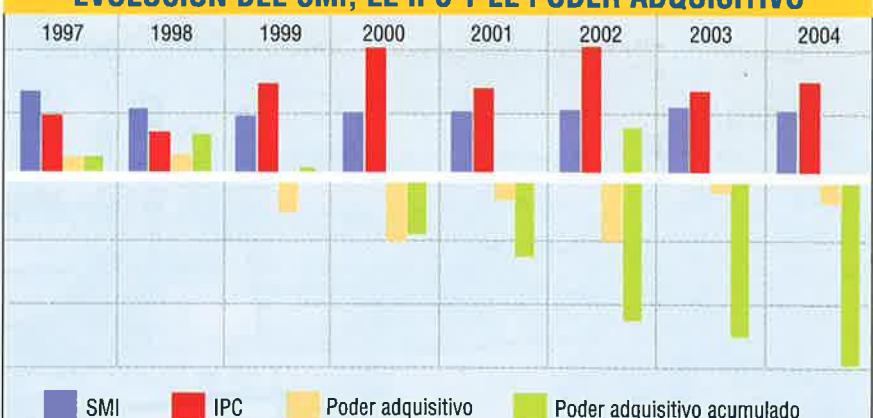
El crecimiento del gasto en Incapacidad Temporal preocupa al responsable de Trabajo y Asuntos Sociales, por lo que anunció a los parlamentarios que va a crear en la estructura orgánica del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) una subdirección general específica para el seguimiento de la IT a la que se dotará de recursos humanos, con un crecimiento inmediato de los médicos del INSS.

También anunció más control de las infracciones y fraude a la Seguridad Social y en especial contra los falsos autónomos, que tienen contratos mercantiles con una empresa y pueden ocultar una auténtica relación laboral. ■

**CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO**



### **EVOLUCIÓN DEL SMI, EL IPC Y EL PODER ADQUISITIVO**



### **EL SALARIO MÍNIMO SUBIRÁ A 490 EUROS MENSUALES EN JULIO**

*De todas las medidas que anunció el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, en su comparecencia parlamentaria la de mayor impacto ha sido la de subir el Salario Mínimo Interprofesional a 490 euros mensuales a partir del próximo mes de julio. El actual SMI está fijado desde primeros de año en 460 euros, por lo que el incremento es de un 6,6 por ciento. Con esta subida el Gobierno ha dado el primer paso para conseguir que, a finales de la presente Legislatura, el SMI alcance los 600 euros mensuales, cumpliendo así lo establecido en el programa electoral del PSOE y en el discurso de investidura del Presidente del Gobierno. Según Caldera con "esta subida se pretende recuperar e incluso mejorar el poder adquisitivo perdido desde 1997".*

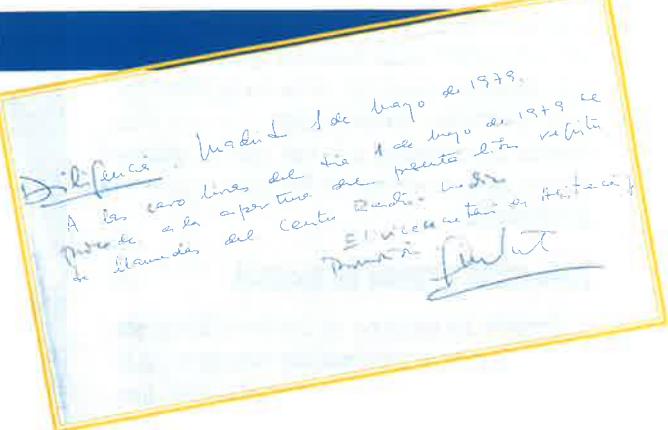
*Con esta decisión el Salario Mínimo Interprofesional deja de ser un referente para otras prestaciones públicas ligadas a él, salvo las correspondientes al sistema de protección por desempleo. A partir de ahora la referencia para otras ayudas como la vivienda de protección oficial, becas y otros conceptos similares se compararán con un Indicador de Rentas Públicas con Efectos Múltiples (IPREM), fijado en 460 euros, cuya cuantía se revisará anualmente en la Ley de Presupuestos del Estado.*

*Esta subida del SMI afectará a 150.000 perceptores directos. Sin embargo, si se suman otras prestaciones vinculadas a este salario la cifra puede alcanzar al millón de personas.*

Fue creado por el ISM el 1 de mayo de 1979



Actual y antiguo archivo de las historias clínicas.



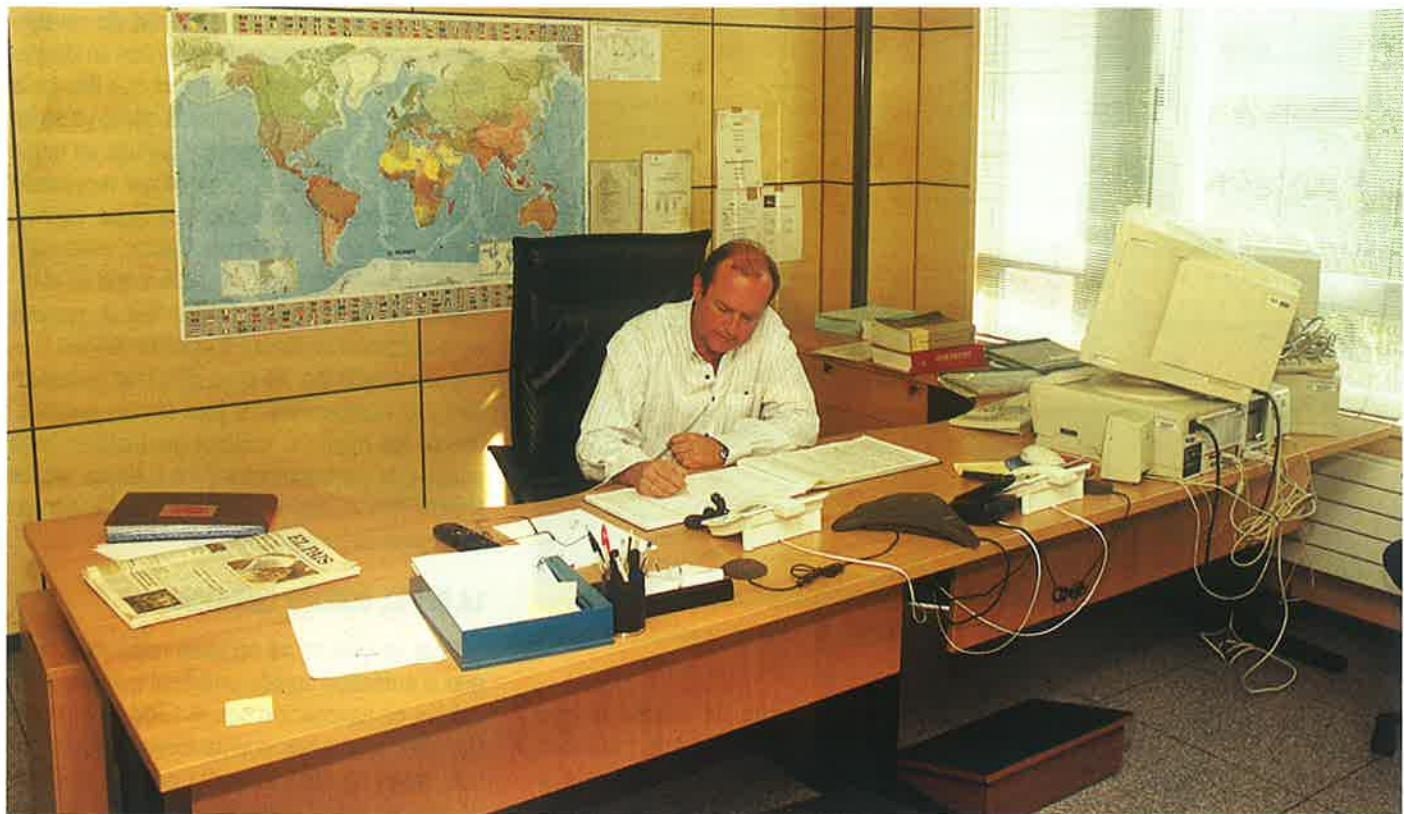
Primera página del Libro de Registro del CRM inaugurado por el entonces vicesecretario de Asistencia y Promoción, José Bruno Otero



# El Centro Radio Médico Español cumple 25 años

**Es tan sólo un teléfono "manos libres", instalado en una mesa, dentro de un sencillo despacho. Su número es el 91- 310 34 75. Atendiéndolo, las 24 horas del día, un médico. Esta singular consulta, situada en una céntrica calle de Madrid, es la que permite que cualquier pescador, marino o pasajero embarcado pueda disponer de atención sanitaria en alta mar.**

**Se trata del Centro Radio Médico del Instituto Social de la Marina, con 25 años recién cumplidos, que hace las funciones de un servicio de urgencia a cualquier hora del día y todos los días del año. Un servicio que permite tener un médico en cada barco, aunque sea a distancia. Quien se sienta enfermo o se accidente navegando en cualquier parte del mundo puede conectar, a través de la radio, con ese número de teléfono y será atendido por el doctor de guardia, quien tras realizar la consulta radio médica, hará un diagnóstico, pondrá un tratamiento y seguirá la evolución de la patología de que se trate hasta su total curación, evacuación o repatriación e ingreso en un centro hospitalario.**



El doctor José Luis Camón inicia una consulta radiomédica y anota el resultado en el Libro Registro.

**E**l Centro Radio Médico (CRM) es, en resumen, un servicio que trata de superar el vacío que, en materia de asistencia sanitaria, se produce en el trabajo marítimo. Su creación surgió para dar respuesta a una necesidad de la gente del mar ¿a quién acudir cuando un tripulante embarcado se pone enfermo o se accidenta?. No hay que olvidar el factor de aislamiento en que se desarrolla el trabajo marítimo pesquero y el hecho de que los marinos a bordo representan una población de riesgo en caso de accidente o enfermedad.

#### **XXV ANIVERSARIO**

El Centro Radio Médico inició su singladura a las 00:00 horas del 1 de mayo de 1979 en la cuarta planta de las dependencias del Instituto Social de la Marina en el número 20 de la madrileña calle Génova, donde aún continúa.

Tras cuatro años de gestación, el Centro empezó a funcionar dependiendo de lo que era entonces la estructura administrativa y médica del Gabinete de Asistencia a Bordo y en el Extranjero, que dirigía el doctor Juan Bartolomé Martín, quien según él mismo ha relatado se le llegó a "tildar de loco" cuando presentó el primer proyecto de CRM.

Actualmente dedicado a tareas de cooperación internacional en el ministerio de Asuntos Exteriores, el doctor Bartolomé ha explicado en su ponencia "Proceso histórico de creación del Centro Radio Médico Español", presentada el

IV congreso Nacional de Medicina del Mar (Gijón 1999), todos los avatares que precedieron a la puesta en marcha del Centro.

Juan Bartolomé recuerda en este trabajo, dedicado a la memoria de otro médico histórico del CRM, Jon Guridi, ya fallecido, su experiencia embarcado en buques de distinto tipo, especialmente en pesqueros, donde pudo detectar las imperiosas necesidades que existían, "era necesaria una transformación a fondo del sistema asistencial médico en la navegación y para ello la radio era fundamental, ya que con ella se podrían paliar, en parte, los graves problemas sanitarios que afectaban a los trabajadores del mar en sus travesías y singladuras por todos los mares del mundo".

El primer eslabón de la cadena fue la publicación de la primera "Guía Sanitaria a Bordo", que siguiendo una recomendación de la Organización Mundial de la Salud, tenía como fin que los trabajadores pudieran tener un apoyo ante los problemas de orden sanitario que les pudieran surgir durante la navegación. Por una orden ministerial se impuso su uso obligatorio a bordo de las embarcaciones españolas. En ella se incluía un capítulo "en el que puse especial cuidado", comenta el doctor Bartolomé, dedicado a las consultas radio médicas.

Otro factor decisivo fue la propia reestructuración del Instituto Social de la Marina el 19 de septiembre de 1978 que conllevo la creación del Gabinete de Asistencia a Bordo y en el Extranjero, origen del actual Servicio de Sa-

**El CRM es una consulta de urgencia, abierta las 24 horas del día durante todo el año, que permite a los pescadores y marinos recibir atención médica, a través de una conexión de radio, si caen enfermos o se accidentan**



Las radio consultas realizadas en el buque hospital "Esperanza del Mar" sirven de fuente para el Banco de Datos Médico.

**En sus 25 años de existencia el CRM ha recibido 94.766 llamadas y atendido 30.384 casos**

nidad Marítima. Al frente del mismo estaba Juan Bartolomé que continuó sus gestiones con los responsables del ISM hasta que le dieron vía libre para poner en marcha el Centro Radio Médico.

Para ello se habilitó un espacio en la cuarta planta de las dependencias del ISM en el número 20 de la calle Génova, en Madrid, donde se acondicionó un despacho para la consulta, un panel para las historias clínicas de los enfermos en tratamiento y un mapamundi donde se señalan los barcos con los que se está en contacto. Asimismo, se preparó un cuarto para el médico de guardia, puesto que el servicio se presta durante las 24 horas del día, una sala para las comunicaciones y el banco de datos sanitarios y otra para archivo y reuniones.

El Centro contaba también con una biblioteca

profesional, una colección de cartas de navegación y algo fundamental: un panel con un diagrama del cuerpo humano idéntico al que llevaba la Guía Sanitaria a Bordo, realizada como ya se ha dicho por el ISM, obligatoria y gratuita en todos los buques españoles. Merece ser recordado que este diagrama humano, que sigue vigente, fue idea del doctor José Luis Alarcos, médico en el centro asistencial de Terranova y que en el recuerdo de José Acebes García "fue un pionero en la asistencia sanitaria a las gentes del mar."

En la actualidad, 25 años después, la estructura y el equipamiento siguen siendo prácticamente los mismos, aunque las instalaciones acaban de ser remozadas y los avances tecnológicos han irrumpido en la vida del Centro para mejorar su funcionamiento.

### LA RADIO, CORDÓN UMBILICAL

Pero es que no se necesita nada más, porque el auténtico cordón umbilical que une a los barcos en navegación con el CRM es la radio. Por eso, según nos cuenta Elena García Acebes, quien ha pasado buena parte de su vida laboral en este Centro aunque ahora lo haya cambiado por su trabajo de ATS en el centro asistencial de Walbis Bay, también del ISM, "quien visita por primera vez el Centro llega pensando que verá grandes antenas y sofisticados equipamientos de comunicación. También sorprende no ver instrumental clínico. Pero es que en el CRM lo fundamental es el teléfono y el servicio que presta la Compañía Telefónica para conectar directamente con el centro de Comunicaciones de Pozuelo (Madrid) desde el cual se puede comunicar con cualquier barco".

Desde el principio la entonces Compañía Telefónica Nacional de España (actualmente privatizada) colaboró con el CRM. Asesoró en la

### EL FACTOR HUMANO

**Este reportaje no tendría sentido si no habláramos del equipo médico que hace posible el funcionamiento del Centro Radio Médico. Son siete: los doctores José Luis de Miguel, es el veterano ya estaba en mayo del 79, Fernando Gómez Muñiz, José Luis Camón, Raúl Benito, Antonio Sáez, Carlos Montañés y Santiago Navarro. Todos pertenecen al Servicio de Sanidad Marítima del ISM**

**Son especiales porque su trabajo también lo es. Cuando atienden a un paciente no lo tienen delante, ni en sus manos hay instrumental médico de reconocimiento. Sentados frente al teléfono y con una historia clínica en el ordenador preguntan**

**por los síntomas a su interlocutor, que está en alta mar, que es quien si tiene delante al paciente.**

**Y ahí, en ese momento, es cuando demuestran que son de una "pasta especial". Tienen que saber cribar rápidamente la información que reciben, valorar los datos útiles y pensar con velocidad para dar con el problema. No es fácil porque la información que reciben no siempre es precisa. De la habilidad en el interrogatorio dependen los aciertos en el diagnóstico y en el tratamiento. Y, además y lo más importante, tienen que dar confianza y tranquilidad a quienes están en dificultades en medio del mar.**

**Pero un médico que presta su servicio en el CRM tiene una misión que va más allá de las guardias a pie de teléfono. Tiene que conocer profundamente todos los aspectos de la salud y de las enfermedades de la gente del mar, tiene que saber de las dificultades de su trabajo y del medio en que este se desarrolla. A veces por la zona del barco en que se ha producido un accidente se puede intuir la gravedad del mismo.**

**"Hay que saber qué es un barco, cómo funciona, qué peligros encierra, las particularidades de cada tipo de embarcación y saber con qué tipo de dotación sanitaria cuenta" nos dice el doctor Alberto Vicente, recordando su**

instalación de comunicaciones y ayudó a resolver las comunicaciones por radiotelegrafía, que aunque minoritarias existían. Para ello se conectó al Centro Radio Médico con las centrales Diana y Griñón con teleimpresores punto a punto.

En la actualidad las posibilidades de entrar en contacto con el CRM son varias. Con los nuevos adelantos en telecomunicaciones, los barcos que tienen los medios necesarios para ello pueden llamar directamente por teléfono, vía satélite, aunque todavía no son la mayoría. Los demás cuentan con la vía radio, sea a través de onda corta o por medio de cualquier emisora costera.

Además de gratuitas, las consultas al Centro Radio Médico tienen para telefónica un carácter absolutamente prioritario, lo que hace que los barcos puedan ponerse en contacto con el CRM en pocos minutos.

## LOS PRIMEROS DÍAS

Retomando los primeros pasos del Centro Radio Médico, el doctor José Acebes García, actualmente jubilado, recuerda que fueron días de nervios. El equipo médico ya estaba formado. Lo integraban: él mismo, los doctores José Luis de Miguel, José Luis Aranda, Mauricio LLodio y la doctora Noemí Arribas, quien junto a Carmen Romero han sido las únicas mujeres titulares en el CRM. "Ha habido otras -dice Acebes- pero han sido contratadas para sustituciones en períodos de vacaciones". Al frente estaba Juan Bartolomé.

Los responsables del ISM, por entonces su presidente era Julio Cienfuegos y el vicesecretario de Asistencia y Promoción, José Bruno Otero, seguían con expectación los últimos preparativos, entre los que se contaron ensa-



La evacuación de los enfermos siempre es una decisión difícil.

### época en el Centro Radio Médico y sus primeras consultas.

**También es necesario que conozcan las zonas por donde navegan nuestros barcos y la infraestructura hospitalaria y de salvamento marítimo de los puertos más próximos por si hay que hacer una evacuación.**

### LA DIFÍCIL DECISIÓN

**Precisamente esta es una de las más difíciles decisiones que estos facultativos tienen que tomar: la evacuación de un paciente. Es vital acertar, porque si no se lleva al enfermo a tierra se puede poner en peligro su vida, pero decidir poner en marcha la operación de salvamento, si no es necesario, es movilizar muchos medios y dinero para nada.**

**En este punto el doctor Gómez Muñiz precisa:** "los criterios de evacuación que seguimos son: que el cuadro sea grave y que se detecte, que no se pueda tratar con los medios de a bordo y se vea urgencia y cuando existe un cuadro que no hay manera de identificarlo y cabe la posibilidad dentro del diagnóstico diferencial de que sea una patología seria. La mayor dificultad es cuando esa evacuación no es posible por falta de medios en la zona o que sea una evacuación que tarde días por el alejamiento del barco".

**Si lo más duro para un médico es perder un paciente, para los facultativos del Radio Médico hay un factor aún más doloroso: la impotencia de no estar junto al enfermo, la distancia y la tardanza en el auxilio:** "el problema es cuando está viendo

que enfermo se te va y no puedes hacer nada porque la evacuación no va a llegar a tiempo y no tienes ninguna capacidad de maniobra. Que quieras estar allí y no puedes" dice el doctor Vicente.

**La práctica totalidad de los médicos que pertenecen al Servicio de Sanidad Marítima del ISM han pasado en algún momento por el CRM. Ellos, los que ya no están porque se jubilaron, los que buscaron otros rumbos profesionales, los que nos dejaron prematuramente (Guridi, Toscano) y los que actualmente están en vigilía permanente son los que han hecho y hacen posible que miles de trabajadores del mar y sus familias puedan estar tranquilos. ¡BUENA GUARDIA! ■**

C.H.C.



**Las consultas radiomédicas se realizan gratuitamente a la flota que lo demande, tanto si el paciente es un trabajador de nacionalidad española como de otra cualquiera**

zos de consultas con barcos en diferentes situaciones. Finalmente, a las doce de la noche del 1 de mayo de 1979, fiesta del Trabajo, el CRM empezó a funcionar. El acto fue sencillo: tan solo consistió en la apertura del libro de registro de llamadas por parte de Bruno Otero, con la presencia de todo el equipo médico.

La primera guardia le correspondió a la doctora Noemí Arribas, pero ni el día 1 ni el 2 sonó el teléfono, según nos cuenta José Acebes. El CRM no era aún conocido. Sin embargo, en la mañana del día 3, cuando estaba de guardia Acebes, se produjo la primera consulta. Procedía del pesquero "Capitán Jorge III", que estaba faenando en aguas de Angola. Dos de sus tripulantes presentaban trastornos intestinales, que quedaron resueltos en un par de días.

#### LA GRAN PRUEBA

Pero la "gran prueba" para el CRM se produciría el 15 de mayo, día festivo en Madrid porque es San Isidro, patrón de la ciudad. El buque español "Lekeitio" solicitó por radio

consulta médica para un tripulante accidentado de gravedad en la sala de máquinas. El barco era un bulcarrier que transportaba cereales desde Estados Unidos a Europa y se encontraba a 800 millas de las Azores y a 600 de Terranova (Canadá), donde, precisamente, el ISM contaba con el Centro Asistencial de Saint John's. Después de las consultas pertinentes se decidió que el buque se dirigiera a Terranova.

Mientras, desde el CRM en conexión con el responsable del Centro Asistencial en aquella localidad, el doctor Félix Remartínez, se preparó y coordinó con el centro de Salvamento y Rescate de Halifax (Canadá) la evacuación del enfermo al Hospital General de San Juan de Terranova por medio de un helicóptero, siendo las condiciones climatológicas un tanto adversas.

*"Fueron dos horas tensas y de decisiones difíciles, mientras se coordinaba el salvamento, en todo momento, desde el CRM se daban instrucciones para atender al accidentado que tenía una fuerte hemorragia y varias fracturas, una de ellas abierta en la tibia y otras dos en el cráneo"*, relataba en su día el doctor Juan Bartolomé. Pero finalmente, tras una laboriosa intervención quirúrgica en la que participaron tres médicos, entre ellos el español Remartínez, el accidentado salvó la vida. Se llamaba Constante Castro Portela y era el tercer maquinista a bordo.

#### BANCO DE DATOS

Así como en las consultas médicas normales, el facultativo dispone de una serie de instrumental clínico del que se sirve para reconocer al paciente, en el CRM los médicos han aprendido a valerse de otro tipo de material. Para la buena ejecución de las consultas de los tripulantes españoles se ha hecho necesario disponer de un banco de datos sanitarios de todos los tripulantes de nuestros buques.

Conseguirlo ha sido laborioso, pero no difícil debido a que la atención sanitaria del colectivo marítimo pesquero es responsabilidad del Instituto Social de la Marina. Por ello las fuentes para dotarlo han sido el propio CRM, los centros asistenciales en el extranjero, en permanente contacto siempre para cualquier emergencia con el CRM, el buque hospital "Esperanza del Mar" y las direcciones provinciales del ISM en las que se realizan los Reconocimientos Previos al Embarque.

Al principio estas historias clínicas de los trabajadores se microfilmaban y se conservaban en microfichas ordenadas alfabéticamente con la filiación del trabajador. De ello se encargaba el impagable Manuel Narváez, quien también era el responsable de localizarlas cuando se

producía alguna consulta y el médico de guardia la precisaba.

Con la irrupción de la informática en el CRM, el médico de guardia cuenta, al hacer la consulta, "con un gran respaldo informático que nos permite tener en tiempo real, en el ordenador, los antecedentes sanitarios del paciente, sus reconocimientos médicos, anteriores consultas radio médicas, repatriaciones, e, incluso, historiales médicos que nos remiten los propios pacientes cuando han estado hospitalizados o han sido atendidos en cualquier centro sanitario para que dispongamos de una información más completa". Así nos lo explica el doctor Fernando Gómez Muñiz, que lleva ya veinte años en el Centro Radio Médico.

Además con la informatización se protege más la identidad del enfermo, ya que, a veces, la consulta puede ser oída en otros barcos y "no hay lugar a dudas para el médico a la hora de buscar en el ordenador, ya que unos apellidos pueden dar lugar a confusión, pero el DNI es un documento de identificación único", señala el doctor Acebes.

Para el doctor Gómez Muñiz también ha sido un avance la obligatoriedad de los reconoci-



Isabel Pérez introduce las historias clínicas en el ordenador.

mientos previos al embarque "hace años te encontrabas con muchas patologías crónicas que se agravaban al embarcarse. Hoy día es raro encontrar patologías crónicas. Lo habitual es que nos llamen por enfermedades que se producen cuando están embarcados".

### FORMACIÓN DE TRIPULANTES

Desde el comienzo de la labor del Centro Radio Médico se detectaron dificultades con las que

## PRESTIGIO INTERNACIONAL

**El Centro Radio Médico Español (CRME) goza de gran prestigio y ha servido para proyectar internacionalmente al Instituto Social de la Marina. Su participación en reuniones, seminarios, congresos y foros de distinto tipo tanto nacionales como internacionales ha sido muy útil para que sea ampliamente conocido.**

Apenas transcurrido un año desde que empezó a funcionar el CRME ya figuraba en el anuario de la Unión Internacional de Telecomunicaciones y ya había participado en dos reuniones internacionales de medicina marítima en Hamburgo y en Aroundel (Gran Bretaña) y había sido visitado, entre otros, por representantes de la Coast Guard norteamericana del Lloyds británico. Estas visitas de miembros de distintas instituciones han continuado a lo largo de estos 25 años.

Uno de los más importantes proyectos en los que participó el Instituto Social de la Marina a través de su Centro Radio Médico fue el COST-301 que había sido concebido, en 1986, por las autoridades de la entonces Comunidad Europea, hoy Unión Europea, con el fin último de crear un centro de control del tráfico marítimo para facilitar la localización de buques e incrementar las medidas de seguridad en la navegación de la flota de los países comunitarios.

La puesta en marcha de este proyecto llevaba implícito el desarrollo de una se-

rie de subprogramas, entre los que se incluía el de sanidad, que respondía a las siglas MAC-NET (Medical Advice Centres-Network). Su objetivo prioritario era la coordinación de todos los centros radio médicos de los distintos países comunitarios a fin de fijar unos objetivos y pautas de actuación similares en el campo de la medicina preventivo-asistencial de los trabajadores del mar.

Los países que participaron inicialmente, a través de sus respectivos Centros Radio Médicos, fueron: Italia (CIRM), que es el Centro más antiguo de Europa, Francia (CCMM) y España (CRME). Despues se unirían Grecia con el Centro Radio Médico de la Cruz Roja y Portugal con el Centro de Orientación de Enfermedades y Urgencias.

Los primeros resultados de los trabajos fueron el establecimiento de un lenguaje médico homologado, la elaboración de unas fichas médicas normalizadas y un sistema informático unificado que permitía el intercambio de datos entre los diversos centros.

De ahí nacieron otros dos programas importantes el FAR-MAC con el objetivo de unificar los botiquines a bordo y el FOR-MAC con el fin de lograr una adecuada formación sanitaria de la gente de mar, para conseguir la adecuada utilización de los medios sanitarios a bordo.

Pero las más importante consecuencia

directa del programa MAC-NET fue la "Directiva 92/29/CEE del Consejo de 31 de marzo de 1992 relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques" que en España, después de su trasposición, se concretó en el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar". En esa Directiva, según ha recordado el doctor José Acebes se recogían literalmente muchos de los planteamientos contenidos en el Programa de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina "lo que nos convirtió en pioneros en Europa en la asistencia médica a la gente del mar".

De la importancia de tener este lenguaje común entre los distintos Centros Radio Médicos que existen nos habla el doctor Fernando Gómez Muñiz: "es muy importante la conexión, la interrelación y un trabajo coordinado con los CRMS de otros países, porque tener protocolos de actuación uniformes entre nosotros simplifica nuestra labor y da una imagen de confianza y seguridad a los tripulantes al comprobar que no existe divergencia de criterios entre nosotros".

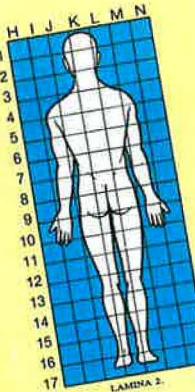
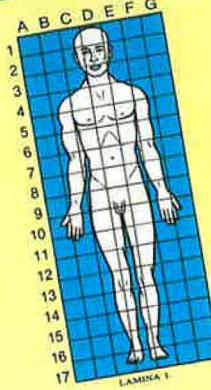
El CRME cuenta con numerosos premios y menciones internacionales, pero los facultativos del Centro transmiten con tristeza que ninguno de ellos sea español.

# CONSULTA MÉDICA POR RADIO

LE RECOMENDAMOS QUE SIGA LAS SIGUIENTES INSTRUCCIONES  
ANTES DE CONSULTAR CON EL CENTRO RADIO-MÉDICO:

- Rellene en una hoja las contestaciones al cuestionario básico o tenga preparadas las respuestas antes de comenzar la consulta.
- Tenga a mano la relación de medicamentos que tiene su botiquín.
- No dude en comunicar si carece de alguno de los medicamentos aconsejados.
- Mantenga la calma. Una buena recogida de datos es la garantía de una rápida y eficaz asistencia.

Láminas de situación de síntomas



## Cuestionario básico

1. **Fillación:**
  - D.N.I.
  - Nombre
  - Apellidos
  - Fecha y lugar de nacimiento
  - Cargo a bordo
2. **Situación o caladero**
3. **¿Cuál es el problema?**
  - Procure indicar de forma precisa lo que preocupa al enfermo
4. **¿Desde cuándo lo presenta?**
  - Minutos
  - Horas
  - Días
5. **¿Cómo comenzó?**
6. **¿Dónde se localiza?**
  - Use las láminas adjuntas
7. **¿Es la primera vez que le ocurre?**
8. **¿Respira sin dificultad?**
9. **¿Se le palpa el pulso?**
  - ¿Cuántas pulsaciones por minuto?
10. **¿Tiene fiebre?**
  - Indique la temperatura
11. **¿Sigue algún tratamiento médico?**
  - ¿Cuál, por qué?
12. **¿El enfermo es alérgico a algo?**
13. **¿Ha tenido alguna enfermedad importante o ha sido operado?**
14. **¿Es consumidor de: tabaco, hachís, alcohol, sustancias inyectadas o inhaladas?**

**En la “Guía Sanitaria a bordo” existe un capítulo dedicado a las consultas radiomédicas donde se establece un sistema para la realización de las mismas**

se enfrentaban, de un lado, el capitán o el patrón para transmitir los síntomas que presentaba un paciente, y del otro, el médico, para explicar las exploraciones o tratamientos a poner en práctica. Es lo que el doctor Carlos Montañés define como la distorsión del “intérprete interpuesto”.

Para subsanar este problema se hacía necesario formar a la gente del mar desde el punto de vista sanitario. Así se puso en marcha el Programa de Formación Sanitaria en el que “por medio de cursos los oficiales de los buques reciben entrenamiento sobre cómo deben explorar a un enfermo, cómo transmitir lo que ven y lo que tocan, aplicar un tratamiento, tratar una herida de forma adecuada, prestar primeros auxilios...”. Así lo comenta Elena García Acebes, quien junto al desaparecido doctor José Toscano fueron los pioneros en impartir estos cursos.

En este punto todos los doctores coinciden en lo positivo de sus resultados. El doctor Alberto Vicente, que estuvo en el CRM en la década de los 80, y aún continua trabajando en el

Servicio de Sanidad Marítima, la valora así “la formación ha sido esencial para la mejora de la consulta radio médica. Se notaba en los primeros años la carencia de conocimientos. Ahora es mucho más fácil realizarla. No hay que obtener las respuestas con “sacacorchos”, sino que te dan datos concretos que te facilitan el trabajo y el diagnóstico”.

Para el doctor Fernando Gómez Muñiz “la calidad de la consulta radio médica depende de las personas que intervienen en ella, de si saben que datos deben recoger y cómo expresarlos. A medida que se han ido haciendo cursos de formación sanitaria y se les ha ido insistiendo en la necesidad de llevar los botiquines perfectamente dotados y, por supuesto, en la medida en que la tecnología ha ido variando, las consultas han ido mejorando. Los responsables a bordo de las cuestiones sanitarias saben hacer pequeñas exploraciones, te pasan datos de constantes vitales y eso para nosotros, que no tenemos al enfermo delante, es fundamental”.

## PATOLOGÍAS

Desde su fundación hasta las diez de la mañana del pasado 25 de mayo en el Centro Radio Médico se han recibido 94.766 llamadas o consultas y atendido 30.384 casos, según figura en el Libro Registro. Señalan los facultativos del CRM que no es lo mismo las llamadas que los casos pues, aunque alguno se puede resolver con una sola llamada, en muchas ocasiones son necesarias dos y hasta tres consultas para cerrar el caso. El promedio de llamadas diario es de diez.

Todo ello está debidamente anotado en el libro-registro del Centro Radio Médico (el “callaburros como se le conocía al principio) en el que se apuntan el nombre del barco, el del que hace la consulta, su puesto, el día, la hora, qué médico atendió y las indicaciones que hizo.

La mayor parte de las llamadas durante estos años se debió a procesos de enfermedad y un 25 por ciento a accidentes. “Es curioso -señala Fernando Gómez- que desde que se inauguró el Centro hasta ahora la proporción de accidentes no ha variado, quizás una décima de un año a otro, pero la proporción sigue siendo de un 25%”.

Las causas más frecuentes de los accidentes fueron los golpes y las caídas y los lugares del barco donde más accidentes se produjeron fueron la cubierta, seguido de la máquina, la cocina y el parque de pesca.

De las enfermedades, las de mayor incidencia fueron los procesos digestivos, los problemas osteomusculares y nerviosos.

De las cerca de 3.000 consultas que el CRM atiende al año la mayoría proceden de buques pesqueros y la nacionalidad de los tripulantes atendidos es española en un 90 por cien, seguida de la marroquí, senegalesa y portuguesa, aunque cada vez llaman más buques con bandera extranjera, pero es porque o bien la tripulación es española o si es extranjero hay algún español a bordo que conoce la existencia del CRM.

Según nos comenta el doctor Santiago Navarro se han empezado a producir llamadas desde los caladeros más variados: Chile, norte de Brasil, Australia, Islandia, Norte de Noruega.. "porque las flotas van buscando nuevos caladeros, aunque ahora la mayoría de las llamadas vienen de Gran Sol, Escocia, Senegal y Dakar".

### CENTRO RADIO MÉDICO ¿DÍGAME?

A partir de que el médico de guardia pronuncia estas palabras y empieza la consulta por radio la labor del CRM no finaliza hasta que el paciente es dado de alta o, en caso necesario, ingresado en un centro hospitalario en tierra. En este último caso, si dicho centro se encuentra fuera del territorio nacional, se realiza la labor de seguimiento del paciente hasta su repatriación e ingreso.

El Centro Radio Médico se encuentra conectado punto a punto con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo, por si en un momento determinado fuese necesaria la intervención de medios de evacuación de enfermos o accidentados, tales como helicópteros, lanchas de salvamento u otros.

Las consultas radiomédicas se realizan gratuitamente a la flota que lo demande, tanto si el paciente es un trabajador de nacionalidad española como de cualquier otra. ■

**CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO**  
Fotos: JESÚS NAVARRO



Sala de reuniones del CRM.



**La labor del CRM no finaliza hasta que el paciente es dado de alta o ingresado en un centro hospitalario en tierra**

La Guía Sanitaria a Bordo, herramienta indispensable para las consultas por radio.

### ANTECEDENTES DE LA CONSULTA RADIO MÉDICA

**El primer antecedente de la consulta radio médica en España data de 1929 cuando se constituyó una comisión para estudiar la creación de un sistema de este tipo de consultas en los hospitales de la Armada. La consecuencia de sus trabajos fue que, en 1939, quedó establecido el primer centro español de consultas radio médicas, con una estación de T.S.F. en cada departamento naval, enlazada con el Hospital de Marina correspondiente, en donde las peticiones de ayuda eran atendidas, las 24 horas del día por el médico de guardia del establecimiento.**

**En 1968, los servicios de atención radio médica que venían funcionando en los distintos hospitales navales españoles, fueron centralizados en la Policlínica Naval "Nuestra Señora del Carmen", en Madrid, que acababa de ser inaugurada. Desde allí y durante diez años se atendieron las consultas de todos los buques y flotas mercante y pesquera que llegaban a través de las estaciones de Aranjuez y Pozuelo del Rey.**

**El primer telegrama que se conserva de este servicio corresponde a una consulta solicitada desde el "San Mar-**

**cial" por un dolor agudo en fosa ilíaca derecha, cursado el 14 de abril de 1969, mientras que el último registrado lleva fecha de 6 de septiembre de 1981 y en él se solicita consulta por prurito generalizado en todo el cuerpo que no cede a antihistamínicos. Para entonces, se encontraba ya en funcionamiento desde el 1 de mayo de 1979 del Centro Radio Médico del Instituto Social de la Marina creado "para permitir el contacto directo del marinero con un facultativo desde cualquier parte del mundo".**

Transcurrido año y medio desde el accidente del Prestige frente a las costas gallegas, las consecuencias del mismo siguen siendo noticia. Recientemente, el Parlamento Europeo aprobó, por amplia mayoría, el informe de la comisión temporal encargada de investigar las causas y las circunstancias del accidente del petrolero. Un informe crítico contra la gestión realizada en su momento por el Gobierno español. Los efectos del vertido aún se dejan notar en tres playas gallegas, aunque los científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) aseguran que la incidencia sobre los fondos marinos fue mínima. Y seguirán siendo noticia las próximas semanas porque ya se han iniciado los preparativos para la extracción de las casi 14.000 toneladas de fuel que aún quedan en el pecio.



Según los investigadores del IEO

**“El impacto del  
fuel en los fondos  
HA SIDO MÍNIMO”**



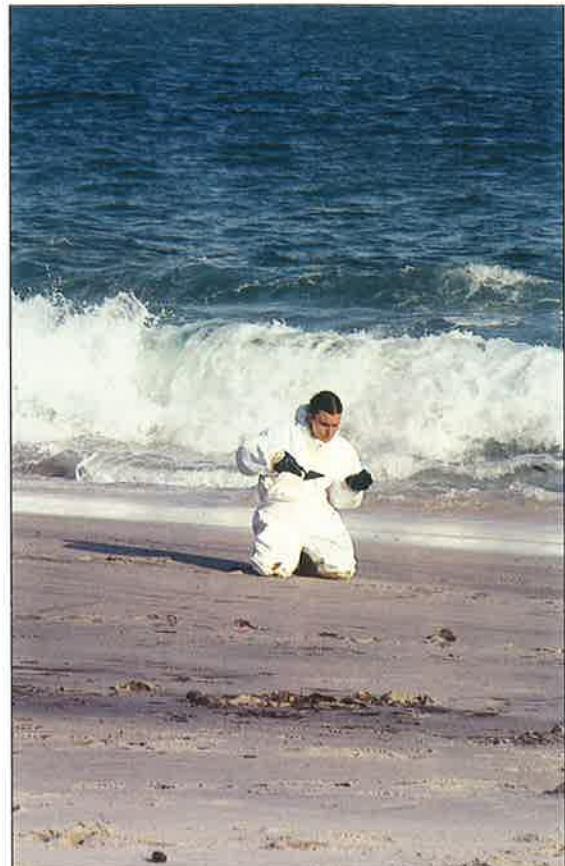
**E**l impacto del fuel en los fondos marinos, tanto en la costa gallega como en la asturiana, es mínimo y la posibilidad de que haya penetrado en la cadena trófica es prácticamente nula. Estas son las principales conclusiones de las últimas campañas efectuadas desde los buques del Instituto Español de Oceanografía "Vizconde de Eza" y "Thalassa".

Francisco Sánchez, del IEO, aseguró que no se habían encontrado indicios de contaminación, por el momento, en las especies filtradoras, como los moluscos, por lo que se descartaba que los componentes tóxicos del fuel hubieran entrado en la cadena trófica. Por otra parte, sólo se detectó presencia de fuel en el fondo en dos de los treinta lances realizados desde el "Vizconde de Eza". Sólo se encontró fuel, y en pequeñas cantidades, frente a la Costa da Morte (en Muxía y Malpica).

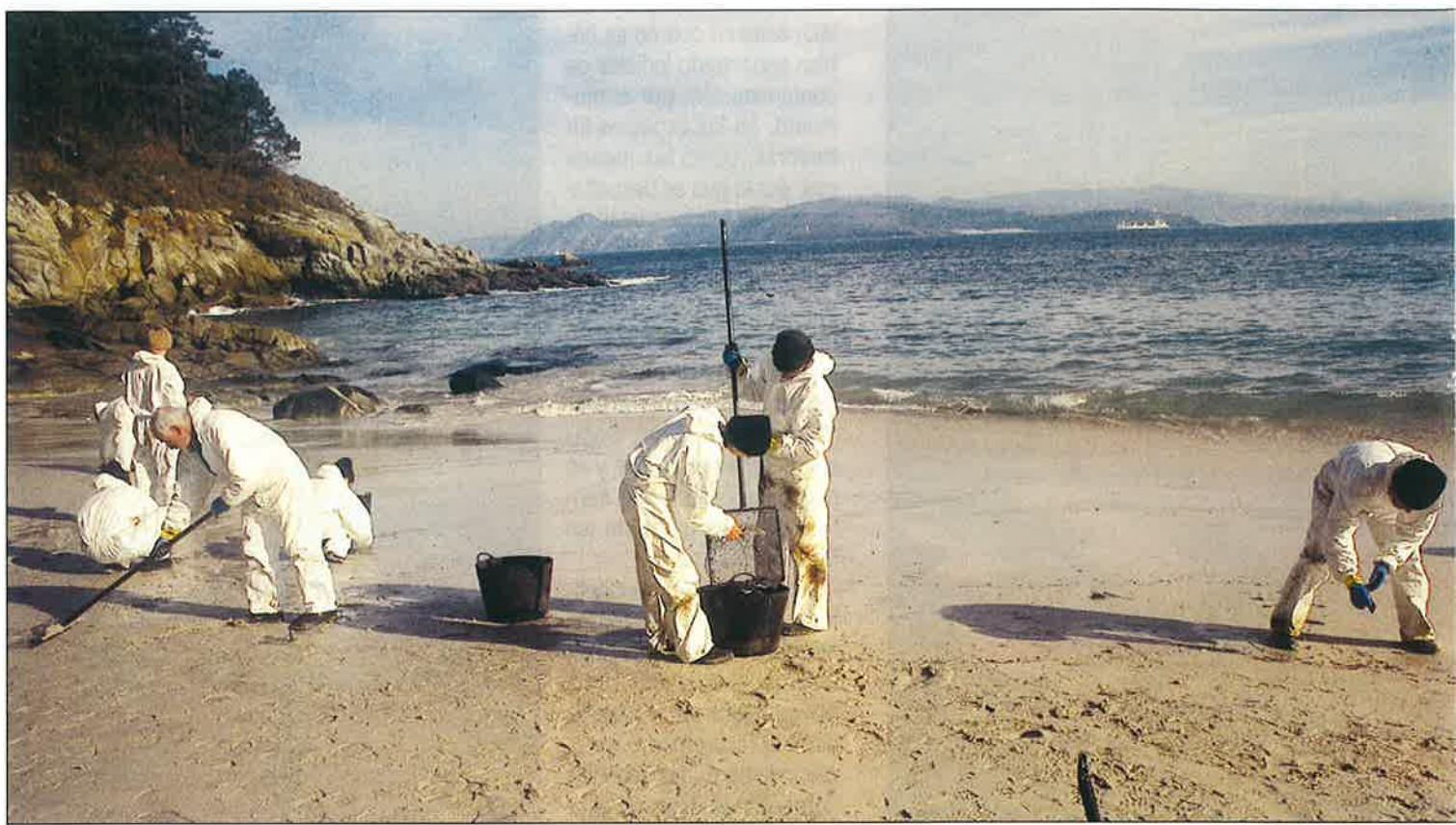
A pesar de ello, los científicos insisten en la conveniencia de analizar las posibles consecuencias de la marea negra en la capacidad reproductora o en el crecimiento de las especies comerciales. Como ya se señaló en su momento, tras el accidente del Prestige, los científicos siempre pusieron el acento en estos efectos, ya que era factible que se produjeran y no podrían detectarse más que a medio o largo plazo. Por si es que hiciera falta, baste recordar que las últimas investigaciones realizadas sobre las consecuencias del accidente del Exxon Valdez, ocurrido hace quince años frente a las costas de Alaska, han puesto de relieve que el impacto ocasionado sobre el medio marino sigue presente.

En este sentido, Juan López de Uralde, director Ejecutivo de Greenpeace España, señala que es fundamental que el nuevo gobierno garantice que, una vez finalizados los actuales proyectos de investigación, los científicos puedan continuar desarrollando su trabajo a largo plazo. Además, debe existir un programa específico dedicado a este fin que goce de un presupuesto adecuado. Igualmente se solicita del Ministerio de Medio Ambiente una evaluación integral del impacto provocado por el accidente del Prestige.

Esta posible incidencia es la que queda, pues, pendiente de analizar. Incidencia que preocupa también a los ponentes que redactaron el informe de la comisión temporal del Parlamento Europeo que analizó el accidente del Prestige, al advertir "del impacto del vertido en las pesquerías de la zona y del peligro de que a



**La Eurocámara aprueba un informe que critica el alejamiento del Prestige, así como la gestión del Gobierno español por no haber concluido las investigaciones sobre las "causas y circunstancias" del accidente tras año y medio**



**El impacto del fuel en los fondos marinos, tanto en la costa gallega como en la asturiana, es mínimo y la posibilidad de que haya penetrado en la cadena trófica es prácticamente nula, según aseguran los científicos del IEO**

medio y largo plazo surjan efectos negativos en los recursos pesqueros y en la rentabilidad del sector". Por ello, la comisión solicita una investigación sobre los efectos de la catástrofe a largo plazo en el medio ambiente y en la cadena alimentaria.

#### INFORME STERCKX

Por otra parte, desde el Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo se estudiará el impacto sobre el plancton microbiano del vertido del Prestige. Una de las finalidades de este proyecto es comprobar si el plancton puede actuar como degradante de hidrocarburos. Se trata de una investigación pionera y de gran trascendencia. Como trascendencia tuvo, finalmente, el informe de la eurocámara sobre las actuaciones seguidas con motivo del accidente del Prestige.

Después de numerosas trabas para evitar la investigación sobre lo ocurrido en las costas gallegas, en septiembre de 2003 se puso en marcha la comisión sobre seguridad marítima designada por el Parlamento Europeo. Las conclusiones de este estudio, conocido como informe Sterckx, recibie-

ron el voto favorable de 25 diputados, 16 absencias (provenientes casi todas de los europarlamentarios del Grupo Popular), y un voto en contra. Finalmente, el Parlamento Europeo aprobó dicho informe por 396 votos por 24 en contra, tras eliminarse algunos párrafos que molestaban especialmente al Grupo Popular.

La comisión fue crítica con la gestión del Gobierno español por no haber concluido las investigaciones sobre las "causas y circunstancias" del accidente tras año y medio. También se hizo constar el malestar que despertó el juicio del comisionado español, Francisco Uría Fernández, de que se tomarían las mismas medidas en el caso de otro accidente similar: alejar el buque de la costa. En este sentido, la mayoría de los grupos, a excepción del Popular, apoyó que se incorporase un punto en el que se considera "jurídicamente impugnable" el alejamiento de los buques basura a 200 millas de la costa.

En otro momento, demandan a las autoridades judiciales españolas que flexibilice la situación del capitán del Prestige, permitiendo a Apostolos Mangouras regresar a Grecia hasta que se inicie el proceso.





Asimismo se efectúan una serie de recomendaciones, entre las que cabe reseñar la creación de un servicio europeo de guardacostas que garantice la seguridad marítima y la protección del medio marino; el respeto de las rutas marítimas y una estrecha coordinación para la adopción de medidas en caso de accidente. Aconseja dar más poderes a la Agencia Europea para la Seguridad Marítima, así como mejorar las condiciones de trabajo de los marinos. El belga Dirk Sterckx, ponente del informe, insiste en la necesidad de mejorar la cualificación de las gentes del mar, puesto que el 80% de los accidentes son causados por errores humanos.

A pesar de que este documento aspira a reforzar la seguridad marítima, paradójicamente no aporta ninguna novedad para impedir otro accidente como el del Prestige o el Erika, inclinándose por la aplicación de iniciativas ya existentes.

Otra parte de las críticas, como las provenientes de Greenpeace, echan de menos la elaboración de un Plan de Recuperación Ambiental y Económica. Señalan que el único plan presentado por el anterior gobierno es el "Plan Galicia", cuyos actuaciones se fijan exclusivamente en obras de infraestructura que nada tienen que ver con la recuperación am-

biental que necesita la costa gallega.

También se echa en falta la elaboración de un Plan de Contingencias para Accidentes Marítimos, así como realizar una evaluación en profundidad de los actuales medios de lucha contra la contaminación en los puertos españoles, para de esta forma determinar cuáles son las necesidades y poner solución a las carencias. Con la actual política mundial sobre transporte marítimo, un accidente como el del Prestige puede ocurrir en cualquier momento.

#### **LIMPIEZA DE TANQUES**

Las huellas visibles del accidente del Prestige se mantienen en sólo tres playas gallegas, todas ellas en la provincia de A Coruña. Arenales que aparentemente están limpios pero que en las capas profundas sigue habiendo fuel así como en las zonas rocosas de difícil acceso. Siguen prestando servicio 182 personas en tareas de limpieza y vigilancia. Un servicio que entró en situación de alerta el pasado 3 de abril ante la llegada de fuel líquido entre Carnota y O Grove.

Esta llegada de fuel afectó a cerca de 500 aves. Tanto Greenpeace como la Seo/BirdLife criticaron la poca atención prestada por la Xunta de Galicia, no poniendo en marcha el operativo de emergencia del centro de O Campiño,

**Greenpeace pide al nuevo gobierno que garantice que, una vez finalizados los actuales proyectos de investigación, los científicos puedan seguir desarrollando su trabajo a largo plazo**



## Extracción del fuel



**Con la llegada de la primavera, tal y como estaba previsto, se ultiman los preparativos finales para iniciar la operación de extracción de las cerca de 14.000 toneladas de fuel que permanecen en el pecio.**

**Desde comienzos del mes de mayo están en la zona del hundimiento el buque Polar Prince y el Odin, a cuyos tanques se bombeará el fuel rescatado a través de las bolsas lanzaderas. El inicio, pues, depende tan sólo de las condiciones climatológicas ya que el material está dispuesto y el intento de suspender la extracción, por parte de los propietarios de la carga, ha sido rechazada por el Tribunal Superior de Justicia de Galicia, tras desestimar su recurso. En realidad lo que se**

**persigue es eludir el pago del coste de la operación que se eleva a unos cien millones de euros.**

**Se han construido cinco bolsas lanzaderas de 21 metros de altura y 4,5 metros de diámetro. Se llenarán con 300 metros cúbicos de hidrocarburo tras lo cual serán elevadas hasta treinta metros de la superficie, desde se bombeará el fuel a los tanques del Odin.**

**Con este sistema se extraerán las 13.000 toneladas existentes en la proa del pecio. Para las 700 de popa se utilizará un sistema de biorremediación para degradar el fuel allí existente. ■**

R.G.

que sirvió como punto de referencia durante la catástrofe del Prestige.

Tras los pertinentes análisis, se confirmaron las sospechas de que se trataba de un vertido procedente de la limpieza de los tanques de un petrolero que pasaba frente a las costas gallegas. Sigue, pues, una de las mayores lacras para el medio marino como es la irresponsabilidad de los que realizan estas operaciones ilegales decididos a ahorrar tiempo y dinero. Según la organización internacional Oceana, dedicada a la investigación y protección de los mares, sólo en aguas europeas se detectan unos tres mil vertidos de este tipo, y que esa contaminación puede llegar a ser hasta 25 veces mayor que la producida por el Prestige. En este sentido, Greenpeace vuelve a recordar, en un comunicado de prensa a colación de este nuevo suceso, que sólo el 10% del crudo vertido al mar proviene de accidentes.

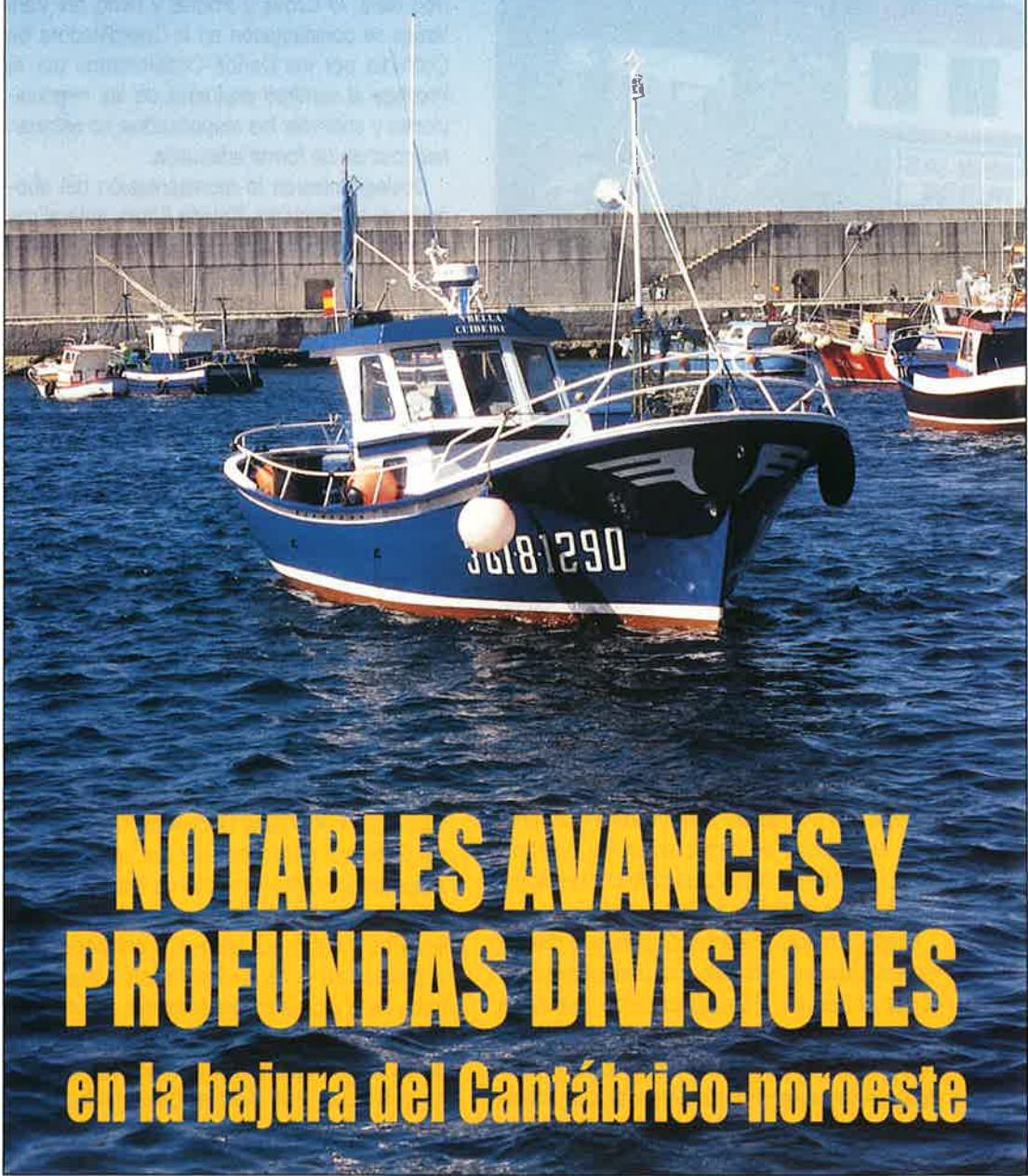
Cumplido el año y medio desde que ocurrió el accidente aún quedan cosas por hacer y, sobre todo, medidas que tomar, para evitar o al menos dificultar, que algo así pueda producirse de nuevo. Por ello, Greenpeace solicita la creación de una Comisión de Seguimiento que garantice una adecuada solución para los problemas a los que aún no se han dado respuesta. Quedan cosas pendientes, una de ellas es cómo demanda la organización ecologista, la publicación de los resultados de los estudios sobre el impacto epidemiológico y psicológico de la catástrofe del Prestige.

Resulta urgente incrementar la vigilancia para impedir estas prácticas, algo a lo que contribuirá la declaración de las aguas marítimas de esta zona, al igual que las de las islas Canarias, como Área Marina Especialmente Sensible por parte de Organización Marítima Internacional (OMI). Es imprescindible la recuperación de los espacios costeros y marinos afectados por la marea negra, y para ello, además de la consolidación de las AMES antes citadas, como forma de protección global de los espacios de mayor riqueza ecológica, se debe perseguir un endurecimiento de la legislación del organismo marítimo internacional. Hay que impedir que contaminar siga siendo rentable.

Greenpeace reclama del gobierno español que promueva ese cambio, tanto en el seno de la UE como en el de la OMI. Hay que lograr la reforma del sistema internacional y lograr que la responsabilidad sea ilimitada y afecte a toda la cadena de transporte marítimo, en línea con el principio de que "quien contamina, paga". ■

RAÚL GUTIÉRREZ

## Balance del Prestige un año y medio después



**NOTABLES AVANCES Y PROFUNDAS DIVISIONES**  
en la bajura del Cantábrico-noroeste

Las cofradías de pescadores, que representan a la flota de bajura, han dado por cerrado uno de los capítulos más negros de la historia de esta flota un año y medio después de que ocurriera el vertido del Prestige. A pesar de la división entre las cofradías por la diferente manera de resolver el problema que llevó a siete pósitos gallegos y ocho vascos a escindirse de la Comisión de Cofradías y crear la Coordinadora de Cofradías, se han mantenido los planteamientos iniciales propuestos para conseguir los objetivos, y a día de hoy se ha reducido el impacto del fuel-oil mediante los trabajos de limpieza, la flota y el marisqueo se han reincorporado a su actividad recuperando los mercados y se ha liquidado el 97 por ciento de las indemnizaciones de manera rápida y transparente. Además, los pescadores piensan mantener parte de las estructuras creadas durante el proceso para llevar a cabo proyectos que eviten situaciones similares, aunque de forma separada.



**L**a Comisión de Cofradías afectadas por el vertido del Prestige considera cerrado este negro capítulo para la pesca de bajura del litoral afectado y califica como positiva la gestión realizada durante este año y medio transcurrido desde el hundimiento. Xuan López, secretario de la Comisión, resalta la transparencia de la gestión y subraya que por primera vez estas corporaciones que representan a la bajura han mantenido durante todo el proceso de negociación los planteamientos iniciales propuestos para conseguir los objetivos marcados.

El año y medio transcurrido desde el desastre ecológico ha supuesto una dura prueba para las cofradías. Primero tuvieron que hacer frente al vertido con sus propios medios dando pruebas de su capacidad organizativa; después se vertebraron para defender sus intereses ante el Fidac, ante las distintas administraciones implicadas en los plazos de reincorpora-

ración a la pesca y el pago de las indemnizaciones; y ahora se proponen llevar a cabo un seguimiento de la evolución de la pesca artesanal a través de la Fundación Océano Vivo que ha puesto en marcha junto a las universidades de A Coruña, Santiago y Vigo el proyecto de seguridad marítima SOLE-mar integrado en el marco de programas europeos Interreg IIIIB en el que colaboran con instituciones francesas, inglesas y portuguesas.

## SECUELAS

Pero la catástrofe a parte de las importantes lecciones también ha dejado secuelas. La primera se produjo al poco tiempo de ser creada la Comisión de Cofradías. Un total de siete cofradías gallegas (A Coruña, Aldan, Cangas, Ferrol, Noia, O Grove y Pobra) y ocho del País Vasco se constituyeron en la Coordinadora de Cofradía por los Daños Ocasionados por el Prestige al sentirse excluidas de las negociaciones y entender los responsables no estaban negociando de forma adecuada.

Deslegitimizaron la representación del abogado de la Comisión, Ramón Sabín, ante el comisionado del Gobierno y la Fidac, acusaron a Evaristo Lareo, presidente de la Comisión, de usurpar la representatividad del sector afectado, pidieron que no se minimizara los efectos del vertido al solicitar indemnizaciones insuficientes y que el pago de éstas no cerrara la posibilidad de exigir ayudas para paliar futuros daños del vertido.

El enfrentamiento se ha mantenido durante todo el proceso y ha trascendido desde ámbito de comunidades afectadas por el vertido al nivel nacional como quedó patente en la pasada Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores cuando el candidato gallego contó con el apoyo de todas las cofradías integradas en la Comisión y, sin embargo, no contó con los votos de las cofradías gallegas que forman la Coordinadora.

La reapertura del capítulo de las indemnizaciones por parte de la Oficina del Comisionado del Gobierno para modificar los baremos utilizados en el establecimiento de las compensaciones—debido principalmente a las acciones llevadas a cabo por los representantes de la Coordinadora—, da la razón a éstos que se salieron de la Comisión por entender que el sistema perjudicaba a mariscadores y pescadores de las Rías Bajas. La revisión supone cuestionar el límite de 160 millones de euros fijado para paliar los efectos del fuel y crear un fondo de compensación de daños futuros.

## TRABAJOS DE LIMPIEZA

La limpieza de las zonas afectadas, inicialmente corrió a cargo de marineros y voluntarios que fueron organizados a través de los pósitos afectados. Semanas más tarde se unió el ejército y la empresa Tragsa que ha estructurado los trabajos hasta el final. Este capítulo no ha generado división entre los representantes de las cofradías, aunque hubo lógicamente, puntos de vista distintos dependiendo de las zonas.

El segundo capítulo generó los desencuentros más importantes. Los plazos para la apertura de las vedas decretadas por Pesca en Galicia se hicieron de forma precipitada en algunos casos como se ha demostrado. Esta precipitación se debió, como afirma Torcuato Teixeira, Presidente de la Cofradía de A Coruña y representante de la Coordinadora, al interés político de Pesca y a la escasa o nula presión que los representantes de la Comisión ejercieron sobre la administración gallega ya que ha existido una cercanía entre ambas partes lo que ha facilitado las cosas al ejecutivo.

Los representantes de la Coordinadora criticaron y discutieron la oportunidad de ciertas aperturas. Y a día de hoy mantienen contenciosos administrativos pendientes de resolver por la obligatoriedad sobre ciertas embarcaciones de salir a faenar en zonas en las que las condiciones no eran las adecuadas. Aunque como afirma Teixeira, no criticamos todas las decisiones.

## INDEMNIZACIONES

En el capítulo del cobro de dinero por parte de los afectados (22.000 en nuestro país, según distintas fuentes), a pesar de la diferencia entre las posturas adoptadas por las cofradías integradas en el Comisión y en la Coordinadora, ha habido dos partes. En la primera, unos 16.000 afectados (todos los agrupados en la Comisión y las cofradías del norte agrupadas en la Coordinadora) firmaron el decreto. Así, ante de las eleccio-



nes pasadas 11.752 afectados cobraron 46 millones de euros. En segunda parte, tras el cambio de postura del Comisionado del Gobierno, que da la razón a la postura defendida por la Coordinadora. Así, la postura de la Coordinadora ha posibilitado que sea considerada la perdida sufrida en la facturación tanto de los pescadores como de los pósitos.

A pesar de los cambios en el baremo, el método establecido para el pago y la rapidez con que se han pagado las indemnizaciones han sido impecables. El objetivo principal durante todo el proceso, afirma López, ha sido la transparencia; y a tal fin, se han mantenido 70 asambleas en las cofradías afectadas—en algunos casos hemos mantenido más de una asamblea si se ha creído necesario. Otro objetivo prioritario de la negociación ha sido mantener una similitud entre zonas y sectores teniendo en cuenta el tiempo (en días que han estado sin actividad) y la entidad de las empresas afectadas (tonelaje de la embarcación y número de tripulantes).

Evidentemente la cuantía de la indemnización no puede ser igual para un barco de cerco que tiene cinco tripulantes que para una embarcación familiar dedicada al marisqueo a flote en una ría.

El proceso, desde la Coordinadora, ha sido tachado de unilateral entre la adminis-

**Comisión de Cofradías: 58 pósitos (49 gallegos, 8 cántabros, 1 asturiano)**

**Coordinadora de Cofradías: 15 pósitos (7 gallegos, 8 vascos)**



tración y un grupo de cofradías que no han defendido los intereses del sector que representaban. Respecto al adelanto por parte del Gobierno del pago de las indemnizaciones, la Coordinadora ha estado de acuerdo, pero no lo ha estado con los baremos aplicados ya que no han tenido en cuenta la facturación tanto de mariscadores o barcos como de los pósitos. El acuerdo no es malo, afirma Teixeira, pero se podría haber hecho de otra forma. Ya que para establecer la indemnización para los afectados hay que tener en cuenta cuantos días no han podido trabajar y lo que facturan. A pesar de su postura las cofradías del norte integradas en la Coordinadora optaron por firmar el decreto y recibir las indemnizaciones establecidas por el Gobierno. Así, el acuerdo fue firmado por las 49 cofradías gallegas integradas en la Comisión y por 5 de las siete cofradías del norte de Galicia agrupadas en la Coordinadora.

## EL ACUERDO

La firma del acuerdo entre el Gobierno y las 54 cofradías agrupadas en la Comisión se rubricó el pasado 18 de febrero entre el anterior vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de la Presidencia, Javier Arenas, y el presidente de la Comisión de Cofradías afectadas por el vertido, Evaristo Lareo.

El acuerdo con 54 cofradías supone el adelanto del pago del 100 por ciento de las indemnizaciones por un importe total de 46.376.597

## Las cofradías: salvaguarda del entorno marino en la UE

**Los representantes de la Comisión de Cofradías en su afán por evitar que ocurrían en el futuro accidentes similares que ponían en peligro la forma de vida de la bajura en cualquier punto del litoral han presentado en una reunión en Noruega el Proyecto de Sistema de Operaciones de Lucha por el Entorno del mar (SOLE-mar) que se enmarcan en el programa europeo Interreg IIIB enfocado a la seguridad marítima. El proyecto está participado por instituciones académicas, científicas y organizaciones pesqueras de Francia, España, Reino Unido y Portugal. Y la representación de nuestro país está constituida por las universidades de A Coruña, Santiago y Vigo y la Comisión de Cofradías. El proyecto se basa en la diagnosis de las zonas de interés pesquero, la elaboración**

**de protocolos de actuación y la ejecución del proyecto. En esta última parte las cofradías jugarian un papel determinante.**

**Los objetivos del proyecto son:**

**● Determinar la importancia ecológica y económica de los recursos naturales costeros para el sector de pesca costera y marisqueo. Para ello se diseñarán planes de monitorización ambiental (identificación de hábitats, comunidades bióticas, recursos naturales, socio-económicos y tecnológicos, características de las comunidades costeras artesanales, etcétera).**

**● Analizar la gestión de la crisis desde un punto de vista económico en las pequeñas y medianas empresas dedicadas al marisqueo y a la pesca artesanal.**

**● Explorar los instrumentos disponibles para administrar la crisis. Análisis de la**

**gestión de las crisis motivadas por vertidos de petróleo mediante métodos económicos para evaluar la respuesta dada. Evaluación de los costes a corto plazo, papel de las instituciones y adaptación de los agentes económicos a los cambios producidos por los vertidos. Los casos de estudio propuestos son: las pesquerías en Reino Unido (Braer, Sea Empress), España (Urquio, Aegen Sea, Prestige), la acuicultura en Francia (Erika), España (Urquio, Aegen Sea, Prestige), y la producción de sal en Francia (Erika).**

**● Desarrollar un instrumento para ayudar la adopción de medidas de respuesta ante vertidos de petróleo para que no se vuelva a repetir la imagen de mariscadores sacando el fuel del mar con las manos.**

euros. De esta forma, tan sólo 15 meses después del hundimiento del petrolero frente a las costas gallegas, 11.752 afectados, entre armadores, tripulantes, mariscadores, rederos, personal de lonja y otro personal de cofradías, podrán hacer efectivas sus indemnizaciones. El dinero de las ayudas fue transferido a la Comisión que lo ingresó a las cofradías. A los pósitos afectados únicamente les quedaba arbitrar la organización para emitir los correspondientes queches.

De acuerdo con los datos de Xuan M López el 97 por ciento de la cuantía recibida para indemnizaciones ha sido abonado. Queda aún algún caso de solicitudes que han tenido incidencias, como errores en la documentación o falta de algún papel.

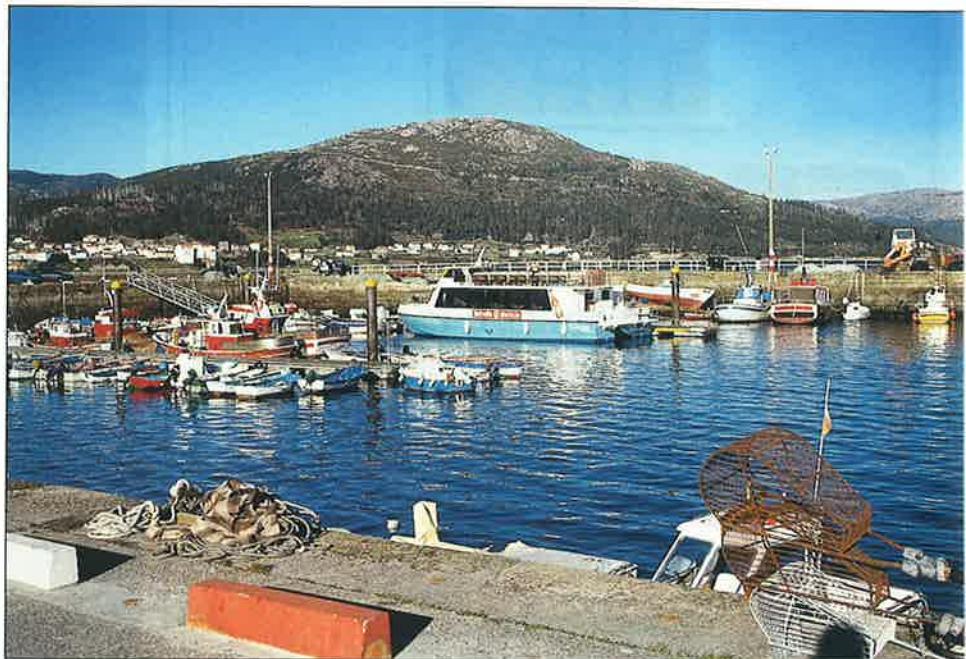
La cifra media de ayuda a los afectados es de 3.800 euros. Aunque según Ramón Sabín, abogado de la Comisión de Cofradías, las cantidades percibidas varían notablemente dependiendo de si se trata de armadores, mariscadores o tripulantes, puesto que las tasaciones por las pérdidas debidas al vertido son diferentes. Además, a este factor hay que añadir—como ya se apuntó antes—, otro factor como es el tiempo de inactividad, ya que las indemnizaciones se abonan en concepto del lucro cesante.

La firma del Real Decreto y el consiguiente cobro del adelanto de las indemnizaciones por parte de los afectados se ha convertido en arma arrojadiza entre los representantes de la Comisión y de la Coordinadora. Así, el día de la

● **Analizar las herramientas y estructuras institucionales de respuesta a crisis motivadas por vertidos de petróleo. Inserción y análisis institucionales de SOLE en los protocolos existentes. Análisis de protocolos de gestión de crisis en Francia, España, Reino Unido y Portugal insertando las nuevas herramientas (cartografías integradas, análisis de riego ambiental y económico) en la gestión de la crisis y actuación de los instrumentos financieros institucionales.**

● **Las conclusiones de este proyecto pretenden reducir la dificultad y lentitud en la evaluación de impactos económicos de los derrames de petróleo. Mejorar y desarrollar herramientas completas para la gestión de la crisis y finalmente, posibilitar la integración usando una herramienta multidisciplinaria común.**

J.M.S.



firma Ramón Sabín, abogado de la Comisión, integrada por 49 pósitos gallegos, 8 cofradías cántabras y la cofradía asturiana de Avilés, instó a los representantes de la Coordinadora—críticos con la labor y las decisiones tomadas por la Comisión—a que explicaran a sus representados por qué unos cobran y otros no. Puesto que cinco cofradías gallegas representadas por la Coordinadora presentaron su firma a última hora.

El cambio de posición de la Administración permitirá a los mariscadores superar los 1.800 euros de media, al igual que los pescadores podrán incrementar los 2.340 euros si los datos de facturación así lo muestran. Quizá ahora no sean los representantes de la Coordinadora los que tengan que explicarse ante sus representados.

#### **BALANCE**

La última reunión de la Comisión de Cofradías ha marcado, para Xuan M. López un antes y un después para la pesca de bajura ya que en esta ocasión las cofradías han mantenido la unidad organizativa y han llegado hasta el final en la estrategia que se habían marcado. A partir de aquí el papel de la Comisión será la vigilancia y el seguimiento de todo lo que queda pendiente del caso Prestige (recuperación del fuel del pecio, pago de todas las indemnizaciones y seguimiento de la evolución de las especies). Sobre la división que ha creado esta catástrofe en la bajura, López, argumenta que hay que pensar que no siempre tiene que ha-

**La Comisión de Cofradías forma parte del proyecto Sole: sistemas operacionales de lucha por el entorno marino**



# SINAVAL'2005

Feria Internacional de la Industria  
Naval, Marítima y Portuaria



Feria Internacional  
de la Industria Pesquera

26-29 Enero  
2005

Apdo. 468 • 48080 BILBAO • Tel.: 94 428 54 00 • Fax: 94 442 42 22  
[www.feriadebilbao.com/sinaval](http://www.feriadebilbao.com/sinaval) • [bilbaosexhibitioncentre.com](http://bilbaosexhibitioncentre.com) • [sinaval@feriadebilbao.com](mailto:sinaval@feriadebilbao.com)

PRESTIGE



ber una única línea de pensamiento y que la división en ciertos aspectos no siempre es negativa.

El balance realizado por la Coordinadora es diferente. Primero, subrayan que la división entre los pósitos ha incapacitado al sector para poder exigir lo que debía. A esta división añaden la incertidumbre sobre la situación de la pesca y el marisqueo, que de acuerdo con informes científicos (con que cuentan estas cofradías) se puede esperar descensos notables en algunas especies.

Respecto al pecio hundido y al fuel que todavía alberga, el representante de la Coordinadora espera que el sistema desarrollado por Repsol funcione y pide que se establezcan protocolos de actuación que articulen los medios técnicos y humanos para este tipo de accidentes no se vuelvan a producir. Aunque a día de hoy, afirma, si ocurriera otro accidente se seguiría sin medios.

Por tanto, la bajura tiene que realizar un seguimiento del todo el proceso de rescate del pecio y realizar un seguimiento de la repercusión futura del vertido en los recursos de la plataforma gallega y solicitar el cambio de normativa para garantizar futuras indemnizaciones. ■

J. M. SALAMANCA



# Curso de MODERNIZACIÓN PRODUCTIVA y DESARROLLO SOCIOLABORAL en la pesca



Dieciocho empleadores del sector pesquero iberoamericano procedentes de Argentina (2), Colombia (1), Costa Rica (1), Ecuador (1), El Salvador (1), Guatemala (1), Honduras (2), México (3), Nicaragua (1), Perú (2), República Dominicana (1), Uruguay (1) y Venezuela (1) han participado en el cuarto curso de Modernización productiva y desarrollo sociolaboral dirigido al sector pesquero, organizado por el Centro de Formación de la Organización del Trabajo (OIT) de Turín, una parte del cual se ha impartido en el Centro Nacional de Formación del Instituto Social de la Marina en Bamio.

El curso tuvo una primera fase del 19 al 25 de abril en el Centro de Turín, donde se impartieron distintas ponencias sobre temas relacionados con la OIT y los empleadores, las normas internacionales de trabajo, la necesidad de un nuevo convenio, el modelo español y el desarrollo del sector pesquero, la

Unión Europea y la pesca, desarrollo empresarial, situación de la pesca y de la acuicultura en el mundo, evolución tecnológica de la industria pesquera, mejora continua de la calidad y la inocuidad de los alimentos, etc. Se celebraron asimismo diversas sesiones de trabajo en grupo.

Del 29 de abril al 2 de mayo el grupo se trasladó a Las Palmas. El programa tuvo aquí un carácter eminentemente práctico, con una visita al buque-hospital Esperanza del Mar y sesiones con empleadores y empresarios pesqueros de Canarias, visita al puerto, a Capitanía Marítima.

En el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio, entre los días 3 a 7 de mayo, las ponencias versaron sobre las competencias y funciones del ISM, así como la cooperación internacional, a cargo de Marta Gil, coordinadora de formación y Jesús Pérez, director provincial de Vigo, respectivamente.

Los cursillistas visitaron, entre otras instalaciones, la lonja y el puerto de Vigo, donde pudieron seguir las operaciones de subasta de pescado.

Se celebró una jornada de trabajo en grupos para la elaboración de planes de trabajo, que fueron presentados en la jornada de clausura.

La ceremonia de clausura y la entrega de diplomas estuvo presidida por Juan Felipe Hunt, director de la OIT en España. ■



# Pescado, demanda estable y precios al alza

España sigue siendo uno de los países más importantes en la demanda de pescado en el mundo de acuerdo con los datos del panel de consumo elaborado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. De acuerdo con las cifras referidas a 2003, la demanda por persona y año fue de 36,5 kilos con un incremento de solo un 0,8% con un incremento de los precios del 2,8% mientras el gasto total creció un 3,7% hasta poco más de 15.000 millones de euros. La demanda aumentó en los hogares y bajó en los establecimientos de hostelería y restauración hasta un total de 1.497.000 toneladas. Las importaciones siguen siendo fundamentales para atender las necesidades de la demanda interior ante las reducciones de capturas en aguas comunitarias y las mayores dificultades para acceder a caladeros de terceros países.

**La demanda media por persona y año sigue siendo una de las más altas del mundo con 36,5 kilos por persona y año**



Según los datos contenidos en este informe referidos a 2003, el total del gasto en alimentación en España en ese periodo fue de 69.406 millones de euros, 11,55 billones de pesetas, lo que supone un crecimiento del 4,8% sobre el año anterior. Sin embargo, si se contempla una inflación del 3,8%, la realidad es que el aumento del gasto fue de solamente del 1% lo que supone una reducción muy importante sobre el crecimiento del 7,8% en moneda corriente habido en 2002. De ese crecimiento del 4,8%, la restauración y la hostelería lo hizo el 5,9%

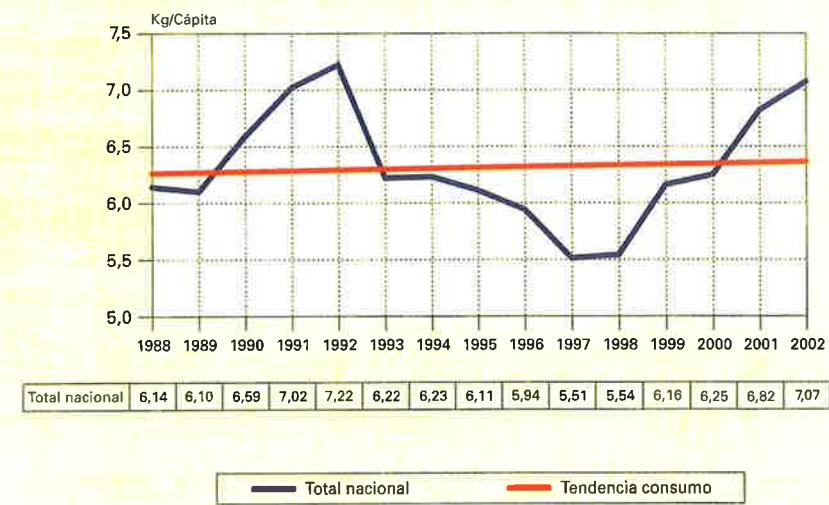
## LA ALIMENTACIÓN EN LOS HOGARES

### Evolución de la estructura del gasto

	1958	1998	2002	2003
Pan, pastas, cereales	18,5	8,6	8,5	8,0
Patatas, hortalizas frescas y transf.	13,1	10,3	9,9	10,0
Frutas frescas y transf.	5,3	8,9	10,2	11,0
Carnes	17,6	25,4	24,9	24,1
Pescados	8,3	12,6	13,9	14,1
Huevos	6,8	1,6	1,3	1,3
Leche, queso y mantequilla	8,7	12,6	12,1	12,0
Aceites y grasas comestibles	8,5	3,0	2,5	2,5
Azúcares y dulces	4,2	5,5	5,4	5,3
Café, malta y otros	2,1	1,4	1,0	1,0
Vinos, cervezas, licores	4,4	4,1	3,6	3,5
Bebidas no alcohólicas	0,3	2,6	2,7	2,8
Otros	2,2	3,2	4,1	4,3

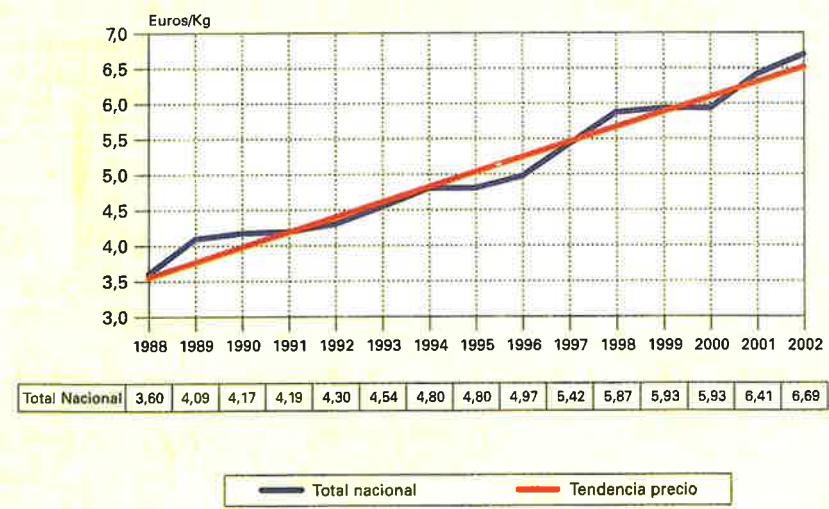
## CANTIDAD COMPRADA PER CÁPITA

### MARISCOS, MOLUSCOS Y CRUSTÁCEOS (Hogares)

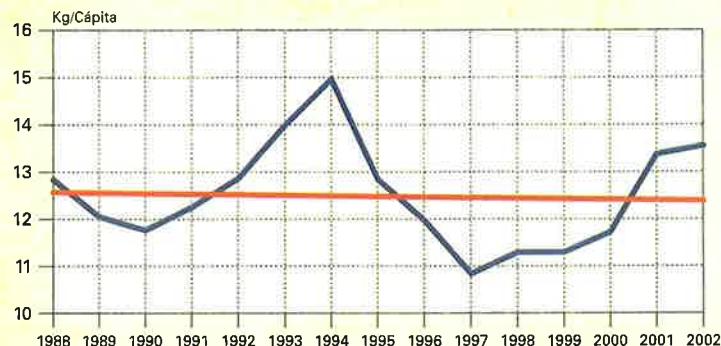


## PRECIO POR UNIDAD DE PRODUCTO

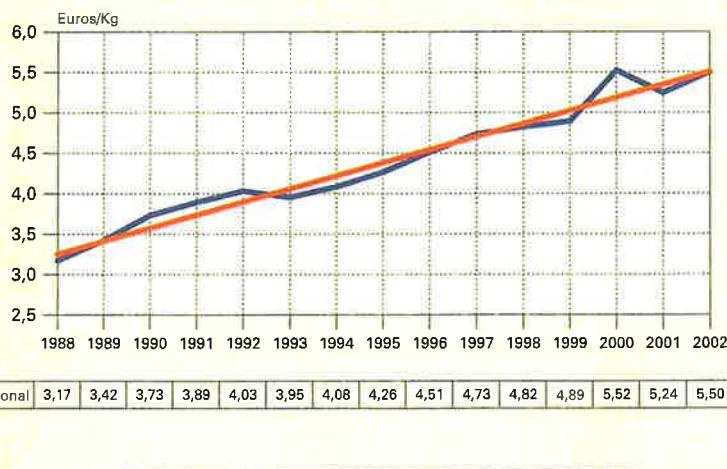
### MARISCO, MOLUSCOS Y CRUSTÁCEOS (Hogares)



## CANTIDAD COMPRADA PER CÁPITA PESCADO FRESCO (Hogares)



## PRECIO POR UNIDAD DE PRODUCTO PESCADO FRESCO (Hogares)



## El consumo creció en los hogares pero bajó en la hostelería y la restauración

frente al 4,6% de los hogares y al descenso del 1,2% de las instituciones.

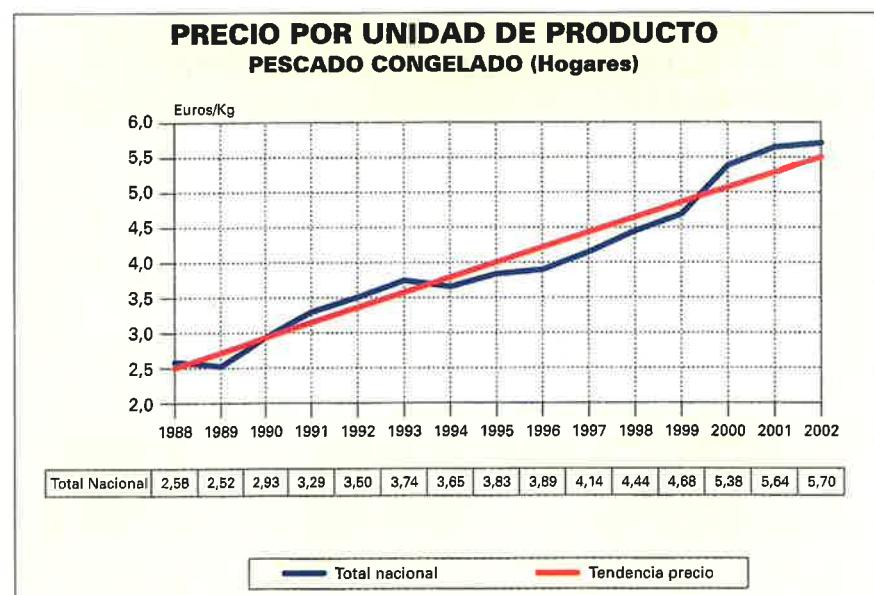
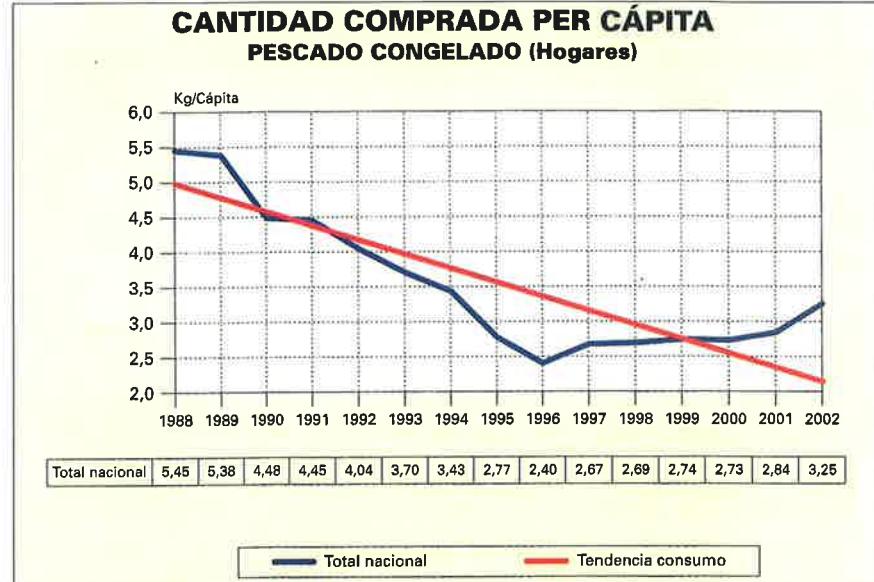
En una distribución del gasto, el 73,1% correspondió a los hogares con 50.716 millones de euros mientras la hostelería y la restauración supuso el 24,1% con 17.457 millones de euros y el 1,8% en instituciones con 1.233 millones de euros. El gasto por cabeza en los hogares fue de 1.226 euros, 204.016 pesetas, lo que supone un crecimiento de sólo el 3%, un porcentaje inferior a la inflación para el mismo periodo.

En volumen, la demanda experimentó un aumento del 2,1% con un crecimiento del 2,8% en la hostelería y la restauración, del 25 en las instituciones y solo del 1,8% en los hogares.

De cada 100 euros en gastos de alimentación en 2003, 24,1 correspondieron al conjunto de las carnes, 12 a leches, queso y mantequilla, 11 a frutas frescas y transformadas, 10 a patatas y hortalizas frescas y transformadas, 8 a

pan y pastas, 5,3 a azúcar y dulces, 3,5 a vinos y licores, 2,8 a bebidas no alcohólicas, 2,5 a aceites y grasas y 1,3 a huevos.

En el caso del pescado supone 14,1 euros de cada 100 en una línea ascendente que se mantiene durante los últimos 50 años. En 1958, de cada 100 pesetas que se dedicaban a la alimentación el pescado suponía solo 8,3 para pasar a significar 12,6 en 1998 y 13,9 en 2002. Esta mayor participación en los gastos del hogar no se ha debido a un aumento de la



hostelería, la restauración y en las instituciones la demanda bajó sin embargo un 4,2% hasta 348.000 toneladas

En total, la demanda de productos de la pesca se elevó a 1.497.000 toneladas, lo que supone un crecimiento del 0,8% y una media por persona y año de 36,5 kilos,

En cuanto al valor de esta demanda, el consumo en los hogares ascendió a 7.170 millones de euros, un 6,2% más que en el año anterior, mientras el valor de la demanda en la hostelería, restauración y las instituciones fue de 2.334 millones de euros, un 3,1% menos que en 2002. En total, el gasto en productos de la pesca fue de 9.504 millones de euros, lo que supone un aumento del 3,7% sobre el año precedente. El precio medio pagado por un kilo de pescado en los hogares fue de 6,24 euros, un 3,7% más que en 2002 mientras en la hostelería, restauración y las instituciones ese precio medio fue de 7,70 euros, con un incremento

demand, sino a la progresiva subida de los precios consecuencia de los recortes en la oferta y la necesidad de acudir más a las importaciones en un sector con reducción de capturas y donde la acuicultura no tiene aún el volumen suficiente para cubrir las necesidades alimentarias.

En 2003, la cantidad de productos de la pesca comprada en los hogares ascendió a 1.148.000 toneladas lo que supuso un crecimiento del 2,4 % sobre el año anterior. En la

**España  
consumió 1,5  
millones  
de toneladas,  
lo que supone  
la necesidad  
de seguir  
recurriendo  
a las  
importaciones**

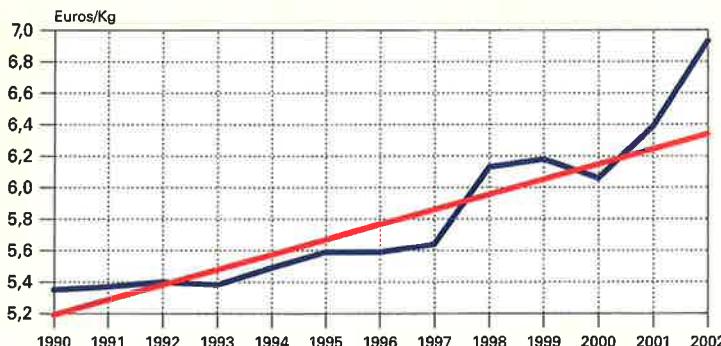
## CANTIDAD COMPRADA PER CÁPITA CONSERVAS DE PESCA, MOLUSCOS Y CRUSTÁCEOS (Hogares)



Total nacional | 2,41 | 2,66 | 2,63 | 2,84 | 3,15 | 2,88 | 3,06 | 3,06 | 3,10 | 3,22 | 3,62 | 3,66 | 3,70

— Total nacional — Tendencia consumo

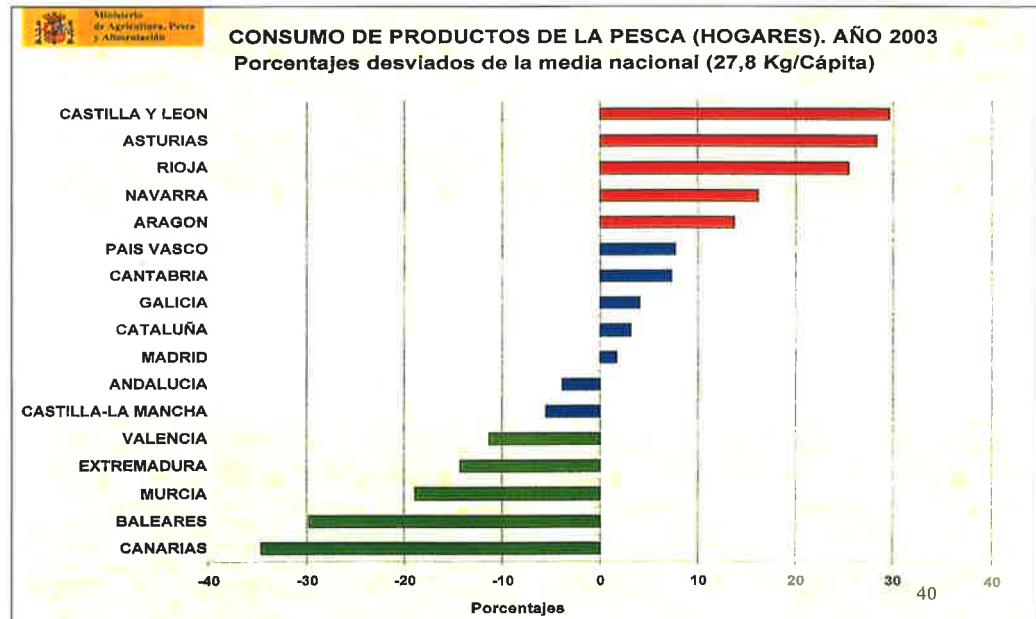
## CANTIDAD COMPRADA PER CÁPITA CONSERVAS DE PESCA, MOLUSCOS Y CRUSTÁCEOS (Hogares)



Total Nacional | 5,35 | 5,37 | 5,40 | 5,38 | 5,49 | 5,59 | 5,59 | 5,64 | 6,13 | 6,18 | 6,06 | 6,39 | 6,93

— Total nacional — Tendencia precio

**Castilla y León, Asturias y La Rioja son las zonas donde existe la mayor demanda**





nes es especialmente importante en el caso de los pescados blancos. Estas compras en el exterior se refieren tanto a productos frescos y refrigerados como sobre todo para los productos congelados.

Los principales países exportadores de pescado blanco a la Unión Europea son Islandia, Islas Feroe, Rusia, Noruega, Polonia, Argentina, Namibia, Estados Unidos, Nueva Zelanda y China.

Según los datos manejados por la Asociación de Procesadores de pescado en la Unión Europea, las importaciones de pescado blanco en 2003 suponían ya el 63% de la demanda comunitaria de estas especies frente al 59% del ejercicio anterior. Las importaciones del total de pescados blanco en 2002 ascendieron a 2,5 millones de toneladas. Esta cifra supone un ligero descenso respecto a 2001 aunque se halla en la media de los últimos años. De esa ci-

fra, 925.000 toneladas correspondieron a bacalao, 614.000 al abadejo de Alaska, 541.000 a la merluza, 134.000 a la platija, 109.000 a la gallineta, 97.000 al eglefino y 54.000 al hoki.

En el conjunto de los pescados blancos, en la demanda comunitaria en primer lugar se halla el bacalao con 1,06 millones de toneladas, el abadejo con 614.000 toneladas y la merluza con 571.000 toneladas. Las importaciones en el caso de la merluza supusieron el 95% de las capturas comunitarias. Las importaciones más importantes de merluza proceden de Argentina, Chile y Namibia el principal país destinatario es España seguido muy de lejos por Alemania y Francia.

En el caso del hoki, la dependencia del exterior es total y Nueva Zelanda es el principal y casi único suministrador. ■

**Vidal Maté**

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS PREVIOS AL EMBARQUE



Tu salud  
es lo primero



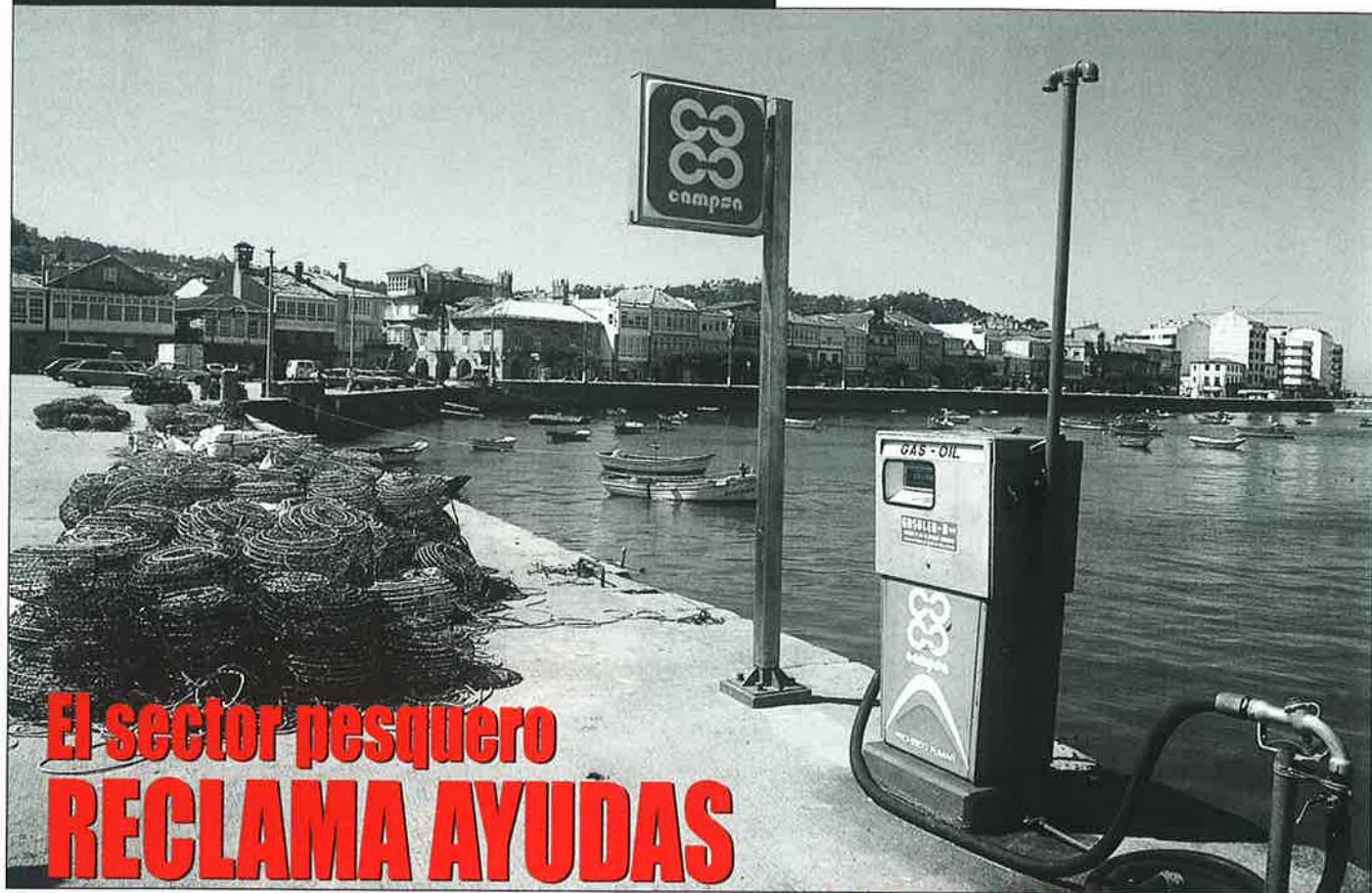
MINISTERIO  
DE TRABAJO  
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA

Ante la escalada de los últimos meses



## El sector pesquero RECLAMA AYUDAS por la subida de los precios del gasóleo

*El sector de la pesca ha solicitado a la Administración medidas de apoyo para compensar por la subida de los precios del gasóleo que se ha registrado durante el último año y muy especialmente en los últimos meses consecuencia de los problemas existentes en algunos países productores como Irak y Venezuela, así como por el clima de tensión que hay en Oriente Medio y la situación en Irak*

Según los datos manejados por el sector, el incremento de los precios del gasóleo para el sector de la pesca ha pasado en los últimos doce meses de 0,185 euros litro, 30,78 pesetas, a más de 45 pesetas litro, lo que supone un incremento cercano al 40%. Esta subida ha sido especialmente importante en los últimos dos meses, lo que en opinión de las organizaciones de armadores, constituye un serio peligro para la actividad de las flotas y para su rentabilidad. Para el sector, la subida es preocupante, pero lo son todavía mucho más las previsiones inicialmente negativas de diferentes organismos internacionales sobre el futuro comportamiento de las cotizaciones del petróleo.

De acuerdo con los datos manejados por los armadores, el gasóleo para la pesca no es un componente más en el conjunto de los costes de explotación, sino el más importante al suponer una media superior a la cuarta parte de todos los gastos que genera la actividad. Por este motivo, el sector reclama apoyos como los articulados en años anteriores con motivo de problemas similares.

Desde Feope, se solicita un paquete de me-

didas entre las que se hallan bonificaciones en las cuotas empresariales a la Seguridad Social, la apertura de líneas de crédito bonificado para el conjunto de los armadores afectados y otras actuaciones encaminadas a mejorar la fiscalidad directa de las empresas. ■

### PRECIOS MEDIOS MENSUALES DEL GAS-OIL EN EL PUERTO DE VIGO

Años 2003-2004

	Euros/litro	Ptas/litro
Mayo 03	0,185	30,78
Junio 03	0,189	31,45
Julio 03	0,198	32,94
Agosto 03	0,207	34,44
Sept. 03	0,201	33,44
Octubre 03	0,208	34,61
Nov. 03	0,213	35,44
Dic. 03	0,209	34,77
Enero 04	0,214	35,61
Feb. 04	0,195	32,45
Marzo 04	0,220	36,60
Abril 04	0,226	37,60
Mayo 04	0,247	41,10

El sector reclamaba más medidas de apoyo para salvar la flota



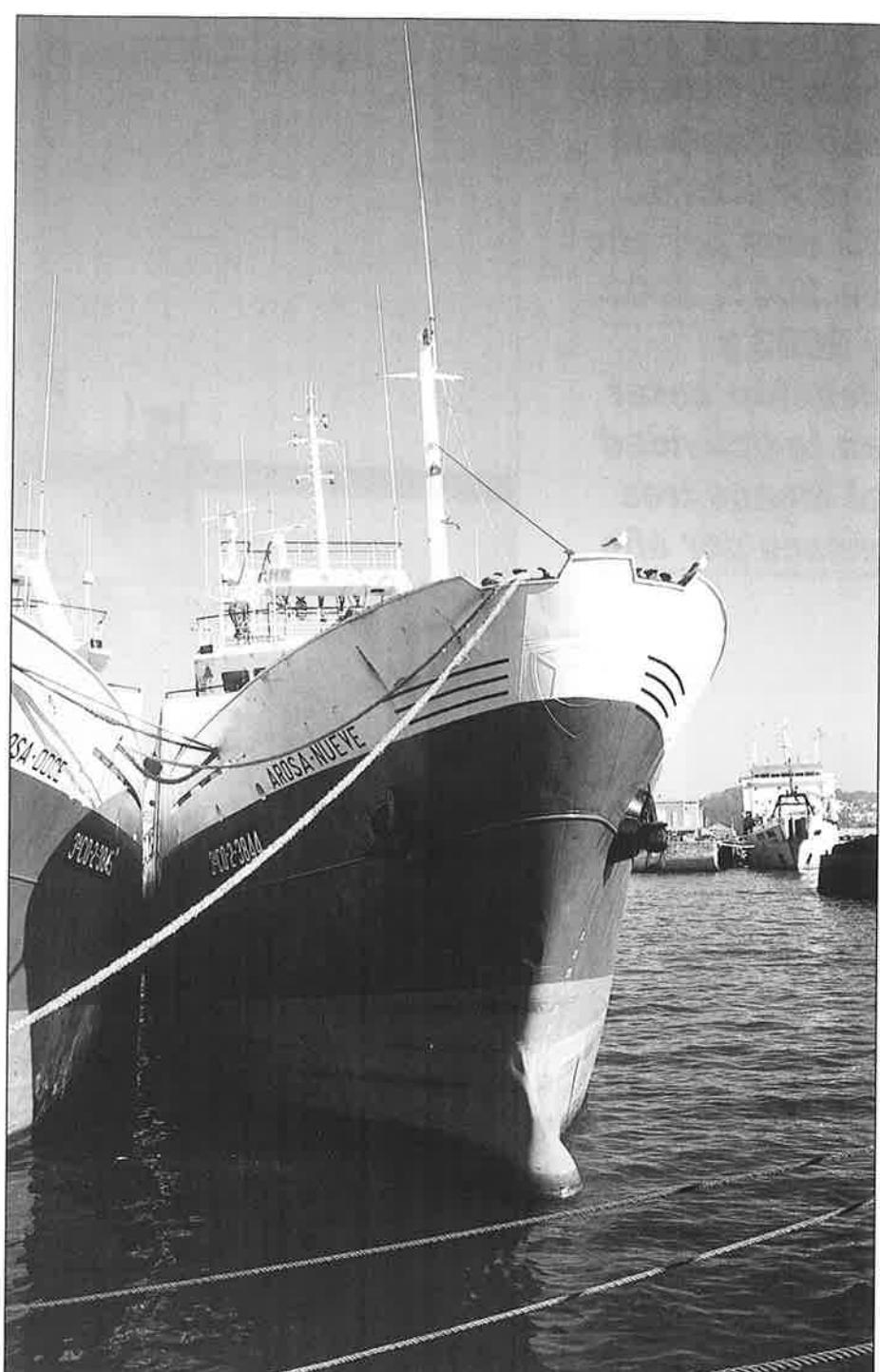
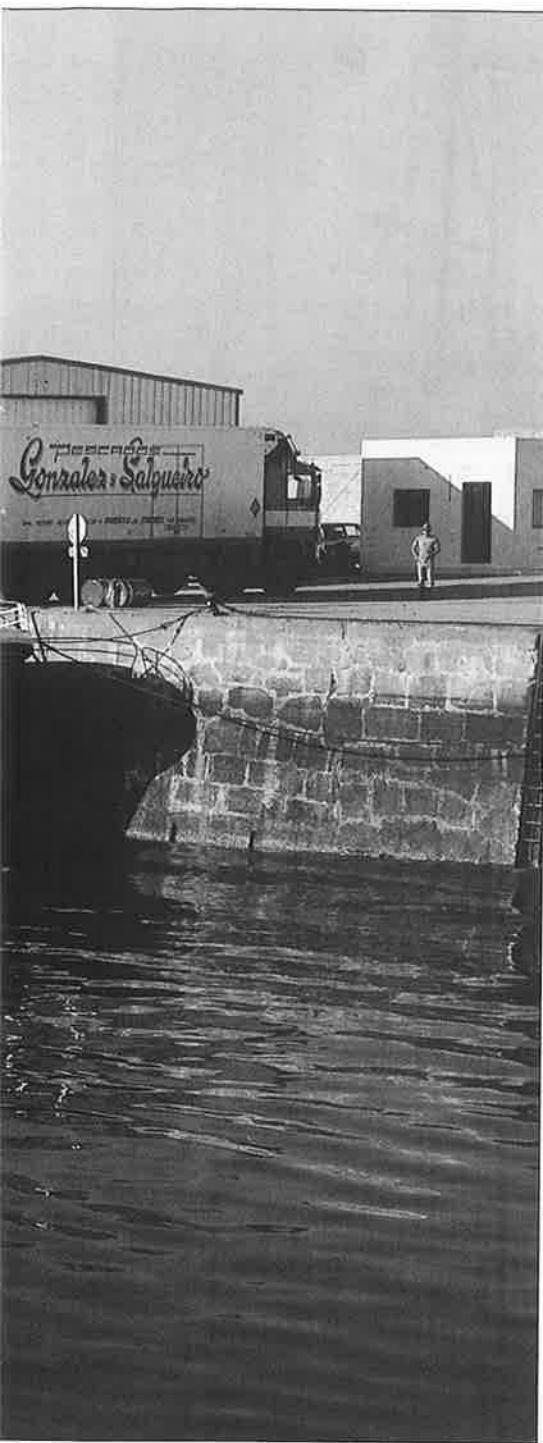
# AYUDAS POR PARALIZACIÓN TEMPORAL para la flota que faena en aguas de NAFO

*El Ministerio de Agricultura, tras unas serie de negociaciones con el sector afectado ha fijado las condiciones de ayuda por paralización temporal para la flota que faena en aguas de la Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental (NAFO). Estas conversaciones se celebraron bajo la Administración anterior y los resultados fueron calificados por los armadores como positivos pero insuficientes.*

***Agricultura  
aportó 20,6  
millones de  
euros que se  
complementarán  
con fondos  
comunitarios***

**L**a flota que opera en aguas de NAFO mantiene su ofensiva, no sólo para lograr unos mayores apoyos sino, sobre todo, para conseguir que se logre una revisión de los acuerdos en función de nuevos datos aportados por organismos científicos en relación con el estado y evolución de los recursos del fletán en esas aguas.

Según el compromiso suscrito con la Administración y publicado ya en el Boletín Oficial del estado, el Ministerio de Agricultura aportará 20.648.000 euros como ayudas por paralización temporal de la flota que opera en el cala-



dero de NAFO. Estas ayudas se pagarán durante el periodo comprendido entre los años 2004 y 2007 con cargo a los presupuestos del Estado, periodo para el que se han fijado los nuevos TACs en esas aguas. Junto a esta ayuda se dispondrá igualmente de la aportación comunitaria a cargo del Instrumento financiero de Orientación de la Pesca(IFOP) de acuerdo con la reglamentación comunitaria.

Para acceder a esta ayuda, es imprescindible que los barcos hayan estado faenando en ese caladero con una actividad media mínima de 90 días al año, en los años 2001,2002 y

2003. Igualmente se requiere que la paralización de los barcos sea total durante un periodo de tres meses al año de forma ininterrumpida estando el barco en puerto.

Para la flota que opera en el caladero de NAFO se van a poner igualmente en marcha una serie de acciones piloto para avanzar en pesquerías experimentales con cargo a las acciones específicas que se contemplan en esa línea. Igualmente, para los pescadores afectados por las medidas socioeconómicas se dispondrá de un incremento en un 20% de las primas a tanto alzado. Finalmente, también se ha

**Para recibir la ayuda los barcos deberán haber faenado una media de 90 días por año en 2001, 2002 y 2003 y deberán cesar en la actividad al menos tres meses por año**



producido un intercambio de cuotas de varias especies con Alemania.

Los armadores afectados por los acuerdos sobre cuotas en el seno de NAFO habían planteado a la Administración anterior un amplio paquete de medidas, en su opinión, indispensables para asegurar el mantenimiento de la flota y no seguir la vía iniciada ya en otros caladeros de un progresivo recorte de embarcaciones y a la vez de posibilidades y potencial pesquero. En esa línea se reclamaba la aplicación para el sector de fondos estructurales, estable-

ciéndose una partida específica y adicional a los recursos en manos del IFOP ya asignados a cada Estado. Para los armadores era necesaria esa vía para que los problemas de la flota NAFO no restaran recursos al resto del sector también con problemas y para no competir en procesos selectivos de los proyectos que se presentan para cada línea de ayudas.

Los armadores reclamaban también la posibilidad de recuperar ayudas para la constitución de asociaciones temporales de empresas con terceros países. Con la misma filosofía de



sacar barcos al exterior, se reclamaba el incremento de un 30% en el límite de inversión subvencionable para la modernización de los buques con el objetivo de cambiar sus caladero teniendo en cuenta en ese aspecto la sustitución de los artes de pesca con la posibilidad de percibir ayudas barcos con menos de cinco años. Finalmente, en materia de paralización definitiva o la constitución de sociedades mixtas a partir de 2004, se solicitaba un incremento del 20% en las ayudas, que no fuera necesario devolver las mismas por paralización temporal percibidas con anterioridad; que en las ayudas por desguace no fuera necesario proceder a la devolución de las ayudas percibidas anteriormente por modernización y nueva construcción y la eliminación de la edad mínima de los buques para acceder a las ayudas por exportación y sociedad mixta.

A la vista de las peticiones y los resultados conseguidos, los armadores consideran escasa la respuesta dada por la administración anterior.

#### **MÁS CUOTAS**

Junto a la ofensiva ante la Administración española o comunitaria en demanda de mayores ayudas o salidas vía política de estructuras para la flota afectada, los armadores cuyos barcos faenan en esas aguas han abierto igual-

mente otros frentes con la mirada puesta en lograr una revisión de las cuotas asignadas en su día por ese organismo pesquero internacional. En esa dirección, la empresa consultora científico técnica Halieutikos ha llevado a cabo un informe donde se revisa la evaluación de los stocks del fletán negro en esas aguas de NAFO donde, de entrada, se denuncia la escasa transparencia de esa organización pesquera. Para la consultora existen graves carencias y errores a la hora de hacer la evaluación de los stocks y señala que sería posible haber llegado a una cifra no inferior a las 36.000 toneladas, una cifra similar a la recomendada para 2003. En su opinión, no se debería haber aprobado un plan de recuperación en cuanto el mismo no era necesario.

Por parte de los armadores afectados por el acuerdo de NAFO, en las últimas semanas han llevado a cabo igualmente otra ofensiva ante el Parlamento Europeo para que las autoridades comunitarias se replanteen su actitud negativa frente a las demandas de esta flota. En defensa de una mayor actividad en la zona NAFO, el sector reclama igualmente a las autoridades comunitarias que de cara a la próxima reunión en otoño elaboren los correspondientes informes científicos para lograr una mejor defensa de los intereses de la flota. ■

**Vidal Maté**

**La medida, negociada con la Administración anterior, se estima insuficiente por el sector**

# Canarias, declarada ÁREA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE



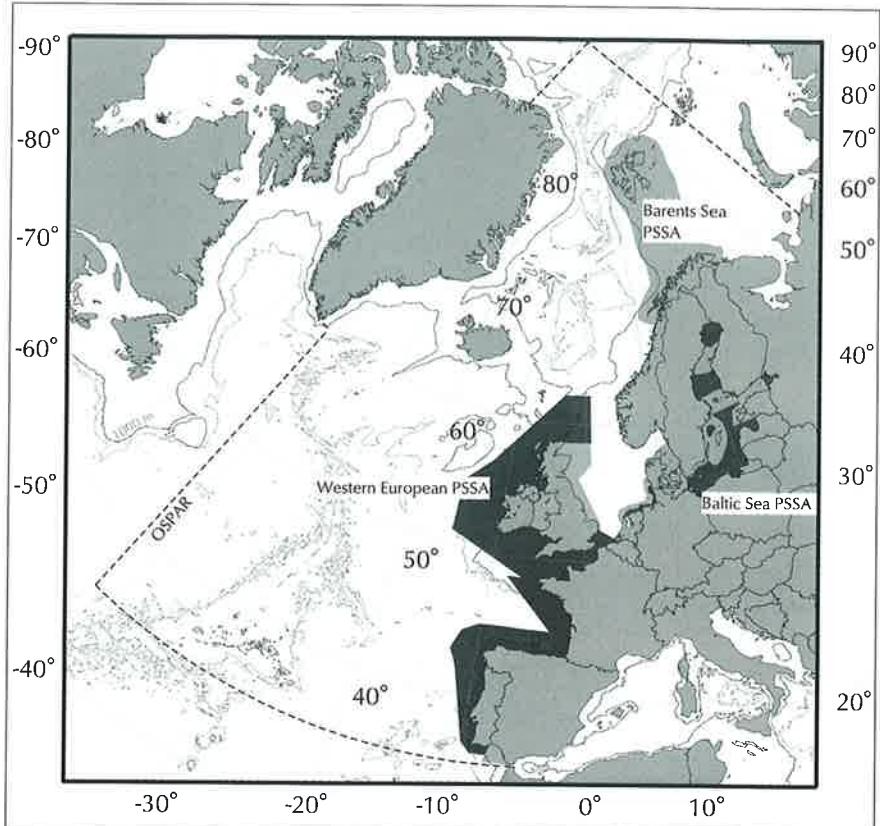
Canarias, junto con el archipiélago de las Galápagos y el Mar Báltico, fue declarada Área Marina Especialmente Sensible (AMES) en la última reunión de la Organización Marítima Internacional (OMI). La propuesta de la delegación española logró, con el decidido apoyo de Francia y Gran Bretaña junto a Greenpeace, WWF/Adena y Amigos de la Tierra, vencer la oposición de países como EE.UU. y Rusia, los representantes de países con banderas de conveniencia o la agrupación de propietarios de petroleros. En la próxima reunión de la OMI, en 2005, la delegación española deberá realizar el trámite de presentar las medidas concretas de protección para Canarias, tras lo cual esta designación tendrá carácter definitivo.

Las aguas del archipiélago canario son Área Marina Especialmente Sensible (AMES), tras la decisión adoptada por la OMI, agencia de Naciones Unidas que regula el tráfico marítimo mundial. Por lo tanto, a las seis zonas protegidas hasta el momento, en breve se sumarán las islas Canarias, islas Galápagos y Mar Báltico, así como la AMES denominada Europa Occidental, declarada meses atrás, y que próximamente tendrá carácter definitivo.

Con esta declaración se reconoce el intenso



tráfico marítimo, especialmente de petroleros, que soportan las aguas canarias, lo que hace que su rico ecosistema sea muy vulnerable ante posibles derrames de hidrocarburos y sustancias peligrosas. El área al que se dará mayor protección está delimitada por la línea poligonal que une los extremos del límite exterior del mar territorial (12 millas náuticas) que rodea el archipiélago canario, comprendiendo unos 30.000 kilómetros cuadrados de superficie y los más de 1.500 kilómetros de litoral de las is-



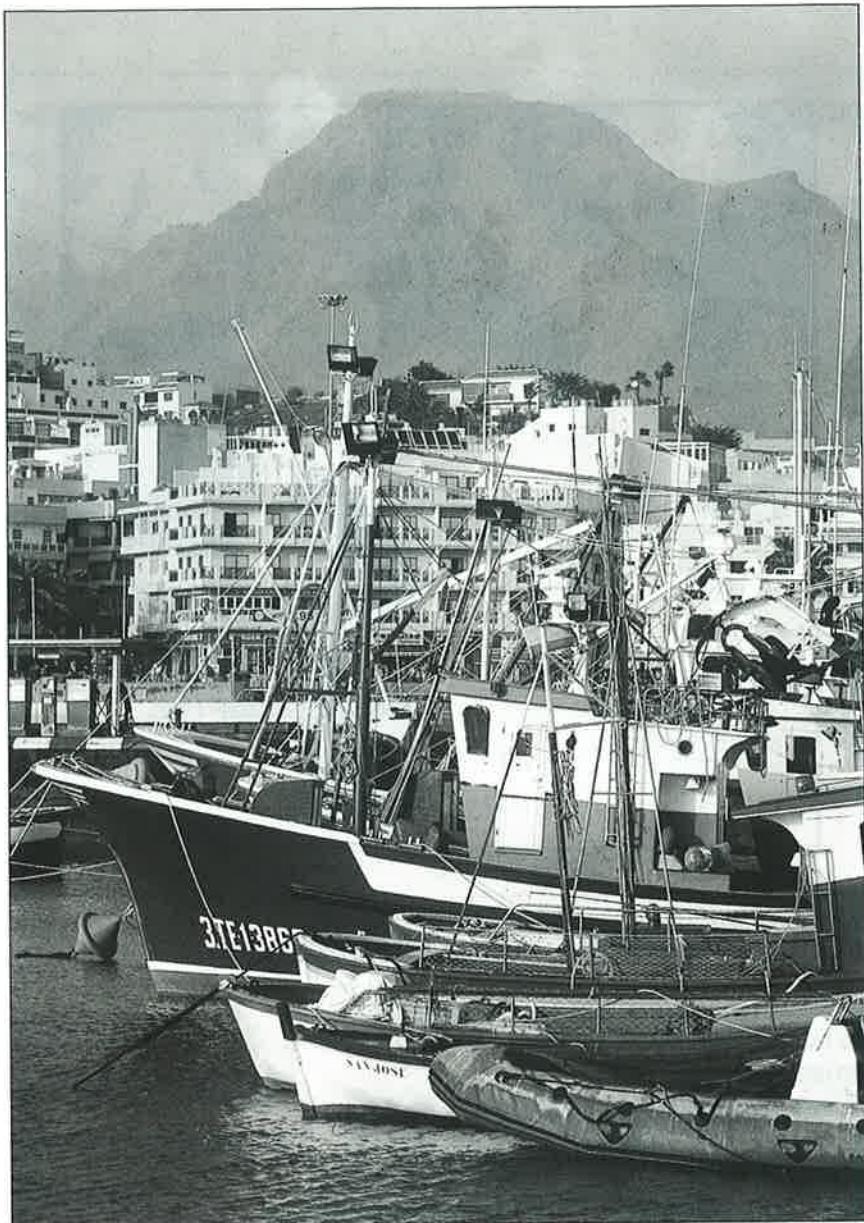
Propuestas de Áreas Marítimas Especialmente Sensibles para el Báltico y Europa Occidental (ésta última presentada por España, Francia, Reino Unido, Irlanda y Portugal). Fuente: WWF/Adena

las, reconociendo que el área sensible abarca una mayor extensión, lo que permitiría en el futuro una ampliación.

Este proceso queda aún abierto ya que, como se ha señalado anteriormente, a lo largo del próximo año España deberá presentar en el NAV (Comité de Navegación) para su aprobación las medidas de protección asociadas a ese área. En este sentido, cabe reseñar el establecimiento de **zonas restringidas a la navegación**, que podrán ser utilizadas únicamente por la pesca artesanal y para la navegación interinsular (estas zonas restringidas serán: zona norte de la isla de Lanzarote, zona suroeste de la isla de Tenerife, zona suroeste de la isla de Gran Canaria y las zonas marítimas de las islas de La Palma y de El Hierro); **rutas obligatorias de navegación** para buques en tránsito cuyo origen o destino no sea un puerto canario; **sistemas de notificación de entrada y salida del AMES**, para todos los buques que transporten hidrocarburos pesados, en tránsito o con destino a un puerto de las islas Canarias). Tras la aprobación de estas medidas es cuando la designación del Área Marina Especialmente Sensible de las islas Canarias adquirirá carácter definitivo a lo largo de 2005.

También se halla en este proceso de establecimiento de nuevas medidas de protección el AMES de Europa Occidental (que incluye las

**Tras ser neutralizados los intentos de bloqueo encabezados por Rusia y las organizaciones de la industria marítima, la OMI declaró a las islas Canarias, islas Galápagos y Mar Báltico como Áreas Marinas Especialmente Sensibles**



**El apoyo prestado por Greenpeace, WWF/Adena y Amigos de la Tierra fue de gran importancia para lograr la designación del AMES de Canarias**

aguas gallegas y cántabras) presentada, y aprobada hace dos reuniones, conjuntamente por España, Francia, Reino Unido, Irlanda y Portugal.

#### **FUERTE OPOSICIÓN**

La declaración de estas nuevas AMES estuvo marcada por los intentos de bloqueo de un grupo de países liderado por Rusia que trató, por todos los medios, de impedir que se aumentara la protección de esas áreas marítimas, especialmente la del Mar Báltico. A este grupo se unieron diversas organizaciones de la industria marítima, como Intertanko (que agrupa a los principales propietarios de petroleros). Tampoco países como EE.UU. o Chile parecían muy favorables a que se ampliara el número de áreas con una mayor protección frente a la navegación con mercancías peligrosas.

Una vez más, las declaraciones oficiales que se producen tras un desastre ecológico que-

dan en evidencia cuando los intereses de la todopoderosa industria petrolera se ponen en juego. Rusia, cuya producción petrolífera ha experimentado un fuerte incremento, trató por todos los medios de evitar que se aumente la protección en el transporte de sustancias peligrosas para seguir transportando hidrocarburos de la forma más barata posible (hay que tener en cuenta que el 15% del tráfico marítimo mundial transurre a través del Báltico, muchos de cuyos barcos navegan en condiciones semejantes al Prestige), para lo que logró los apoyos de Liberia y Panamá. Dicha oposición se materializó en la reunión del Comité de Protección del Medio Ambiente Marítimo de la OMI.

El intento de bloqueo puso en peligro las AMES de Canarias, Galápagos y Báltico, además de la de Europa Occidental, que se encuentra en trámite de aprobación, como ya se ha señalado, con el subterfugio de solicitar la revisión de la regulación actualmente vigente. Además del apoyo de los países que ven necesario seguir aumentando esta protección del medio marino, y tal y como reconocieron representantes de la delegación española ante la OMI, fue decisivo el apoyo prestado por las organizaciones no gubernamentales Greenpeace, WWF/Adena y Amigos de la Tierra, entre otras.

Los países y la industria privada que intentaron bloquear la declaración de las AMES deberán en el futuro justificar técnicamente la necesidad de que la actual normativa sea revisada. En todo caso, dicha revisión no tendrá efecto alguno sobre las actuaciones en marcha.

#### **GRANDES BENEFICIOS**

A pesar de que las AMES constituyen una importante herramienta para proteger zonas de alto interés ecológico y que resultan sumamente vulnerables al impacto del tráfico marítimo, la mayoría de los países costeros no han mostrado hasta el momento un excesivo interés para utilizar este medio.

Gracias a las AMES ahora aprobadas, se van a proteger tres ecosistemas marinos de gran importancia y sometidos a un alto riesgo potencial de verse afectados. Más de cinco mil especies diferentes habitan las islas Galápagos, de las que el 40% son exclusivas de estas islas. Los vertidos de petróleo no han sido infrecuentes en este entorno, el más grave de ellos ocurrido hace unos tres años por el accidente del Jessica.

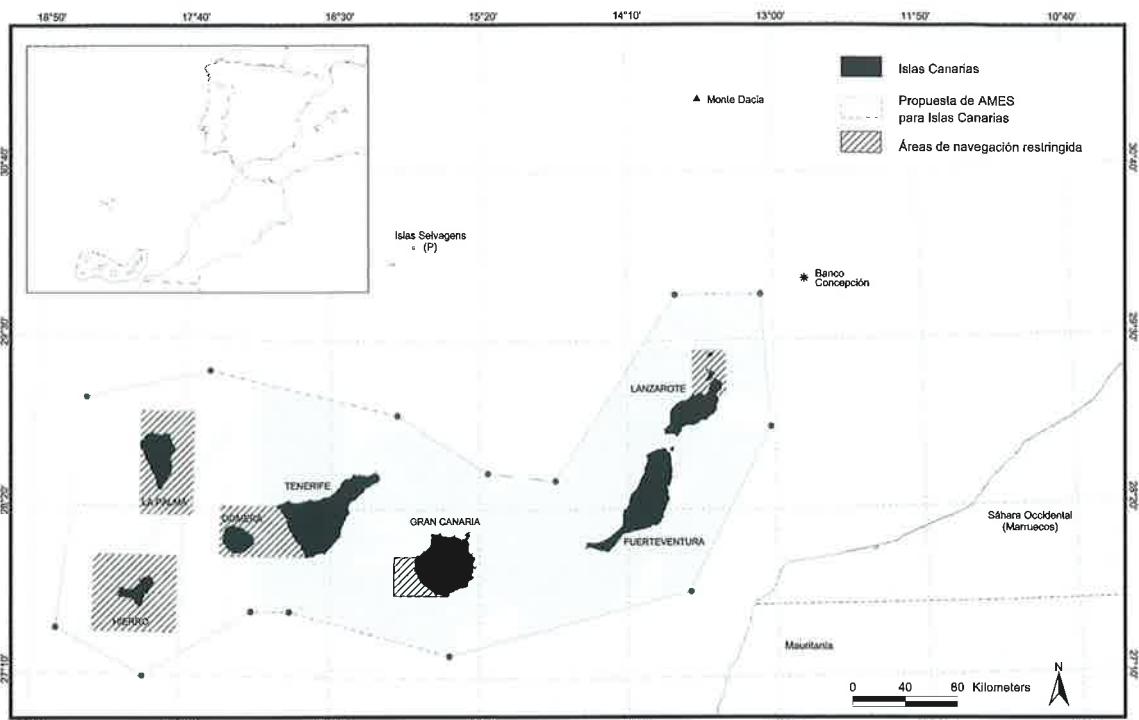
En el Báltico, como señala WWF/Adena, se encuentran grandes cantidades de marsopas, focas y aves marinas. Y en Canarias, como conocen los lectores de esta revista, se producen concentraciones de 26 especies de cetáceos,

como los calderones, además de comprender un hábitat de gran riqueza ecológica. Por si ello fuera poco, estas tres áreas tienen una gran importancia para la reproducción de especies pesqueras con un alto valor económico para las comunidades de pescadores. Si a todo ello unimos las aguas a las que engloba el AMES de Europa Occidental, entre cuyos últimos y graves derrames de hidrocarburos, entre vertidos accidentales y provocados, destaca el del Prestige, se podrá apreciar la importancia que tiene este incremento de protección.

En este sentido se expresó en jefe de la delegación de WWF/Adena en la reunión de la OMI al señalar que *no podemos tolerar los retrasos de estas iniciativas. Sería completamente imperdonable que ocurrieran nuevos accidentes, como el del Prestige, debidos a la avaricia de las empresas y la desidia de las autoridades marítimas.*

Por su parte, María José Caballero, responsable de la Campaña de Costas de Greenpeace, valoró la protección de las aguas canarias como un hito histórico que debe ir acompañado de un giro radical en la protección del medio ambiente marino y costero en Canarias, que hasta ahora no ha sido tomado en serio ni por el Gobierno canario ni por el Gobierno Central. El reconocimiento a la singularidad única de estas aguas debe ser a partir de ahora el motor de la política ambiental en Canarias.

Las nuevas AMES ahora declaradas, Canarias, Galápagos y Mar Báltico, junto a la de Europa Occidental, se sumarán en breve a las seis zonas protegidas por la OMI, de momento, en todo el mundo. La primera fue la Gran Barrera de Arrecife en Australia, declarada en 1991. No sería hasta 1998 cuando se declarara la segunda, el archipiélago cubano de Sabana-Camagüey. Les siguieron la isla de Malpelo, en Colombia (abril de 2002); los alrededores de los Cayos de Florida (abril de 2002); el mar de Wadden (octubre de 2002), en aguas de Dinamarca, Holanda y Alemania; y la Reserva Nacional de Paracas en Perú. ■



Área Marítima Especialmente Sensible propuesta por la delegación española ante la OMI. Fuente: WWF/Adena



## Prevenir para proteger

**Las Áreas Marinas Especialmente Sensibles** son zonas que necesitan de una mayor protección, dado el importante tráfico marítimo potencialmente peligroso (derrames de petróleo, encallamiento de buques, daños causados por anclas...) que navega por sus aguas y la importancia ecológica, socioeconómica, cultural o científica y a su vulnerabilidad ante el impacto negativo de dicho tráfico.

Más allá de las 12 millas, como señala WWF/Adena, en la zona económica exclusiva o su equivalente de 200 millas, los países costeros sólo pueden adoptar las regulaciones aprobadas por la Organización Marítima Internacional (OMI). Gracias a las AMES se pueden unificar las leyes específicas de una zona con las necesidades y condiciones locales.

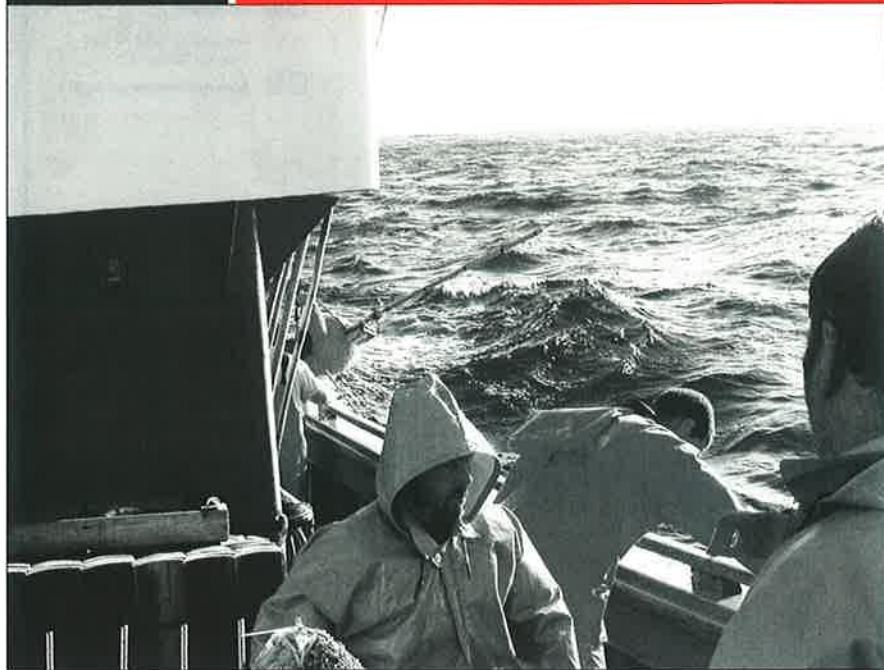
Gracias a los mecanismos que proporciona la declaración de un Área Marina Especialmente Sensible, se

pueden adoptar decisiones y medidas preventivas que ayuden a disminuir el riesgo de vertido (accidental o no, como el lavado de sentinas), mediante la regulación de las rutas de navegación que atraviesan o rodean las zonas más sensibles.

Entre las medidas aprobadas por la OMI para proteger estas zonas cabe señalar el establecimiento de áreas prohibidas a la navegación de buques que transporten mercancías peligrosas; separación del tráfico para que los buques no se alejen de las rutas de navegación asignadas; restricción de las descargas especiales de acuerdo con el Convenio MARPOL 73/78 para prohibir descargas de los desechos de petróleo, basuras y otros desperdicios tóxicos; exigencia de que los buques estén bajo el mando de pilotos expertos durante la navegación por esa zona... ■

RAÚL GUTIÉRREZ

R.G.



# España estudia NUEVAS POSIBILIDADES DE PESCA en Marruecos

*El Ministerio de Agricultura estudia la posibilidad de abrir un nuevo capítulo en las relaciones en materia de pesca entre España y Marruecos más de cuatro años después que finalizara el anterior acuerdo y que la flota española tuviera que abandonar dichas aguas. La ministra de Agricultura, hasta la fecha, se ha limitado a señalar la posibilidad de pedir formalmente a la Comisión de la Unión Europea reapertura de conversaciones para la firma de un nuevo acuerdo. El objetivo de la Administración española se concreta en la búsqueda de otras vías para que los barcos españoles accedan a esas aguas obviamente en condiciones diferentes a las que tuvieron en el pasado.*

**T**ras el triunfo de los socialistas hay un nuevo clima en las relaciones entre ambos países y es en ese marco donde se quieren buscar nuevas fórmulas que hagan posible el retorno a una parte de la flota a los caladeros al sur fundamentalmente en aguas del banco sahariano.

En este momento, con las elecciones al Parlamento Europeo a la vista y la renovación de la Comisión, parece poco probable que se lle-

ven a cabo conversaciones entre España y la Unión Europea a corto plazo y que, caso de producirse, las mismas se dejen para los próximos meses.

Frente a estos planteamientos de la Administración española, en medios comunitarios se ha mantenido una posición discreta. Para el comisario de Pesca Franz Fischler, en los últimos cuatro años han sido muy importantes los recursos concedidos a España para el ajuste



de la flota que faenaba en esas aguas, lo que ha supuesto desguaces y salidas de barcos hacia otros caladeros. Desde esa perspectiva no hay un clima favorable en medios comunitarios a la concesión de nuevas ayudas en función de un nuevo acuerdo entre Bruselas y Rabat. La Administración española es igualmente consciente de ello, pero no por eso se quiere renunciar de entrada a la búsqueda de nuevas posibilidades y fórmulas para que au-

menten los barcos españoles faenando en esas aguas.

#### **SECTOR RECONVERTIDO**

El acuerdo pesquero con Marruecos finalizó el 30 de noviembre de 1999 ante la negativa de las autoridades de Rabat a iniciar conversaciones con la Administración comunitaria. A partir de esa fecha, Bruselas y Marruecos entablaron conversaciones que se prolongaron casi du-

**La Administración no tiene decidido sin embargo cuál sería ese nuevo marco**



**Los caladeros de Marruecos han sufrido en los últimos años un grave deterioro, sobre todo en cefalópodos**

**Lo más probable es que Bruselas no esté dispuesta a poner un euro más tras el gasto hecho en los últimos años para la reconversión de la flota que operaba en esas aguas**

rante varios años, pero sin que las partes negociadoras acerquen mínimamente sus posiciones. Bruselas estaba dispuesta realizar concesiones en materia de número de barcos o posibilidades de pesca. Sin embargo, las autoridades de Rabat dejaron claro desde un primer momento que no estaban dispuestas a renovar un acuerdo que se pareciera en algo al compromiso anterior. Como punto de partida basaban el nuevo acuerdo en el marco de unas nuevas relaciones de colaboración comercial y económica entre las partes. El primer objetivo de las autoridades de Marruecos era negociar con la flota comunitaria parada. Al final, Bruselas llegó a la conclusión que Marruecos en realidad no quería ningún compromiso formal como tal acuerdo con la Unión Europea alegando la existencia de unos caladeros con problemas de recursos, aunque ello no fue obstáculo para que grupos empresariales pesqueros de otros países comunitarios alcanzaran acuerdos privados para operar en esas aguas con grandes arrastreros.

El acuerdo pesquero con Marruecos suponía la posibilidad pescar para algo más de 400 barcos, aunque algunas especies con unos períodos de pesca a cada vez más restringidos para tratar de proteger los caladeros. La flota que operaba en esas aguas suponía trabajo para más de 4.000 trabajadores con puesto directo en mar, actividad a la que se sumaban

más de 20.000 personas en tierra y, sobre todo, su importancia como eje de la actividad económica en algunos puertos y localidades. Andalucía fue la primera comunidad afectada seguida por Galicia y Canarias y Canarias.

Desde la finalización del acuerdo, según los datos manejados por la Administración, al pasado mes de diciembre se habían desguazado 66 barcos de los que 61 corresponden a Andalucía, se habían exportado 63 unidades, se han modernizado otros dos.

En España, el sector de la pesca que opera en el caladero de Marruecos se ha visto obligado a un fuerte proceso de reestructuración. Junto a los barcos desguazados o exportados, una parte de la flota de recolocó igualmente en el caladero nacional.

La falta de acuerdo se ha traducido igualmente en la búsqueda desde las propias empresas de posibilidades de pesca en el caladero de Marruecos vía acuerdos privados o con la constitución de sociedades mixtas. Ello se ha traducido que en este momento sean numerosas las pesquerías en ese país donde existe directa o indirectamente presencia española.

#### **CALADERO AGOTADO**

Consecuencias de todo lo sucedido en los últimos, reducción de flota, exportación de barcos a otros caladeros o el funcionamiento de sociedades privadas para seguir pescando en

**MEDIDA ESPECÍFICA, FLOTA DEL CALADERO DE MARRUECOS (REGLAMENTO 2561/2001)**  
**PAGOS REALIZADOS A 15 DE DICIEMBRE DE 2003. DATOS PROVISIONALES**

Comunidades Autónomas	Desguace		S.M/Exportación (2)		Modernización		Prima individual		Prima individual/abandono profesión		Prejubilaciones		Total MEuros
	Nº	MEUROS	Nº	MEUROS	Nº	MEUROS	Nº 100% ó 75%	MEUROS	Nº 100% ó 75%	MEUROS	Nº	MEUROS	
Andalucía	61	29,900	1	0,282	22	0,778	432/46	5,542	*7/98	4,500	72	2,7	43,702
Canarias		46,295				1,580		2,472		0,309			50,656
Galicia		7,212				0,200		0,996		1,000		0,739	10,147
C.A. Valenciana	1	0,687					16	0,128					0,815
País Vasco					1	0,486							0,486
Secretaría G. Pesca	4	2,155	62	40,788	2	0,146	1	0,012			1	0,013	43,114
<b>Total UE y Nacional (1)</b>	<b>66</b>	<b>86,249</b>	<b>63</b>	<b>41,070</b>	<b>25</b>	<b>3,190</b>	<b>17</b>	<b>9,15</b>	<b>0</b>	<b>5,809</b>	<b>73</b>	<b>3,45</b>	<b>148,92</b>
<b>Total</b>		<b>86,25</b>			<b>44,26</b>					<b>18,41</b>			

el caladero marroquí, las posibles negociaciones para desarrollar la pesca en esas aguas para la flota españolas deberían enmarcarse en un nuevo contexto en función de las necesidades de cada una de las flotas. Sin embargo, hay que tener en cuenta igualmente cómo están los caladeros en cuestión de recursos y las posibilidades de pesca que existen tanto para las flotas de ese país como para quienes pretendan acceder a esas aguas.

La situación actual no tiene nada que ver con el pasado en cuanto los caladeros han sufrido un fuerte deterioro hasta el punto que las autoridades de ese país han puesto en marcha serios planes para limitar las capturas y que incluso barcos de Marruecos han tenido que buscar posibilidades de pesca en otras aguas. Los problemas más importantes de escasez de recursos para desarrollar la actividad de la pesca con normalidad se han producido fundamentalmente en los cefalópodos, pero también en la palometa y para la merluza negra. Las autoridades de Rabat han implantado el funcionamiento de cuotas individuales de pesca, establecimiento de tallas mínimas o balances anuales de capturas para medir la evolución de las mismas en función de las medidas adoptadas. Igualmente se han puesto en marcha cambios en la política pesquera para las flotas costeras artesanales.

En el caso concreto del caladero para la pesca del cefalópodo en el banco sahariano, diferentes fuentes relacionada con el sector señalan que se trata en la actualidad de unas aguas agotadas donde las capturas han pasado de las 140.000 toneladas en los mejores tiempos a unas 70.000 toneladas en 2002 para pasar a solamente unas 30.000 toneladas en la pasada campaña, lo que ha provocado la puesta en marcha de un plan para la gestión de esas

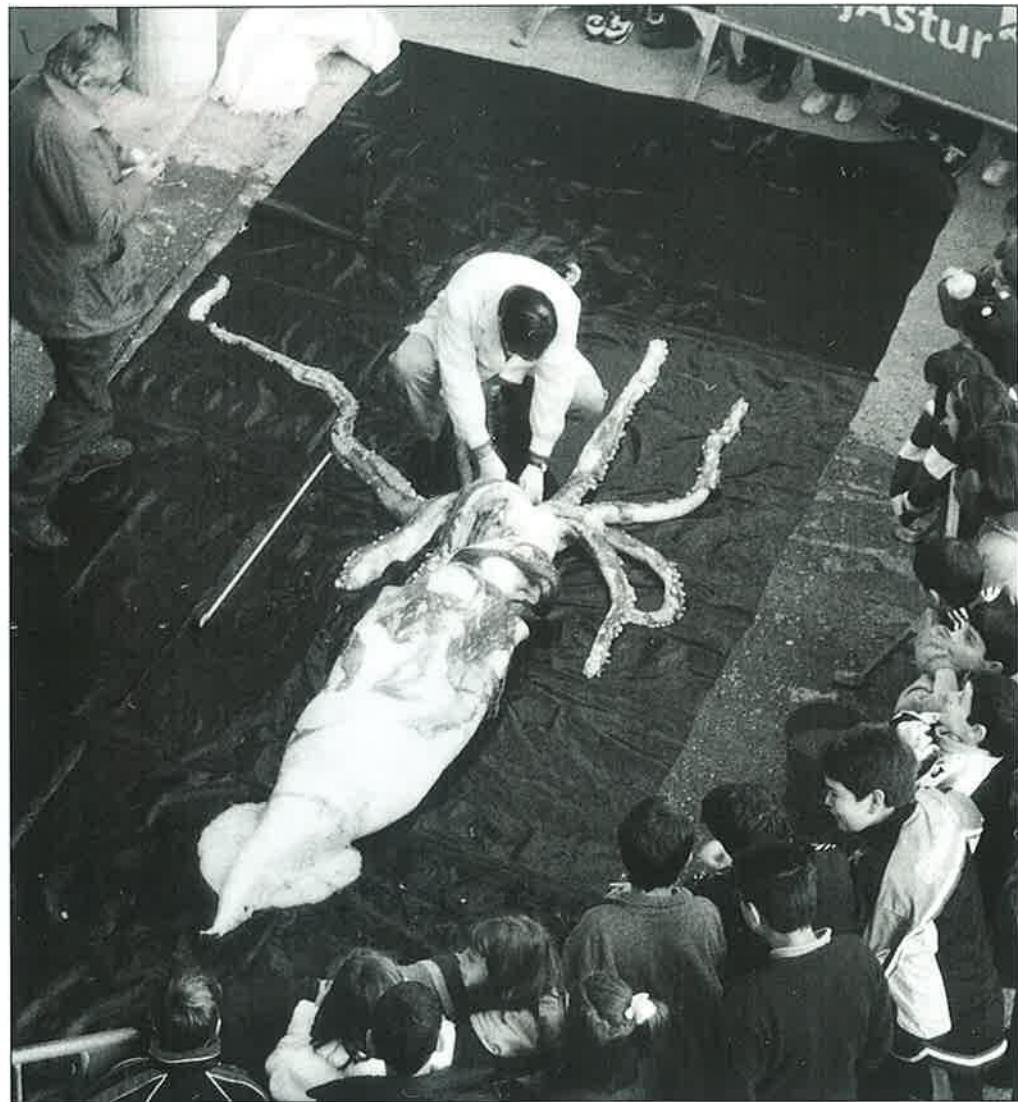


aguas. Los mismos medios muestran su preocupación por el futuro del caladero porque, mientras aumentan los controles para las pesquerías fuera de las 12 millas, de esa distancias hacia al costa sigue funcionando la pesca artesanal sin apenas controles con graves efectos negativos para la recuperación del caladero. ■

**Vidal Maté**

## Nueva expedición del proyecto Kraken para grabar al calamar gigante

*El proyecto Kraken ultima los preparativos de su tercera expedición a aguas del caladero Carrandi para intentar filmar en su hábitat al calamar gigante. Para esta expedición los responsables del proyecto cuentan con el apoyo económico de la productora Transglobe, el Instituto de Óptica de Valencia, la empresa de filmación Novotec, el CSIC y ahora pretende implicar al Principado de Asturias ya que de tener éxito el proyecto daría una gran proyección internacional a Asturias.*



**E**l proyecto Kraken, que de conseguir la financiación suficiente estaría el próximo septiembre frente a la costa de Gijón, intenta implicar al Principado en el tercer intento de la expedición para captar imágenes de calamares gigantes en el fondo del océano. Para ello los responsables del proyecto argumentan a su favor la proyección de Asturias en el exterior si el equipo lograra captar imágenes del *Architeuthis dux*.

El próximo septiembre—dos años después del segundo intento—un equipo de científicos

y técnicos españoles grabarán centenares de horas en las profundidades del caladero Carrandi—una fosa abisal situada a 25 millas al NE de Gijón— para intentar captar a este animal mítico en su medio.

Para llevar a cabo el proyecto Kraken, según Ángel Guerra, científico del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo y director científico de la expedición, hace falta un millón de euros. Hasta la fecha entre el CSIC, la productora Transglobe, el Instituto de Óptica de Valencia y Novotec empresa de filmaciones marinas han puesto 800.000 euros. Por tanto, si el

Principado, a través de la dirección general de Promoción Cultural, aporta los 200.000 euros restantes todo estará dispuesto para iniciar los pasos necesarios para poder zarpar en septiembre.

#### MEDIOS TÉCNICOS

En las expediciones anteriores los medios técnicos utilizados para grabar en las profundidades fueron tres cámaras submarinas colocadas triangularmente a distintas profundidades. También contó el equipo con una cámara móvil conectada al barco una quinta instalada en un pequeño submarino. Esta última no pudo ser utilizada por la difícil climatología, que además hizo que se perdiera una de las cámaras fijas con muchas horas de grabación. Así todo dependía de que el invertebrado se sintiera atraído por alguno de los distintos cebos empleados y se acercara a la cámara.

En esta ocasión el método para grabar al calamar será más activo. Con la información adquirida de las expediciones anteriores se localizará un banco de bacaladillas (alimento básico del calamar) y se sumergirán cámaras móviles capaces de grabar en ángulos de 360 grados. Estas cámaras, si la financiación se obtiene en los plazos previstos, serán suministradas por el ejército estadounidense. Además, como en las pasadas expediciones se utilizarán reclamos químicos o naturales como feromonas para atraer a estos cefalópodos.

#### ARCHITEUTHIS

Este invertebrado del tipo molusco y de la clase cefalópodo tiene una cabeza grande y un cuerpo esférico que cuenta con dos aletas laterales. En torno a la boca tiene ocho tentáculos con ventosas y dos contráctiles más largos que se usan para atrapar a la presa y llevarla hacia los tentáculos más cortos, que la sujetan mientras es desgarrada por una poderosa mandíbula en forma de pico de loro.

El proceso de crecimiento del calamar gigante es impresionante ya que en cinco año de vida pasa de unos milímetros de longitud a poder alcanzar 20 metros de longitud y mil kilogramos de peso. Lo que equivale a crecer prácticamente un centímetro diario. ■



#### ► Cofradía y corporación local de Denia contra las granjas de lubina

La cofradía de pescadores y la corporación local de Denia han mostrado su desacuerdo con la autorización que la Consellería de Agricultura y Pesca ha dado a la empresa Doradas del Mediterráneo para la instalación de

una granja marina en la zona de Les Marines. La piscifactoría que abarcará más de 120.000 metros cuadrados a unos tres kilómetros de la costa constará de 12 jaulas de 16 metros de diámetro y 2 de 5,5 metros. La empresa pretende producir 36 toneladas de doradas y 96 toneladas de lubinas.

Los pescadores argumentan que las barcas de tres mill no podrán faenar en la zona sumándose esta circunstancia a la difícil situación por la que pasan. Además, también se plantean en la corporación local interro-

gantes sobre el impacto medio ambiental que tendrá en la costa y cómo afectará éste al turismo en la zona ya que entre el 30 y 35 el 40 por ciento del pienso que se utiliza para alimentar a lubinas y doradas queda en los fondos marinos.

#### ► Problemas económicos en la cofradía de pescadores de Tarragona

En la cofradía de pescadores de Tarragona han sonado las alarmas. La situación financiera es delicada debido a la reducción de las capturas de las flotas de cerco y arrastre, la inversión realizada para dotar a la nueva lonja de tecnología para informatizar la subasta y una mala gestión desarrollada por los anteriores responsables del pósito.

Para el actual patrón mayor, Esteve Ortiz, la situación no es nueva y piensa que con el apoyo de algunas entidades financieras se puede establecer un plan de viabilidad que permita ver el futuro con claridad. Pero a estas palabras optimistas ha respondido el director general de Pesca de la Generalitat, Martín Sans, que debido a que en su departamento está trabajando con un presupuesto prorrogado que impide atender los problemas de los pescadores de Tarragona sin desatender otras partidas ya comprometidas. La deuda podría ascender a 1 millón de euros.

► **División entre arrastre y pincho asturiano por las medidas para la recuperación de la merluza**

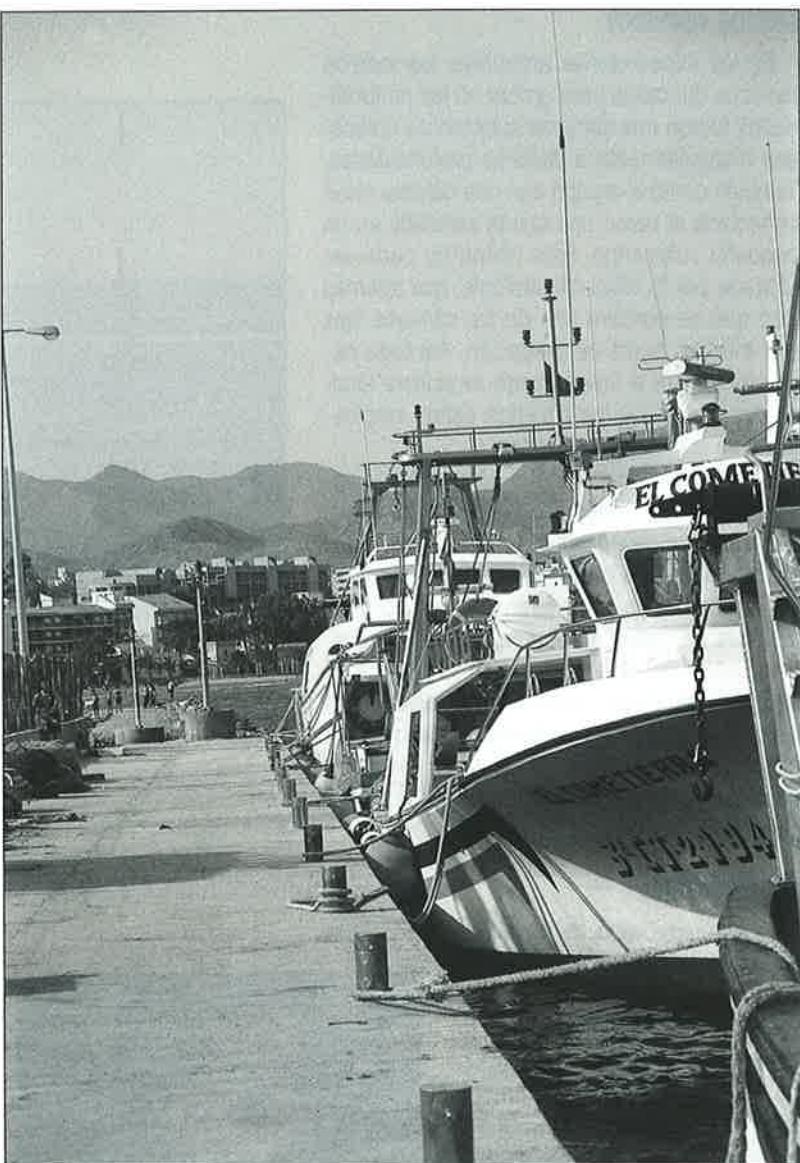
La recuperación de la merluza y la cigala en los caladeros asturianos, que están por debajo de los límites biológicos de seguridad, ha enfrentado a arrastreros y palangreros en el principado amenazando la unidad de la Federación de Cofradías. Por un lado, los barcos que usan artes más selectivas: palangreros proponen limitar la capacidad de pesca de las embarcaciones menos selectivas: arrastreros. Por otro, éstos últimos, afirman que esta limitación podría en peligro la rentabilidad de los barcos. Ante la división, el director regional de Pesca, Alberto Vizcaíno, medió, afirmando que a la vista de los datos sobre capturas, no es justo culpar únicamente al arrastre de la situación del caladero. Entiende Vizcaíno que las medidas de recuperación se pueden repartir entre distintas artes. Además, subrayó la buena disposición de los arrastreros a ampliar el período de veda en zona de reclinamiento de alevines.

► **La acuicultura produjo 60 toneladas de besugo en 2003**

Los técnicos del grupo pesquero asentado en A Coruña Isidro de la Cal han logrado producir en cautividad durante el pasado año 60 toneladas de Besugos. El proceso, que se prolonga durante unos tres años, comienza con la captura en el mar de unos centenares de ejemplares, cuyos huevos pasan a la piscifactoría hasta convertirse en alevines de unos 10 gramos de peso. En este momento se trasladan desde la piscifactoría a las granjas marinas bajo en mar que albergan a unos 12.000 ejemplares.

Aunque la producción de 60 toneladas es discreta si se comparara con las 24.720 toneladas de peces producidos en piscifactorías en nuestro país durante el 2003, los técnicos esperan triplicar la producción en los próximos años. Este aumento supondría que más de un 10 por ciento de este pescado en el mercado estaría criado en cautividad. El incremento en su producción aliviaría la presión ejercida en las últimas décadas sobre el besugo que ha pasado de las 25.000 toneladas capturadas a mediados de los setenta las 500 toneladas capturadas en España en 2003.

## **Cofradías y mayoristas de Alicante solventan el conflicto de la "caja de regalo"**



*Las cofradías de pescadores suprimieron en las subastas en las lonjas del litoral alicantino el tradicional regalo de una caja de pescado azul por cada veinte adquiridas por un solo comprador. El fin de esta práctica no regulada, que en realidad supone un 5% de regalo, se adoptó por los representantes de las cofradías de Denia, Xabia, Altea, Alicante, Guardamar del Segura y Torrevieja con el fin de unificar criterios respecto a las condiciones de venta en otros puntos del litoral que no se regala la caja. La decisión creó malestar en los mayoristas y tensiones que han durado cerca de un mes y ha involucrado al director general de Pesca de la Comunidad Valenciana.*

► **Detenidos en Ondarroa ocho amadores de altura y un inspector imputados por cohecho**

La Guardia Civil detuvo a ocho armadores y a un inspector de Pesca en Ondarroa por un presunto delito de cohecho. Los agentes, que tenían indicios de que el vigilante percibía dinero a cambio de no realizar las inspecciones y proporcionar a los armadores los horarios de los servicios de inspección, arrestaron el miércoles 28 de abril a siete armadores de Ondarroa y a uno de Motrico cuando realizaban el pago al inspector.

Los sobornos de los armadores, que eran de 3.600 euros mensuales, se han producido durante años debido a que esta localidad de Vizcaya no tiene una lonja en la que se manipule y venda el pescado descargado. Los arrestados comercializaban ejemplares de merluza inmaduros (inferiores a 27 centímetros si proceden del Cantábrico).

La venta de la "ancholla" o merluza inmadura parece ser una práctica habitual realizada directamente entre vendedores y compradores evitando de esta forma la descarga de las capturas en lonja. El traslado desde el puerto pesquero al lugar de venta se realiza en camiones que estén dispuestos a circular con mercancía ilegal.

La Asociación de Armadores de Altura del puerto vizcaíno, a la que pertenecen los arrestados, no ha realizado ninguna valoración. Sin embargo el recién elegido presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, Jaime Tejedor, afirmó que estas prácticas son pan para hoy y hambre para mañana. Las sanciones podrían superar los 60.000 euros.

**E**l pasado 19 de abril, tras una reunión en la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Alicante (FPCP), los representantes de los pescadores de cerco acordaron unificar criterios en las condiciones de venta en lonja de pescado azul (sardinas, boquerones y alacha) y terminar con el regalo de una caja de pescado por cada veinte compradas por un mayorista.

De acuerdo con cifras apuntadas por la FPCP el cerco de la provincia 'regaló' a los mayoristas entorno a 468.000 euros de pescado azul en las subastas. De esta forma se paliará en parte la crisis que afecta al cerco debido al incremento constante de los gastos de explotación (fuel, artes, pertrechos, seguridad social, etc.), que no se equilibra con el precio de venta del pescado, estancado hace años. La inmovilidad del precio afecta tanto a marineros como a armadores, que culpan de ello a los mayoristas—menos de una docena que controlan los precios.

Ante este acuerdo, los compradores iniciaron el primer día de la puesta en práctica de la medida un boicot no adquiriendo las capturas. Por su parte, el presidente provincial de los Mayoristas de Pescado, Antonio Alcaraz, añadió leña al fuego al calificar de "ladrones" a los pescadores por "no llenar las cajas de pescado del todo". Además, según los pescadores, los mayoristas alicantinos presionaron a los que compradores que operan en otras lonjas para que no compraran las partidas procedentes del cerco alicantino.

Ante la situación de boicot y las 'lindezas' dichas por Alcaraz, desde la FPCP se estudió la posibilidad de crear una organización de productores para llevar a cabo la distribución del pesca-

do fresco procedente de las cofradías afectadas a las grandes cadenas de alimentación.

Las posiciones entre ambas partes continuaron tensas como se mostró durante la reunión entre pescadores y mayoristas a la que acudió el director general de Pesca de la comunidad, José Ferrando, que terminó sin acuerdo.

### ACUERDO

Tres semanas después de iniciarse el conflicto, las lonjas de las cofradías alicantinas volvieron a subastar pescado azul pescado por la flota de cerco tras llegar las partes a un principio de acuerdo.

El acuerdo alcanzado entre las partes establece la eliminación del 'regalo de una caja' por cada veinte compradas. Además, los mayoristas asumen el coste total del envase (hasta la firma del acuerdo pagaban dos terceras partes del total).

Por su parte las cofradías fijarán en un uno y medio por ciento el precio de los servicios que cobran los pósitos en las lonjas y unificarán el precio de las cajas de envase en las que se comercializa el pescado. También se acordó que estas cajas, cuyo contenido máximo es de once kilos, se irán equiparando a los envases utilizados por las cofradías de Castellón según se vaya agotando las existencias de las actuales cajas.

El episodio ha servido, según los representantes de los pescadores, para unir a un sector tradicionalmente muy poco vertebrado ante la reivindicación de sus peticiones. Las negociaciones no han sido fáciles, pero durante las más de tres semanas que ha durado el conflicto los pescadores se han mantenido unidos a pesar de las dificultades económicas que sufren. ■



pradores evitando de esta forma la descarga de las capturas en lonja. El traslado desde el puerto pesquero al lugar de venta se realiza en camiones que estén dispuestos a circular con mercancía ilegal.

La Asociación de Armadores de Altura del puerto vizcaíno, a la que pertenecen los arrestados, no ha realizado ninguna valoración. Sin embargo el recién elegido presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa, Jaime Tejedor, afirmó que estas prácticas son pan para hoy y hambre para mañana. Las sanciones podrían superar los 60.000 euros.

# Alergias: El peligro de la primavera (1)

**Se estima que aproximadamente un 20 % de la población es alérgica a alguna sustancia (pólenes, polvo doméstico, alimentos, medicamentos, pelaje animales, etc) y parece ser una cifra que va en aumento.**

**L**a alergia es una respuesta anormal del sistema de defensa del organismo ( sistema inmunológico compuesto por diferentes células y proteínas) a una sustancia que percibe como dañina, denominada alérgeno, que normalmente no afecta al común de las personas.

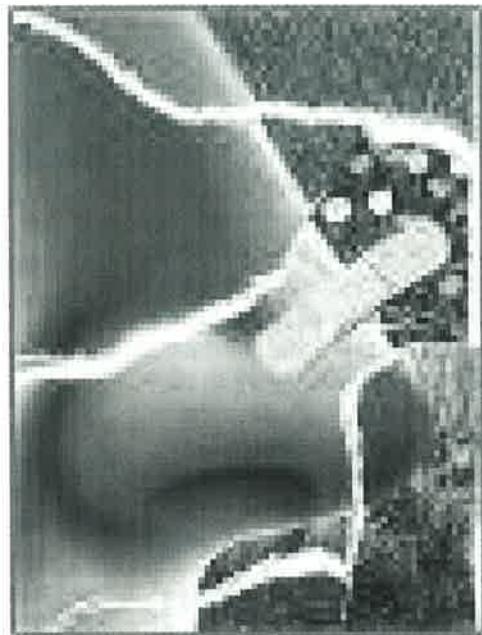
Su aparición aumenta en primavera, porque uno de los grupos más frecuentes de alérgenos son los pólenes, unas células reproductoras de las plantas que proliferan en esta estación.

## CAUSAS DE LA ALERGIA

En sujetos predispuestos (frecuentemente cuyos padres son alérgicos), al entrar en contacto de forma repetida con las sustancias alergénicas, su organismo reacciona liberando diversas sustancias como por ejemplo la histamina, que son las responsables de los síntomas de la reacción alérgica.

Existen muchos tipos de sustancias alergénicas o alérgenos, siendo las más comunes las que aparecen en la imagen.

Se sospecha que existe una predisposición hereditaria a las alergias, lo que significa que un niño cuyos padres son alérgicos probablemente desarrolle un tipo de sensibilización, aunque no necesariamente a la misma sustancia que rechazan sus padres. Por ejemplo si la



madre es alérgica al marisco, tiene más probabilidades de desarrollar una alergia, pero no precisamente a ese alimento, sino a otros alérgenos, como el polen.

A pesar de que son muy molestas, por lo general, las alergias no son complicaciones graves, pero sí pueden acabar en cuadros más complejos como el asma.

## SÍNTOMAS

Una reacción alérgica puede manifestarse de diferentes maneras y los síntomas pueden variar en función de la sensibilidad propia de cada persona.

En la tabla adjunta se recogen los síntomas más frecuentes.

## TIPOS DE ALERGIA

Algunas alergias, como por ejemplo, la alergia al polvo, a los animales o a los alimentos, pueden manifestarse durante todo el año. Otras alergias, como por ejemplo, la alergia al polen, aparecen sólo en determinados períodos del año.

A continuación se exponen algunos de los tipos más frecuentes de alergia:

Tipo de trastorno	Órgano afectado	Síntomas
Conjuntivitis alérgica	Ojos	Lagrimo, picor
Rinitis	Nariz	Secreción nasal, picor, estornudos, congestión nasal.
Urticaria/Dermatitis	Piel	Picor, enrojecimiento, edema, eritema
Asma bronquial	Bronquios	Tos, pitos, ahogos
Anafilaxia	Todo el organismo	Picor, dificultad respiratoria, enrojecimiento, mareo.

**1. Alergia al polen.** El polen es una sustancia muy pequeña producida por el aparato reproductor masculino de la flor. Una sola planta puede producir miles de granos de polen que, en la planta, tiene una aspecto de polvo amarillento, pero que, al dispersarse en el aire no se ve.

La polinización se ve influenciada por las condiciones climáticas, así:

- las jornadas con viento y calurosas favorecen la difusión del polen.

- las jornadas lluviosas, por el contrario, provocan la carencia de polen en el ambiente.

En España, los responsables del mayor número de alergias por polinización son los árboles como el roble, el olmo, el plátano o el olivo, y, en verano, hierbas como la grama dulce (gramíneas) o malezas como el cardo.

Esta enfermedad tiene una fuerte carga genética, suele afectar desde la infancia, reincide cada primavera y suele remitir a partir de los cuarenta años. Los síntomas más frecuentes son la rinitis y la conjuntivitis.

**2. Alergia a los ácaros del polvo.** Los ácaros son pequeños parásitos de la familia de los arácnidos, que se alimentan de fragmentos biológicos, como por ejemplo, las descamaciones microscópicas de nuestra piel. Los ácaros viven y proliferan en abundancia en nuestras casas, y muy particularmente dentro de cojines y colchones. Los ácaros no viven en bajas temperaturas ni por encima de los 1.500 metros, por lo que las vacaciones en alta montaña son muy aconsejables para estos alérgicos.

**3. Alergia a los animales.** Las sustancias derivadas de la piel y del pelo de los animales pueden producir importantes alergias. Entre los animales domésticos, los gatos son los que más riesgo conllevan cuando viven en estrecho contacto con los habitantes de la casa. Otros animales que pueden producir alergias son: los perros, caballos, conejos y hamsters.

**4. Alergia a los alimentos.** Las alergias alimenticias más comunes son: a la leche de vaca, a los huevos, a pescados y mariscos y a los frutos secos (sobre todo cacahuetes). Se debe distinguir la alergia de la intolerancia alimenticia, ya que en ambas los síntomas pueden ser similares (inflamación boca, vómitos, diarreas, síntomas asmáticos). La clave para

diferenciarlas es que los primeros síntomas de la alergia (picor e hinchazón de labios) suelen aparecer aproximadamente un minuto después de haber estado en contacto con el alimento al que se es alérgico.

**5. Alergia a medicamentos.** Alrededor de un 5% de la población sufre este tipo de alergia. Los medicamentos que más frecuentemente pueden producir este tipo de reacciones son: antibióticos, analgésicos AINE, anestésicos locales o generales, relajantes musculares, medios de contrate yodados y vitaminas. Las personas alérgicas deben evitar totalmente los fármacos que le producen alergia e informar al especialista de cualquier otra reacción a medicamentos.



**6. Alergia a las picaduras de insectos.** Se debe normalmente a las sustancias tóxicas que se inyectan con el veneno de los himenópteros (avispas y abejas). No es la alergia más común (afecta sólo al 1% de la población), pero si una de las más graves. Esta alergia da cuadros de anafilaxia en los que existen riesgos de complicaciones.

**7. Alergia a los hongos.** Algunos hongos producen alérgenos que se depositan en sus esporas, y la liberación de éstas depende de la humedad, la temperatura y la existencia de materia orgánica en su entorno, como basuras o cortinas de baño. Las épocas más favorables para su desarrollo son la primavera y el otoño, y entre los más comunes destacan la alternaria, el cladosporium, el penicilium, el aspergillus y el mucor.

**8. Otras alergias.** Últimamente se están observando alergias que hasta hace poco eran poco comunes, debido a la introducción en nuestra vida cotidiana de materiales que hasta ahora no eran tan utilizados ni extendidos: níquel (presente en utensilios de cocina, bisutería, relojes, etc) látex (preservativos, guantes, adhesivos, etc) anisakis (parásito presente en el pescado crudo), etc. ■

## EL MAPA CONVOCA LOS PREMIOS JACUMAR DE ACUICULTURA Y GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

El ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha convocado a través de la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos (JACUMAR), el V premio de investigación en acuicultura y el II premio en implantación de sistemas de gestión medioambiental en el territorio español, según publicó el Boletín Oficial del Estado del pasado 19 de mayo.

La dotación económica de los premios asciende a 15.025 euros cada uno, acabando el plazo de presentación de solicitudes el próximo 20 de julio.

El objeto de estos premios es contribuir al desarrollo de los cultivos marinos españoles, pudiendo optar al V premio JACUMAR de acuicultura, los equipos de investigación en cualquier área de conocimiento, de interés para la acuicultura española, tanto marina como continental, que desarrollen su labor en centros de investigación, públicos o pri-



vados, radicados en España o en territorio de cualquier otro estado de la Unión europea.

En cuanto al II premio JACUMAR de gestión medioambiental está dirigido a las empresas privadas de acuicultura, radicadas en territorio español que hayan efectuado la implantación, durante los dos últimos años, de un sistema de gestión medioambiental certificado internacionalmente.

## EL FONDO DE RESERVA INCREMENTA SU DOTACIÓN EN 3.700 MILLONES DE EUROS

El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales ha anunciado en el Congreso de los Diputados la aprobación de una nueva dotación adicional al Fondo de Reserva de la Seguridad Social de 3.700 millones de euros, lo que elevaría la cuantía total del mismo a más de 18.907 millones de euros.

Esta nueva dotación adicional generará unos rendimientos adicionales mínimos de 40,53 millones de euros de aquí a fin de años. Este es el segundo incremento que se realiza este año. El primero se aprobó en Consejo de Ministros del pasado 27 de febrero por valor de 3.000 millones de euros.

El Fondo de Reserva de la Seguridad Social fue creado con el objetivo de constituir reservas que permitan atenuar los efectos de los ciclos económicos bajos y garantizar el equilibrio financiero del sistema. Su creación en el año 2000 se llevó a cabo en cumplimiento de la recomendación número dos del Pacto de Toledo firmado por todas las fuerzas parlamentarias en 1995 y del Acuerdo de Pensiones de 1996.

### CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE LA SEGURIDAD SOCIAL Y LA OISS

El secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Grando y el secretario general de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social, Adolfo Jiménez, firmaron el pasado 25 de mayo, en el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, un

Convenio Marco de colaboración, con el fin de promover el intercambio de apoyo mutuo entre ambas entidades.

Con la firma de este Convenio ambas instituciones se comprometen a colaborar en actividades que permitan progresar en el desarrollo de proyectos de investigación con-

juntos y en la difusión del conocimiento, especialmente en lo que se refiere a la internacionalización de la Seguridad Social y la adecuación de sus instituciones gestoras.

Entre las acciones concretas de colaboración destacan la realización de cursos, estudios, desplazamientos de expertos, visitas técnicas, celebración de seminarios, simposium y coloquios internacionales, así como cuantas otras estimen oportunas ambas partes para la consecución de sus objetivos y fines respectivos.

El Convenio tendrá una duración inicial de dos años y se considerará prorrogado automáticamente al término de cada año natural, salvo denuncia expresa del mismo por una de las dos partes.

# nueva guía sanitaria a bordo



MINISTERIO  
DE TRABAJO  
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA

# PONGA RUMBO



## A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confie siempre en MURIMAR, le guiará la máxima seguridad.

---

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



**MURIMAR**  
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6<sup>a</sup> Planta. 28020 MADRID.