

# Mar

Nº 430  
Septiembre 2004

**Campaña de  
prevención  
de riesgos  
laborales**

**Gobierno y sindicatos  
negocian una salida  
para IZAR**



**Bruselas denuncia el  
incumplimiento de las  
cuotas pesqueras**

**Nueva  
GUÍA  
LABORAL**

# Centro Nacional de Formación Marítima de

# BAMIO

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

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



**Centro de Formación Marítima de Bamio**

El Salgueiral, s/n.  
Vilagarcía de Arousa  
(Pontevedra)

Tel.: 986 51 02 55

Fax: 986 50 61 11

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

## LA GRAN ESCUELA DEL MAR



**E**l mar, indirectamente a través de los astilleros públicos, ha sido protagonista en las últimas semanas de la actualidad y, según todos los indicios, lo va a seguir siendo en los próximos meses.

El conflicto en los astilleros era un problema, si no anunciado, sí esperado ante la necesidad de afrontar una vieja situación de elevadas pérdidas y pedidos insuficientes para su capacidad productiva ante la dura competencia que suponen los astilleros de varios países asiáticos. La Administración popular, aunque también hizo ajustes de plantillas en este sector público, se había puesto una venda a los ojos pasando no sólo de puntillas sobre el mismo, sino incluso tratando de tapar el problema simplemente con ayudas ilegales insostenibles de cara a las autoridades comunitarias.

Como en los años ochenta, a los socialistas les ha tocado hacer nuevamente frente a una situación heredada que en este momento se trata de sacar adelante vía negociaciones en España con el sector, así como con las autoridades comunitarias. Un proceso que dará lugar a nuevos ajustes de plantillas, pero que se pretende no sean traumáticos para el sector y, sobre todo, para los trabajadores. Tras un primer momento de movilizaciones y protestas, se ha abierto un proceso de diálogo difícil que se espera concluya con un acuerdo.

En el sector de la pesca fue noticia la terminación del acuerdo con Angola que dejó en dique se-

co a casi una treintena de barcos congeladores; la discriminación de las autoridades argentinas para los intereses de la flota española que opera en esas aguas y a la luz verde que recibió el acuerdo de pesca

entre Mauritania y el País Vasco que puede beneficiar a la flota de esa comunidad autónoma. Otras comunidades autónomas han

tomado nota y podrían dar los primeros pasos en la misma dirección. Por lo demás, mientras se discute el nuevo Fondo Europeo para la pesca hasta 2013, sigue preocupando la subida de los precios del gasóleo.

Bruselas hizo públicos datos sobre comportamiento de las flotas comunitarias en materia de ajustes y cumplimiento de cuotas de los que se deduce que la mayor parte de las infracciones son por pescar por encima de lo autorizado.

En materia de marina mercante, los datos de Anave ponen un año más de manifiesto que el sector sigue avanzando con buenos resultados dejando atrás los años crisis.

La prevención de los riesgos laborales es uno de los empeños del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para lo cual se ha puesto en marcha una campaña en todo el territorio nacional hasta fin de año. ■

## Negociaciones



# PUERTOS DE MAR

**Autor:** Fernando Leonard  
440 páginas

**Edita:** Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

**S**e trata de una publicación escrita por el capitán de la marina mercante Fernando Leonard con la colaboración de diferentes organismos del gobierno vasco que han aportado todo tipo de documentación relacionada con el sector de los puertos titularidad de la Administración de la comunidad autónoma del País Vasco que puede ser de una gran utilidad para quienes de una u otra manera, desde el sector de la pesca a la flota mercante pasando por la pesca deportiva tengan alguna relación con las costas de esta zona.

Como se indica en el libro, la subsistencia del pueblo litoral en el País Vasco hunde sus raíces en la actividad de la pesca desde los viejos cazadores de ballenas en tiempos inmemoriales. Los trabajos de extracción de la pesca en el mar dio lugar al progresivo establecimiento de zonas de refugio para aquellas embarcaciones que posteriormente se fueron transformando en puertos fundamentalmente por el trabajo de las Cofradías de Pescadores en defensa de sus intereses.

Los puertos vascos están construidos fundamentalmente a lo largo del siglo XIX y en el XX y los mismos mantuvieron prácticamente su anterior estructura hasta



1982 cuando se produjo el proceso de transferencias de los denominados puertos menores al gobierno vasco. A partir de ese momento es cuando se lleva a cabo un importante proceso de cambio para adaptar los mismos a las necesidades de cada una de las flotas, tanto para las de bajura como para la de altura así como para la pesca deportiva, lo que ha supuesto lograr una nueva fisonomía de cada entorno. Este proceso de cambio ha supuesto elevadas inversiones para su mejora especialmente en la década de los años no-

venta.

La obra ofrece una amplia información sobre cada uno de los 15 puertos que se analizan a lo largo de las 82 millas náuticas que tiene la costa de la comunidad autónoma sin incluir los márgenes de las rías. El libro ofrece todo tipo de datos técnicos sobre la situación y las condiciones de cada puerto y la obra se acompaña de una interesante cartografía de utilidad para quienes son usuarios de este tipo de instalaciones en al costa. ■

# e n este número

Nº 430 Septiembre 2004

**Editor:**

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

**Director general:**

Eduardo González López.

**Director:**

Vidal Maté.

**Redacción:**

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco,  
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. Catagena (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/ Churruga, 2 - Tel. 91 591 99 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

**Redacción y Administración:**

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07

y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

**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:** GRAFFOFFSET, 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.

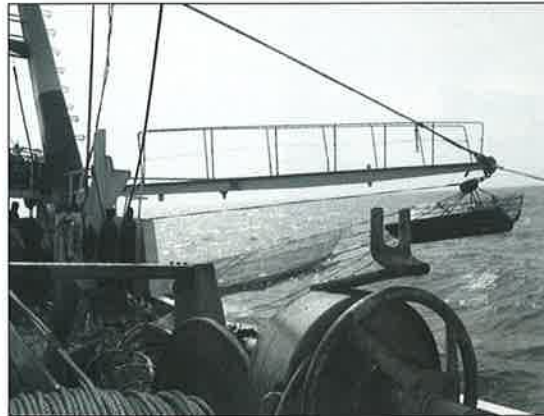
Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



6

**Salidas para Izar.**

Gobierno y los sindicatos buscan salidas para Izar ante la situación de quiebra provocada por las ayudas ilegales de la Administración anterior



12

**Cuotas pesqueras.**

Bruselas denuncia graves incumplimiento de las cuotas pesqueras en los caladeros comunitarios

6

Gobierno y sector negocian una salida para IZAR

12

Bajo cumplimiento de las cuotas pesqueras en la UE

16

Elena Espinosa se reúne con el sector

18

El Tribunal Constitucional dio luz verde al acuerdo del País Vasco con Mauritania

20

Angola no renovó el acuerdo de pesca con la UE

21

Argentina margina a la flota gallega

22

Agricultura estudia ayuda por la subida del gasóleo

24

Campaña de prevención de riesgos laborales

28

El ISM en la Feria del Mayor

32

Medallas a los familiares del 11-M

34

La nueva Guía Laboral

38

Autopistas en el mar

42

La moratoria ballenera

48

La pesca y los vertidos en los ríos

55

Vertidos en Galicia

58

La marina mercante mira al futuro

66

La flota de palangre

68

De costa a costa

72

Página médica

74

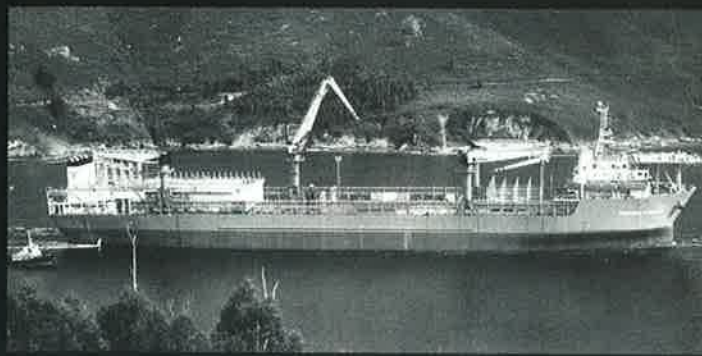
Noticias breves



24

**Prevención de riesgos laborales.** El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales pone en marcha una nueva campaña de prevención de riesgos laborales

Los sindicatos han desarrollado varias semanas de movilizaciones



# Gobierno y sector negocian una salida para los astilleros de IZAR

*Al cierre de este número, Gobierno y sindicatos mantenían conversaciones para buscar una salida negociada a la situación de los astilleros tras varias jornadas de duras movilizaciones de los trabajadores. Ambas partes, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) y los sindicatos, se han dado un mayor plazo para buscar una solución al problema con el visto bueno de las autoridades comunitarias, que han dado un plazo de nueve meses para la devolución de las ayudas ilegales.*



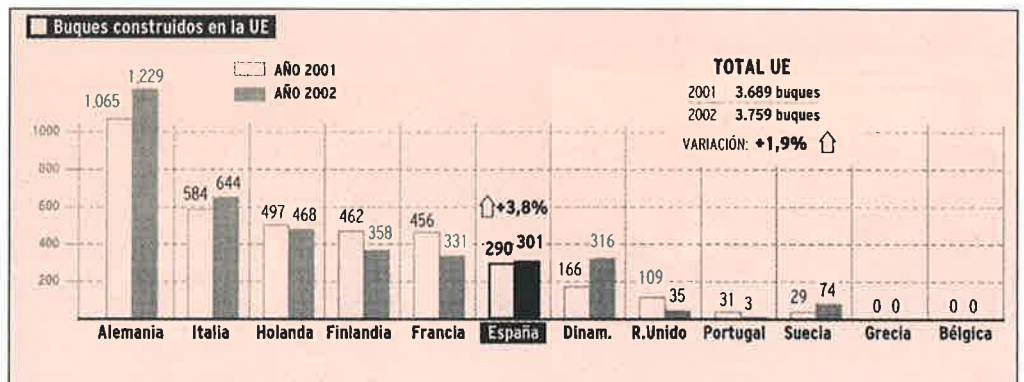
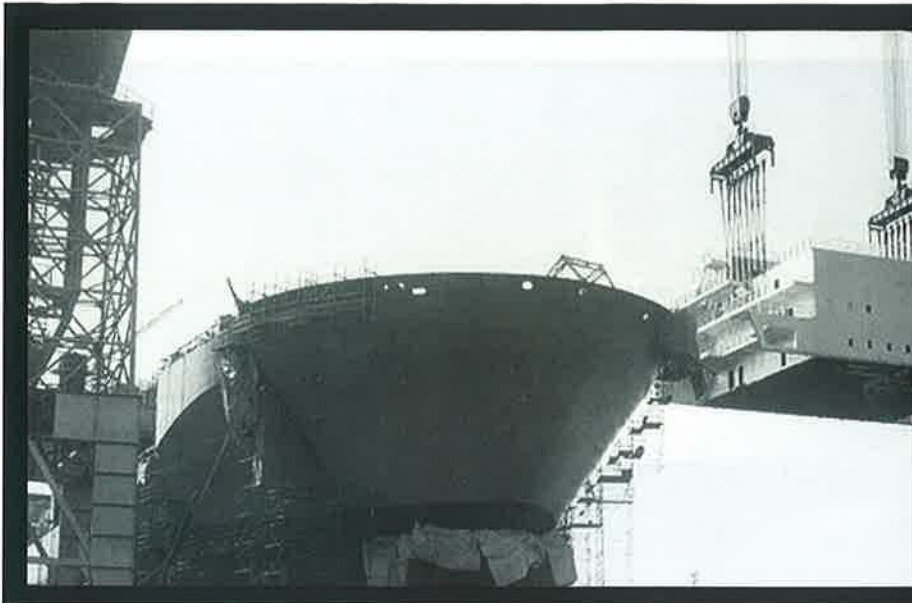
El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera ha señalado la decisión de la Administración de hacer frente a un problema heredado del gobierno anterior. El ejecutivo reconoce que se trata de una situación delicada, que será preciso hacer un ajuste de plantillas, pero en ningún caso se dejará a ningún trabajador tirado a su suerte.

El actual conflicto en el sector de los astilleros públicos arrancó en la primera semana del mes de septiembre cuando el presidente del

SEPI, Enrique Martínez Torres anunció a los representantes de los trabajadores IZAR un plan industrial de supervivencia por el que se contemplaba la segregación del grupo en dos partes. Por un lado, se mantendría como empresa pública la actividad de los astilleros dedicados a la construcción militar de Ferrol, Cartagena, Cádiz y Puerto Real y la entrada de capital privado en el conjunto de los astilleros dedicados a la construcción civil. La SEPI planteaba la entrada progresiva de capital privado en el conjunto los astilleros civiles de una forma gradual

**Bruselas ha flexibilizado su postura y da un plazo de nueve meses para devolver las ayudas ilegales**

EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA DE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES												
	1975	1984	1992	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>ASTILLEROS PÚBLICOS</b>												
Subcontratas	10.799	2.890	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Plantilla propia	25.298	23.907	8.301	7.326	5.968	5.673	5.367	4.177	3.831	3.798	3.817	3.787
<b>ASTILLEROS PRIVADOS</b>												
Subcontratas	3.368	351	222	20	-	-	-	-	-	-	-	-
Plantilla propia	12.113	11.413	5.004	4.044	3.839	3.596	3.308	3.425	3.136	2.870	2.642	2.445
<b>OTRAS ACTIVIDADES</b>												
Subcontratas	11	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Plantilla propia	6.420	1.751	2.474	2.783	1.885	1.782	1.755	1.548	1.555	1.541	1.524	1.509
<b>TOTAL SECTOR</b>												
Subcontratas	14.178	3.267	222	20	0	0	0	0	0	0	0	0
Plantilla propia	43.832	37.071	15.779	14.153	11.692	11.051	10.430	9.150	8.522	8.209	7.983	7.741



garantizándose el cumplimiento de todas las obligaciones y contratos en marcha para que no hubiera perjuicio para ningún tercero. Por otra parte, Martínez Robles señalaba que se desarrollaría un proceso no traumático con respecto a los derechos de todos los trabajadores y negociándose las medidas laborales que fue-

ran necesarias para la puesta en marcha de la nueva estructura.

Sobre una plantilla en su conjunto de casi 11.000 trabajadores, el nuevo plan contemplaba irremediamente la necesidad de llevar a cabo un ajuste de la misma ante la situación del grupo donde la carga de trabajo, fundamental-

## Una paz social "de transición"

*La firma del convenio para el sector naval público ha sido obtenida a finales de mayo, entre los representantes de los trabajadores de IZAR y la propietaria del astillero, SEPI, después de largos meses, al aceptarse la solución propuesta por el Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje.*

*En once factorías del Grupo se produjo una intermitente conflictividad laboral, por más de un año, hasta lograrse este convenio de transición "para 2003 y 2004, con una subida salarial del 2,5% más un 0,8% ligado a la productividad para 2003, y, fijándose para 2004 el aumento del 2,5% más el 0,7%".*

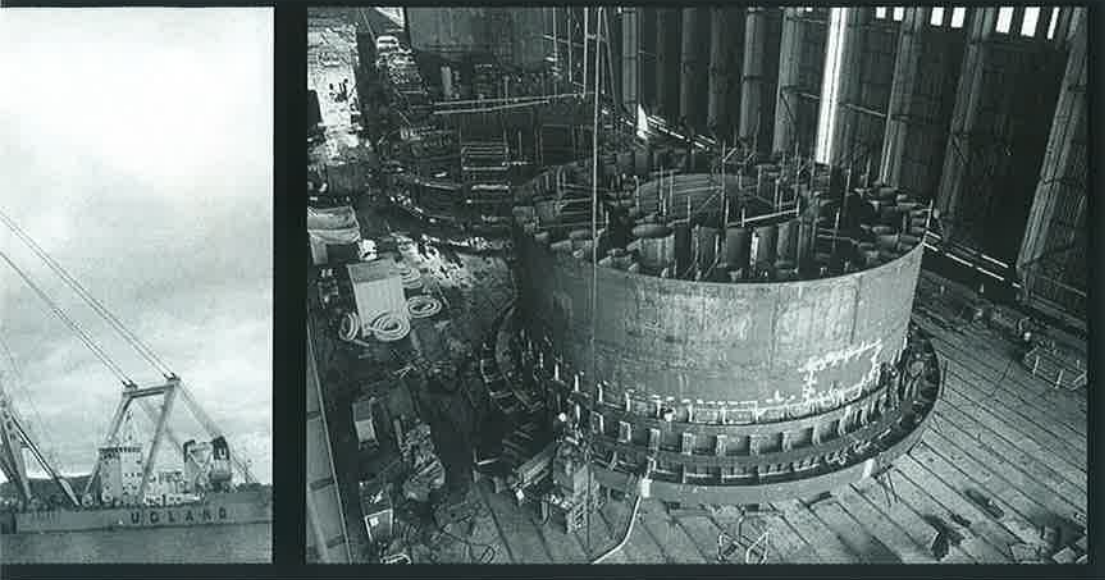
*El laborioso acuerdo coincidió con las últimas elecciones de marzo y así mismo con el proceso incoado por Bruselas, sobre las ayudas ilegales que el Grupo recibió para su viabilidad, ayudas de Estado incompatibles con el Mercado Único.*

*Los sindicatos dijeron haber encontrado "un clima mejor para el entendimiento con el nuevo equipo de gobierno de la SEPI, encabezado por el presidente Enrique Martínez Robles".*

**Las ayudas ilegales concedidas por el gobierno del PP y reclamadas por Bruselas sitúan al grupo en quiebra técnica**



## La competencia de los países asiáticos por sus bajos precios, principal problema para el sector



mente por la competencia de terceros países en la construcción de barcos, no es suficiente para dar empleo a todo el personal actual.

### HERENCIA ENVENENADA

Este desajuste entre oferta y capacidad de trabajo no es una situación nueva, sino que se mantiene ya desde hace algunos años, lo que se ha traducido en una acumulación de pérdidas que en 2003 fueron de 30 millones de euros y que en 2004 pueden elevarse a unos 200 millones de euros. Para hacer frente a esta situación, además de aplicar planes de ajuste en los años precedentes vía jubilaciones anticipadas, el gobierno popular ha concedido ayudas públicas a los astilleros que han sido declaradas ilegales por Bruselas. La Unión Europea reclama, por el momento, una partida de 308 millones de euros correspondientes al ejer-

cicio 1997, 111 millones del año 1998 y otra partida de unos 600 millones de euros hasta un total de unos 1.200 millones de euros. Estas ayudas públicas ilegales concedidas por la Administración anterior y reclamadas por Bruselas supondrían el cierre por quiebra del grupo.

La propuesta inicial de la SEPI fue respondido durante varias jornadas por unas duras movilizaciones de todos los astilleros afectados provocando en muchos graves incidentes con enfrentamientos con las fuerzas del orden, cortes de carreteras y de la vía férrea. La oposición a los planes de la SEPI llegó igualmente al Congreso de los Diputados donde se aprobó un acuerdo con el apoyo de todos los grupos, menos los socialistas, por el que se instaba al gobierno a buscar salidas alternativas al plan de segregación de los astilleros entre militares y los civiles.

### Gómez Jaén, un experto en reconversiones



El ingeniero Juan Pablo Gómez Jaén ha sido nombrado, por el Consejo de Administración de SEPI, nuevo presidente de los astilleros públicos IZAR, en plena crisis del grupo, al que se acumulan cinco expedientes de Bruselas por ayudas públicas ilegales.

Por el mismo acuerdo de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) cesa el anterior presidente José Antonio Casanova y la consejera-delegada Esther Rituerto.

Gómez Jaén procede de la presidencia de Celulosas de M'Bopicuá (ENCE) y fue responsable de Potasas de Llobregat, inmediatamente después de su paso por la minera asturiana HUNOSA, a la que llegó en 1989 de la mano del ministro de Industria, Claudio Aranzadi.

### En números rojos

En millones de euros.



### Cartera de pedidos

En millones de euros.



### Pedidos en cartera

Buques	Armador / cliente	Fechas clave
<b>Astillero Ferrol</b>		
F-100 (4 uds.)	Armada Española	
F-103	Armada Española	Entrega diciembre 04
F-104	Armada Española	Botadura sept 2004
F-310 (5 uds.)	Armada Noruega	Entrega 2009
B. de proy. estratégica	Armada Española	Orden de Ejecución
<b>Astilleros Cartagena</b>		
Cazaminas (2 uds.)	Armada Española	Botadura 2004
Scorpene Chile (2)	Armada de Chile	Entrega 2005
Scorpene Malasia (2)	Armada de Malasia	Entrega 2009
S-80 (4 uds.)	Armada Española	Orden de Ejecución
<b>Astilleros Puerto Real</b>		
Gaseros Cadiz Knutsen	Knutsen/U. Fenosa	Entrega Junio 2004
Ivan Tapias	N. Fdez Tapias	Entrega dic. 2004
<b>Astilleros San Fernando</b>		
Ferry Islas Feroe	Stranfarskip Land.	Entrega octubre 2004
4 Yates	Prop. Privados	Entregas 2004 Y 2005
<b>Astilleros Sevilla</b>		
Ferrys Argelia (2)	ENMTV	Entrega jul. 04 y enero 05



## NEGOCIACIONES

Tras las movilizaciones y las protestas, el conflicto llegaba al cierre de este número a una nueva etapa de negociaciones entre la SEPI y los sindicatos con la firma de un nuevo marco suscrito por CCOO, UGT, CAT, CIG y USTG, mientras se descolgaba ELA. Este nuevo compromiso contemplaba el desarrollo de cuatro

puntos que se concretan en el inicio de un proceso de negociaciones para mantener la actividad militar y la civil; que la futura estructura societaria sea la acordada por las partes de acuerdo con la normativa comunitaria; las dos partes se comprometen a buscar salidas con un diseño industrial que no de soluciones sindicales para cada centro y finalmente, hay un compromiso para llevar a cabo las gestiones

## La industria auxiliar cree en una solución viable para IZAR

Para el presidente de la Asociación Española de Industrias Auxiliares Marítimas (AEDIMAR) "hay una solución viable para IZAR si se busca con políticas claras, eficaces y transparentes", según expresó Pedro Pérez Fernández a la junta general del colectivo que preside. Su conocimiento del terreno le inclina a considerar como "fuente de preocupación actual y futura para todos" la crisis de IZAR.

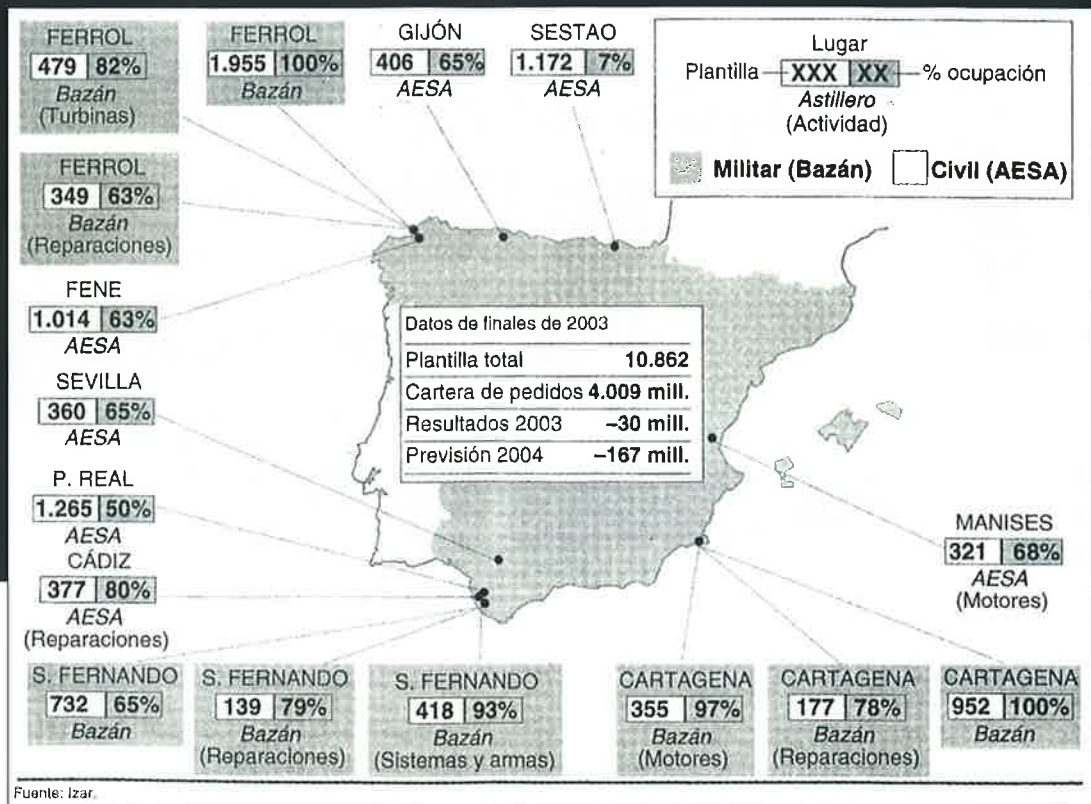
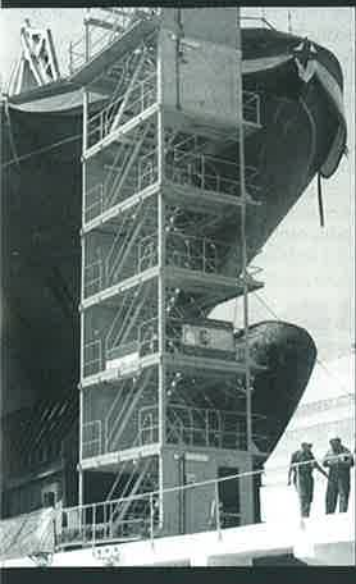
El presidente de AEDIMAR cree que el sector naval europeo es víctima de hallarse instalado en una gran paradoja "la de estar más preparados que nunca pero sin trabajo, mientras en Corea, Japón y China se hallan al límite de su capacidad productiva". Se trata de una gran contradicción, por lo que "en el año 2003 se alcanza un récord de contrataciones a astilleros, se incrementa de forma estable el tráfico marítimo mundial y lo mismo puede decirse de nuestra flota, pero seguimos perdiendo cuota de mercado... Seamos realistas: detrás de estas paradojas existe una ausencia de reacción frente a las mismas. El problema de la construcción naval no es de crisis de demanda sino de adecuación de la oferta a la demanda. No es que no haya trabajo; es que no hemos sido capaces de atraerlo a nuestros astilleros y se impone un plan de choque astilleros+industria auxiliar, unas políticas claras, eficaces y transparentes, ya que todos buscamos los mismos objetivos...".



Pedro Pérez Fernández,  
presidente de AEDIMAR

Pérez Fernández estima que "la crisis de IZAR trasciende su propia realidad y repercutirá en todo el sector pues ha producido ya una cierta desconfianza en suministradores y clientes. Las reclamaciones económicas de las investigación abierta por la Comisión Europea pueden dar la puntilla a IZAR, pero todos sabemos que en otros países de la Unión Europea se realizan ayudas encubiertas al sector naval civil... En el fondo todo se acomoda a una política de liberalización a ultranza de la construcción naval en la Unión Europea, que le lleva a permitir la compra de buques en el mercado internacional sin restricción y, consecuentemente, lo que está provocando es el debilitamiento del sector por pura desprotección frente a un mercado mundial muy competitivo y con países que viven de la subvención encubierta".

"España tiene una producción autorizada de 350/400.000 CGT anuales, de las cuales IZAR cuenta con 180/200.000 CGT, y —dada la situación— no puede aceptarse una hipotética negociación con Bruselas para reducir esta capacidad, porque —como muy certeramente falló el Tribunal de Luxemburgo, a instancias de astilleros alemanes— esto va en contra de la productividad y eficiencia de las empresas. Por tanto, puede negociarse para IZAR el cierre de astilleros o la reducción de sus efectivos, pero no la capacidad de producción..."



necesarias ante los organismos comunitarios encaminadas a lograr esos objetivos.

La presentación inicial de los planes de la SE-PI para el conjunto de los astilleros fue bien recibida por las autoridades comunitarias con quienes la Administración española ha mantenido contactos permanentes en las últimas semanas para tratar de buscar igualmente una salida a la situación. Según fuentes de Economía, Bruselas no quiere llevar a cabo una medida traumática contra el grupo de los astilleros españoles siempre que se pongan en marcha a corto plazo medidas para acabar con la situación anterior y provocada por las ayudas ilegales del gobierno del Partido Popular. En esta línea, Bruselas flexibilizará la devolución de las ayudas ilegales dando un plazo de nueve meses, aspecto que se considera muy importante a la hora de buscar una salida al problema. Las autoridades comunitarias no quieren que el problema suponga una crispación social en el importante colectivo de los trabajadores y sociedad afectados directa o indirectamente y por ello han dado un compás de espera siempre que se desarrollen negociaciones para poner fin a este conflicto.

Como estrategia de futuro para el conjunto de los astilleros, el ministro de Economía, Pedro Solbes mantiene la necesidad de afrontar la situación con la constitución de una sociedad con la construcción militar y segregar el resto, tal como se había planteado en un primer momento y que comparten las autoridades comunitarias. El objetivo fundamental en este

momento es lograr mantener al máximo la actividad en el sector de acuerdo con las reglas de juego que impone Bruselas y que no se cumplieron en los años precedentes por la Administración popular. Este ajuste en los astilleros, como en los años precedentes, se traducirá en una reducción de plantillas que el gobierno quiere que en ningún caso sean traumáticas para los trabajadores y para la estructura social de las zonas afectadas. ■

S. de F. / V. M.

**El gobierno insiste en la urgencia de afrontar el problema, pero se compromete a no dejar a nadie a su suerte**

### Stop a la construcción a pérdidas

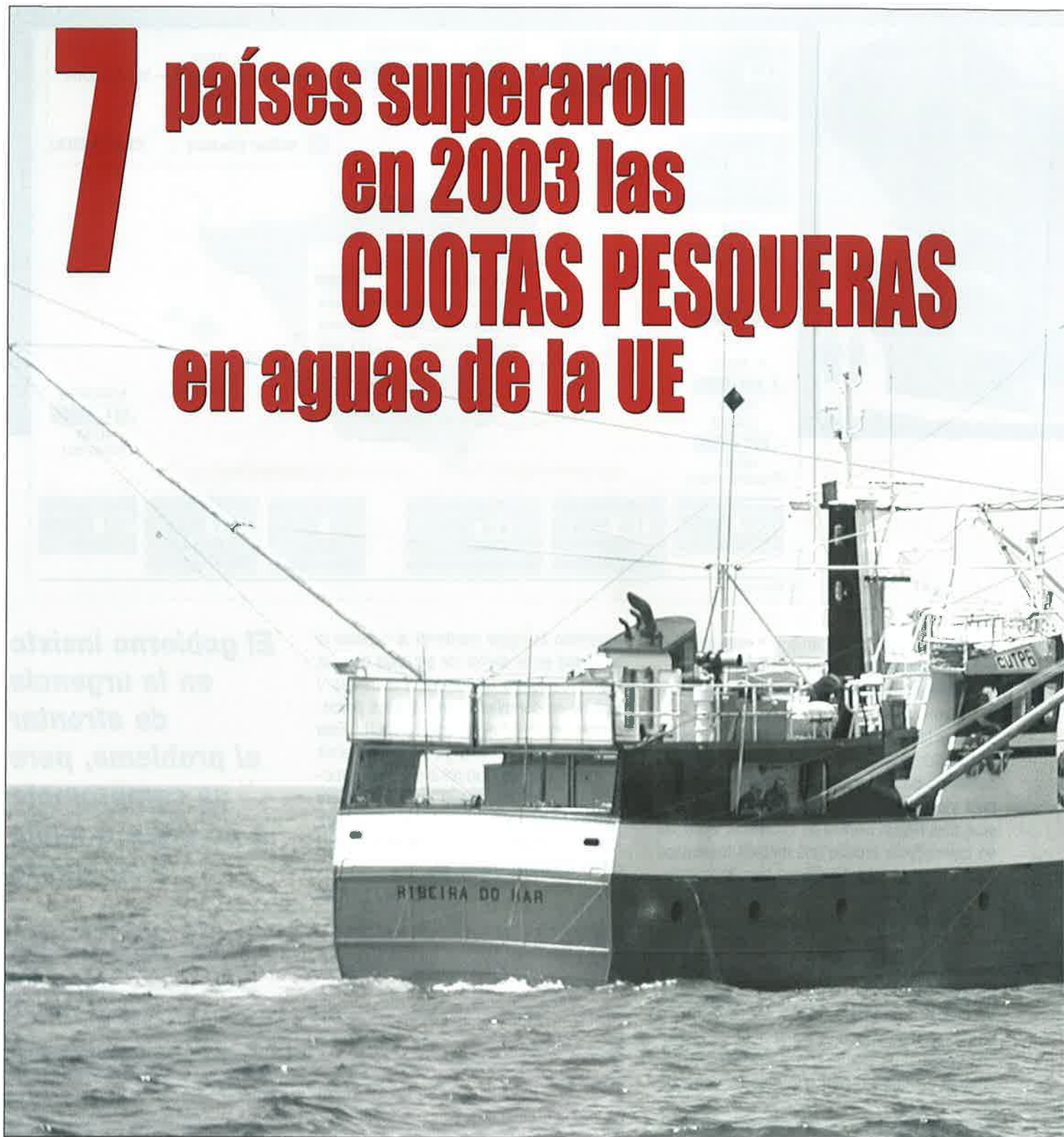
**La interminable presión del "dumping" de los astilleros de Corea del Sur, que construyen un buque gasero medio (145.000 toneladas) por unos 70 millones de euros menos que lo haría Izar, recomendó al equipo dirigente anterior poner el stop definitivo a la construcción a pérdidas.**

**Un informe interno del Grupo así lo revelaba, últimamente, explicitando que había rechazado varios pedidos, a la vista del giro negativo de la cuenta de resultados de una Izar que tiraba la toalla en el desigual combate por el segmento medio de buques gaseros.**

**La conclusión de aquel equipo dirigente era la de enfilar la apuesta al gran segmento de buques gaseros —de entre 250.000 y 350.000 toneladas— en el que los astilleros de Corea del Sur no pueden sostener el pulso, ni con sus prácticas desleales y apoyos públicos ilícitos que les permiten tirar los precios.**

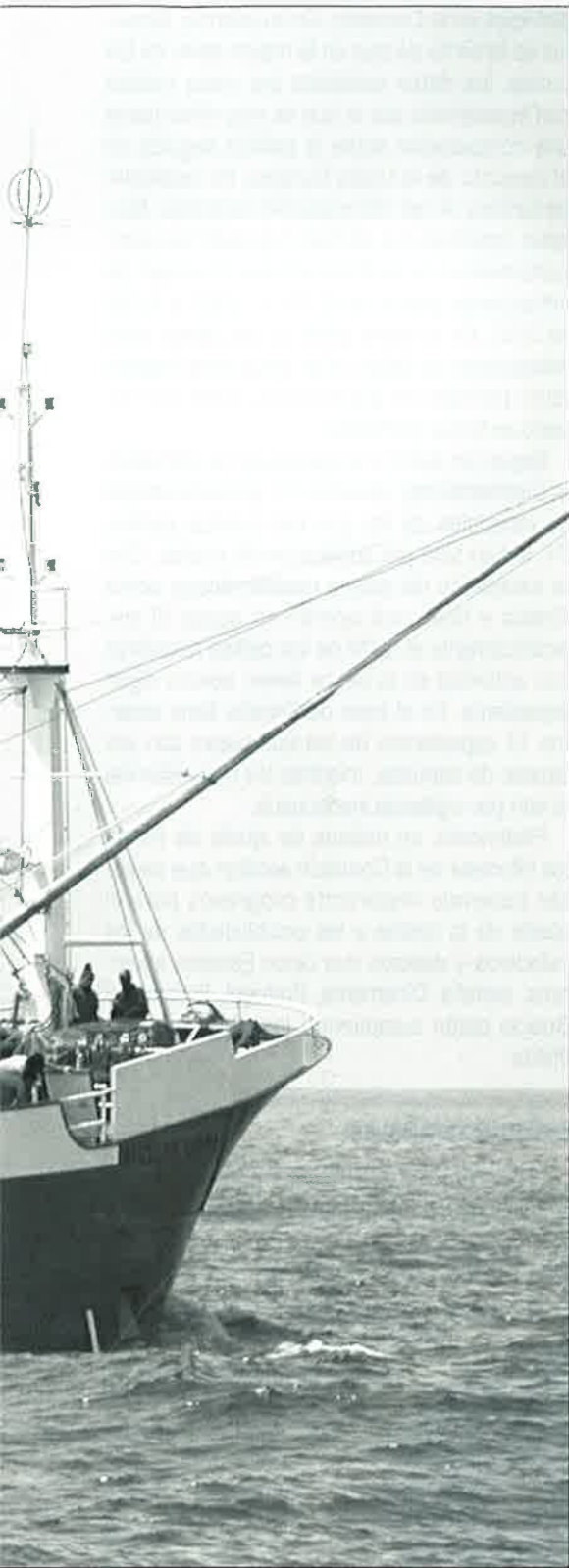
**Una consultora privada que asesora externamente a la Comisión Interministerial (Industria y Trabajo y Seguridad Social) vislumbra que la respuesta de la Dirección de Competencia (Mario Monti) al Grupo español irá en la dirección de "exigirle la entrada de capital privado en los astilleros estatales, la búsqueda de acuerdos puntuales con socios no públicos, o la simple venta de activos".**

# 7 países superaron en 2003 las CUOTAS PESQUERAS en aguas de la UE



***Siete Estados miembros rebasaron en 2003 las cuotas pesqueras asignadas por la Unión Europea para operar en los caladeros comunitarios según los datos manejados por la Comisión de la Unión Europea. España, Holanda y Bélgica fueron los países que superaron más veces las cuotas asignadas, volúmenes que sin embargo, puntualiza la Administración española, no afectan a los recursos globales de esos caladeros en cuanto son detraídos sobre las cuotas que se asignen para la campaña siguiente.***

**E**l control de las cuotas pesqueras y la superación de las mismas, tanto en porcentajes oficiales como, sobre todo, en las capturas reales constituye una de las asignaturas más importante que tiene pendiente Bruselas en lo que afecta a la aplicación de la Política Pesquera Común. El comisario Franz Fischler, a la hora de presentar estos datos ha reconocido que en los últimos años se han hecho importantes



que en los últimos doce meses se abrieron por el mismo motivo cuatro nuevos procedimientos de infracción, dos contra España y el Reino Unido por incumplimientos graves a la hora de aplicar la normativa comunitaria y los otros dos contra España y Francia por control insuficiente en la utilización de determinados artes de pesca. Bruselas reclama igualmente una mayor agilidad a la hora de facilitar información por parte de cada país y señala que solamente Dinamarca ha cumplido con todos los compromisos que contempla la Política Pesquera Común.

En relación con el problema de la superación de las cuotas, en 2002 el rebasamiento supuso el 3% del total, mientras en 2003 ese porcentaje ha bajado al 2%. Los niveles de superación son muy dispares y van desde el 1% hasta el 76% en otros casos. En 2002, se superaron las cuotas en 23 ocasiones mientras en 2003 esa cifra bajó hasta 16 veces.

España cuenta con un total de 75 cuotas de pesca en las aguas comunitarias. En 2002, no tuvo ninguna superación de las mismas. Sin embargo, en 2003, según los datos en poder de la Comisión, el rebasamiento se produjo en cuatro especies. De acuerdo con los mismos datos, los barcos españoles rebasaron en un 5,37% sus posibilidades para la pesca de rape donde España cuenta con una cuota inicial de 1.815 toneladas. En la pesquería de maruca el sobrepasamiento fue del 78,27% con una cuota de sólo 162 toneladas. En el sable negro, al cuota es de 185 toneladas y la superación de la misma fue del 2,16%. Finalmente, en la pesquería de brosmio el cupo es de 41 toneladas y la superación fue del 36,34%.

El hecho de que la mayor parte de las pes-

**España, Holanda  
y Bélgica son  
los tres países  
que tuvieron  
un mayor  
sobrepasamiento**



avances para cumplir la normativa comunitaria, pero señala que resta mucho por hacer y que los Estados miembros se comprometieron en su día a la aplicación de la normativa de una forma eficaz, uniforme y equitativa.

Según los datos manejados por la Comisión, tres cuartas partes de los procedimientos de infracción abiertos por las autoridades comunitarias corresponde a superación de las cuotas de pesca. Bruselas señala igualmente



## **Las capturas en exceso de un año se deducen de las asignadas para la campaña siguiente**

querías del Mediterráneo no estén sometidas a Total Admisible de Capturas hace que la superación de las mismas afecte fundamentalmente a los países que operan en aguas del norte, por lo que estas cifras no recogen la situación del grado de cumplimiento de la política de pesca en esas aguas.

Viejo objetivo de la Comisión es lograr por cada uno de los Estados miembros un mayor seguimiento y control de las actividades de cada una de las flotas. Para ello, desde 1999 la Comisión fijó una lista de formas de comportamiento que deben considerarse como infracción de las normas comunitarias en materia de pesca. Es obligación de cada país informar de todo ello a los



servicios de la Comisión. En su informe, Bruselas se lamenta de que en la mayor parte de los casos, los datos remitidos por cada Estado son incompletos por lo que es muy difícil hacer una comparación sobre la política seguida en el conjunto de la Unión Europea. No obstante, en función de las informaciones recibidas, Bruselas concluye que se han mejorado los comportamientos de las flotas al bajar el número de infracciones graves de 8.139 en 2001 a 6.756 en 2002. En la mayor parte de los casos, esas infracciones se deben a las pesquerías ilegales tanto por falta de autorización, como por hacerlo en zonas prohibidas.

Según los datos manejados por la Comisión, actualmente hay abiertos 81 procedimientos de infracción de los que tres cuartas partes, 61, lo han sido por superación de cuotas. Con la excepción de países mediterráneos como Grecia e Italia que operan en aguas al sur, prácticamente el resto de los países miembros con actividad en la pesca tienen abierto algún expediente. En el caso de España tiene abiertos 12 expedientes de los que nueve son por exceso de capturas, mientras los tres restantes lo son por vigilancia inadecuada.

Finalmente, en materia de ajuste de flotas, los informes de la Comisión señalan que se están haciendo importantes progresos para el ajuste de la misma a las posibilidades de los caladeros y destaca que cinco Estados miembros, España, Dinamarca, Portugal, Finlandia y Suecia están cumpliendo los objetivos previstos.

### **CRÍTICAS ESPAÑOLAS**

Las informaciones hechas públicas por la Administración comunitaria no sentaron bien a los responsables de Pesca de la Administración española para quienes las observaciones de Bruselas se ajustaban más a una versión periodística de los hechos que a un informe que debería haber tenido mucho más rigor jurídico, dada la importancia de los temas y las imputaciones que se hacen a cada uno de los países miembros.

En contra de lo que pudieran dar a entender los datos comunitarios sobre los procedimientos de infracción abierto por las autoridades de Bruselas, España no es el país que tiene los menores contro-

les. Para la Administración es lógico que España tenga más procedimientos abiertos que otros países en cuanto dispone de una flota muy superior al resto de los países miembros con 17.000 barcos pesqueros y otras 20.000 embarcaciones de pesca recreativa. Agricultura señala que el cuerpo de inspección público compuesto por la Administración central, comunidades autónomas, Guardia Civil y la Armada es muy superior al que disponen otros países.

Según los datos oficiales, el total de sanciones graves que se han impuesto por la Administración española y que se han comunicado a Bruselas es de 1.614. Sdin

embargo, para los responsables de Agricultura se trata de una información que debe ser objeto de un análisis complementario para conocer realmente la importancia de este problema y su incidencia en los recursos pesqueros, evitando dar una imagen como si el sector estuviera totalmente sin control acabando con todos los recursos de la pesca. Agricultura señala que la mayor parte de las infracciones calificadas como graves por la normativa comunitaria, figuran como leves en la legislación española. Igualmente se destaca que de ese número de procedimientos de infracción, una gran parte guardan relación con simples defectos administrativos. Así, en 2002 hubo 455 casos de infracciones porque un pescador, teniendo licencia, no llevaba consigo la misma. Un número importante de infracciones corresponde a pesca deportiva con caña sin tener autorización. Pesca deportiva y marisquero suponen aproximadamente el 50% de las infracciones totales, lo que significa que las mismas no tienen una gran incidencia en lo que pudiera ser la política de conservación y sostenibilidad de los caladeros. Agricultura aboga por no incluir en la misma categoría las infracciones de la pesca recreativa y la pesca comercial.

España acusa a su vez a la Comisión de limitarse a criticar las acciones o incumplimientos de los Estados miembros, mientras los propios organismos comunitarios no cumplen con sus actuaciones. En lo que afecta a este documento, la Administración española lamenta que el mismo, antes de hacerse público, no haya sido ni aprobado por el consejo ni por el Comité de Gestión de Pesca.

Para la Administración española, los porcen-



tajes de sobrepasamiento de cupos asignados a España no son significativos en volumen y en líneas generales los mismos están referidos a capturas accesorias. En consecuencia, las mismas no afectan en modo alguno, en contra de lo que se haya tratado de presentar a la opinión pública, de que las infracciones amenazan con agotar unos caladeros. Además cuotas que se sobrepasan un año se descuentan a ese país para la campaña siguiente.

Finalmente, en relación con este documento, España lamenta que los procedimientos de infracción incoados a los Estados miembros, se hayan hecho públicos sin haber sido concluidos, no respetando el derecho de réplica de los afectados que debe prevalecer en cualquier procedimiento de infracción. ■

V. M.

#### CUMPLIMIENTO DE CUOTAS PESQUERAS

	Año 2002		Año 2003	
	Cuotas	Superación	Cuotas	Superación
Bélgica	72	3	61	4
Dinamarca	74	1	83	1
Alemania	97	2	87	2
Grecia	1	0	1	0
<b>España</b>	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>4</b>
Francia	108	9	125	1
Irlanda	58	1	68	1
Italia	1	0	1	0
Holanda	48	3	64	3
Portugal	37	3	43	0
Finlandia	10	0	12	0
Suecia	62	1	72	0
Reino Unido	114	0	119	0



**La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, se entrevistó con los representantes de la Federación de Organizaciones Pesqueras (FEOPE) y de la Organización Nacional de Asociaciones Pesqueras (ONAPE) para analizar la situación del sector y sentar para el futuro una política de diálogo y colaboración entre ambas partes. Esta reunión se enmarca en los contactos mantenidos en los primeros meses de gobierno socialista en este departamento con representantes de todos los sectores y que, en el caso de la pesca, se inició con las Cofradías de Pescadores.**

## **Las organizaciones pesqueras se entrevistaron con Elena Espinosa**

Las organizaciones del sector pesquero estuvieron encabezadas por sus presidentes Senén Touza por ONAPE y Manuel Liria por FEOPE. La ministra estuvo acompañada por el secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín.

En un amplio repaso sobre la situación de la pesca de altura o gran altura que afecta fundamentalmente a los armadores de estas organizaciones, se pusieron sobre la mesa los problemas del sector en zonas como las aguas de NAFO, en aguas del Gran Sol y en la actividad de los palangreros de superficie. En conjunto, desde FEOPE se reclamó una atención especial para este tipo de flotas con el fin de evitar su progresivo desmantelamiento ante los problemas en aumento para disponer

de unos caladeros estables. Entre otros puntos reclamaron ayudas a partir de 2004 y la revisión de los datos científicos sobre las posibilidades de pesca en esas aguas, la necesidad de lograr una mayor estabilidad en las aguas del Gran Sol, seguir potenciando acuerdos con terceros países, las campañas experimentales, la problemática de las pesquerías ilegales y la competencia de terceros países.

La ministra señaló su deseo de priorizar las medidas en política de pesca, se comprometió a hacer un seguimiento de las mismas en la sede de la Secretaría General de Pesca Marítima y que habría una gran transparencia en el desarrollo de las campañas experimentales.

Por su parte, ante estas cuestiones, el secre-





**Sector y ministra dieron un repaso a todos los problemas y se comprometieron a mantener una posición de diálogo**

tario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín señaló que se estaba estudiando la forma de ampliar las ayudas a la constitución de las sociedades mixtas más allá de 2004, aunque considera es difícil.

El conjunto del sector planteó la necesidad de articular mecanismos de ayuda para compensar la subida de los precios del gasóleo cuyo incremento en el último año ha sido de casi el 40%. Para la Administración, la subida no ha sido tan alta como la registrada en 2000, aunque se indicó que se estaba haciendo un seguimiento de la situación de los mercados petrolíferos ante la posibilidad de buscar apoyos que deberían recibir la luz verde a escala comunitaria para evitar problemas como los habidos en el pasado.

Entre otras cuestiones, el sector puso sobre la mesa la necesidad de articular ayudas para mejorar la competitividad de la flota de altura y de gran altura así como el fomento del asociacionismo. Los armadores apoyan la actividad oficial en materia de investigación pesquera a través del IEO, pero estiman que se deberían potenciar su actividad y que el mismo volviera a depender de Agricultura. La ministra entiende que lo mejor sería potenciar el IEO desde el propio Ministerio. Finalmente el sector reclamó medidas para superar la escasez de tripulantes y la necesidad de flexibilizar la contratación de extranjeros, la homologación de títulos de los titulados en la unión Europea, así como también de terceros países, la revisión de normativa sobre sociedades mínimas. ■

Había sido firmado en septiembre del pasado año y suspendido en mayo

*El pasado mes de agosto, el Tribunal Constitucional dio luz verde al acuerdo suscrito en septiembre del pasado año en materia de colaboración pesquera entre el gobierno del País Vasco y Mauritania y que supone nuevas posibilidades de trabajo para la flota de esta comunidad autónoma. La decisión del alto organismo fue acogida con satisfacción por el conjunto de la flota del País Vasco mientras desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se indicaba su respeto por la decisión del Tribunal. En medios del gobierno vasco se espera que sea este un primer paso desde la autoridad judicial para que el nuevo gobierno retire el recurso presentado por el ejecutivo anterior de los populares.*



# El Tribunal Constitucional **DIO LUZ VERDE** al acuerdo de pesca entre Mauritania y el Gobierno Vasco

La firma de acuerdos de colaboración en materia de pesca con terceros países constituya una de las líneas de trabajo desarrolladas por el gobierno vasco en los últimos años en medio de un clima de cierta polémica tanto con la Administración española como con las autoridades comunitarias. Fruto de esas gestiones fue la firma de un acuerdo con las autoridades de Maurita-

nia en materia de pesca por el que se contemplaba una mayor presencia en condiciones favorables de la flota de esa comunidad autónoma así como una mayor presencia de los barcos vascos. Como contrapartida a esas mayores posibilidades de pesca, el gobierno vasco asumía el compromiso de llevar a cabo acciones para mejorar la formación marítimo pesquera de los jóvenes del sector en ese país,



desarrollar planes de asistencia técnica a las flotas y poner en marcha medidas de apoyo para desarrollar la industria pesquera.

Frente a este acuerdo de colaboración, la Administración popular presentó un recurso ante el Tribunal Constitucional para la impugnación de ese compromiso, recurso que fue admitido a trámite el pasado mes de mayo lo que supuso la suspensión provisional del mismo. Para la Administración popular ese acuerdo suponía un conflicto de competencias por estimar que la negociación de este tipo de compromisos es una competencia que no corresponde a las comunidades autónomas en cuanto es Bruselas el responsable de este tipo de relaciones como sucede con el conjunto de los acuerdos que se suscriben con terceros países.

Para el Tribunal Constitucional, por parte del gobierno anterior no ha estado suficientemente acreditado que el acuerdo vaya a suponer perjuicios al interés general de difícil reparación, por lo que no hay motivos para evitar la aplicación del mismo.

Por su parte, desde el Ministerio de Agricultura se argumenta que el acuerdo suscrito entre el gobierno vasco y Mauritania no vulnera las competencias normativas de la Unión Euro-

pea en materia de pesca, argumento utilizado por el ejecutivo anterior para mostrar su oposición a la actuación del gobierno vasco.

Ante la decisión del Tribunal Constitucional, los responsables del ejecutivo vasco mostraron su plena satisfacción en cuanto supone un espaldarazo a la política de contactos en esta dirección seguida en los últimos tiempos. En la misma línea, el gobierno vasco confía en la posibilidad de que el nuevo ejecutivo retire definitivamente el recurso presentado por los populares en el marco de la política global de retirar el conjunto de recursos judiciales que tenía la Administración popular contra actuaciones de las comunidades autónomas.

Aunque en medios de la Administración central la decisión del Tribunal Constitucional ha sido recibida con respeto. En medios pesqueros de otras comunidades autónomas, como podría ser el caso de Galicia, la decisión se ha acogido con cierto recelo por lo que en el futuro podría suponer de ventajas para unos pescadores en relación con los de otras zonas. En esta línea se lo han hecho saber, tanto a las autoridades del gobierno regional como ante la Administración central, y existiría la intención de poner en marcha procesos similares de conversaciones con gobiernos de terceros países donde haya intereses pesqueros para negociar compromisos similares a los firmados por el gobierno vasco respetando las reglas de juego que marca Bruselas. ■

V. M.



**Considera que  
no está  
acreditado  
perjuicio de  
interés general  
frente al  
recurso del PP**

**Otras  
comunidades  
autónomas no  
descartan la  
posibilidad de  
intentar  
acuerdos  
similares con  
terceros países**

El sector acusa a Bruselas de no haber presionado en las negociaciones para el nuevo acuerdo

# AMARRÓ la flota que faenaba en el caladero de Angola

*Desde el pasado mes de agosto se halla amarada en puerto la flota que operaban en el caladero de Angola compuesta por un total de 21 barcos de los que 19 son embarcaciones marisqueras con base en los puertos de Huelva y Cádiz y otras dos dedicadas a la captura de especies demersales con base en el puerto de Vigo ante la renovación del acuerdo que mantenía la Unión Europea con ese país. Además de esta flota, la no existencia de un acuerdo afecta también a nueve barcos cerqueros y otros 19 palangreros de superficie que operaban esporádicamente en esas mismas aguas para la captura de especies altamente migratorias.*



**E**l anterior acuerdo con Angola fue suscrito en agosto de 2002 con una duración de dos años y suponía un coste para las arcas comunitarias de 15,5 millones de euros anuales. Para la renovación de este acuerdo Bruselas se han mantenido negociaciones durante los últimos siete meses con las autoridades de Luanda sin que haya sido posible un nuevo compromiso. El país africano se oponía a la prórroga del mismo y en su lugar planteaba una fuerte política para la constitución de empresas mixtas, algo que no era del agrado de los armadores españoles que son unos de los más beneficiados por el acuerdo.

Por parte de las organizaciones pesqueras españolas, Onape y Feope y Feabp se ha criticado durante la política seguida por las autoridades comunitarias a la hora de renovar el acuerdo y acusan a Bruselas de no haber hecho el esfuerzo necesario para lograr un nuevo compromiso. En su opinión, existe el peligro de que la situación se deteriore y que se produzca una situación similar a la que pasó con Marruecos don-

de se puso definitivamente fin a las posibilidades de acceso a la flota comunitaria.

El acuerdo con Angola es uno de los más importantes de los suscritos por la Unión Europea con terceros países tanto por el número de barcos afectados como por las posibilidades de pesca que se contemplaban en el mismo. La no renovación ha supuesto dejar en tierra a 167 marineros de los 21 barcos que se hallaban ubicados fijos en ese caladero.

La Administración española puso en marcha casi automáticamente a la no renovación del acuerdo medidas de ayuda tanto para los pescadores, a razón de unos 1.000 euros mensuales como para los armadores en un montante en función del tamaño de cada barco.

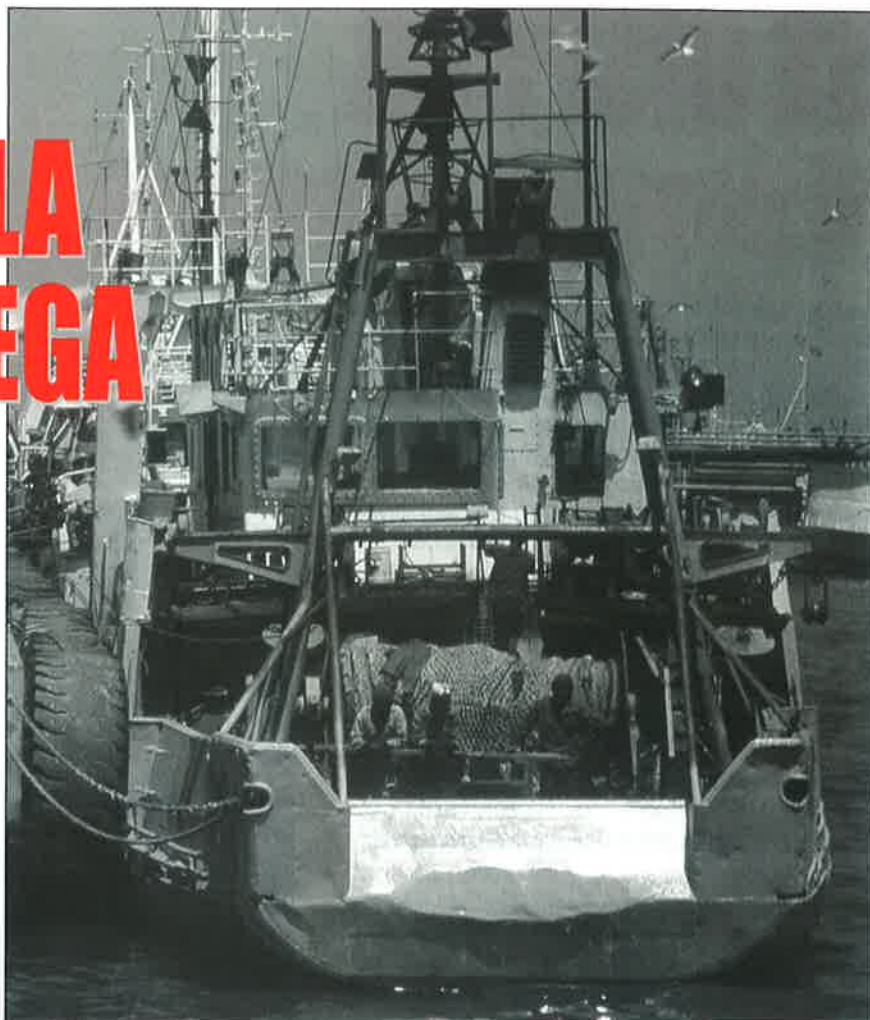
La no renovación del acuerdo afecta igualmente a una parte de la industria conservera que utilizaba las capturas que se llevaban a cabo en esas aguas y que ahora deberá buscar nuevos proveedores.

La reanudación de las conversaciones está prevista para los días 6, 7 y 8 de octubre próximo. ■

**La situación  
afecta  
directamente a  
21 barcos e  
indirectamente  
a otros 23**

# Argentina CASTIGA A LA FLOTA GALLEGA congeladora

*La flota congeladora española que opera en los caladeros de Argentina para la captura de merluza, ha vuelto a sufrir una vez más una política claramente discriminatoria en relación con el resto de las flotas y muy especialmente con la de fresco donde dominan los intereses de empresas netamente nacionales. Ante la falta de cuota suficiente desde el pasado mes de agosto hasta finales de año, algunos grupos han manejado la posibilidad de tener que amarrar parte de este periodo.*



La disputa entre las posibilidades de pesca de las flotas de fresco y la congeladora es algo que se mantiene ya desde hace varios años ante la existencia, según las autoridades de ese país, de que hay algunos síntomas de agotamiento o al menos de serios recortes en las posibilidades para la pesca de merluza. Ante esa situación, el gobierno ha adoptado una clara posición en defensa de la actividad de la flota de fresco por considerar es la más importante, la que aporta más empleo en el país, tiene un carácter más nacional y además porque se estima que sobreexplota menos los caladeros que las flotas de grandes congeladores donde hay una clara presencia de armadores españoles en sociedades mixtas.

De acuerdo con estos planteamientos, año tras año se han ido endureciendo las condiciones para el trabajo de los barcos congeladores. En el primer periodo del año, de las 405.000 toneladas de cuota para la captura de merluza tipo hubbsi, para la flota congeladora solamente se asignaron 60.000 toneladas, lo que vino a suponer aproximadamente el 15%. Tras esta

decisión claramente discriminatoria para esta flota, se esperaba que el gobierno argentino modificara sus planteamientos para el segundo periodo del año. Sin embargo, tal como se temía, las autoridades de ese país han mantenido sus posiciones.

Desde el pasado mes de agosto hasta finales de año, la cuota total asignada para la pesca de merluza es de 138.000 toneladas de las que solamente 22.000 corresponden a la flota congeladora, un 16%, cuando los armadores esperaban una cuota del 30%.

En medios del sector que opera en esas aguas ha cundido el malestar y se espera que las autoridades argentinas cambien su política a parte del próximo año asignado cuotas en función de las capturas históricas así como de otros baremos como inversiones hechas en la zona o puestos de trabajo.

Para la flota congeladora se ha tratado de una mala noticia que se suma esta campaña a los malos resultados logrados igualmente en ese mismo caladero en la captura de otras especies como langostino o calamar. ■

**Hasta  
diciembre  
asignó sólo el  
16% sobre la  
cuota de  
merluza total**

# SE DISPARÓ el gasóleo pesquero

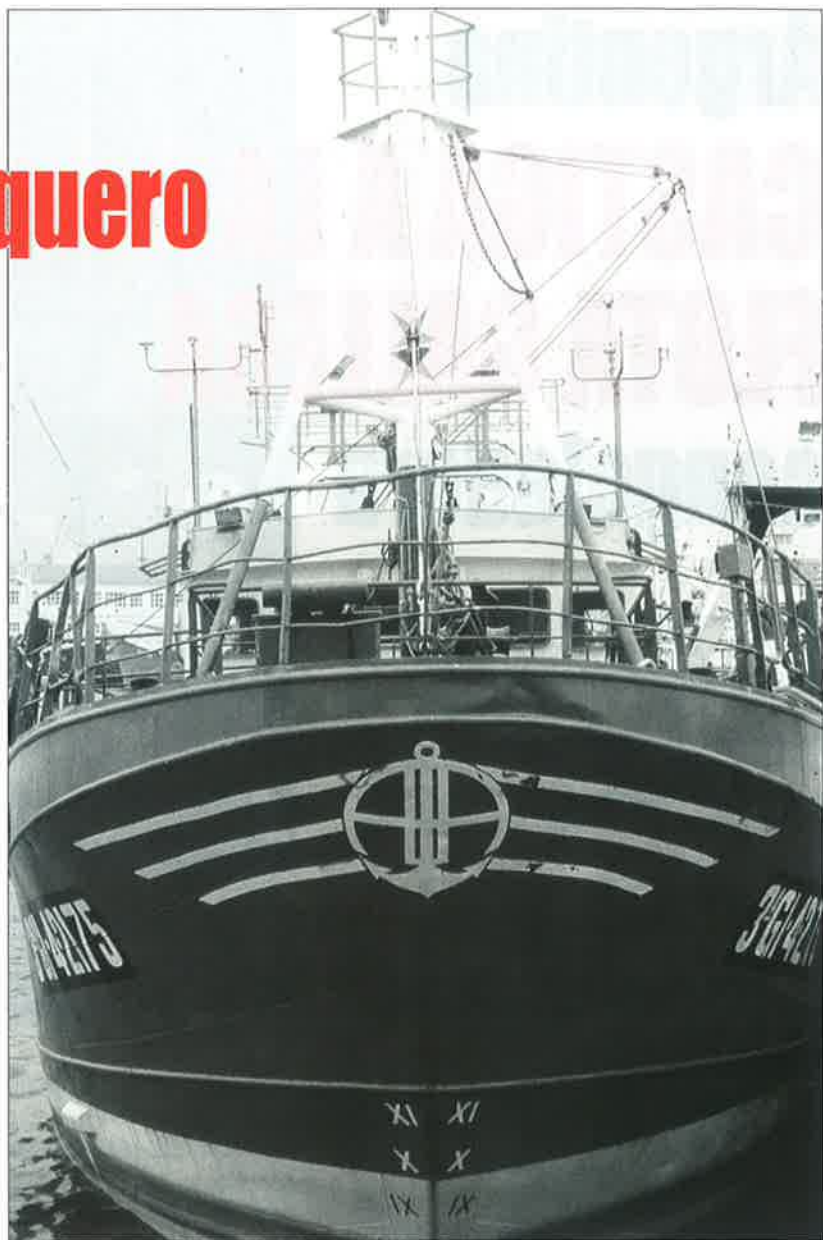
**Los precios del gasóleo han experimentado un incremento del 58,9% en los últimos 16 meses según los datos manejados por el sector de la pesca. Frente a unas cotizaciones en mayo de 2003 de 0,185 euros litro, al pasado mes de agosto los precios en los puertos más representativos en el litoral español para el gasóleo para la pesca eran de 0,294 euros litro.**

En pesetas, ello ha supuesto pasar de 30,78 pesetas litro a 48,92 pesetas litro, incremento que para los armadores es inasumible por la flota en cuanto los gastos de combustible son de gran importancia para todas las flotas, aunque muy especialmente para las de altura y gran altura. Por parte de los armadores se apunta igualmente que los precios pagados por la flota que opera en el exterior son incluso más caros cuando repostan en puertos de terceros países, lo que agrava aún más su situación, razón por la cual han reclamado ayudas a la Administración.

La subida de los precios del gasóleo, aunque ha sido muy importante consecuencia fundamentalmente del clima de inestabilidad provocado por el conflicto en Irak, no llega a los niveles de 2000. En aquella fecha, la Administración puso en marcha algunas medidas de ayuda como créditos blandos y bonificaciones a las cuotas de la Seguridad Social, medidas que posteriormente fueron declaradas contrarias al derecho comunitario.

En este momento, el Ministerio de Agricultura estudia el comportamiento de los precios ante la posibilidad de aplicar medidas de ayuda, aunque en principio el ministro de Economía, Pedro Solbes se ha mostrado reacio a poner en marcha medidas de apoyo para cualquiera de los sectores más claramente afectados. Sin embargo, la Administración no quiere correr el riesgo de adoptar ninguna medida que luego pueda ser rechazada por las autoridades comunitarias y que cualquier acuerdo que se adopte tenga la aprobación comunitaria.

En el caso concreto del sector de la pesca, la posibilidad de aplicar medidas de apoyo es aún más compleja que en otras actividades en cuando se trata ya de un combustible muy bonificado al estar exento del impuesto del IVA así como del impuesto especial de hidrocarburos. ■



	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
Septiembre 03	0,201	33,44
Octubre 03	0,208	34,61
Noviembre 03	0,213	35,44
Diciembre 03	0,209	34,77
Enero 04	0,214	35,61
Febrero 04	0,195	32,45
Marzo 04	0,220	36,60
Abril 04	0,226	37,60
Mayo 04	0,250	41,60
Junio 04	0,245	40,76
Julio 04	0,264	43,93
A 25-08-04	0,294	48,92

**En los últimos  
16 meses ha  
pasado de  
0,18 a 0,29  
euros litro**



**Evitar accidentes es un trabajo en equipo**

***La seguridad es un deber de todos***



MINISTERIO  
DE TRABAJO  
Y ASUNTOS SOCIALES

***Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social***



MUTUAS  
DE ACCIDENTES  
DE TRABAJO



De izquierda a derecha, el presidente de Alcatel para Iberia, Alfredo Redondo; el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, y el presidente de AMAT, Matías Salvá.

**“Evitar accidentes es un trabajo en equipo” es el lema de la nueva campaña de prevención de riesgos laborales que ha puesto en marcha el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en colaboración con la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo (AMAT), con el objetivo de trasladar al conjunto de la sociedad española, y de forma específica a empresarios y trabajadores, la necesidad de adoptar y cumplir todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores en sus actividades laborales.**

**La campaña, con un coste de 3,6 millones de euros, durará hasta el mes de diciembre, y se enmarca dentro del Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social.**

**Además del amplio plan de comunicación y publicidad la Campaña tiene como novedad la celebración en todas las Comunidades Autónomas de jornadas de carácter formativo e informativo en las lenguas oficiales de cada una de ellas así como en los idiomas de los principales colectivos de inmigrantes.**

# “Evitar accidentes es un TRABAJO EN EQUIPO”

La campaña fue presentada el pasado 16 de septiembre por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, y el presidente de la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo (AMAT), Matías Salvá que estuvieron acompañados por el presidente de Alcatel para Iberia y América Latina, ya que el acto se celebró en la citada empresa.



El secretario de Estado destacó en primer lugar que esta campaña ha sido posible gracias al acuerdo unánime de la Administración, la patronal CEOE y los sindicatos CCOO y UGT, en el marco del Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social, a desarrollar por las Mutuas de Accidentes de Trabajo y cuya inversión para el trienio 2003-2005 es de 356 millones de euros. La campaña ha sido aprobada por el Consejo Tripartito sobre Prevención de Riesgos Laborales en materia de Seguridad Social, en el que participan la Administración, los empresarios y los sindicatos.

### CULTURA DE LA PREVENCIÓN

Este Plan tiene como objetivo fomentar en nuestro país, prioritariamente en las empresas de mayor siniestralidad, en las PYMES y en los colectivos de trabajadores autónomos, la cultura de la prevención de riesgos laborales.

Para cumplir este objetivo, la campaña de publicidad de Prevención de Riesgos Laborales 2004 tiene como principal eje de actuación un amplio plan de comunicación y de publicidad en medios de comunicación: prensa radio televisión, internet y en soportes exteriores, como marquesinas en aeropuertos y estaciones de autobús y ferrocarril. Se complementa con la divulgación de carteles, folletos y trípticos informativos.

### NOVEDADES

La campaña cuenta este año con dos novedades importantes. Una es que en los carteles utilizados en los soportes exteriores el lema de la campaña figurará en las lenguas oficiales en cada una de las respectivas Comunidades Autónomas, así como en los idiomas de los principales colectivos de trabajadores inmigrantes no hispanos: marroquíes, rumanos y chinos.

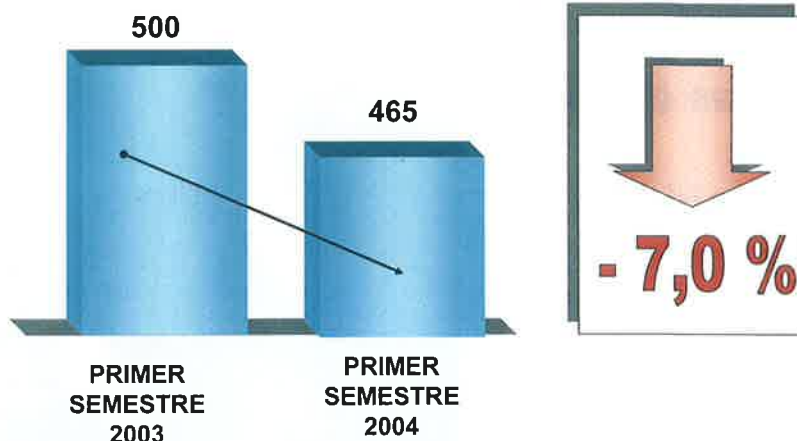
Según el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, "el peso creciente de estos trabajadores en el marco laboral español exige prestar una atención especial a su situación, y el uso de sus idiomas facilitará la divulgación y promoción de la prevención de riesgos laborales entre estos trabajadores".

### JORNADAS INFORMATIVAS

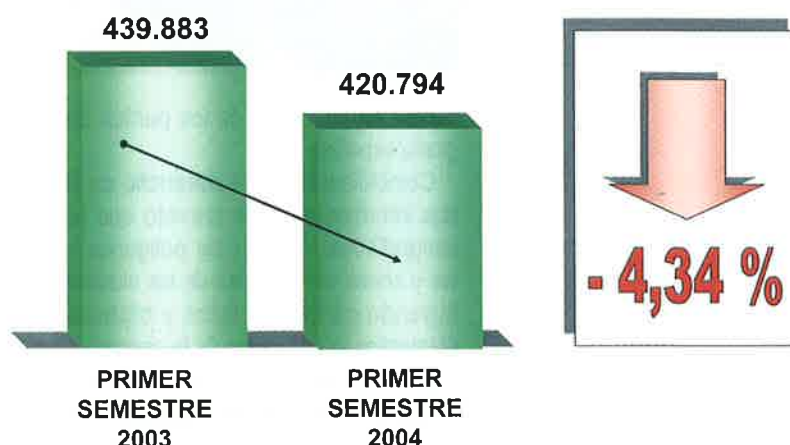
La otra novedad de la campaña es la celebración en cada Comunidad autónoma de jornadas informativas en las que se presentará la campaña a los medios de comunicación regionales y locales y de un encuentro entre expertos en materia de prevención de riesgos laborales de las autoridades laborales, Mutuas de Trabajo, empresarios y sindicatos, en el que se analizarán a fondo las peculiaridades que con-

## SINIESTRALIDAD LABORAL. Primer semestre 2004

### ACCIDENTES MORTALES



### ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA



**Esta Campaña se inscribe dentro del Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social a desarrollar por las Mutuas de Accidentes de Trabajo**

## Los carteles en soportes exteriores utilizan las lenguas oficiales de las Comunidades Autónomas y los idiomas árabe, rumano y chino



currán en cada uno de los puntos de la geografía española.

Coincidiendo con el desarrollo de las jornadas informativas, está previsto que autobuses serigrafiados recorran los polígonos industriales y zonas comerciales de las ciudades distribuyendo carteles, folletos y trípticos y otros elementos informativos de la campaña.

Estas acciones directas "a pie de obra" son una novedad dentro de la campaña y con ellas

tanto el secretario de Estado como el presidente de AMAT, Matías Salvá, esperan que ayuden a reforzar y estrechar las relaciones entre los distintos agentes laborales y sociales, con el objetivo de que el reto de disminuir la siniestralidad laboral se convierta en una realidad cotidiana en el ámbito empresarial y laboral y para el conjunto de la sociedad española.

Octavio Granado defendió la necesidad de llevar a cabo este tipo de campañas y acciones informativas porque "aunque en España contamos con una magnífica legislación en materia de riesgos laborales no se puede confiar en la magia de las normas jurídicas a la hora de resolver problemas tan graves como el de la siniestralidad que provoca centenares de muertes. Por eso, al lado de las medidas legales y de su aplicación por parte de la Administración hay que tomar otras que ayuden a formar las conciencias: informar de los derechos y obligaciones para ayudar a que todos nos responsabilicemos de la prevención de los riesgos laborales"

### **SE REDUCE LA SINIESTRALIDAD LABORAL**

Sobre la siniestralidad laboral en España habló también el secretario de Estado y reconoció que "aunque seguimos ostentando el penoso récord de ser el país de Europa con mayor siniestralidad laboral, también es verdad que estamos empezando a ver la luz al final del túnel porque los accidentes han empezado a disminuir en los sectores en los que la siniestralidad es mayor: industria, construcción y servicios".

### **Plan General de Actividades Preventivas**

*El Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social a desarrollar por las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social durante 2003-2005, contempla un conjunto de actividades dirigidas a la prevención de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales como medidas comprendidas en la acción protectora del sistema de la Seguridad Social.*

*Las principales novedades del presente Plan General son la incorporación de los acuerdos que en esta materia de adoptaron el 30 de diciembre de 2002 por la mesa de Diálogo social sobre prevención de riesgos laborales. El Plan establece un programa dedicado a la formación de empresarios y trabajadores que incluye a las*

*empresas del sector PYME y a los trabajadores por cuenta propia que tengan cubiertas las contingencias de accidente de trabajo y enfermedad profesional, ya que se considera que dispensar a los protagonistas de la prevención de conocimientos en profundidad sobre sus respectivas responsabilidades en la materia es la mejor forma de garantizar comportamientos conscientes sobre la importancia de implementar la prevención en sus actividades.*

*En el marco de este Plan General de Actividades Preventivas está previsto que se desarrollen programas para empresas con especial siniestralidad, para capacitación de empresarios, visitas a empresas, de formación y campañas de publicidad e información.*

Según los datos facilitados por la secretaría de Estado de la Seguridad Social, la siniestralidad laboral en España se redujo en los seis primeros meses de 2004, con un descenso de un 4,3 por ciento del número de accidentes en jornada de trabajo con baja, ya que ascendieron a un total de 420.794 frente a los 439.883 que se registraron en el mismo periodo de 2003.

Además de continuar esta línea descendiente, los datos del primer trimestre de 2004 reflejan también que esa caída se está produciendo en todos los tipos de accidentes y que los recortes son mayores en los accidentes de mayor gravedad. Así, los accidentes leves, que representan el 98,6 por ciento de los accidentes en jornada de trabajo con baja, cayeron un 4,2 por ciento, mientras que los accidentes graves cayeron un 10,4 por ciento y los mortales el 7 por ciento, con 465 fallecidos frente a 500 en el primer semestre de 2003.

Esa evolución favorable en términos generales no se reproduce sin embargo en todos los sectores de actividad y en todas las Comunidades Autónomas. Por sectores económicos, el sector agrario presenta un incremento del 5,5 por ciento de la siniestralidad, frente a descensos del 1 por ciento en la industria, del 5,7 por ciento en la construcción y del 7,6 por ciento en el sector servicios. Además, en el sector agrario también creció el número de accidentes mortales, con 36 fallecidos.

El análisis por regiones refleja un fuerte incremento de la siniestralidad en la Comunidad Autónoma de Ceuta, un 25 por ciento, seguida de las Comunidades Autónomas de Extremadura, 11,3 por ciento, Andalucía, 9,3 por ciento y Navarra, 7 por ciento. Por el contrario los mayores descensos se han producido en Melilla, 20,7 por ciento, Madrid 19 por ciento, País Vasco, 13,5 por ciento y Asturias 13,4 por ciento.

Respecto a los accidentes "in itinere", en el primer semestre de 2004 crecieron un 4,5 por ciento, con 39.986 accidentes con baja y 282 víctimas mortales, un 33 por ciento más que en el mismo periodo de 2003, debido al atentado del 11 de marzo en Madrid. ■

**CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO**  
**Fotos: JESÚS NAVARRO y Archivo**



### **Las Mutuas invertirán 356 millones de euros en actividades preventivas**

**La Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales (AMAT), que agrupa a 29 entidades, van a invertir 356 millones de euros en el Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social hasta 2005 para fomentar la cultura de la prevención de riesgos laborales.**

**Estas Mutuas son asociaciones de empresarios sin ánimo de lucro y de carácter voluntario, autorizadas por el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, constituidas con el principal objetivo de**

**colaborar en la gestión de la Seguridad Social en materia de accidentes de trabajo, enfermedades profesionales e incapacidad temporal.**

**A finales de 2003, las 29 Mutuas existentes en España tenían 1,2 millones de empresas afiliadas y daban cobertura a 12 millones de trabajadores, lo que supone el 96 por ciento de las empresas españolas y el 87,5 por ciento del total de trabajadores protegidos en nuestro país por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.**

Organizada por el Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO)

AQUÍ PUEDE SOLICITAR  
SU  
VIDA LABORAL

SI VIAJA AL EXTRANJERO

SOLICITE  
SU TARJETA SANITARIA

# Feria Internacional del MAYOR

*El Palacio de Cristal de la Casa de Campo de Madrid fue la sede durante los días 14 a 17 de septiembre de la II Feria Internacional del Mayor organizada por el Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO), organismo dependiente del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. La muestra se presentó como una oportunidad para fomentar todo tipo de actividades relacionadas con las personas mayores. En el acto de inauguración de la Feria la secretaria de Estado de Servicios Sociales, Familias y Discapacidad, Amparo Valcarce, destacó el compromiso del Gobierno de "impulsar una política de envejecimiento activo y saludable para abordar con seriedad los retos y oportunidades que se deriven de esta situación"*



*La secretaria de Estado de Servicios Sociales, Familias y Discapacidad, Amparo Valcarce, inauguró la Muestra.*



La II Feria Internacional del Mayor fue un punto de encuentro de profesionales de la salud, servicios, ONGs, ocio, administraciones, instituciones públicas y medios de comunicación con los mayores.

La finalidad de la Muestra fue dar a conocer a los mayores, por medio del contacto con los citados sectores, diversas actuaciones en materia de atención y ocio que puedan mejorar su calidad de vida.

Esta interrelación se presenta como necesaria debido al creciente peso que las personas mayores están adquiriendo en el conjunto de la sociedad, ya que su mayor esperanza de vida y la autosuficiencia económica de los jubilados están provocando importantes cambios que afectan a todos los espacios sociales.

De ello habló la secretaria de Estado de Servicios Sociales, Familias y Discapacidad, Amparo Valcarce, cuando afirmó que "siete millones doscientos mil españoles tienen en este momento más de 65 años. Un 17 por ciento de la población total. Es un hecho muy positivo, que todos celebramos, ya que es consecuencia de los niveles de bienestar que ha alcanzado nuestra sociedad"

## **La mejora de la calidad de vida y la puesta en marcha del Sistema Nacional de Atención a las Personas Dependientes, prioridades del Gobierno para los mayores**



Amparo Valcarce, en el stand del ISM.

## La Seguridad Social, presente en la Feria

La secretaria de Estado de la Seguridad Social estuvo también presente en la II Feria Internacional del Mayor con un stand en el que se agruparon las tres entidades gestoras de la Seguridad Social: la Tesorería General, el Instituto Nacional de la Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina.

El stand, dividido en varias zonas expositivas, tuvo como objetivo explicar a las personas mayores las tareas que lleva a cabo la Seguridad Social en materia de prestaciones sociales así como exponer los constantes esfuerzos que se realizan por modernizar los sistemas de gestión para que los pagos de las prestaciones sociales y sus correspondientes trámites sean cada vez más rápidos.

En este stand común de la secretaria de Estado de la Seguridad Social

tuvo su zona específica el Instituto social de la Marina. Allí los visitantes pudieron conocer las prestaciones económicas y los servicios asistenciales que realiza este organismo en favor de la gente del mar así como la situación de sus pensiones y obtener la tarjeta sanitaria europea. A todos los que se acercaron a informarse se les obsequió con una pequeña radio, que se puede llevar colgada del cuello, con el logotipo del ISM.

Tanto este área como las del INSS y la Tesorería estuvieron atendidas por personal funcionario de las tres entidades gestoras, que, en todo momento, atendieron las demandas de los visitantes.

Otros espacios expositivos relacionados con el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales fueron los del IMSERSO y el del Instituto de la Mujer.

"Y celebramos especialmente la circunstancia -continuó Valcarce- de que la población alcanza la edad de jubilación en mejores condiciones de salud y, con una capacidad de iniciativa, de curiosidad y de ocio creador que hace poco tiempo era impensable."

### ENVEJECIMIENTO ACTIVO

También recordó la secretaria de Estado el compromiso del Gobierno de "impulsar una

política de envejecimiento activo y saludable para abordar con seriedad los retos y oportunidades que se deriven de esta situación"

Según Valcarce, "el Gobierno se propone plantear la calidad de vida de las personas mayores, su autonomía, su integración y su participación activa en todos los ámbitos como uno de los indicadores más fiables del desarrollo de la sociedad de nuestro país"

Para ello, Amparo Valcarce, ha anunciado la puesta en marcha de medidas que faciliten una "jubilación satisfactoria" y la necesidad de la creación de un Sistema Nacional de Atención a las Personas Dependientes "que garantice unos servicios sociales para las personas en situación de dependencia y que asegure su acceso a servicios básicos como: la teleasistencia, ayuda a domicilio, centros de día y residencias".

También hizo hincapié en la subida de las pensiones para el año 2005 y en la creación de 80.000 nuevas plazas (un 13 por ciento más) en el programa de vacaciones del IMSERSO para la temporada 2004-2005.

En el acto de inauguración la secretaria de Estado estuvo acompañada, entre otras personalidades, por la Consejera de Asuntos Sociales de la Comunidad de Madrid, Beatriz Elorriaga, el director general del IMSERSO, Ángel Rodríguez Castedo, y la directora general del Instituto de la Mujer, Rosa María Peris.

### EXPOSICIÓN Y ACTIVIDADES

Los casi 10.000 metros cuadrados dedicados a la Feria se dividieron en dos espacios diferenciados. Uno dedicado a las actividades y otro a la parte expositiva, donde las distintas empresas, instituciones y entidades públicas y privadas relacionadas con este sector de la población pudieron poner al alcance de los mayores todas las novedades y los productos concebidos para mejorar su calidad de vida y facilitar su integración en la sociedad.

Las actividades fueron variadas y fueron desde las musicales con actuaciones de rondallas a las formativas como las aulas de informática fácil, alimentación o escritura creativa. También hubo conferencias relacionadas con el envejecimiento saludable y la proyección de películas cuya temática y protagonistas eran de la tercera edad.

### COLABORACIÓN

La II Feria Internacional del Mayor, promovida y organizada por el IMSERSO, que se celebra cada dos años, fue un acontecimiento abierto en el que participaron también ocho Comunidades Autónomas (Madrid, Galicia, Murcia, Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla-León, Asturias y Extremadura), que celebra-



Los visitantes pudieron consultar su vida laboral y solicitar la tarjeta sanitaria europea.

ron sus correspondientes días y también estuvieron presentes países miembros de la Unión Europea, ya que según avanzó Amparo Valcarce "tenemos el compromiso firme de estudiar y poner en marcha programas de intercambio de vacaciones para personas mayores con otros países de la UE para reforzar el sentimiento de ciudadanía europea".

La Feria contó también con la colaboración del Ayuntamiento de Madrid y del ministerio de Sanidad. La anterior edición se celebró en la primavera de 2002, coincidiendo con la presidencia de España en la UE y la celebración en Madrid de la II Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento que organizó la ONU. Fue visitada por 65.000 personas. ■

C. H. C

Fotos: JESÚS NAVARRO



# SINAVAL<sup>2005</sup>

Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima y Portuaria



## Feria Internacional de la Industria Pesquera

**B!  
E!  
C!**  
BILBAO  
EXHIBITION  
CENTRE

26-29 Enero  
**2005**

Apdo. 468 • 48080 BILBAO • Tel.: 94 428 54 00 • Fax: 94 442 42 22  
www.feriadebilbao.com/sinaval • bilbaoexhibitioncentre.com • sinaval@feriadebilbao.com

En una ceremonia presidida por la emoción y las lágrimas



Los Reyes don Juan Carlos y doña Sofía, acompañados por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, y el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, presidieron el pasado 27 de julio el acto de entrega de las medallas de oro al Mérito en el Trabajo a los familiares de las víctimas del atentado terrorista, ocurrido en Madrid del 11 de marzo.

Estas medallas les habían sido concedidas, a título póstumo, a las víctimas de la matanza de Atocha por el Consejo de Ministros, del pasado 21 de mayo, a propuesta del titular de Trabajo, Jesús Caldera, "como reconocimiento a sus vidas de trabajo que fueron truncadas por el atentado terrorista".

La ceremonia, celebrada en el patio de los Borbones del Palacio del Pardo, se desarrolló en un ambiente de intensa emoción. Las lágrimas afloraron con el nombramiento de los condecorados y la recogida de la encomienda por parte de los familiares. Una vez más, se pudo ver a la Reina doña Sofía uniéndose con su llanto al dolor de los familiares.

Una vez más, se pudo ver a la Reina doña Sofía uniéndose con su llanto al dolor de los familiares.

#### UNIDAD CONTRA EL TERRORISMO

Delante de familiares de 151 de las 191 víctimas mortales del 11-M, el Rey insistió en que "toda España está comprometida en la lucha contra el terrorismo. Y debe hacerlo con todos los instrumentos del Estado de Derecho. Con-

## Los Reyes entregaron las medallas al Mérito en el Trabajo a los familiares de las víctimas del 11-M

*"Nada será bastante para compensar tanta aflicción y desesperación. No hay palabras capaces de expresar, ni el sufrimiento de las víctimas, ni tampoco el desgarramiento de sus familias y amigos" afirmó el Rey don Juan Carlos en el acto de entrega de las medallas de oro al Mérito en el Trabajo a los familiares de las víctimas del atentado terrorista del 11 de marzo. Por ello el Rey pidió que "nuestra deuda hacia todas las víctimas del terrorismo y sus familias no se limite a la expresión del más hondo dolor, ni a la manifestación de auténtica solidaridad o al más profundo respeto a su memoria. Debe traducirse en el permanente acicate para mantener y reforzar la necesaria unidad frente al terrorismo".*





tando con la unidad de todos los que amamos la paz, la libertad y la democracia. Nuestro objetivo es desterrarlo para siempre de nuestra sociedad y de nuestras vidas”.

“Unidad y solidaridad –dijo don Juan Carlos para acabar con sus abominables propósitos, para perseguir y castigar a sus culpables, para terminar con sus redes mafiosas, para restañar sus heridas y para atender, con la mayor entrega, a sus víctimas y familiares”.

El Monarca señaló que como consecuencia del atentado “ciento noventa y una personas, niños, mujeres y hombres, jóvenes y mayores, españoles y extranjeros, de diverso origen y creencias, perdieron su vida en la mayor masacre terrorista de la historia de España. Cientos quedaron heridos de diversa consideración, aprendiendo a vivir con sus secuelas irreparables, y todos tratan de recuperar la normalidad de una vida que ya nunca será la misma”.

Por eso don Juan Carlos recordó a los españoles que “no podemos ni queremos olvidar a todas y cada una de las víctimas del terrorismo y a sus familias. Nos lo pide nuestro corazón de hombres de bien. Nos lo reclama nuestro deber de españoles solidarios, como hijos de una gran familia estrechamente unida a quienes más sufrieron”

## LOS PODERES PÚBLICOS JUNTO A LAS VÍCTIMAS

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, se dirigió también a los familiares de las víctimas asegurándoles que “los poderes públicos no pueden llenar el inmenso vacío afectivo que deja su ausencia entre sus afines; no pueden reconstruir los recuerdos, recomponer las emociones, reparar los sentimientos; no pueden recorrer el camino que va del dolor inaguantable al rescate nostálgico de los momentos más felices vividos en común. Pero están obligados a contribuir a que ese camino sea lo más corto y lo menos duro posible, a reducir el sufrimiento con el reconocimiento, a cuidar de quienes aún necesiten atenciones, a asistir a quienes precisan distinto tipo de acogida”

“Este emotivo acto –concluyó Rodríguez Zapatero- es uno más de ese reconocimiento. Es un mandato de la sociedad española que está empeñada en ese compromiso. El Gobierno hará todo cuanto esté en su mano para que se cumpla de manera duradera. Al igual que lo harán todas las Instituciones del Estado y todas las fuerzas políticas, a las que agradezco su actitud”.

Tras la solemnidad de los discursos afloró la emoción cuando se inició la entrega de las medallas. Finalizada esta, los Reyes reconfortaron

a los familiares de las víctimas con los que departieron largo rato. Entre ellos estaba Juana Sánchez la madre de nuestro compañero del Instituto Social de la Marina, Antonio Sabalet, quien falleció junto a Gonzalo Barajas, también del ISM, en uno de los “trenes de la muerte”.

Según declaró a los medios informativos allí presentes, Juana Sánchez entregará la medalla a su nuera para que en su día el hijo de Antonio Sabalet, se siete años, tenga un recuerdo de su padre. Aunque emocionada por la condecoración la madre de nuestro compañero afirmó que “me hubiera gustado que a mi hijo le hubieran dado la medalla en vida, por sus méritos como trabajador que fue desde los 18 años hasta los 36, en que me lo mataron”.

## TODOS CON LAS FAMILIAS

A este acto asistieron unas 300 personas entre las que se encontraban la vicepresidenta primera del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega y los ministros de Justicia y de Interior, Juan Fernando López Aguilar y José Antonio Alonso. También estuvieron la presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre; el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón; los presidentes del Congreso y del Senado, Manuel Marín y Javier Rojo; la presidenta del Tribunal Constitucional, María Emilia Casas y del Tribunal Supremo, Francisco José Hernando.

Las fuerzas políticas parlamentarias estuvieron representadas por Mariano Rajoy (Partido Popular); Alfredo Pérez Rubalcaba (PSOE); Gaspar Llamazares (IU); Jordi Jané (CIU); Joan Puigercós (ERC); José Erkoreka (PNV); Paulino Rivero (CC) y Uxue Barkos de Nafarroa Bai.

Los agentes sociales estuvieron representados por el presidente de la CEOE, José María Cuevas y por los secretarios generales de UGT y CCOO, Cándido Méndez y José María Hidalgo, respectivamente. ■

C. H. C.

## Entre los condecorados estaban Antonio Sabalet y Gonzalo Barajas, del ISM



# Guía LABORAL y de Asuntos Sociales 2004

*El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha editado la "Guía Laboral y de Asuntos Sociales 2004", cuyo contenido informativo ha sido actualizado a 27 de mayo del presente año, por lo que se incluyen novedades como la reciente reestructuración efectuada en el Departamento, con la creación de dos nuevas secretarías de Estado: la de Inmigración y Emigración y la de Servicios Sociales, Familia y Discapacidad. Con esta nueva edición se alcanza un total de 945.000 ejemplares desde su aparición. Esta publicación cuenta con una tirada de 55.000 ejemplares en castellano y 1.000 en inglés.*

**E**n esta Guía, elaborada en el marco de la política de información y atención al ciudadano del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, se presenta una recopilación de las normas que regulan las actividades que se realizan desde las distintas unidades del Departamento, orientada a satisfacer las demandas de información de instituciones, profesionales o personas interesadas en las materias que son competencia de este Ministerio, con el fin de facilitar el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones sociales y laborales de la ciudadanía.

El objetivo de esta publicación es facilitar a los ciudadanos el conocimiento de la compleja realidad social y laboral a través de un lenguaje sencillo y asequible. En ella se recoge la legislación existente en materia de empleo, trabajo y relaciones laborales, Seguridad Social y migraciones. Incluye, también, información correspondiente a ayudas destinadas a jóvenes, mujeres, mayores y otros colectivos con dificultades para integrarse en la sociedad.

## **NOVEDADES**

La "Guía Laboral y de Asuntos Sociales 2004" ha sido realizada por la subdirección general de Información Administrativa de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y sus responsables han incluido una serie de novedades, ya que la utilidad de la publicación viene determinada por la actualidad y la vigencia de la normativa sociolaboral que en ella se recoge.

Entre las novedades que se han incluido en esta edición destaca, en primer lugar, la modificación producida recientemente en la estructura orgánica del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que afecta no sólo a la creación de nuevos órganos o al cambio de denominación de algunos ya existentes, sino también a competencias que se incorporan a la actividad del Departamento o se atribuyen a distinto órgano.

Así además de la secretaría de Estado de la Seguridad Social, que se mantiene sin cambios, se crean dos nuevas secretarías de igual rango: la de Inmigración y Emigración, que asume competencias atribuidas a la extinta dirección general de Extranjería e Inmigración del Ministerio del Interior, y la de Servicios Sociales, Familia y Discapacidad. Asimismo, se crea la secretaría General de Políticas de Igualdad con competencias sobre promoción de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres, igualdad en el empleo y fomento de la participación política y social de las mujeres.

En cuanto a las novedades en materia de normativa sociolaboral, la Guía recoge la Ley Concursal, la Ley de Reforma sobre los derechos y libertades de los extranjeros en España, la Ley del Fondo de Reserva de la Seguridad Social, la Ley de Protección a las familias numerosas, la Ley de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal a las personas con discapacidad y la Ley de Empleo.

También se recogen otras normas de menor rango sobre el fomento del empleo de discapacitados, mejora de la protección de los trabajadores por cuenta propia o autónomos, entre otras.

## **ESTRUCTURA Y CONTENIDOS**

La Guía ha mantenido la estructura de las ediciones anteriores con el fin de facilitar su lectura a quienes son sus consultores habituales.

En las 768 páginas con que cuenta la publicación se recogen todos los servicios, prestaciones y competencias que lleva a cabo el Mi-

# GUÍA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES

2004

nisterio de Trabajo y Asuntos Sociales y sus organismos dependientes, así como las normas vigentes sobre empleo, prestaciones por desempleo, afiliación y cotizaciones a la Seguridad Social, formación ocupacional, emigración, ayudas a los necesitados y cómo acceder a las mismas.

Todo ello se encuentra contenido en quince capítulos y un último dedicado a "índices" que versan sobre los siguientes temas: "La búsqueda del puesto de trabajo"; "La formación profesional"; "El apoyo a la creación de empresas y empleo"; "La contratación de trabajadores y las características de cada tipo de contrato"; "El salario y tiempo de trabajo"; "Modificación, suspensión y extinción del contrato de trabajo"; "Las relaciones especiales de trabajo"; "La emigración y el trabajo de los extranjeros en España"; "Cómo se protege al trabajador desempleado"; "Los servicios de inspección y de seguridad y salud laboral"; "La sindicación de los trabajadores"; "La negociación colectiva de las condiciones de trabajo"; "Derechos y deberes en relación con la Seguridad Social"; "Actuaciones de acción social"; "Situación de los servicios centrales y unidades periféricas del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y de sus organismos dependientes" e "Índices"

Contiene también la Guía dos apartados dedicados a la divulgación del organigrama del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y otro que contiene un completo cuadro en el que se detallan las competencias de este Departamento en materia sociolaboral que han sido transferidas a las Comunidades Autónomas.



MINISTERIO  
DE TRABAJO  
Y ASUNTOS SOCIALES



### **56.000 EJEMPLARES**

Ésta es la novena Guía editada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales desde que, en el año 1996, se configuró la actual estructura orgánica del Departamento, aunque se trata de la número 19 desde su primera publicación, en 1987.

La tirada de la Guía en esta ocasión es de 56.000 ejemplares: 55.000 en castellano y 1.000 en lengua inglesa, destinados estos últimos a las Consejerías Laborales de todo el mundo. La mayor parte de la tirada, un 70%, sale a la venta al público y el resto se distribuye gratuitamente a diferentes instituciones como son las oficinas de información, dependencias provinciales y entidades gestoras del propio Ministerio, organismos autónomos, agentes

sociales, ONGs, despachos profesionales, fundaciones, etc.

Con la presente edición se alcanza la cifra de 945.000 ejemplares desde que comenzó su publicación, cifra que demuestra, según señalan los responsables del Departamento, la amplia consolidación de esta publicación divulgativa y avala su consolidación como pilar de información de este Ministerio en el conjunto de las acciones de comunicación orientadas a la transparencia informativa y a la atención de los ciudadanos.

### **EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO EN LA GUÍA**

Como en anteriores ediciones los trabajadores del mar están presentes en esta Guía que les dedica varios epígrafes destinado a explicar cuáles son sus derechos y deberes con respecto a la Seguridad Social. A partir de la página 509, el colectivo marítimo-pesquero puede consultar toda la legislación laboral y social que le afecta así como su campo de aplicación, que es el siguiente:

#### **■ Trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a salario o a la parte, empleados en cualquiera de las actividades siguientes:**

- Marina Mercante
  - Pesca marítima en cualquiera de sus modalidades
  - Extracción de otros productos del mar.
  - Tráfico interior de puertos y embarcaciones deportivas y de recreo
  - Trabajos de carácter administrativo, técnico y subalterno de las empresas dedicadas a las actividades interiores
  - Trabajo de los estibadores portuarios
  - Servicio auxiliar sanitario y de fonda y cocina prestado a los emigrantes españoles a bordo de las embarcaciones que los transportan
  - Personal al servicio de las Cofradías de Pescadores y sus Federaciones y de las Cooperativas del Mar
  - Cualquier otra actividad marítimo-pesquera cuya inclusión en el REM sea determinada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
  - Los armadores de embarcaciones que sean de más de 10 toneladas o lleven enrolados más de cinco tripulantes, si figuran en el rol y perciben como retribución por su trabajo una participación del "Monte Menor" o un salario como tripulante, quedan asimilados a trabajadores por cuenta ajena, salvo a efectos de desempleo
- Trabajadores por cuenta propia que**



realizan de forma habitual, personal y directa alguna de las actividades que a continuación se enumeran, siempre que la misma constituya su medio fundamental de vida:

- Armadores de embarcaciones que no excedan de 10 toneladas de registro bruto, no lleven más de cinco personal enroladas incluido el armador, y en las cuales éste vaya enrolado como técnico o tripulante

- Los que se dediquen a la extracción de productos del mar

- Los rederos que no realicen sus faenas por cuenta de una empresa pesquera determinada.

También se incluyen como trabajadores por cuenta propia, los cónyuges y los familiares, hasta el segundo grado por consanguinidad, afinidad o adopción del trabajador autónomo, si trabajan, conviven y dependen económicamente de él, salvo prueba de que son trabajadores por cuenta ajena.

Transitoriamente, para los trabajadores por cuenta propia el plazo para solicitar la afiliación y/o alta continúa siendo de cinco días naturales a partir del siguiente al del inicio del trabajo.

#### **OTRAS INFORMACIONES**

Asimismo, otras informaciones de interés que contiene la Guía con respecto a los traba-

jadores del mar y sus familias son las referentes a inscripción de empresas, embarcaciones y centros de trabajo, afiliación y bajas; grupos de cotización y bases de las mismas; convenios especiales; prestaciones tanto sanitarias como de incapacidad permanente, de jubilación, muerte y supervivencia; prestaciones familiares por hijo a cargo, desempleo y servicios sociales. Todas estas prestaciones se gestionan a través del Instituto Social de la Marina.

Finalmente, este colectivo podrá encontrar en la página 239 y siguientes de la Guía, bajo el epígrafe "El trabajo en el mar" cómo se consigue empleo en el sector, los requisitos que necesita el trabajador para solicitar empleo, las ofertas y características de este trabajo: cómo son las jornadas y los descansos, los centros de trabajo y los salarios. ■

C. H. C.

### **CÓMO Y DÓNDE SE CONSIGUE LA GUÍA**

La "Guía Laboral y de Asuntos Sociales 2004" puede consultarse en internet, a través de la página web del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ([www.mtas.es](http://www.mtas.es)) y puede adquirirse al precio de 15 euros en librerías, quioscos de prensa, grandes superficies y en la librería del propio Ministerio (C/ Agustín de Bethencourt, nº 11, 28003 Madrid)



# España, cabecera de las dos principales AUTOPISTAS DEL MAR



*El Parlamento Europeo ha aprobado la modificación de las Directrices sobre la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) que fue propuesta por la Comisión y treinta proyectos prioritarios, entre ellos el llamado de las "Autopistas del Mar", con un total de 225.000 millones de euros en inversiones hasta 2025. España queda incardinada en la Autopista del Mar de Europa occidental, que arranca de nuestro país y de Portugal —por el arco atlántico— hacia el Mar del Norte y el mar de Irlanda, así como también será punto de partida de la Autopista del Mar del Mediterráneo Occidental, que conectará los puertos españoles con los de Francia, Italia y Malta, con continuidad a la Autopista del Sureste de Europa (Adriático, Jónico y Mediterráneo Oriental, incluido Chipre). Completa esta modificación del mapa de transporte marítimo europeo la Autopista del mar Báltico, que aglutinará a los puertos comunitarios ribereños de esta zona con los de Europa central y occidental.*



**E**sta aprobación de modificaciones está dotada con una cifra inversora de 225.000 millones de euros, cuyo 20 por ciento —aproximadamente— vendrá del sector privado y el 80 restante de presupuestos públicos nacionales y comunitarios.

### **PISTOLETAZO DE SALIDA DEL SSS**

La navegación de cabotaje europeo del futuro tiene terminología anglosajona (Short Sea Shipping-SSS) y construcción semántica imaginativa (Autopistas del Mar) pero lo cierto es que empieza a carearse con la realidad y suena el pistoletazo de salida. Sobre Europa se cierne la amenaza del colapso terrestre y el ahogo medioambiental si la solución marítima se demora más de 2010.

Hay que poner en funcionamiento una demanda de transporte interno de la Unión Europea que va a crecer un 40 por ciento de aquí a entonces, y, además, la nueva Europa a 25 transportará el 23 por ciento del total mundial a través de nuestros puertos y aguas. Será preciso asumir un enorme cambio de mentalidad transportista, del tamaño del desafío de saturación terrestre que se trata de evitar, y hacer

que funcione un transporte marítimo que se presenta como de mucho mayor rendimiento energético, seguridad activa y pasiva y limpieza medioambiental.

Entran en la historia, así, las llamadas “Autopistas del Mar”, cuyo concepto arranca del Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea, de septiembre de 2001 y en su referencia concreta a las Redes Transeuropeas de Transporte (“Transeuropean Transport Networks”, TEN-T), que habrán de ser el esfuerzo logístico necesario para poner en marcha el sistema y hacerlo rentable, económica, social y medioambiental.

### **EL BÁLTICO, AUTOPISTA PIONERA**

Por abril de 2002 el Ministerio de Transportes de Finlandia presentaría un documento, cuyo título “Autopistas del Mar Báltico” hizo fortuna pronto y obtuvo el interés de la Comisión Europea, al sensibilizar sobre la problemática transportista de aquella cuenca común, que transportando —entonces— unos 400/500 millones de toneladas anuales, verán duplicarse estas cifras entre 2010 y 2015.

El esfuerzo pasaba por trazar un plan de redes integradas para la zona báltica y abierto a

**El Parlamento Europeo da carácter prioritario al proyecto y lo dota con 225.000 millones de euros hasta 2020**



las conexiones con el este y el oeste de Europa y los expertos finlandeses señalaron los diversos criterios de atención que debieran cimentar su "autopista": sistemas de gestión de la información del tráfico, compatibilidad de la cadena de transporte, eficientes servicios portuarios, procedimientos aduaneros ágiles, localización ("tracking") y seguimiento ("tracing") de los buques y mejora de los buques (economías de velocidad y combustibles) y de las zonas portuarias.

Por último, lanzaban el guante del desafío a la Comisión Europea (de entonces 15 y ahora 25 estados), sin duda pensando que habrían de dotarse medios y fondos europeos y estatales, en cualquier caso. El guante fue recogido en un borrador del "grupo de alto nivel" de la Unión Europea que, en marzo de 2003, no solamente definió las Autopistas del Mar ("un corredor para el transporte internacional e intracomunitario, de por lo menos dos áreas marítimas costeras de Europa") sino que hizo el apunte de las ahora aprobadas por el Parlamento Europeo.

### **ESPAÑA, CABECERA DE DOS AUTOPISTAS**

Los expertos de la Unión Europea debatieron, entre Estados miembros y el "grupo de alto nivel" de Bruselas, los borradores del Ministerio de Transporte de Finlandia y añadieron trazos importantes para la adaptabilidad del proyecto. Señalaron condiciones para la caracterización de estas Autopistas del Mar, que entendían de-

bieran "servir para superar cuellos de botella geográficos en el Viejo Continente", tales como las barreras Alpes, Pirineos, Benelux, la frontera polaco-alemana, etc., y expresaron que "el transporte marítimo de corta distancia (SSS) habría de ser el medio principal de las Autopistas del Mar, así como aportar una plataforma de cooperación" para la gran problemática logística e intermodal que el sistema conlleva.

Añadieron un nuevo concepto "puerto de acceso a la Autopista del Mar" y su corolario de conexiones, operatividad y eficacia de servicios, no sin aludir también a la necesidad de







nuevos planteamientos en la interface buque/puerto, así como llegar al abaratamiento de la construcción de buques específicos (serialización) y cualesquiera otras medidas de mejora de costes.

En suma, para el caso español, esta aprobación por el Parlamento Europeo de las modificaciones en el mapa inicial de las TEN-T, sitúa a nuestro país y su red portuaria como cabeceira de dos Autopistas del Mar, la de EUROPA OCCIDENTAL por el arco atlántico hacia el Mar del Norte y Mar de Irlanda, y la de MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL, por Francia, Italia y



## Llegar pronto, también al Báltico

*España queda bien ubicada en tres de las cuatro Autopistas del Mar, de reciente aprobación por el Parlamento Europeo, que resultan ser los más atractivos caminos del comercio marítimo comunitario. Pero la también reciente ampliación de la Europa a 25 impondrá llegar pronto al Báltico con mercancías procedentes de España y especialmente de nuestros puertos cantábricos.*

*De entre los nuevos socios en la Unión Europea, Estonia, Letonia, Lituania y Polonia quedan más abiertos y próximos que nunca, como continuidad de nuestro arco atlántico y en la embocadura de la Autopista del Mar Báltico.*

*No por casualidad el puerto de Bilbao intercambiaba el año pasado 820.000 toneladas con Lituania, 663.000 con Estonia, 554.000 con Polonia y 350.000 con Letonia, ¡un 22 por ciento más que el anterior! y sin haberse producido la adhesión de los nuevos diez, siete de los cuales tienen salida al mar. Y ya no será solamente crudo petrolífero lo que se transporte. ■ S. DE F.*



Malta, más una tercera, la del SURESTE DE EUROPA, que es continuidad de la anterior al Mar Adriático, Jónico y Mediterráneo Oriental, hasta Chipre.

España así mismo ha desarrollado un esfuerzo pionero, a través de su Centro de Promoción del Short Sea Shipping, coordinando las políticas de implantación del SSS a través de una red de veintiún instituciones procedentes de todo el abanico transportista. Se han sumado adhesiones y apoyos de la Dirección General de Marina Mercante, Puertos del Estado, ANAVE, ANARE e Izar, para que "mejorando cada eslabón de la cadena transportista" —idea-fuerza que resume el empeño— el SSS se abra paso como la alternativa del presente siglo hacia los clientes y las cargas captables.

**S. DE FRANCISCO**

# Nuevo ENVITE contra la moratoria

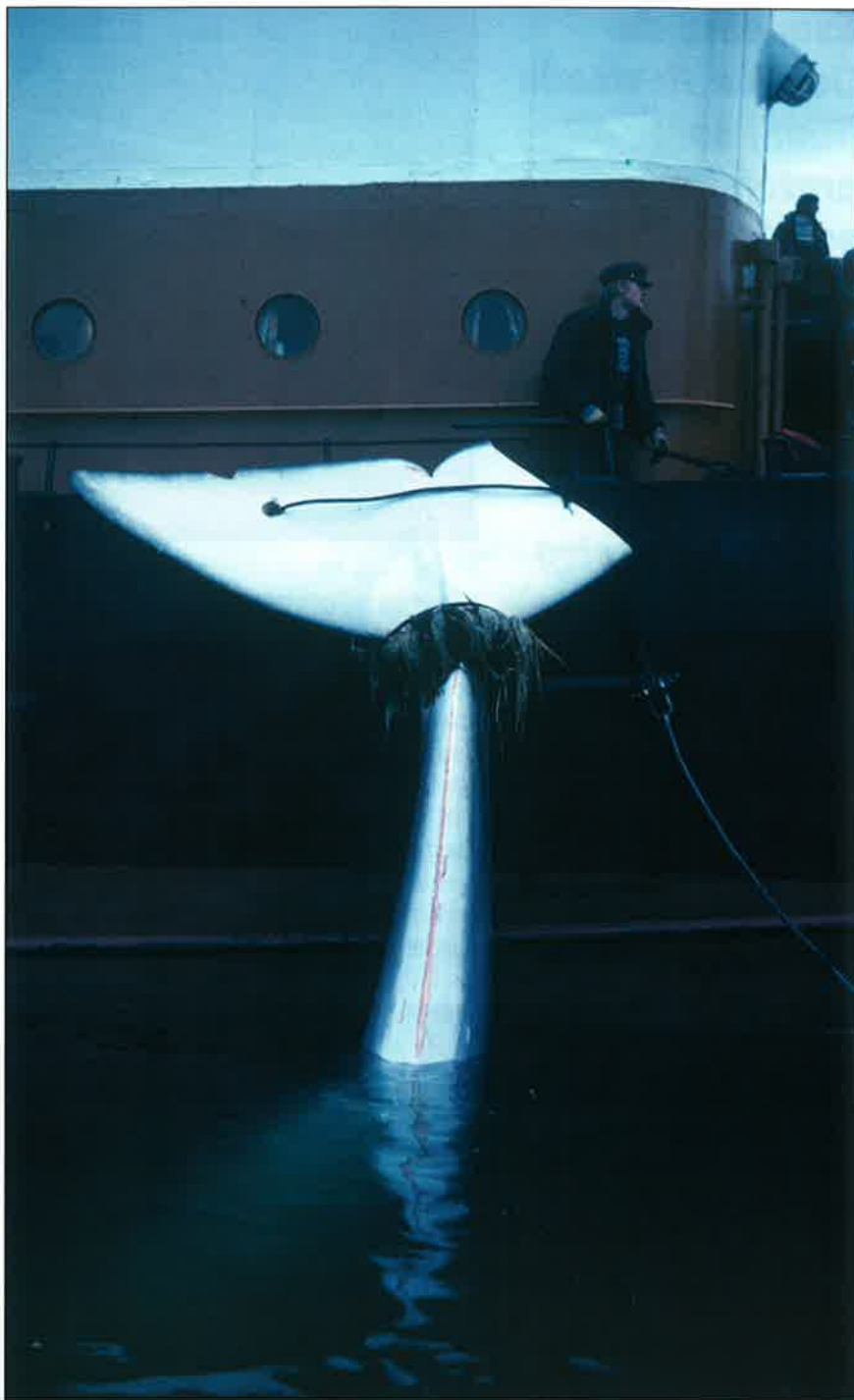
El Plan de Gestión se  
debatirá en 2005



*La paciencia oriental se ha puesto una vez más de manifiesto. Japón, sin inmutarse de las acusaciones que, reunión tras reunión, le tachan de llevar a cabo prácticas “poco honorables” para conseguir la eliminación de la moratoria, sólo tiene un objetivo: acabar con la moratoria. Hace tiempo que no oculta su política de compra de votos, y en esta 56 reunión de la Comisión Ballenera Internacional ya superan la docena los países a los que tiene en nómina. Sus presiones han logrado sacar adelante la propuesta de que se discuta en la próxima reunión, que tendrá lugar en Corea, un Esquema de Gestión Revisado (que se viene discutiendo a puerta cerrada), por el que se establecería un conjunto de reglas y procedimientos destinados a gestionar en un futuro la caza de ballenas. El que tal discusión pudiera desembocar en el fin de la moratoria de forma automática, según algunos, motivó que Estados Unidos anunciara públicamente su rechazo a esa posibilidad. Greenpeace volvió a exigir que las discusiones sobre éste o cualquier otro asunto que se debata en la CBI se realice con total transparencia.*

**Todas las propuestas que año tras año realiza Japón para acabar con la moratoria o socavarla fueron rechazadas, aunque por un estrecho margen, lo que habla bien a las claras del "éxito" de la política de compra de votos que viene realizando desde hace años**

Greenpeace/Ferrero



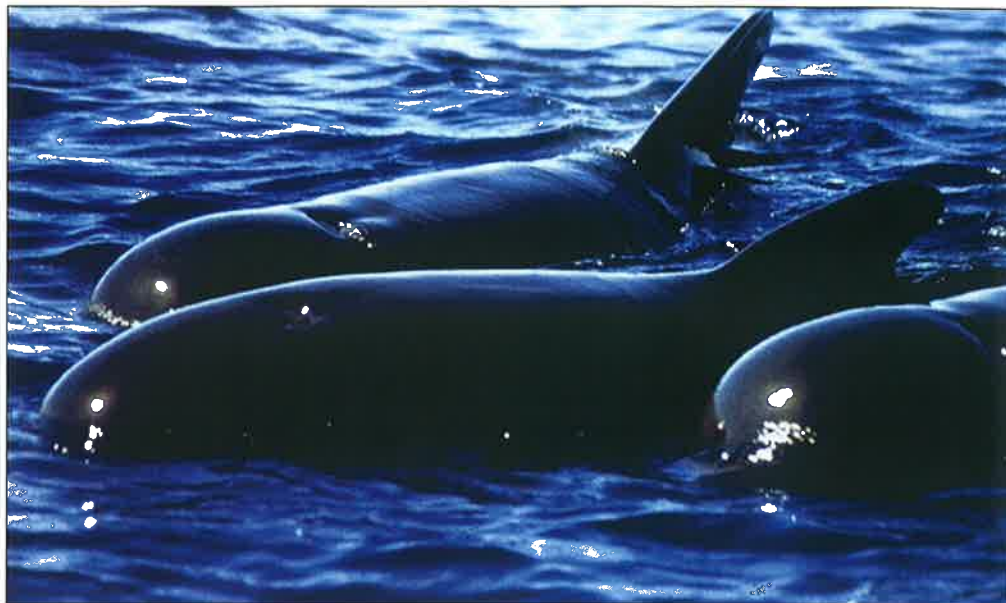
Greenpeace/Ferrero

Japón mostró su decepción al término de la reunión anual de la Comisión Ballenera Internacional, celebrada en la localidad italiana de Sorrento. Según su ministro de Pesca, Yoshiyuki Kamei, la CBI ha vuelto a mostrar su rigidez al rechazar algunas propuestas realizadas por su delegación como eliminar la prohibición sobre la pesca comercial, abolir el santuario de cetáceos del Ártico, o la de que se implante el voto secreto dentro de la asamblea. Una propuesta, esta última, que realiza todos los años y que, de salir adelante, significaría un duro golpe a la

transparencia de este organismo, tal y como aseguran las organizaciones ecologistas.

Todas las propuestas fueron rechazadas, aunque por un estrecho margen de votos, lo que habla bien a las claras del "éxito" de la política de compra de votos que viene realizando desde hace años Japón. Así, la votación a propuesta del país nipón de reanudar la caza comercial se rechazó por 29 votos contra 24. Y eso que tres nuevos aliados -Senegal, Costa de Marfil y Marruecos- no pudieron votar en esta ocasión por no haber pagado sus cuotas.

**A través del Esquema de Gestión Revisado (RMS) se pretende establecer los niveles de población en los que las especies pueden ser cazadas. Un asunto polémico y discutido siempre a puerta cerrada sobre el que Japón quiere asentar la eliminación de la moratoria**



Greenpeace

### **ESQUEMA DE GESTIÓN REVISADO**

Junto al número de votos que va acumulando Japón, año tras año, con infinita paciencia y mucho dinero (ver recuadro "Suma y sigue"), el asunto más destacable de esta última reunión fue la propuesta del presidente danés de la CBI, Henrik Fischer, de que se adopte un Esquema de Gestión Revisado (RMS, en sus siglas en inglés) que puede llevar asociado el final inmediato de la moratoria sobre la caza comercial de ballenas.

El Esquema de Gestión Revisado es un conjunto de reglas y procedimientos destinados a gestionar la caza de ballenas en el futuro. Este proceso de discusión, que llevaba varios años estancado dadas las distintas posturas existentes en el seno de la CBI, recibe ahora el impulso del presidente de la CBI quien, además, señaló que esta discusión se realizará de forma transparente. Sin embargo, estas discusiones se han llevado siempre, incluidas las de este año, a puerta cerrada. En ellas han participado

### **Suma y sigue**

A pesar de la moratoria, vigente desde 1986, Japón ha cazado, bajo el subterfugio de "caza científica", unos ocho mil ejemplares. Noruega ya anunció su intención de capturar seiscientas ballenas este año, e ir incrementando el cupo que ella misma se concede hasta triplicar esa cifra en cuatro años. Pero eso no es suficiente ya que, especialmente a Noruega, lo que más daño le hace es no poder comerciar con esa carne.

Por lo tanto, el objetivo es eliminar la moratoria sea como sea. Japón se armó de paciencia y decidió ir reclutando adeptos. Lo que empezó siendo una operación más o menos encubierta se convirtió en un secreto a voces con el paso de los años. Se calcula que ha "invertido" unos 360 millones de euros, desde que entró en vigor la moratoria, para acabar con ella. Una inversión que queda ampliamente compensada ya que sus cacerías "científicas", sólo en la Antártida, le reportan unos 33 millones de euros anualmente en la venta al por mayor. Cifra que se eleva hasta los 100 millones al ser vendida a los comercios minoristas.

Según datos de Greenpeace, en la reunión de 1993 de la CBI la Agencia Pesquera de Japón financiaba a cuatro países. Pasaron a ser siete en 1999. Actualmente cuenta al menos con doce. Doce países como Antigua & Barbuda, Benin, Dominica, República de Guinea, Mongolia, San Kits & Nevis, Palau, Santa Lucía, San Vicente & Granadinas o Islas Salomón. Si se tiene en

cuenta que otros tres países que no pudieron votar en esta ocasión -Senegal, Costa de Marfil y Marruecos- si lo podrán hacer en la próxima reunión que se celebrará en Corea, unido a los votos de los países con intereses en la reanudación de la caza de ballenas -Rusia, China, Islandia, Corea y Noruega-, este grupo podrá alcanzar la mayoría simple.

Por el momento, se imponen las poderosas industrias pesqueras, especialmente las de Japón y Noruega. La única esperanza, como ya se ha insistido desde estas páginas en anteriores ocasiones, es que otros intereses más poderosos contrarresten a los anteriores, porque lo que es la defensa de las ballenas a fin de evitar la extinción de estos gigantes marinos, lisa y llanamente, no parece que sea suficiente.

Los avistamientos de cetáceos, la presión de esa pujante industria turística, puede ser el trampolín para frenar la vuelta a la masacre de estos animales. El caso de Islandia resulta un claro ejemplo, como se señalaba en el presente artículo. Actualmente, el avistamiento de cetáceos mueve más de mil millones de dólares en todo el mundo, con la participación anual de más de nueve millones de personas en los 87 países que ya gozan de esta actividad (entre los que destaca España y, más concretamente, las islas Canarias). Siendo pragmáticos, y teniendo en cuenta que todo gira alrededor del dinero, ésta puede ser la mejor arma. ■ R.G

Estados Unidos, Dinamarca, Islandia, Japón, Holanda, España y Suecia.

Este plan, cuya propuesta será debatida en la próxima reunión de la CBI que tendrá lugar en Corea en 2005, pretende establecer los niveles de población en los que las especies pueden ser cazadas basándose en cálculos científicos. Asimismo, se incluyen otros puntos tan delicados como establecer los tipos de redes autorizados para la pesca. Unas redes que causan la muerte a unos 300.000 delfines, ballenas y marsopas todos los años.

Estados Unidos ha mostrado públicamente su rechazo a que la hipotética aprobación del RMS implique el levantamiento inmediato de la moratoria. Greenpeace pidió a España, Dinamarca, Holanda y Suecia que hagan lo mismo.

La organización ecologista volvió a criticar duramente el oscurantismo que rodea a muchos de los debates que tienen lugar en la CBI, y del que estas discusiones sobre el RMS constituyen un buen ejemplo. *Los cientos de millones de personas que se oponen a la caza de ballenas, señaló Sebastián Losada, responsable de Océanos de Greenpeace, al término de la reunión, tienen derecho a vigilar los planes de la CBI para reanudar su caza. Estos no pueden desarrollarse en secreto y luego votarse antes de que nadie fuera de la CBI sepa lo que dicen. Es fundamental un proceso transparente dentro de este organismo si se quiere mantener su credibilidad en el mundo.*

Además, el representante de Greenpeace denuncia que la Comisión Ballenera Internacional sigue centrada en la explotación de ballenas y apenas presta atención a las iniciativas conservacionistas. *El Comité debería preocu-*



Greenpeace/Ferreiro



*parse de los 300.000 cetáceos que mueren en capturas accidentales o por cómo les afecta el cambio climático, y apenas lo hace.*

Como recordarán nuestros lectores, en la reunión del pasado año se aprobó la llamada "Iniciativa de Berlín", un paso considerado como de muy importante para el cambio de orientación de este organismo que, con el desarrollo de esta iniciativa, pasaría a tener una actuación más enfocada a las amenazas que rodean a los cetáceos, no sólo la caza. Lamentablemente, poco se ha avanzado en este sentido. Susan Lieberman, directora del Programa de Especies Protegidas de WWF/Adena señala que se han producido avances,



**Las discusiones sobre el RMS no pueden desarrollarse en secreto y luego votarse antes de que nadie fuera de la CBI sepa lo que dicen. Es fundamental un proceso transparente dentro de este organismo si se quiere mantener su credibilidad en el mundo. (Sebastián Losada)**

*aunque bien es cierto que podían haber sido más. En esta reunión también se trató el problema de las capturas accidentales de delfines y ballenas, el mayor problema al que actualmente se enfrentan estos cetáceos.*

#### **SANTUARIO DE LA ANTÁRTIDA**

Aparte de los habituales enfrentamientos, especialmente entre los países conservacionistas y Japón, con sus propuestas de voto secreto, abolición de la moratoria y demás, la delegación nipona intentó eliminar la protección establecida en el santuario de la Antártida. El resultado es que se aprobó la renovación por diez años de las normas de protección de dicho santuario. También, como viene siendo habitual, Japón recibió la acostumbrada reprimenda por su "caza científica", una actuación por la que se ha cobrado más de 8.000 ballenas desde la introducción de la moratoria, según WWF/Adena.

A pesar de estas críticas, a las que como también es habitual, Japón no le presta la más mínima atención, ya anunció que este año cazará 670 ballenas con "fines científicos", en vez de las 560 del año anterior. De cumplirse los propósitos de la industria pesquera nipona, este país se convertirá en el primer cazador del mundo, superando a su colega de batallas en la CBI, Noruega, que espera cazar 600 ballenas, aunque ya ha anunciado que irá incrementado sus capturas hasta alcanzar los 1.800 ejemplares en 2008.

Por su parte, el presidente de Brasil, Luiz Inácio "Lula" da Silva, comunicó por carta al director de la Asociación de Empresarios Pesqueros de Japón, el pasado mes de junio, que "la Armada brasileña decomisará la carga de todos los buques que entren en sus aguas te-

rritoriales transportando carne de cetáceos, en virtud de la legislación internacional en materia de protección de fauna marítima".

La nota más positiva de la Asamblea procedió de Islandia. Después de catorce años sin cazar ballenas, en 2003 reinició esta actividad cobrándose 36 cetáceos. El presente año, y después de anunciar que sus "capturas científicas" se elevarían hasta los 500 ejemplares, al final lo limitó a 25. Esta reducción es considerada por Greenpeace como "prácticamente una victoria" ya que se debe a las fuertes presiones internas, especialmente provenientes de la Asociación Nacional de Turismo y de los operadores de turismo de avistamiento de ballenas.

Según la Asociación de Turismo islandesa, una vuelta a la caza de ballenas provocaría un fuerte descenso del número de turistas. Esta actividad se ha convertido en una de las principales fuentes de ingresos, ya que se calcula que unos 72.000 turistas participan cada año en las actividades de observación de ballenas, generando unos ingresos de 14,6 millones de dólares.

#### **REPARTO DE FUERZAS**

A pesar de las afirmaciones de los responsables de Pesca japoneses de que la moratoria a la caza de ballenas propició la proliferación de los cetáceos, y que están comiendo hasta cinco veces más pescado que el que consumen los humanos, el Comité Científico de la CBI no piensa lo mismo. Aunque no hay datos fiables desde el año 2000, el Comité cree que la población de ballenas podría estar en declive, ya que son muchas las amenazas que siguen pesando sobre ellas. Greenpeace abunda en esta idea y señala que las ballenas en el océano

Ártico es un 10% menor que cuando se inició la caza de ballenas en esta región hace unos cien años. De hecho, en esta reunión se aprobó una resolución a favor de las ballenas grises del Pacífico Noroeste, donde sólo acuden en la actualidad cien ejemplares cada verano a alimentarse. En el Pacífico Este quedan alrededor de 20.000 ejemplares. Una situación nada halagüeña a pesar de ser considerada como una especie protegida desde 1947.

Poco importa realmente lo que aporten las investigaciones. Las potentes e influyentes industrias pesqueras japonesa y noruega necesitan participar del gran negocio que supone la caza de cetáceos para ellas. Y buena prueba de que los datos no importan es que Japón sigue dando la batalla para hacerse con la mayoría de los votos. Camino va de ello. En esta reunión, tras la entrada en los últimos meses de nuevos miembros bajo su control, por vez primera desde que se estableció la moratoria, los países partidarios de reiniciar la caza de ballenas estuvieron a punto de obtener la mayoría simple.

Cierto que para modificar la actual situación de moratoria es necesario el 75% de los votos, pero la mayoría simple sirve para que puedan vetar resoluciones en apoyo a los cetáceos. La reunión del próximo año se espera movida, para variar. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**



Greenpeace



Greenpeace

## Los sónares militares siguen matando cetáceos

*La historia se repite. Al igual que hace dos años, también en aguas próximas a Canarias y, asimismo, tras unas maniobras militares de la OTAN, se produjo el varamiento atípico en las costas canarias y Azores de seis cetáceos.*

*Un reciente informe precisa que la mayoría de las muertes de cetáceos en las islas Canarias producidas desde 1985 coincide con la celebración de maniobras militares. Y es que los potentes sónares de media y baja frecuencia resultan letales para estos animales.*

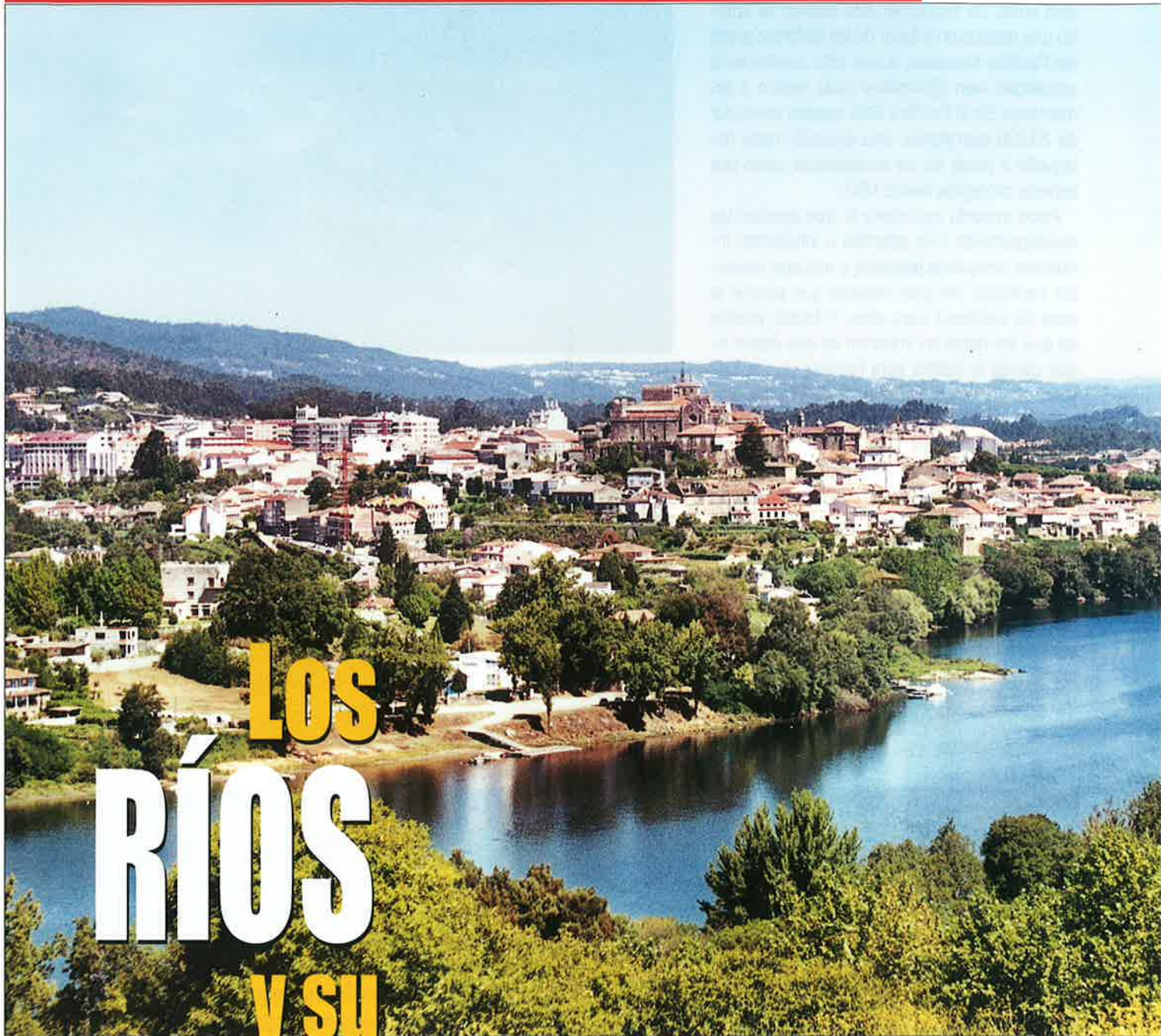
*La reiteración de estos hechos, así como la promesa incumplida del anterior ministro de Defensa, Federico Trillo, de que se evitaría la utilización de este tipo de sónares, ha llevado al Gobierno de Canarias, junto a científicos y organizaciones ecologistas, a mostrar su repulsa por la reiteración de estos acontecimientos.*

*No sólo estos hechos avalan que no se trata de una mera coincidencia. Hay datos de estudios, el más reciente de ellos elaborado por científicos de Estados Unidos, que señalan la existencia de "pruebas sólidas" de esta relación causa-efecto. Además, siete patólogos de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria determinaron que los animales que han muerto se encontraban nadando a profundidades entre los 800 y los 1.400 metros. El sonido del sónar provocó su huida y la rápida ascen-*

*sión ocasionó que sus vasos sanguíneos se llenaran de burbujas de nitrógeno ocasionando embolias en sus órganos vitales. La propia CBI dio por buena esta investigación.*

*Un juez, partiendo de una ley estadounidense sobre protección de mamíferos marinos, estableció la prohibición de que sus fuerzas navales utilicen este tipo de sónares en el 40% del Pacífico, permitiendo su utilización en aguas consideradas pobres en vida marina, según Greenpeace. Ello ha llevado a esta organización a solicitar al actual ministro de Defensa, José Bono, que aclare qué tipo de aparatos de sónar se han utilizado en estas maniobras, en las que también ha participado España, y que garantice que no se realizarán más maniobras que pongan en peligro a los mamíferos marinos, especialmente en aguas donde abundan estas especies, como las próximas a Canarias.*

*Esta vez fueron seis zifios los que llegaron muertos a la costa, aunque se sospecha que otros muchos han podido ser los afectados. Se conocen las consecuencias y, sin embargo, se siguen utilizando estos aparatos con total impunidad y en aguas ricas en cetáceos, y además protegidas por el Gobierno canario. Valga todo ello como un ejemplo más de la indefensión y la indiferencia que sigue imperando hacia nuestro ecosistema. ■ R.G.*



# Los RÍOS y su influencia en la producción pesquera

*El que los ríos ejercen una notable influencia en la producción pesquera, especialmente de pequeños pelágicos, es algo bien sabido. Lo novedoso es la aparición de una serie de trabajos científicos en los últimos años que reflejan cómo y en qué cuantía influyen, según las aportaciones de agua dulce, como el realizado por un grupo de investigadores del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en el río Ebro. Estos estudios vienen a aportar una visión no tenida demasiado en cuenta sobre los perjuicios que supone para el ecosistema marino y la pesca, especialmente la de bajura, la construcción de una presa o la realización de un trasvase, como en este caso. Con las aportaciones científicas que están viendo la luz sobre estos aspectos, la idea de que el agua de los ríos que llega al mar se pierde carece, ahora con más fundamento, de sentido alguno.*



*El río Miño a su paso por Tuy, próximo a la desembocadura.*



Cada metro cúbico de agua por segundo de caudal del río Ebro que llega al mar durante el periodo de reproducción de la anchoa puede representar 204 kilogramos de la captura mensual obtenida un año después. Este cálculo corresponde a un trabajo presentado dentro de la VI Reunión Foro Científico de la Pesca Española en el Mediterráneo, realizado por Josep Lloret; Isabel Palomera y Jordi Salat, del Instituto de Ciencias del Mar del CSIC, e Ignasi Soler, de la Universidad Politécnica de Cataluña, y demuestra con cifras que cuanto más agua del Ebro llega a finales de primavera o comienzos de verano, mayores son las cap-





*Canales del río Ebro en las proximidades del Delta.*

**Un reciente estudio calcula que cada metro cúbico de agua por segundo del Ebro en primavera o verano puede representar 204 kilogramos de la captura mensual de anchoa obtenida al año siguiente**

turas de la flota que faena en el área de influencia de este río en Tarragona al año siguiente.

Si a estos datos unimos el que el Delta del Ebro constituye una de las zonas de mayor biodiversidad del Estado español y la segunda zona húmeda en importancia de Europa, estaremos empezando a centrar el problema que, de haberse llevado a cabo el planeado trasvase del Ebro, se hubiera desencadenado sobre este ecosistema y sobre la producción pesquera, afectando a la flota de bajura de toda esta zona. Incluso, habría que decir que a la pesca en general del Mediterráneo, ya que como señalan los expertos, las corrientes se encargarán de transportar esos nutrientes mar adentro. Un efecto más importante si cabe al tratarse de un mar pobre, dadas sus características, con unas aguas superficiales con pocos nutrientes (nitrógeno y fósforo), que son los que propician el crecimiento del plancton, inicio de la cadena alimentaria.

Como se ha dicho, las aguas fluviales son ricas en nutrientes y realizan una tarea de fertilización del Mediterráneo, desde la desembocadura a zonas más o menos lejanas, según las corrientes marinas. Estos aportes de nutrientes van a favorecer el incremento de la producción de plancton que servirá, en una primera fase, de alimento para las larvas de pelágicos como la sardina o el boquerón. Más tarde, algunos

de estos pelágicos nos servirán de alimento a nosotros o a las especies que se sitúen en un escalón superior de la cadena trófica. Resulta, pues, evidente que una reducción de los aportes de agua dulce disminuiría la riqueza de nutrientes y, por lo tanto, de producción alimentaria del Mediterráneo, algo de lo que ya existen datos más que evidentes (ver recuadro).

La distribución de los huevos y larvas de boquerón se ha relacionado con las aguas de origen fluvial, tanto en el Golfo de León como en el norte del Adriático. De igual forma, las descargas de los ríos Ródano, Po, Ebro ... provocan fluctuaciones de reclutamiento y de las capturas de algunas especies que habitan en estas zonas. Un estudio realizado a comienzos de la década de los noventa, sobre las zonas de mayor concentración de huevos de anchoa en la cuenca noroccidental mediterránea, indica que las zonas más ricas en huevos de anchoa se corresponden con bastante exactitud con el área de influencia directa del Arno, en Italia, Ródano, en Francia, y del Ebro.

También hay que dejar constancia de que, unido a los aportes fluviales, intervienen otra serie de factores que van a incidir en ese aumento de la producción de vida, como la turbulencia provocada por el viento y el afloramiento de aguas profundas ricas en nutrientes, junto a factores ambientales. De todas formas,

según la intensidad y características de esta distribución de nutrientes, éstos alcanzarán a más especies y afectarán a sus fluctuaciones.

### **ALTERACIONES EN EL ECOSISTEMA**

La importancia de los ríos, en cuanto aporte de nutrientes, ya era de sobra conocida, como se señaló anteriormente. Datos recogidos sobre las variaciones de producción pesquera en zonas de influencia de algunas cuencas fluviales tras la realización de alguna obra de envergadura, como la presa de Assuan en el Nilo, son suficientemente elocuentes. De hecho, hace tiempo que se recogieron en estas páginas unas declaraciones del director del Centro Oceanográfico de Murcia, Julio Mas, en las que incidía en la necesidad de empezar a diferenciar las reservas de pesca de las marítimas, ya que *es posible que haya reservas meramente de pesca y que no contengan especies de interés ecológico*. Se refería a las medidas de protección en los estuarios de los ríos, porque todos son zonas de alta producción y de reclutamiento de juveniles. En este sentido, anunciaba la existencia de un convenio firmado entre el Instituto Español de Oceanografía y la Junta de Andalucía para desarrollar una reserva de pesca en la desembocadura del Guadalquivir. Ahora, además, se puede cuantificar la importancia de esa producción pesquera.

Sin embargo, cuando se tratan estas actuaciones que conllevan alteraciones de los cursos fluviales o la reducción sustancial de su caudal, casi nunca se suelen tratar las consecuencias de tales medidas. Se ha apuntado el de la reducción de la producción de vida en el mar debido a su capacidad de fertilización, pero habría que tener presentes otras no menos importantes.

La reducción y la regularización del caudal asociado a un trasvase afecta, en primera instancia, a las características físicas e hidrográficas del tramo fluvial aguas abajo. Estos cambios implican, según el trabajo también presentado en el mencionado Foro por Carles Ibáñez Martí, de la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife), *una modificación del substrato, de la temperatura, del contenido en nutrientes y de otros parámetros determinantes para las comunidades biológicas, que en última instancia se ven alteradas de distintas formas*. En la desembocadura, ante una reducción del caudal, se produce un aumento de la salinidad en la zona de mezcla del agua dulce y marina; una disminución de la productividad biológica y de cambios en la distribución de las especies; una disminución del aporte de sedimentos fluviales al sistema.

Deltas y zonas costeras en general se resienten por la modificación, a escala mundial, de



los flujos sedimentarios en los ríos y en los sistemas litorales. Existe un problema de retención de sedimentos por la construcción de embalses y por la obstaculización del flujo costero de sedimentos por la construcción de espigones, puertos y otras infraestructuras.

Uno de los casos estudiados, en cuanto a la aportación de sedimentos y su variación, el del Nilo, resulta muy revelador. Antes de la construcción de la presa de Assuan, el aporte de sedimentos se cifraba en 124 millones de toneladas al año, de los que el 89% queda ahora retenido en el embalse.

En el Ebro, donde existen más de doscientos embalses, el 99% de los sedimentos que el río transportaba originalmente no llega al delta. Esta situación comporta una remodelación de la línea de costa en la zona de la desembocadura, así como una pérdida de elevación del conjunto de la llanura deltaica. Esta situación puede llevar, a medio y largo plazo, a un retroceso notable del frente costero al tiempo que

**Antes de la construcción de la presa de Assuan, en el área de influencia de la desembocadura del Nilo se pescaban 18.000 toneladas de sardina. Después, las capturas se redujeron un 95%**



**Los ecologistas,  
al mismo tiempo  
que felicitan  
al Gobierno por  
la paralización  
del trasvase,  
hacen una  
llamada de  
atención sobre  
la política  
de centrar  
en la desalación  
la alternativa  
al trasvase.**

la superficie del delta se iría situando por debajo del nivel del mar, con lo que se produciría la salinización de una amplia zona. Por lo tanto, según Carles Ibáñez, *resulta imprescindible que el caudal mínimo del tramo final del Ebro incorpore los requerimientos necesarios para garantizar un caudal sólido, suficiente para mantener tanto la superficie como la elevación del delta sumergido.*

#### **DESALACIÓN**

Siguiendo con la línea de trabajo trazada para este reportaje, centrado en la incidencia del trasvase sobre el ecosistema marino y la producción pesquera, no se puede obviar la alternativa principal propuesta desde el Ministerio de Medio Ambiente: la desalación de agua del mar para cubrir las necesidades de consumo. Los ecologistas, al mismo tiempo que felicitan al Gobierno por la paralización del trasvase, hacen una llamada de atención sobre la política de centrar en la desalación la alternativa al mismo.

Por un lado, critican que con estas medidas no se está abordando el problema de fondo que no es otro que el del consumo racional de un bien preciado y escaso. Se mantiene una oferta de agua muy por encima de la realmente necesaria, ya que habría que optimizar los

regadíos, mejorar las redes de distribución de agua (actualmente se pierde más del 30% en la cuenca mediterránea, según Greenpeace) y revisar la política de crecimiento urbanístico incontrolado en la comunidad de Murcia, donde se espera la llegada del agua para construir decenas de campos de golf (un solo campo de golf consume la misma cantidad de agua que una población de nueve mil habitantes), diez mil nuevas viviendas y veinticinco mil nuevas plazas hoteleras. Esta urbanización excesiva del litoral y la presión sobre zonas costeras de gran interés natural constituyen una amenaza de consecuencias irreversibles para el ecosistema, siendo sus resultados de sobra conocidos en numerosos puntos del litoral mediterráneo.

El consumo de agua en nuestro país por habitante y día es el tercero más elevado del mundo (de 250 a 300 litros), por lo que Greenpeace insiste en que hay que empezar por una política de racionalización en el consumo del agua. En este sentido, piden que el agua procedente de la desalación se destine únicamente para el consumo humano, al tiempo que se estudie en profundidad el impacto ambiental que origina el vertido de salmuera en el litoral.

Esta situación es aún más delicada en el Mediterráneo, con un litoral rico en praderas de

*Posidonia oceanica*. Si la salmuera se vertiera en estas zonas podría acabar con estas praderas, lo que acarrearía un fuerte impacto sobre la producción pesquera, ya que constituye un ecosistema que da cobijo a multitud de especies y permite la reproducción de muchas de ellas. Asimismo, esta asociación ecologista exige que las desaladoras respeten la Ley de Costas y utilicen energías renovables, dado su alto consumo.

El agua va a ser -lo está siendo ya- un bien tan preciado que los deseos de controlarla provocarán -están provocando- graves conflictos, incluso dramáticas luchas armadas, en lugares donde su escasez hace que sea el más preciado de los bienes. Se calcula que unos tres millones de personas fallecen al año en el mundo por causas relacionadas con la falta de agua.

Como señaló en su día Jean Michel Cousteau, para garantizar el agua habrá que abordar cambios profundos que estén por encima de la economía y la política. España es un país en el que, en más de la mitad de su territorio, el agua es un bien escaso. Antes de acometer cualquier decisión para paliar su escasez hace necesario evaluar sus soluciones al margen de la "economía y la política", ya que como hemos podido apreciar, su impacto en otros sec-



tores y en el propio ecosistema puede tener unas fuertes repercusiones.

Es hora pues de que se abandone la vieja idea de que el agua de los ríos se pierde en el mar. Sin duda, una visión bastante parcial, sobre la que los pescadores, a buen seguro, no pensarán lo mismo, aparte de suponer un notable desconocimiento de cómo funcionan los ecosistemas y de los factores de los que depende su productividad biológica. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**

## **Nilo, Ebro, Ródano...**

*Como ya se ha dicho, el aporte de agua dulce de los ríos, especialmente en determinadas épocas del año, tiene una relación directa con el incremento de las capturas pesqueras. Aunque no sea lineal esta influencia, ya que está sujeta a otras variables, sí que se pueden barajar cifras lo suficientemente reveladoras de esta influencia.*

*Hace algún tiempo, en un trabajo publicado en esta revista sobre las invasiones biológicas, se apuntó la importancia que tuvo en este fenómeno en su momento la apertura del Canal de Suez. A esta magna obra le siguió otra de no menores proporciones como fue la construcción de la presa de Assuan, y su impacto en el ecosistema marino y en la pesca fue similar al de sus proporciones.*

*La disminución del caudal del Nilo a causa de la presa supuso una fortísima reducción -estimada en un 95%- en la producción de sardina. De las 18.000 toneladas capturadas en 1962 se pasó a las 460 toneladas de 1968. La pesca de camarones también se vio afectada, pasando de 8.300 toneladas capturadas en 1963 a 1.128 toneladas en 1969. Y estas cifras se han mantenido, con pequeñas oscilaciones, desde entonces.*

*En cuanto al Ródano, se estima que el incremento en un me-*

*tro cúbico por segundo de los aportes fluviales supone, en los meses siguientes, un aumento de las capturas que va desde los diez kilos del pulpo hasta los trescientos kilos de boquerón.*

*En el Ebro se valora que este mismo incremento de agua dulce en el periodo de reproducción supone que, al siguiente año, la captura mensual de anchoa se incremente en 204 kilogramos. Sin duda alguna, que este río tiene un papel fundamental en que el área de Tarragona sea una de las más productivas de Cataluña y de la costa mediterránea española en cuanto a pequeños pelágicos.*

*Estos datos sirven, además, para dejar clara la relación establecida entre los ríos y la producción pesquera; en hacer patente, una vez más, la interrelación existente entre los ecosistemas. Cualquier actuación que se realice debe ser sopesada, atendiendo a las consecuencias o repercusiones que la misma tendrá. En el caso del Mediterráneo todo se vuelve más delicado, al tratarse de un mar prácticamente cerrado y sometido a innumerables agresiones (contaminación, sobrepesca...). Si queremos que siga siendo un ecosistema rico y productivo habrá que cuidarlo un poco más. ■ R.G.*

# 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**





# Un VERTIDO deja 16 toneladas de fuel en las costas gallegas

*Llueve sobre mojado. Desde Barbanza hasta Carnota y la zona sur de la Costa da Morte. El litoral gallego volvía a mancharse de fuel. Unas 16 toneladas producto, al parecer, de un sentinazo, aunque no se descartan en estos momentos otras hipótesis, ya que el posible barco infractor aún no ha sido localizado por los servicios de vigilancia. Lo que sí quedó claro, según denunció la asociación ecologista ADEGA o el colectivo ciudadano Nunca Más, es la "falta de mecanismos de control y vigilancia" para detectar este tipo de infracciones.*



**G**alicia parece tener un mal fario con esto de los vertidos. Al parecer, un nuevo sentinazo llevó hasta las costas gallegas unas 16 toneladas de fuel entre los días 20 y 22 de agosto. Desde el ministerio de Fomento se continúa investigando el origen del vertido, ya que no se descartan otras hipótesis.

Sin embargo otros muchos piensan que no es mala suerte, ni que nadie la tenga tomada con estas aguas, sino que son conocedores de que apenas se disponen de medios de vigilancia, por lo que estas operaciones se pueden realizar con total impunidad. Y eso que la mayor parte de los 3.000 vertidos ilegales que se realizan en Europa cada año tienen lugar en el Mediterráneo y en el Báltico.

Las muestras de fuel analizadas despejaron, de forma inmediata, las escasas posibilidades de que proviniera del Prestige. La posibilidad del sentinazo es la más verosímil. Los científicos, al no haberse localizado el barco infractor, analizan la muestra de crudo para así fijar de qué país, e incluso de qué campo petrolífero procede. Cuando se determine su procedencia, se podrá saber los petroleros que partiendo de ese destino cruzaron por delante de las costas gallegas y conocer el causante del vertido.



## La falta de medios para vigilar y luchar contra la contaminación marina en Galicia es notable, ciñéndose a la inspección visual

Los expertos consideran esencial el establecimiento de unas sanciones penales en el marco de la Unión Europea que sirvan para prevenir la contaminación por hidrocarburos. Al mismo tiempo se reclama que la UE o los Estados subvencionaran el uso de las instalaciones portuarias para la recepción de estos residuos en puerto, tal y como se contempla en las normas Marpol, y que un grupo de observadores de la Organización Marítima Internacional (OMI) fuera a bordo de los petroleros para verificar el cumplimiento de esta normativa.

### CASTIGAR LOS SENTINAZOS

Por su parte, la Fundación Oceana recomienda la confección de una lista negra de navieras que incumplen la directiva internacional Marpol. Sin embargo, cualquier intento de control, por mínimo que sea, se encuentra con la firme oposición de la industria del petróleo.

La UE volverá a discutir en el último trimestre de este año el borrador de un proyecto para acabar con los vertidos que ya fue frenado anteriormente por el Reino Unido, Dinamarca, Grecia y Holanda. Cuando se intentó estudiar anteriormente este proyecto, en el que la Comisión Europea recomendaba sanciones penales por verter ilegalmente, este grupo de países impidió que saliera adelante. Cuando se vuelva a discutir, puede que el documento sufra recortes que lo hagan inservible en la práctica, sin contar con la dilación en el tiempo para la adopción de las posibles medidas. Baste señalar que el plan se presentó en diciembre de 2002. España y Portugal mantendrán su alianza para tratar de modificar el curso de los acontecimientos y de que se aprueben sanciones que resulten disuasorias.

La falta de una normativa que ponga remedio a esta situación se une a la penuria de medios, en el caso de Galicia, para vigilar y luchar contra la contaminación marina. A pesar de que la Xunta descarga en la Administración Central toda la competencia al respecto, se apresuró a garantizar que para el próximo año dispondrá de nuevos medios para luchar contra este tipo de contaminación. Dos nuevos buques y dos helicópteros se sumarán, a partir de mayo del próximo año, a las 27 embarcaciones y dos helicópteros actuales.

Desde Fomento se reconoce que con los medios actuales no se puede detectar un vertido nocturno, ya que se limita a la inspección visual (ver recuadro). Sin duda, esta situación supone un acicate para los infractores, por lo que las autoridades españolas deberán ponerle remedio. ■

R. G.

### SISTEMAS PARA LA DETECCIÓN DE VERTIDOS ILEGALES EN EUROPA

País	Satélite	Aviones					Otros			
	SCA	SLAR	IR/UV	MWR	LFS	FLIR	Cámara	SOED	OED	Visual
Dinamarca	X	X						X	X	X
Finlandia		X	X					X	X	X
Suecia		X	X	X		X	X	X	X	X
Alemania		X	X	X	X		X	X	X	X
Noruega	X	X	X	X			X	X	X	X
Portugal		X	X	X			X	X	X	X
Holanda	X	X	X	X			X	X	X	X
R. Unido	X	X	X	X			X	X	X	X
Italia								X	X	X
Francia								X	X	X
España									X	X

**SCA:** Sistema combinado satélites y aviones. **FLIR:** Infrarrojos de detección frontal. **SLAR:** Radar lateral en aviones. **Cámara:** Foto/vídeo en aviones. **IR/UV:** Detección por infrarrojos/Ultravioletas. **SOED:** Sistema especial detección hidrocarburos. **MWR:** Radiómetro de microonda. **OED:** Sistema detección hidrocarburos. **LFS:** Láser fluorosensor. **Visual:** Detección visual.

Fuente: Fundación Oceana.





## Finalizó la extracción de fuel del Prestige



**La extracción de fuel del pecio finalizó a comienzos de septiembre. La maniobra de retirada de las más de 13.000 toneladas de hidrocarburo por parte de los técnicos de Repsol constituyó un completo éxito. La retirada del fuel, sin embargo, no significa la eliminación del problema. Muy por el contrario, el efecto del Prestige sigue patente, como denuncia el gerente de la Cofradía de Pescadores de Cangas do Morrazo.**

**S**e extrajeron las 13.000 toneladas que albergaba el petrolero hundido. Las cifras nos dicen que se vertieron al mar más de 64.000 toneladas. Éstas acabaron convirtiéndose en más de 170.000 toneladas de residuos al emulsionar con el agua o mezclarse con la arena. Las frías, pero reveladoras cifras, también nos indican que estamos ante una de las mayores catástrofes marítimas, tanto por la cantidad de fuel derramado como por la extensión de la contaminación. Poco se sabe de la cantidad exacta de fuel arrastrado al Golfo de Vizcaya y su incidencia.

Incidencia que sí está teniendo unos efectos que se empiezan a cuantificar en las costas gallegas. Así, el gerente de la Cofradía de Pescadores de Cangas do Morrazo, Pablo Villar, señaló que *el efecto Prestige provocará que la pesca gallega pierda más del 23% de su productividad este año*, durante la mesa redonda "Consecuencias del hundimiento del Prestige", celebrada el pasado 14 de septiembre en la localidad de Carmona (Sevilla), organizado por la Universidad Pablo de Olavide.

Pablo Villar insistió en que se están sufriendo las consecuencias del hundimiento y criticó el que desde la Administración gallega se siga insistiendo en que "todo aquello del Prestige está solucionado", minimizándose la magnitud de la catástrofe, *cuyas consecuencias estamos observando en la actualidad.*

*Aún existe un hábitat contaminado, prosiguió Pablo Villar, y la limpieza de las costas es incompleta, al tiempo que recordó que las ayudas que se dieron a los pescadores salieron de los fondos IFOC, por lo que no hubo una partida presupuestaria exclusivamente dirigida a paliar esta situación.*

Por último quiso insistir en que es necesario un seguimiento de la crisis, así como planes de recuperación completos y seguros. La biorremediación se encargará del fuel que queda en el pecio. La solución al resto de los problemas pasa, entre otros, por aumentar la vigilancia en las aguas de las costas gallegas a fin de evitar el problema de los sentina-zos. ■

R. G.



# CRECEN la flota y el comercio marítimo

**La flota mercante total controlada por las navieras españolas aumentó su tonelaje en un 8,3 por ciento y sumaba 308 buques y 3.663.773 GT, en cifras correspondientes al balance de 2003 que transmitió a la Asamblea ANAVE su presidente Juan Riva.**

**Un sensible esfuerzo inversor por parte de las industrias navieras -añadió- ha sido principio de una recuperación del sector, que en la última década sostiene el crecimiento constante de flota, hasta extremos tan indicativos como que el pabellón español progresa a un 10 por ciento mientras la flota mundial lo hace apenas al 3,4 por ciento.**

Los trazos actuales de la cartera de pedidos permiten aguardar por el sostenimiento de la tendencia del sector naval español que, desde 2000 acá ha botado cuarenta nuevos buques y mantiene una avanzada tecnológica en diseño y prestaciones.

El titular de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) inició su discurso al plenario con un párrafo de bienvenida a la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ante la que renovó el distendido clima de entendimiento con la Administración, que subyace en los últimos años de recuperación del sector.

## **PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO**

Juan Riva, presidente de la naviera Suardiá, cumplía su primer ejercicio al frente de ANAVE y expresó la constatación de que "las perspectivas de crecimiento corren parejas con el enorme potencial del sector marítimo español, a las vistas de la globalización del mercado, ya que por mar se transporta el 70 por ciento de las mercancías. Con el simple apoyo numérico de que la flota española es la vigésimo-séptima del mundo cuando debíamos figurar entre las diez primeras, somos perfectamente conscientes del potencial de futuro que nos reta a la calidad, también, y la importancia y prestigio de nuestras actuaciones".

"No menos positiva puede considerarse durante 2003, la evolución del comercio marítimo español —importaciones+exportaciones+cabo-



La ministra, en un momento de su intervención.

taje— que volvió a tocar un nuevo máximo; al superar los 290 millones de toneladas, lo que hace que el tráfico portuario aumentase sensiblemente, un año más, al 3,8 por ciento”.

### **REFUERZO DE LA SEGURIDAD**

Para el presidente de ANAVE alcanza especial interés en la progresión de nuestro sector al asumir el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (ISPS), de julio de 2004, “porque la protección frente a actos ilícitos, ataques terroristas y polizonaje decanta un futuro despejado, al que brindamos esfuerzo humano e importantes costes. Hemos conseguido implantar en el sector marítimo-portuario español unas medidas de seguridad equivalentes por lo menos a las del sector aéreo y muy superiores a las que existen en el transporte terrestre, y, aspiramos a que estos costes no supongan un nuevo hándicap competitivo a nuestro modo transportista” —reflexionó Juan Riva, que en párrafo posterior demandó a la Administración una fórmula

compensatoria del referido esfuerzo de los protagonistas económicos.

La nueva incidencia de la Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General “no ha satisfecho las expectativas de las navieras españolas sobre la liberalización de los servicios portuarios, mientras que ha aumentado sensiblemente la tasa al buque”, lo que hace reflexionar al presidente de ANAVE que “será preciso aclarar y unificar criterios, porque las primeras actuaciones de las Autoridades Portuarias están resultando complejas y no uniformes en la aplicación de las tasas por los servicios”.

También, la reciente publicación del RD 210 de 2004 sobre Garantías Económicas para Autorizar la Entrada en Puerto o Zona de Refugio ha creado desconcierto en el sector, “tanto por sus desorbitados costes (para un petrolero Suezmax, podrían superar los 750 millones de euros) como por no añadir criterios objetivos y expeditivos en su procedimiento”, siendo así que ANAVE demandará la revisión del referido decreto.

**El pabellón nacional progresó más del doble de lo que lo hizo la flota mundial en 2003**



Otro aspecto legislativo del presente año, que el sector estima favorablemente, es el capítulo de Directrices Comunitarias sobre Ayudas del Estado al Transporte Marítimo, “que nos autorizarán hasta 2010 los regímenes fiscales especiales y otros apoyos. Asimismo, ANAVE entiende muy positivo, como cebo de la inversión, el tratamiento de los servicios portuarios, dentro del sistema de gravamen de las empresas navieras, en función de las toneladas (“tonnage tax”), según la Comisión ha accedido, recientemente, a las peticiones del sector”.

## REDEFINICIÓN DE LA IMAGEN

La Asociación de Navieros Españoles asume una etapa de renovación estatutaria interna y se ocupa, actualmente también, de auditar la imagen externa del sector marítimo, entendiendo que el proceso globalizador, la liberación y la necesidad de interactuar con los medios y la opinión pública representan un cambio de escenario.

Para Juan Riva, “el sector marítimo tiene una imagen devaluada en los principales medios generalistas que forman la opinión pública, y

## Cuando el desguace vuelve a ser negocio

El desguace y la venta de buques para chatarra han visto dispararse sus márgenes de beneficio, después de largos años de desinterés y abandono por este segmento de negocio. El precio de la chatarra se ha multiplicado por tres en el último año, ante la fuerte demanda de acero de China e India, y se estima que crecerá otro 13 por ciento más en 2004, de manera que la tonelada que se pagaba a 120 dólares ya escala a los 440.

Las principales áreas de desguace existentes en las playas de la India han revitalizado unas producciones que ocupan a más de 30.000 operarios, porque la chatarra a precio alto justifica ventas de barcos —principalmente, viejos petroleros monocasco— a cifras increíbles. Se trata de una industria de preocupantes condiciones medioambientales, ya que vara el barco a pleamar y aprovecha los reflujos para el corte de planchas, según van demandando las metalúrgicas, pero se ha hecho un negocio astronómico e imparable.

La economía de la India y Pakistán aprovecha hasta lo que fueron auténticos vertederos y rebusca en cualquier naufragio unos restos metálicos que el gigante chino necesita para saciar su hambre de acero. Ya está claro que Asia reciclará casi toda la basura marítima de Occidente.

### ● EL “EFECTO PRESTIGE” AL FONDO

Un viejo buque-tanque que hace unos pocos años se echaba a un vertedero o se le mandaba al fondo del mar, sin más contemplaciones, alcanza hoy valores de entre cinco o quince millones de euros, según tonelaje. Se combinan dos elementos en la producción del milagro de la resurrección de los desguaces navales: el precio en flecha que ha subido la chatarra y la normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI) para la eliminación de petroleros monocascos, al fondo de la cual el “efecto prestige” ha hecho su papel.

Para la consultora británica Simpson, Spencer & Young —que se dedica a la compraventa— “el próximo año 2005 acelerará los abandonos de petroleros monocasco, y puede estimarse que en 2010 —en que finalizan las moratorias establecidas por OMI— se habrá renovado la mitad de la flota de petroleros y buques-tanque, unos 9.000 actualmente”.

En opinión de las firmas expertas de Noruega que siguen este proceso, “los monocascos se dirigen masivamente al desguace, pues en todo el año pasado 2003 quedaron fuera de servicio 57 petroleros, cerca de 3.750.000 toneladas de peso muerto, y en lo que va de 2004 se mandaron al desguace 73 petroleros más, otras 5.500.000 toneladas”.

Claro que a cualquier armador de la área occidental, llegado el tiempo de plantearse un desguace, no le queda alternativa distinta que la de dirigir el buque a uno de estos “cementarios” existentes en calas o bahías de India o Pakistán, tanto porque

también se dan visibles paradojas o consecuencias del desconocimiento mutuo. Tal vez una de las más curiosas —como ocurrió después del impresionante impacto por la catástrofe del 'Prestige'— es la de que, mientras los incidentes de contaminación marina han descendido últimamente a mínimos, la opinión pública cree que ha sido todo lo contrario”.

Otro casuismo similar se produce respecto a la preocupación de los distintos países —que es la de sus opiniones públicas— tendentes a legislar sobre seguridad marítima propia o tener solamente una dimensión europea de la misma, normativas de prohibición de paso o escala en puerto a petroleros, etc, cuando la dimensión de la navegación es mundial, y —reitera el presidente de ANAVE— “haríamos mal en menoscabar la autoridad de la Organización Marítima Internacional (OMI), cuyo criterio global y experto habría de ser el definitivo”.

Los navieros, en casi todos los casos, se muestran partidarios, más que de proliferación de medidas, de la correcta aplicación de las existentes, y, esto vale lo mismo para los temas



económicamente es lo más rentable y porque la industria del desguace en Europa se ha ido abandonando por la misma crisis constructiva.

#### ● DESGUAZAR Y RECICLAR

El desguace propiamente dicho, o hundir el barco en una fosa submarina —como se ha hecho tradicionalmente— no resisten ni el más mínimo examen desde el punto de vista medioambiental, ya que existen a bordo de los barcos sustancias y

materiales de desecho con elevada peligrosidad para la salud de los operarios y del ecosistema mismo.

Si en los últimos tiempos se han venido a desguazar unos 3.500 buques/año, es decir, el 4 por ciento de la flota mundial, semejante montón de chatarra y residuos tendería a aumentar incluso, por la disparidad de procedimientos al uso y la ausencia de una normativa exigente con el desarrollo sostenible.

**La Organización Marítima Internacional (OMI) ha aconsejado —a través de su Comité de Protección del Medio Marino (CPMM)— identificar este tipo de riesgos, y, dirigir todos los esfuerzos posibles hacia el reciclado y los códigos de buenas prácticas que, con carácter universal, rijan el dismantelamiento y desguace de buques. Pero ello no ha trascendido de las puras recomendaciones y directrices, como ha ocurrido en la reciente reunión CPMM/OMI, de marzo-abril últimos.**

Y de parte de los estados que albergan este tipo de industrias dedicadas al desguace/reciclaje, se impone la necesidad de vigilancia y control, mismamente existentes en las directrices de la Organización Internacional de Trabajo (OIT) sobre salud, seguridad e higiene, o con las normas medioambientales de la industria productora de sustancias peligrosas. ■

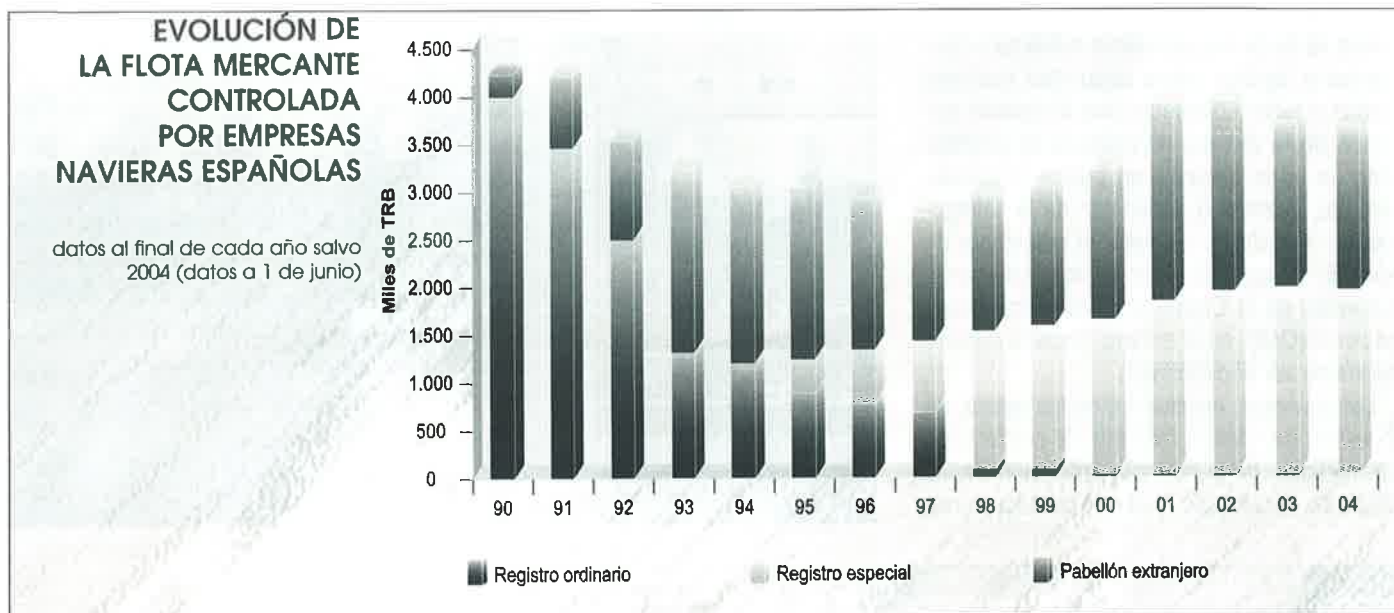
S. DE F.



de seguridad marítima, que —por ejemplo— para los apoyos a la inversión y renovación de flota, dándose el caso de que el sistema de Aval Estatal español quedó sin utilizar, por tercer año consecutivo, en 2003. Lo que no deja de ser una desventaja comparativa más del sector español respecto de sus homónimos europeos, por ejemplo.

## RECUPERACIÓN Y AJUSTE DE EQUILIBRIOS

El panorama mundial del sector en 2003 revela estímulos de recuperación y ajuste paulatino de los desequilibrios que causaron la crisis de los años 80. El momento es calificado de brillante, en tanto que la inversión de las industrias navieras vuelve a crecer, como conse-



FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS								
Tipos de buques	Registro ordinario		Registro especial		Otros pabellones		Total	
	Buques	GT	Buques	GT	Buques	GT	Buques	GT
Petroleros y Otros	0	0	16	569.825	12	390.976	28	960.801
Graneleros	0	0	0	0	16	641.696	16	641.696
Carga General	2	980	16	45.624	21	111.756	39	158.360
Portacontenedores	1	1.381	21	203.916	4	23.721	26	229.018
Roll-on/Roll-off	1	1.923	38	400.490	8	74.143	47	476.556
Frigoríficos	2	2.217	7	22.625	24	76.566	33	101.408
Gaseros	0	0	5	289.849	4	40.140	9	329.989
Pasaje y Ferries	3	8.501	60	409.101	4	70.401	67	488.003
Otros	0	0	27	158.736	16	119.206	43	277.942
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>15.002</b>	<b>190</b>	<b>2.100.166</b>	<b>109</b>	<b>1.548.605</b>	<b>308</b>	<b>3.663.773</b>

Fuente: ANAVE.

Datos a 1 de enero de 2004

BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL														
Tipos de buques	1981		1985		1990		1995		2000		2003		2004	
	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
Petroleros y Otros	104	4.674	74	2.668	57	1.619	25	458	20	585	16	570	18	572
Graneleros	77	1.064	76	1.275	43	797	0	0	1	16	0	0	0	0
Carga General	263	741	182	540	92	176	20	31	12	31	18	47	18	49
Portacontenedores	58	145	61	167	43	114	23	90	23	157	29	244	29	244
Roll-on/Roll-off	40	70	51	94	48	81	37	209	39	310	40	408	38	399
Frigoríficos	49	77	45	85	21	33	13	22	10	21	9	25	9	25
Gaseros	15	58	16	69	9	25	5	17	3	9	6	293	8	482
Pasaje y Ferries	43	170	41	128	48	115	62	250	61	351	63	418	61	404
Otros	50	119	55	178	55	150	44	136	31	130	29	175	28	171
<b>TOTAL</b>	<b>699</b>	<b>7.118</b>	<b>601</b>	<b>5.204</b>	<b>416</b>	<b>3.110</b>	<b>229</b>	<b>1.213</b>	<b>200</b>	<b>1.611</b>	<b>210</b>	<b>2.180</b>	<b>209</b>	<b>2.346</b>

Fuente: ANAVE. Datos al final de cada año, salvo 2004 (datos a 1 de junio)

Bqs: Número de buques. TRB: Miles de TRB. GT: Miles de GT

cuencia de los altos ingresos obtenidos desde los segmentos de petroleros, graneleros, porta-contenedores y gaseros.

Los precios de los buques nuevos han subido sensiblemente en los dos últimos años, pero el sector compensa sus actuaciones de financiación al haber descendido los tipos de interés. La previsión para 2004 es que se sostendrá la actividad mundial si, por ejemplo, China —principal locomotora de algunos de los tráficos marítimos más importantes— se salva del recalentamiento de su economía. Estados Unidos y Asia crecerán su negocio marítimo en un 4 por ciento y a Europa apenas se le adjudica un 2 por ciento.

El común de las características en las principales carteras de pedidos se refiere a barcos cada vez mayores, por encima de las 35.000 tpm., en todos los segmentos, y en el de los buques LNG se entregan proyectos de hasta 200.000.

La demanda de transporte marítimo, en términos de tonelada por milla, creció un 5,9 por ciento en 2003 y el tonelaje transportado crecerá en 2004 un 3,7 por ciento y un 3,1 en 2005.



## Magdalena Álvarez, ministra de Fomento

### **“Sostenibilidad financiera y planificación para modernizar el transporte marítimo**



**La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez Arza, se refirió a un próximo Plan Estratégico de Infraestructura y Transportes, que espera cerrar en el presente año, en su discurso de clausura de la Asamblea de ANAVE. La política de su departamento —añadió— se resume sucintamente en una expresa voluntad de “diálogo y planificación para acometer la tarea modernizadora de un sector que demanda sostenibilidad financiera, eficacia y respuestas a un mercado integrado”.**

**Anunció la creación de una Agencia de Seguridad en el Transporte y un observatorio que revisará la problemática de siniestralidad, refiriéndose a que “concentraremos nuestra atención en los sistemas de seguridad marítima” Para la ministra Magdalena Álvarez, “el transporte marítimo no es solamente un sector estratégico del comercio sino también una valiosa alternativa para la movilidad de los ciudadanos”, y prometió “una atención diferenciada para reducir los costes de la insularidad y las problemáticas de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla”.**

#### ● HACIA EL SERVICIO MARÍTIMO INTEGRAL

**El inicio de su disertación ante el plenario de los navieros la ministra Álvarez Arza agradeció la oportunidad de conocer “las inquietudes de los principales protagonistas del transporte marítimo”, reconociendo ha-**





## CONSTRUCCIÓN NAVAL

La pésima situación de los astilleros comunitarios y, especialmente la de los españoles, es el punto negro de este segmento constructivo, que en el resto del mundo vivió, en 2003, una auténtica euforia de encargos y entregas.

A escala mundial, los resultados de los astilleros presentan records tan históricos como el de haber botado petroleros en cantidades que no se alcanzaban desde hace treinta años, sin duda primeros efectos de la renovación de las flotas de combustible.

Los astilleros de la Unión Europea hubieron de contentarse con un humilde 6,5 por ciento del total mundial y España sirvió solamente el 0,5 por ciento de aquella demanda.

Puede decirse que a raíz de la supresión de las primas a la construcción naval (2.000), España se encuentra sin instrumentos financieros para reanimar su mercado constructivo, y a ello hay que sumar el problema de fondo del "dumping" coreano, frente al cual la UE ha esgrimido, apenas, "un mecanismo de defensa temporal inconsistente".

La sobreposición del cambio desfavorable euro/dólar y la subida de precios del acero hace decir a los protagonistas de los astilleros europe-



## Magdalena Álvarez, ministra de Fomento

●●● **llarlo en una crucial etapa, después de los procesos de liberalización** "que ustedes han asumido con éxito, mejora tecnológica y constantes aumentos de flota en los últimos años".

**Consideró abierto** "un clima de diálogo y entendimiento entre la Administración y los protagonistas económicos" **en la común coyuntura modernizadora hacia lo que la ministra denominó** "el servicio marítimo integral", **ese conjunto de respuestas —intermodalidad, eficacia de la cadena transportista, sostenibilidad ambiental, etc— que alinean las llamadas** "autopistas del mar".

**Calificó de "decisivo" nuestro potencial de crecimiento en las fachadas marítimas europeas, y de "inaplazable" el reto de conservar y mejorar las infraestructuras españolas, para lo que anunció** "un nuevo conjunto de medidas económicas y financieras de apoyo al sector de la marina mercante, así como la reducción de los costes de la insularidad y una revisión de la Ley de Puertos, así como convenios bilaterales con otros países, bien para apertura de nuevas vías marítimas o bien para afrontar las rebajas de servicios intermodales y portuarios".

**Con la inmediata implantación de las** "autopistas del mar hay que implicarse en otro nuevo concepto, el del servicio marítimo integral, cuya alta calidad de las prestaciones —y no otra cosa— debe in-



clinar el que el transporte marítimo se erija en alternativa a la carretera". **Si hasta ahora se ha comprobado que el transporte marítimo gana cuota de mercado según se alargan las distancias, el reto presente y futuro es el de que también lo haga en las pequeñas distancias, como son los casos específicos de la Unión Europea.**

"No existirá solución del problema congestivo de las infraestructuras terrestres ni respuesta medioambiental válida si no se acomete un enérgico impulso de redes marítimas y nudos interportuarios, pero el sector también necesita de la calidad y seguridad que aportan la eficacia".

### ● **PRIORIDAD DEL TRANSPORTE SEGURO**

**El Ministerio de Fomento prioriza la creación de una Agencia Nacional de**

**Seguridad en el Transporte, que** "velará por el correcto desenvolvimiento de todos los modos transportistas, e implantará un observatorio permanente y el análisis y estudio de las políticas y medidas de seguridad adoptadas en nuestra área".

"Concentraremos nuestra atención en los sistemas de seguridad marítima, ya que percances como los del Prestige han aportado claras lecciones y costes económicos y medioambientales, sobre los que no es preciso añadir más que nuestra convicción de defensa de la vida en





os que se vive —ahora y, para tiempo allá— la peor crisis de la historia de la construcción naval.

### **COMERCIO MARÍTIMO**

Durante 2003 las importaciones españolas volvieron a sentar el predominio del crudo petrolífero (28 por ciento) y los productos derivados y elaborados de éste (5 por ciento), en tanto nuestras exportaciones se refirieron a la carga general, graneles líquidos y sólidos, destacando —en positivo— los tráficos de cabotaje, que escalaron un 4,1 por ciento.

### **FLOTA GASERA**

A 1 de junio de 2004 la flota de pabellón español ascendía a 209 buques y 2.345.922 GT, en gran impulso por la entrega de dos buques gaseros de espectacular desplazamiento, 93.000 y 68.000 GT respectivamente.

La media de edad de nuestros buques es de 15,9 años, frente a los 16,9 de 2002, estimable rebaja. Los alumineros y cementeros son los más veteranos del oficio transportista marítimo (28 años), mientras la flota gasera brilla en la media de edad de los 5,8 años.

S. DE FRANCISCO

**La crisis de los astilleros se profundizó con el cambio euro/dólar y la crecida de precio de los aceros**

el mar, los intereses económicos conexos y la sostenibilidad del medio costero". **La titular de Fomento anunció, a este propósito, la implantación de instrumentos de detección de vertidos ilegales, la creación de grupos de evaluación de emergencia y de intervención rápida, ya que** "nos proponemos fomentar la construcción de buques especializados en la recogida de vertidos, con capacidad ampliada de remolquesalvamento, y, dotar un sensible aumento de aviones y helicópteros de vigilancia y ayuda al naufragio".

"Aspiramos, asimismo —añadió— a prohibir la entrada a los puertos españoles de aquellos buques que no cumplen los requisitos internacionales mínimos de calidad, y ofrecer —desde nuestras infraestructuras y medios humanos— una elevada calidad de atención y servicio a todo lo que represente mejorar la seguridad del sistema".

#### **Para la ministra Magdalena Álvarez**

"es preciso ofrecer una respuesta a la problemática y los costes de la insularidad, a sus dificultades tradicionales de incomunicación y riesgos de aislamiento, ya que de una vez por todas, el transporte marítimo ha de devenir una alternativa a la movilidad de los ciudadanos, en las mismas que un fenómeno estratégico para comunicar las mercancías y los servicios".

**Desde la óptica prioritaria de la equidad entre territorios y ciudades españolas,** "nuestro gobierno va a esforzarse en recortar los costes de la insularidad a los ciudadanos y protagonistas económi-

cos de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, que se merecen una atención diferenciada, a impulsar desde la mejora de líneas marítimas y puertos, sabido que es su importante peso específico en el global de más de cien mil buques y veintiún millones de pasajeros que tocan anualmente nuestras costas."

**La Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos Españoles de Interés General será "revisada —**

**señaló la ministra Álvarez Arza— en seguimiento de la refutación que ya el Grupo Socialista planteó en el Congreso de los Diputados, por su posible inconstitucionalidad. Vamos a intentar, con otros grupos políticos y colectivos afectados, un nuevo marco jurídico más simple y menos reglamentista".**

**Al finalizar su intervención la titular de Fomento reiteraría una expresa apuesta por el día-**

**logo a estimular desde la Administración, señalando que en la estructura de su Ministerio —tres grandes áreas, inversora, de ordenación y administrativa— habría una disposición común y abierta a hablar sobre las prioridades y la inversión sostenible a medio y largo plazo, en evitación de las urgencias coyunturales. Todo quedaría así diseñado, antes de finales del presente año, en un Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes. ■**

S. DE F.

## **Anunció la creación de una Agencia de Seguridad y de una atención diferenciada para reducir los costes de insularidad**

# Palangre de superficie, una flota con **MUCHOS FRENTES**

*La flota de palangre de superficie, dirigida tanto a la captura del pez espada como a escuálidos y túnidos que opera en caladeros lejanos con diferentes regulaciones, se enfrenta a una problemática dispersa y compleja donde se suman cuestiones de acceso a caladeros a la fuerte competencia de terceros países, a las flotas ilegales y fundamentalmente al comportamiento de los mercados. Desde esta perspectiva, las soluciones son igualmente complejas.*

**D**esde la Asociación Nacional de Armadores de Buques Palangreros de Altura, ANAPA y la Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca de Palangre y otras artes de Pontevedra, ARPOAN, se ha planteado a la Administración la situación de estas flotas, sus problemas y las posibles soluciones a los mismos.

En el conjunto de los frentes abiertos por este tipo de flotas, en primer lugar se indica la necesidad de lograr una ordenación de las mismas cerrando definitivamente los censos oficiales frenando las construcciones de nuevos barcos para operar en los océanos Pacífico e Indico y la ordenación y regulación tanto formal como legal de los derechos de pesca.

Dado que se trata de flotas que operan en caladeros exteriores sometidos a diferentes reglas de juego según zonas, para el sector es muy importante cómo se aborden las relaciones externas, tanto desde España como por parte de la Unión Europea. El sector lleva insistiendo años en la necesidad de que la Comisión tenga un mayor peso en todo tipo de organizaciones pesqueras internacionales para la defensa de las flotas comunitarias.

Entre los muchos frentes abiertos, en el exterior, los armadores de estas flotas destacan los siguientes:

**OCÉANO ATLÁNTICO.** Para las pesquerías en el Océano Atlántico, ICCAT, el sector considera la necesidad de un seguimiento de las reuniones de este organismo y la conveniencia de salvaguardar los TACs plurianuales que han dado lugar a una estabilidad de la flota española. El sector señala la prohibición de Brasil para el acceso a sus puertos y se reclama la posibilidad de establecer un acuerdo con ese país.

**OCÉANO PACÍFICO.** Los armadores denuncian la imposibilidad de utilizar los puertos chilenos donde persiste la prohibición para realizar desembarcos y transbordos de capturas y los escasos avances para la regulación multilateral del Pacífico donde continúa la amenaza del Acuerdo de Galápagos entre Chile, Ecuador, Colombia y Perú. El sector insiste en la conveniencia de mantener la queja de obstáculos en el seno de la Organización Mundial del Comercio y plantea sus temores por el nuevo decreto que impedirá el acceso de los buques extranjeros a los puertos chilenos incluso para tareas de apoyo logístico



**OCÉANO ÍNDICO.** En estos caladeros el sector reclama un seguimiento de la regulación de las actividades a través de la Comisión de Pesquerías del Indico y la conveniencia de generar todos los derechos de pesca posible previamente al establecimiento de un TAC para el pez espada y otras especies.

**TERCEROS PAÍSES.** El sector considera que se debe realizar un seguimiento muy directo de los acuerdos con terceros países de cara al mantenimiento de los mismos ya que, al igual que la flota atunera, la de palangre de superficie también necesita obtener licencias de pesca en algunos países dado el carácter migratorio de estas especies

Junto a los problemas que se puedan derivar de las dificultades para el acceso a diferentes aguas y la lucha por el acceso a los derechos de pesca, para estas flotas uno de los problemas más importantes al que se deben enfrentar es a la competencia que supone la actividad ilegal de las diferentes flotas que utilizan pabellones de conveniencia y que siguen operando sin disponer de cuotas. Para los empresarios, esos problemas de competencia se concretan en países emer-

gentes pero con un fuerte potencial como China, Taiwan, Corea o Indonesia.

El mantenimiento de este tipo de actividades ilegales en las capturas, se está trasladando al conjunto de los mercados y muy especialmente al comunitario donde existe un importante déficit en la oferta y donde además se pagan precios elevados por los productos de la pesca. El sector denuncia la incapacidad comunitaria para controlar este tipo de comercio que llega a los puertos y que incide muy negativamente en los precios percibidos por los barcos comunitarios que operan de forma legal. Para el sector, frente a este problema que en líneas generales subsiste, la Administración ha hecho un buen trabajo para el seguimiento y control de las importaciones del pez España y señala la necesidad de seguir en la misma dirección para otros productos.

En el caso concreto de las aletas de tiburón, el subsector de palangre de superficie está en contra de la regulación comunitaria.

Finalmente, desde esta flota reclama una política más transparencia desde el nuevo gobierno para el desarrollo de campañas experimentales o para determinadas acciones piloto y que las mismas se diseñen de acuerdo con el sector. ■

V. M.

***El sector se enfrenta a problemas que van desde las pesquerías ilegales a la competencia de terceros países en capturas y en mercados***

## El IEO inicia una campaña de control de la sardina con el marcado de 24.000 ejemplares

*Científicos del Instituto Español de Oceanografía de Vigo iniciaron, a comienzos del pasado mes de agosto, la campaña Sardym con el marcado en las Rías Baixas de 7.000 sardinas. El objetivo de la campaña es conocer sus movimientos para comprender mejor la estructura y dinámica de la población de sardina y poder gestionar mejor este importante recurso.*



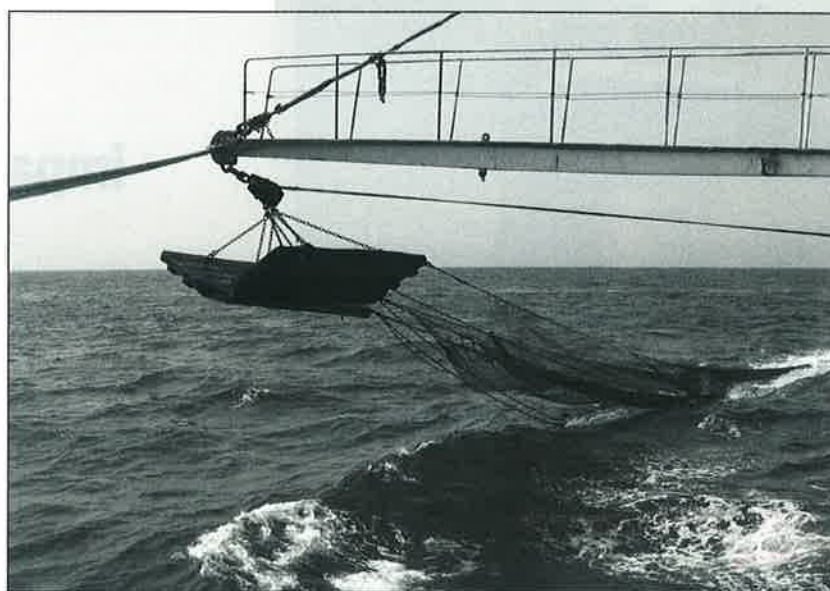
**T**ras el marcado realizado en las Rías Baixas, los investigadores españoles se desplazarán por el Cantábrico, al tiempo que los portugueses harán lo propio en Figueira da Foz y Olhao. Las previsiones de los expertos es que las sardinas marcadas en las Rías Baixas se desplacen hacia el Cantábrico y el Golfo de Vizcaya, mientras que las señalizadas en Portugal se dirijan hacia Marruecos y el Mediterráneo. En total se identificarán unos 24.000 ejemplares a los que se colocará una cinta roja en el que irá impreso un número de teléfono gratuito, junto a una cifra que indicará el lugar donde fue

marcada para conocer el rumbo que siguió.

Se está teniendo especial cuidado para no sólo no dañar a estos ejemplares, sino asegurarse de que no se les va a perjudicar de cara al ataque de los depredadores. Por ello se eligió el color rojo, para evitar el ataque de las aves marinas, así como las sueltas, tras la pesca y marcaje de los ejemplares, que se *efectuarán al día siguiente, cuando volvamos a pescar, antes de subir las sardinas a bordo las que tengamos marcadas las meteremos en el copo para que se incorporen al grupo y permanezcan protegidas*, tal como señaló Tito Peleteiro, jefe de la campaña de marcado.

## Seis meses de cárcel por venta de vieiras tóxicas

La Audiencia Provincial de Pontevedra condena a dos vendedoras a seis meses de cárcel por delito contra la salud pública por imprudencia, entre otras penas, al comercializar vieiras con toxinas. Es la primera vez que se impone un castigo de privación de libertad por comercializar este molusco con un grado de toxina superior al permitido. Las vieiras habían sido adquiridas sin pasar por lonja y fueron requisadas por la Consellería de Pesca en 2002. La Xunta destacó que este fallo es el resultado de su política de denunciar ante los juzgados a todos los que son sorprendidos pescando, transportando o comercializando con vieiras tóxicas, ante el peligro que supone para los ciudadanos el consumo de estos ejemplares. Sólo en lo que va de año se remitieron cuatro casos para su tramitación por la vía penal.



## PRIMERA EN EUROPA

Carmela Porteiro, coordinadora del proyecto Sardym, que es la primera sobre control de esta especie que se realiza en Europa, destacó que el éxito de la campaña dependerá fundamentalmente de que las marcas se recuperen a través de la pesca y de la explotación comercial. Se espera que a comienzos de septiembre se empiecen a recoger los resultados.

Esta campaña se enmarca en un proyecto internacional que coordina un investigador portugués y en el que colaboran centros de investigación de Reino Unido, Francia, Noruega, Grecia y Marruecos. ■

## Gorbachov solicita la moratoria para la pesca de arrastre

Mijail Gorbachov, ex presidente de la desaparecida Unión Soviética, solicitó al Gobierno español su apoyo en Naciones Unidas para promover una moratoria para la pesca de arrastre de profundidad. La petición del ex líder soviético, a su paso por España para participar en el Fórum de las Culturas, la realizó en representación de unas 15 organizaciones ecologistas, y está basada en las conclusiones de los estudios presentados en febrero de este año por 1.136 científicos de 69 países, que advirtieron a la ONU de que "la pesca de arrastre está causando daños sin precedentes a los corales del fondo marino" (ver MAR, nº 429, julio-agosto 2004).

### Incautado pescado inmaduro en La Jonquera

Miembros del Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil de Girona (SEPRONA) aprehendieron pescado inmaduro por valor de más de 13.428 euros en la Jonquera, el pasado 14 de septiembre. La incautación se produjo en un control de vehículos dedicados al transporte de pescado procedentes de Europa, en el paso fronterizo de la autopista A-7 de La Jonquera. Tras realizar las mediciones oportunas de la carga que transportaba un camión frigorífico de matrícula italiana, se comprobó que parte de esa carga -278 kilos de chirla y 1.214 kilos de boquerón- era de talla inferior a la exigida, por lo que el pescado inmaduro fue intervenido.



### Desciende la actividad en el puerto de Cartagena

Durante los seis primeros meses de este año el movimiento de mercancías en el puerto de Cartagena descendió un 4,24 por ciento, respecto al mismo período del año anterior. Concretamente en el mes de junio de 2004 el movimiento anual de mercancías se eleva a 11.467.519 toneladas, y en igual período de 2003 fue de 10.980.735, lo que supone un descenso de 486.784 toneladas. Según datos ofrecidos por el puerto, el tráfico de contenedores es el que ha registrado el mayor descenso, pasando de 165.252 a 133.384 lo que significa una disminución del 19,28 por ciento. La principal causa de la disminución de mercancías se debe al menor tráfico de graneles líquidos, que pasa de 9.343.981 toneladas registradas durante los seis primeros meses del año 2003, a 8.905.251 en el mismo período del presente año.

### ASTURIAS

*Los numerosos trabajos pendientes del Vizconde de Eza han obligado a aplazar hasta el mes de enero de 2005 el estudio sobre el impacto del tren de bolos sobre los fondos marinos. La campaña tendrá una duración de doce días, plazo suficiente para obtener resultados significativos sobre la incidencia de este arte, en el caladero de El Cachucho, cerca de Lastres.*



## El estudio sobre el impacto del tren de bolos se realizará en enero

**D**urante doce días, entre el 13 y el 24 de enero de 2005, un equipo de científicos del Instituto Español de Oceanografía realizará, desde el Vizconde de Eza, un completo programa de pruebas para determinar si el arrastre con tren de bolos causa importantes daños a los fondos marinos, tal y como denuncian los pescadores asturianos.

Con anterioridad, y dirigidos por el biólogo del IEO Francisco Sánchez Delgado, se probó un sistema para analizar este impacto en la misma zona en la que se trabajará en enero desde el Vizconde de Eza. Consistió en muestreos previos y posteriores a una perturbación producto de la pesca de arrastre. La experiencia mostró la validez del diseño experimental, aunque el poco tiempo durante el que se realizó este trabajo impidió realizar el suficiente número de muestreos para valorar las repercusiones de este arte en el ecosistema (ver número anterior de MAR).

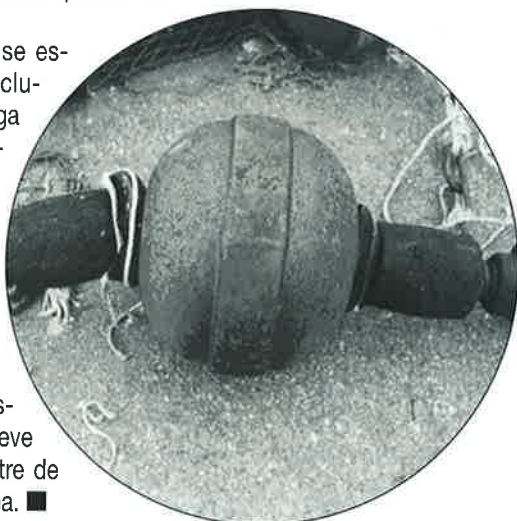
Ahora, y tal y como se comprometió, durante una visita a Asturias, Elena Espinosa, minis-



tra de Agricultura, Pesca y Alimentación con los responsables de la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores. La apretada programación del buque oceanográfico Vizconde de Eza obligó a retrasar hasta enero estos trabajos a fin de que la campaña fuera lo suficientemente amplia como para obtener resultados significativos, tal y como desea Juan Carlos Martín, secretario general de Pesca Marítima.

Los pescadores asturianos, por boca del presidente de la Federación Provincial de Cofradías, Dimas García, señaló sus temores a que no sea el mes más adecuado para la realización de este estudio dado el estado de la mar. Aseguró que doce días de trabajos le parecen suficiente garantía de que las cosas se harán bien.

Tras estos trabajos se espera llegar a una conclusión definitiva que ponga fin a los enfrentamientos mantenidos desde hace cuatro años por la flota de bajura asturiana con la flota de arrastre con tren de bolos. Así mismo, con datos concluyentes sobre esta incidencia, España decidirá si promueve la prohibición del arrastre de bolos a la Unión Europea. ■



## 650.000 euros para los pescadores de Ceuta y Melilla afectados por el paro

A 650.000 euros anuales se eleva la cifra que percibirán los armadores y tripulantes de la flota de arrastre de fondo con base en Ceuta y Melilla y que faenan en el litoral Mediterráneo andaluz afectado por la veda fijada para este y el próximo año. Estos fondos son financiados con cargo a los presupuestos del Ministerio de Agricultura.

Los armadores cobrarán un mínimo de 80 euros diarios por jornada de pesca hábil en parada y, los tripulantes, 23,87 euros diarios, caso de los técnicos y, 17,03 euros para los marineros. Estas cantidades se incrementarán un dos por ciento en el año 2005.

Estas ayudas son incompatibles con la percepción de la prestación por desempleo así como con la actividad en otras modalidades de pesca durante el periodo de parada.



## Ante la falta de trabajadores nacionales los armadores de Isla Cristina plantean contratar extranjeros

El sector pesquero de arrastre de Isla Cristina está dispuesto a contratar marineros de otros países "ante la falta de trabajadores nacionales", según ha manifestado el presidente de la Asociación de Armadores de Isla Cristina, Sebastián Carillo. Desde que se inició la crisis del sector en el Golfo de Cádiz, provocado por el agotamiento del caladero, los marineros no quieren ir a la mar "porque obtienen sólo 150 euros a la semana, y se van a otros sectores, como al de la hostelería o al agrícola", subrayó el presidente de la Asociación de Armadores. Por este motivo, Sebastián Carrillo anunció que van a iniciar contactos con las distintas administraciones para estudiar la posibilidad de contratar trabajadores inmigrantes, ya que "no se puede salir a faenar con dos o tres personas. Ahora la gente no quiere salir a la mar, ya que antes ganaba 400 ó 500 euros a la semana, pero la actividad ha descendido y muchos prefieren irse a trabajar a otro sector". Por último, señaló que este problema también afecta a la flota de cerco y embarcaciones pesqueras de Lepe.

Sanidad marítima

# Las plantas medicinales: ¿Son seguras?

**El uso de plantas medicinales ha aumentado en los últimos años. Aunque son consideradas como seguras por la población general y además son eficaces para ciertas afecciones puntuales, pueden tener efectos secundarios, interaccionar con los medicamentos e, incluso, producir intoxicaciones.**

**E**s de esperar que el número de intoxicaciones y los efectos adversos debidos a las plantas medicinales aumente en relación directa a su disponibilidad y consumo. Las plantas medicinales no solamente se están tomando en la actualidad por sus efectos curativos o paliativos para una serie de enfermedades o síntomas, sino también para adelgazar, ayuda en el deporte o como droga. Debido a que los viajes entre diferentes países y los intercambios culturales son cada vez más frecuentes, pueden llegar a nuestro país plantas medicinales que son propias de otras tradiciones.

Se debe tener en cuenta que, en la actualidad, existen muchas fuentes de información no cualificada que pueden confundir a los consumidores (páginas de internet, libros, revistas no científicas y empleados de parafarmacias o herboristerías). Estas fuentes pueden proporcionar consejos médicos incorrectos y potencialmente peligrosos.

Aunque muchos productos que contienen estas sustancias no poseen peligro para los consumidores, recta, existen pocos datos sobre seguridad y eficacia de algunos de estos remedios cuando se preparan y usan de forma incorrecta. Esto se produce fundamentalmente con aquellas plantas medicinales que se utilizan y crecen en otros países en los que se practica la medicina oriental (esencialmente china). Para la medicina occidental estas prácticas entran de lleno en las denominadas terapias o tratamientos alternativos.

Muchas personas y pacientes consideran a las plantas medicinales como seguras para su salud porque piensan que son "naturales". Incluso existen creencias de su posible efecto milagroso, sobre todo para aquellas enfermedades en las que ya se han llevado a cabo muchos tratamientos médicos. Pero pueden causar intoxicaciones, debido a que sus principios activos poseen actividad farmacológica propia con potencial de efectos adversos, interacciones con otros medicamentos o con otras preparaciones a base de plan-

tas medicinales, e incluso pueden ocasionar la muerte. Además, ciertas enfermedades o antecedentes patológicos ponen a los pacientes en un riesgo grave de ser afectados por la intoxicación, como es el caso del espino blanco o albar (*Crataegus oxycantha*) y las enfermedades cardiovasculares.

Asimismo al no pensar que las plantas medicinales pueden ser medicamentos se pueden tomar a dosis altas o tomarlas durante periodos de tiempo más prolongados que los recomendados, tal como ocurre con el laxante sen (*Cassia angustifolia*) que a altas dosis puede ocasionar deshidratación y alteraciones electrolíticas y su consumo crónico puede ocasionar problemas hepáticos.



Muchas veces existen errores o lagunas en las etiquetas de algunos de los productos finales. Estos productos pueden no contener los ingredientes a los que alude la etiqueta, o bien pueden estar contaminados con otras especies botánicas (como por ejemplo una serie de intoxicaciones que se produjeron en 2001, tras consumir anís estrellado o *Illicium verum* utilizado para la aerofagia y que estaba contaminado por una especie botánica tóxica como era el *Illicium anisatum*), microorganismos, toxinas microbianas, pesticidas, metales pesados y drogas. Por otro lado, dentro de la medicina tradicional china no es infrecuente que existan productos en el mercado que obedezcan al mismo nombre pero que tengan ingredientes completamente diferentes.

Algunos pacientes pueden abandonar su tratamiento medicamentoso aconsejado por su médico o retrasar su comienzo, a favor de tratamientos alternativos como son algunas plantas medicinales sin beneficio médico reconocido. Durante el interrogatorio para hacer la historia clínica que hace el médico al paciente, puede ocurrir que no se insista sobre el uso de plantas medicinales, o bien puede ser que el paciente, al no considerarlas como medicamentos, no lo comente; todo ello puede conducir a errores en los diagnósticos y posteriores tratamientos por parte del médico.





Las plantas medicinales pueden estar en el mercado ya sea en forma de comprimidos, cápsulas, extractos líquidos o polvos y, más recientemente, en forma de parches. Pero también las encontramos crudas, consumiéndose así o bien tras la decocción de las mismas (extracto concentrado preparado a partir de la ebullición de la planta en agua hasta que se reduce a un volumen más pequeño) o en forma de infusión (preparando la planta en agua caliente unos minutos). El tipo de preparación de la planta y su ingesta posterior pueden condicionar su toxicidad. Por ejemplo, la toxicidad debida a la decocción se debe a las reacciones químicas que ocurren entre las diferentes plantas medicinales, componentes medicinales estables al calor y a los posibles contaminantes orgánicos o inorgánicos. El resultado de las infusiones, por el contrario, generalmente tiene menor concentración de los ingredientes activos y los efectos adversos más bien son debidos a su consumo crónico. Además, la toxicidad puede cambiar dependiendo de si el producto es importado de otros países o bien se ha fabricado en nuestro país; así, los productos importados pueden contener otras sustancias, mientras que los fabricados en nuestro país muchas veces contienen además de la planta medicinal en cuestión, vitaminas y minerales que generalmente no se usan en la medicina china.

En relación a este último punto es de considerable importancia saber que existen diferencias metabólicas entre los asiáticos y los caucásicos. Esto hace que también algunos de los efectos producidos por las plantas medicinales sean distintos en los dos grupos de población.

### Recomendaciones a tener en cuenta antes de consumir plantas medicinales

Por tanto, antes de tomar una planta medicinal como remedio o alivio de una dolencia, se debe prestar atención a una serie de advertencias:

- Conocer sus efectos adversos o secundarios.
- Conocer si existen interacciones con los medicamentos que se están tomando.
- Conocer las contraindicaciones y precauciones sobre todo para los niños, mujeres embarazadas, ancianos y ciertas enfermedades previas.
- Leer bien la etiqueta del envase que contiene la planta medicinal en sus diferentes formas de presentación.

- Hacer bien las preparaciones (infusión, decocción, cruda).
- Tomar las dosis recomendadas.
- No exceder el tiempo recomendado de las tomas.
- Decir al médico qué plantas medicinales se están tomando y para qué.

Por último, cabe citar dos plantas medicinales que se retiraron del mercado español por su toxicidad como son: kava kava (*Piper methysticum*) utilizada por sus efectos sedantes y diuréticos porque dio lugar a problemas hepáticos importantes en algunos pacientes y, por otro lado, especies de *Aristolochia* que son muy tóxicas para los riñones..



Las interacciones de algunas de las plantas medicinales más usadas en nuestro país con medicamentos y sus efectos están descritos en la tabla I.

**M<sup>a</sup> FÁTIMA RAMÓN ROSA**  
ESPECIALISTA EN MEDICINA LEGAL Y FORENSE

**TABLA I- INTERACCIONES DE ALGUNAS PLANTAS MEDICINALES CON MEDICAMENTOS**

Nombre de la planta	Interacciones con medicamentos	Efectos
Equinácea ( <i>Echinacea</i> sp.)	Ciclosporina Corticosteroides	Puede anular los efectos inmunosupresores.
Ajo ( <i>Allium sativum</i> )	Aspirina Agentes antiplaquetarios	Aumento del riesgo de hemorragia.
Ginkgo ( <i>Ginkgo biloba</i> )	Anticoagulantes	
Ginseng ( <i>Panax ginseng</i> )	Warfarina	Alteraciones de la coagulación
Regaliz ( <i>Glycyrrhiza glabra</i> )	Antihipertensivos Corticosteroides Digoxina Diuréticos	Disminuye la eficacia. Potencian los efectos del medicamento. Disminución del potasio en sangre.
Plantago ( <i>Plantago ovata</i> )	Digoxina Litio	Disminución de la digoxina sérica. Disminución del litio sérico.
Hipérico o Hierba de San Juan ( <i>Hypericum perforatum</i> )	Digoxina Antidepresivos con efectos serotoninérgicos  Inhibidores MAO Anticonceptivos orales, ciclosporina, teofilina, inhibidores proteasa.	Disminución de la digoxina sérica. Síndrome serotoninérgico (taquicardia, agitación, temblores, etc.). Potencia los efectos del medicamento. Disminución de la eficacia.
Salvia ( <i>Salvia officinalis</i> )	Anticonvulsivantes	Baja el umbral convulsivante.
Valeriana ( <i>Valeriana officinalis</i> )	Etanol Tranquilizantes	Potencia la sedación.
Fucus ( <i>Fucus vesiculosus</i> )	Levotiroxina	Aumenta la toxicidad del yodo.
Té ( <i>Camellia sinensis</i> )	Anticonceptivos orales en combinación (estrógenos/gestágenos)	Nerviosismo. Hiperexcitabilidad.

## EL GOBIERNO ACTUALIZA LOS REQUISITOS PARA LA TITULACIÓN DE CAPITÁN DE PESCA

El Gobierno, a propuesta de la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, ha aprobado un real decreto por el que se actualizan los requisitos para la obtención de la titulación de capitán, de pesca con el fin de adecuarlos a la normativa vigente.

Según la propuesta de Agricultura, para obtener el título de capitán de pesca habrá que reunir tres condiciones: estar en posesión del título de patrón de altura para buques de pesca o del título de patrón de pesca de altura, haber cumplido seiscientos días de embarque con posterioridad a la fecha de obtención del título a bordo de buques de pesca nacionales o pertenecientes a sociedades mixtas con capital español y haber aprobado el examen correspondiente.

Por lo que se refiere a las atribuciones, este título de capitán de pesca permite a quienes lo obtengan ponerse al mando de buques pesqueros dedicados a cualquier tipo de pesca, sin limitación de tonelaje ni distancia de la costa así como enrolarse como primer oficial de puente en los buques citados.

Este Real Decreto se ha dictado al amparo de la Constitución que atribuye al estado la competencia exclusiva en materia de bases de ordenación del sector pesquero así como la regulación de las condiciones de obtención, expedición y homologación de títulos académicos y profesionales.

Para llevar adelante esta nueva normativa los responsables del MAPA han efectuado consultas con el sector pesquero afectado y con las Comunidades Autónomas que serán las encargadas de su aplicación.

## CONCEPCIÓN SOTO, NUEVA RESPONSABLE DEL IEO

Desde el pasado día 6 de septiembre, la ferrolana María de la Concepción Soto Calvo se encuentra al frente de la dirección del Instituto Español de Oceanografía, puesto en el que sustituye a Octavio Llinás González.

La nueva directora general del IEO es licenciada en Ciencias Económicas por la Universidad Complutense de Madrid. Entre los años 1974 y 1984 estuvo destinada en el ministerio de Comercio, pasando luego al minis-

terio de Agricultura, Pesca y Alimentación, donde desarrolló su trabajo en puestos como el de directora de Programas para las relaciones con la CEE y subdirectora general de Relaciones Pesqueras Internacionales Zona-Norte, entre otros.

Desde 1994 está destinada en la secretaría general de Pesca Marítima donde ha sido jefa del Gabinete Técnico y consejera técnica de Coordinación e Informes

## Conferencia Internacional AKTEA



## “LAS MUJERES EN LA PESCA, EL MARISQUEO Y LA ACUICULTURA

Los promotores del proyecto “FEMMES”, que financia la Unión Europea, han organizado la Conferencia Internacional “Las mujeres en la pesca, el marisqueo y la acuicultura: aprendiendo del pasado, actuando en el presente y mirando hacia el futuro”, que se va a celebrar en Santiago de Compostela, los días 10 a 13 del próximo mes de noviembre.

Su objetivo es que las mujeres del sector pesquero, marisqueo y de la acuicultura de todo el mundo puedan intercambiar ideas y estrategias y dar a conocer la acción de este colectivo integrado en la red FEMMES. También ofrecerá un lugar de reunión entre mujeres e investigadores e investigadoras de diversas disciplinas que trabajen específicamente con asuntos de la mujer.

El Congreso está organizado en diversas secciones: sesiones plenarias con presentaciones orales de trabajo; foros de discusión y sesiones de póster. Entre los temas a tratar figuran: mujeres y globalización, contribución de las mujeres al sector pesquero y a la acuicultura, mujeres y comercialización de productos pesqueros o seguridad en el mar.

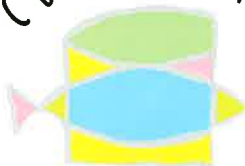


Con este gesto  
**ganas**

Ganas tiempo,  
ganas comodidad,  
ganas salud,  
ganas amigos,  
ganas sabor.

*¡A que tienes ganas!*

CONSERVAS



DE PESCADO

*Sanas por naturaleza*



Asociación Nacional  
de Fabricantes de  
CONSERVAS DE PISCADOS  
Y MARISCOS  
(ANFACO)

**FROM**

*Por nuestro pescado de hoy y de mañana*

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



UNION EUROPEA

Instrumento Financiero  
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO  
DE AGRICULTURA, PESCA  
Y ALIMENTACIÓN

# PONGA RUMBO



## A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,  
le guiará la máxima seguridad.

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



**MURIMAR**  
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.