

MAR

Nº 418 - JULIO-AGOSTO 2003

Dirigido a
organizaciones
pesqueras de
América Latina

**OIT-ISM,
SEMINARIO
CONJUNTO**

**ESPAÑA
CUMPLIÓ CON
LAS CUOTAS
DE PESCA**

**BUEN AÑO
PARA LA
MARINA
MERCANTE**

LA ÚLTIMA ALMADRABA DEL MEDITERRÁNEO



PARA CONSUMOS EXCEPCIONALES, MOTORES MARINOS CAT



LA POTENCIA SE LLAMA CATERPILLAR

Pase lo que pase, su barco no puede estar parado. Por eso usted necesita sentir que bajo la cubierta se aloja un motor robusto y fiable, capaz de proporcionar la fuerza suficiente ante cualquier situación y con un consumo excepcionalmente bajo. Caterpillar le ofrece la más amplia gama de potencias. Desde 63 HP hasta 22.000 HP con motores tanto propulsores como auxiliares, que cumplen la norma IMO de emisiones contaminantes. Motores incansables que combinan sus altas prestaciones y rendimiento con la garantía de un soporte técnico y de suministros que sólo Finanzauto y su amplia red de Agentes Marinos puede ofrecer. Con un Motor Marino Caterpillar su navegación será más segura y más rentable.



Central: Arturo Soria, 125 - 28043 Madrid. Tels. 91 413 00 13 - 91 413 90 12. www.finanzauto.es

Bases: A Coruña: Tel.: 98 179 51 33 • Arganda: Tel.: 91 871 26 12 • Barcelona: Tel.: 93 574 00 90 • Bilbao: Tel.: 94 673 05 00 • Las Palmas: Tel.: 928 70 01 12
Málaga: Tel.: 952 24 31 50 • Oviedo: Tel.: 98 526 91 14 • Sevilla: Tel.: 95 567 52 80 • Tenerife: Tel.: 922 62 60 00 • Valencia: Tel.: 96 180 45 85 • Zaragoza: Tel.: 976 54 11 00

El desarrollo de la Política Pesquera Común, la marina mercante y el ISM han sido algunos de los protagonistas más importantes en el sector marítimo pesquero durante las últimas semanas.

Paso a paso, Bruselas va dando forma a algunos de los compromisos que se contemplan en la nueva regulación para el sector. La Comisión ha hecho pública la relación de los Estados miembros en materia de cumplimiento de TACs y cuotas en una política de transparencia que se quiere impulsar en el futuro. España al menos sobre el papel, es uno de los que han hecho mejor sus deberes desde el cumplimiento de cuotas hasta la remisión de información a Bruselas, aunque, como el conjunto de los países, tampoco se ha escapado a la apertura de expedientes por sobrepesca.

En el mismo contexto del desarrollo de la PCP, Bruselas trata también de avanzar en el establecimiento de nuevas reglas de juego para las pesquerías en el Mediterráneo con posiciones muy distantes entre la Comisión del sector.

En España, la Administración tiene prácticamente ultimado el nuevo Real Decreto sobre medidas estructurales para las flotas.

Y, mientras en el sector de la pesca continúa la política de ajuste impuesta por

O M DÍAS

OIT-ISM, TRABAJO CONJUNTO

las autoridades comunitarias y por la propia evolución de los caladeros cada día con mayores dificultades en todo el mundo, en el caso de la marina mercante parece se acabaron los años de recortes y que se mantiene la bonanza. Son ya varios los años de buenos resultados para las flotas frente a las dificultades que se arrastran en países del entorno. se mantienen los barcos y, sobre todo, crece la actividad.

El Instituto Social de la Marina volvió a ser un año más, junto con la Organización Internacional del Trabajo, organizador de un nuevo seminario celebrado en Turín y en Bamio sobre la Modernización productivas y el desarrollo sociolaboral para el sector pesquero. En esta ocasión se ha tratado de un curso dirigido a las organizaciones pesqueras empleadoras en América Latina

y, entre sus objetivos destaca la promoción de acciones encaminadas a la modernización del sector en estos países como un instrumento para el desarrollo económico y social. Desde la OIT se viene insistiendo en la necesidad de que los países latinoamericanos perfeccionen los sistemas de protección social en el sector marítimo pesquero. Con este curso, una de las pretensiones es avanzar para lograr el establecimiento de directrices y buenas prácticas a través del intercambio de experiencias.

Del «Prestige» siguen los ecos. Se han llevado a cabo de forma rápida los trabajos técnicos de cara a buscar una solución para extraer el combustible que sigue almacenado en los tanques en el fondo del mar. Y, en las playas afectadas en su día por el vertido, casi normalidad. ■



Guía de las buenas prácticas para la conservación de los crustáceos

Edita: Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura
320 páginas

Cada día son más los crustáceos que llegan a los puertos españoles procedentes de todo el mundo y cada día son también más las exigencias de las Administraciones y de los consumidores en materia de presentación de los productos del mar. Controlar la calidad de estos productos es una obligación de los entes públicos para llevar a cabo fundamentalmente una acción preventiva para mejorar el conocimiento de las condiciones en que llegan esos productos al mercado interior.

En esta línea se enmarca el trabajo publicado por el Ministerio de Agricultura y prologado por la secretaria general de Pesca Marítima Carmen Fraga. Esta no es la primera obra editada por la Administración pesquera en relación con los procesos científicos para mantener la vida útil de un producto así como para su mejor conservación en todo el proceso de comercialización. En la década de los no-

venta, la Secretaría General de Pesca Marítima abordó ya una serie de estudios en esta dirección. Para conocer aspectos como el control en laboratorio de los metales pesados, dioxinas o furanos.

Se trata de un libro que puede ser de utilidad para los interesados en general en todo lo relacionado con los crustá-

ceos, pero que está dirigido fundamentalmente a los profesionales de esta actividad en las empresas del sector desde la actividad extractiva a la comercialización. El trabajo supone una recopilación de estudios realizados en diferentes laboratorios de investigación para controlar las diferentes fases de la producción. Entre otros estudios se aborda la biología y las pesquerías de los crustáceos, una introducción a la melanosis en los mariscos, la aplicación del frío en la conservación de los crustáceos, los aditivos antimelanósicos que se utilizan, nuevos sistemas tecnológicos como los tratamientos de choque con SO₂, microbiología y conservación de los crustáceos, metodología analítica de conservadores de marisco, nivel residual de dióxido de azufre en el marisco cocido, toma de muestras en crustáceos así como una encuesta de producción sobre captura, preparación y comercialización de los crustáceos. ■





Sumario

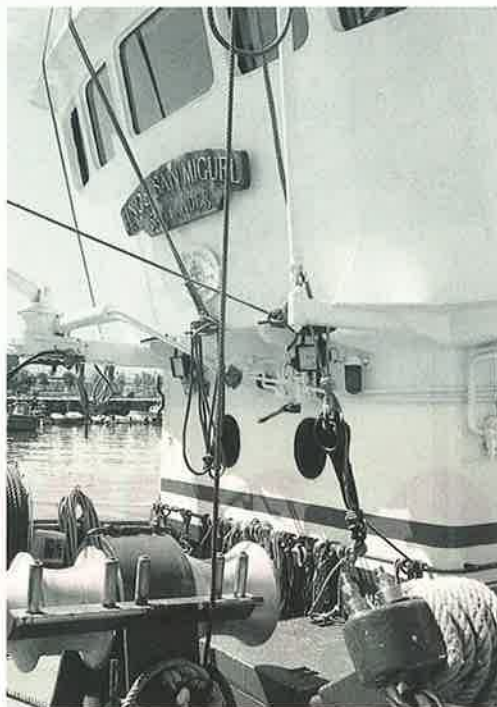
MAR 418

6	España cumple con las cuotas pesqueras.
10	Ya se puede pescar en la Costa da Morte.
14	La seguridad de los petroleros.
20	Operación Estrecho.
22	Nueva política para el Mediterráneo.
28	Bamio sede de un curso de la OIT.
34	La prevención de riesgos laborales.
38	Botiquines a bordo.
40	Campaña del FROM.
42	La última almadraba del Mediterráneo.
51	Acuerdo con México en marina mercante.
52	Más protección para las ballenas.
56	Guía laboral.
58	Sigue creciendo la marina mercante.
64	De costa a costa.
68	Noticias del ISM.
72	Páginas médicas
74	Noticias/breves.

6 Cuotas pesqueras.
España es uno de los países que cumplió en 2002 sus cuotas de pesca.

28 Seminario en Bamio.
Bamio fue sede de un seminario del ISM-OIT sobre la protección social en el sector marítimo pesquero dirigido a Latinoamérica.

58 Flota mercante.
El sector de la marina mercante sigue su línea de crecimiento en volumen y empleo



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

Directora general: María Antonia Lucena.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de redacción: Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente, s/n. - Tel. 965 13 04 68. **Almería:** Casa del Mar. Muelle, 39 - Tel. 950 28 13 35. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15 - Tel. 971 72 56 06. **Barcelona:** Casa del Mar. Albareda, 1 - Tel. 93 443 96 00. **Bilbao:** Casa del Mar. Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 64 32. **Cádiz:** Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. - Tel. 956 25 17 03. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. - Tel. 964 28 30 72. **Ceuta:** Casa del Mar. Muelle Cañonero Dato, 20 - Tel. 956 50 02 40. **Gijón:** Casa del Mar. Avda. Príncipe de Asturias, s/n. - Tel. 98 532 71 00. **Gulpízuoa:** Casa del Mar. Marinos, 1. Pasai S. Pedro - Tel. 943 40 40 00. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9. - Tel. 959 25 74 11. **La Coruña:** Casa del Mar. Ramón y Cajal, s/n. - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 49 46 45. **Lugo:** Casa del Mar. Carril dos Loureiros, 17 - Tel. 982 22 50 10. **Madrid:** Churruga, 2 - Tel. 91 591 99 00. **Málaga:** Casa del Mar. Puente del Carmen, s/n. - Tel. 952 35 93 61. **Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 952 67 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. - Tel. 922 59 62 31. **Santander:** Casa del Mar. Avda. de Sotileza, s/n. - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 28 60 28. **Tarragona:** Casa del Mar. Francisco Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 67. **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:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23 - Tel. 986 50 17 81. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

Publicidad: Instituto Social de la Marina. Génova, 20. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax 91 319 91 34. Isidoro Mora.

Imprime: GRAFOFFSET, S.L. C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind. Los Angeles. 28906 GETAFE (Madrid). Depósito Legal: M. 16516/1983. NIPD: 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.



ESPAÑA EN 2002 **NO SUPERÓ** **LAS CUOTAS PESQUERAS**

España es uno de los países de los que mejor han cumplido sus deberes en materia de política pesquera en el marco comunitario según se desprende de los datos hechos públicos por Bruselas referidos a 2002. El sector español fue uno de los pocos que oficialmente cumplieron con las cuotas asignadas. La Administración envió a su debido tiempo las informaciones solicitadas por la Comisión y cumplió sus objetivos en materia de gestión y ajuste de flotas. En la parte negativa se halla la existencia de 13 procedimientos por infracción de los que 11 son por sobrepesca.

La Comisión de la Unión Europea acaba de hacer públicos los datos sobre el comportamiento del conjunto del sector de la pesca. Esta decisión se justifica en medios comunitarios como una consecuencia más de las nuevas directrices de la nueva Política Pesquera Común (PPC) y la pretensión de las autoridades comunitarias de ofrecer una información transparente y eficaz.

Para analizar el comportamiento del sector de la pesca en el seno comunitario, Bruselas han utilizado fundamentalmente cuatro indicadores: capturas de los países miembros en relación con sus cuotas; capacidad de las flotas y cumplimiento de los objetivos sobre reducción del esfuerzo pesquero; financiación del sector pesquero y actividades de seguimiento y control nacionales y comunitarias.

Según se desprende del análisis de este conjunto de indicadores, aproximadamente el 76% de todos los

La Administración española también cumplió en el envío de información a Bruselas y en gestión de flota

procedimientos de infracción contra Estados miembros por incumplimiento de sus obligaciones en materia de pesca se refiere a prácticas de sobrepesca.

Para el comisario de Pesca, Franz Fischler, estos datos confirman la necesidad de mejorar fundamentalmente el cumplimiento de las normas sobre pesca. El comisario insiste que las medidas adoptadas no tienen ningún efecto si las mismas no se cumplan y, para ello es preciso en primer lugar que exista una clara voluntad política. Bruselas estima que una parte importante para el cumplimiento de esas nuevas reglas de juego depende de la actitud de la comisión pero se considera muy importan-



te también la actitud de cada país asumiendo sus responsabilidades.

Rebasamiento de cuotas

Ante la grave situación de agotamiento en que se hallan algunos caladeros, Bruselas considera fundamental que no se rebase el Total Admisible de Capturas que se fija cada año y señala la necesidad de que los países miembros paren la actividad cuando sea necesario para respetar las cuotas. La Comisión advierte sobre la conveniencia de que cada Estado entregue periódicamente información sobre el desarrollo de las pesquerías para evitar el agotamiento de los caladeros. En esa misma línea, Bruselas reconoce que en muchos casos hay errores en los propios estudios científicos a la hora de hacer las evaluaciones y hace un llamamiento a la colaboración para verificar los datos

Para facilitar el mejor cumplimiento de las obligaciones en esta materia, Bruselas señala la existencia de disposiciones sobre una flexibilidad interanual por la cual un Estado puede pedir que hasta un 10% de su cuota se pueda trasladar al próximo ejercicio

Según las tablas elaboradas por Bruselas, la mayoría de los países miembros han incumplido algunas de sus obligaciones en la comunicación de los datos. En 2002, rebasaron sus cuotas Bélgica, Dinamarca, Alemania, Francia, Irlanda, Holanda, Portugal y Suecia. España fue uno de los pocos países que cumplieron sus cuotas en 2002 sobre un total de 75 especies reguladas. En 2001 tuvo sin embargo tres rebasamientos de cuotas.

Gestión de flota

La reforma de la Política Pesquera Común ha supuesto un cambio importante en materia de gestión de flota





al sustituirse los antiguos POP por un plan mucho más simple donde se contemplan entradas y salidas desde enero de 2003. Según los datos que maneja la Comisión, solamente Dinamarca, Finlandia, Irlanda, Portugal, España y Suecia alcanzaron a diciembre de 2002 los objetivos exigidos globalmente como por segmentos de flotan en lo que afecta a la fuerza motriz. Para Bruselas, los datos remitidos por países como Italia, Portugal y el Reino Unido son incompletos. Bruselas está llevando a cabo una revisión de los datos referidos a Irlanda

Financiación del sector

Para los servicios de la Comisión, no se han recibido a su debido tiempo una buena parte de los informes exigibles en materia de financiación de la política de pesca. Desde el uno de enero

PROCEDIMIENTOS POR INFRACCIÓN ACTUALMENTE PENDIENTES, POR TIPOS DE INFRACCIÓN Y POR ESTADOS MIEMBROS

INFRACCIÓN	B	D	DK	E	EL	F	FIN	I	IRL	NL	P	S	UK	TOTAL
<i>Sobrepesca</i>	7	2	11	11		7	2		6	2	5	6	8	67
<i>Falta de notificación de datos de capturas o esfuerzo pesquero</i>						1	1	1	1	1	1	1	1	8
<i>Incumplimiento de los plazos para la aplicación del SLB</i>					1									1
<i>Seguimiento insatisfactorio de las medidas técnicas de conservación</i>				1		1		1						3
<i>Incumplimiento de los objetivos transitorios del POP IV</i>								1	1	1				3
<i>Insuficiencia de las medidas de control o inspección en determinadas pesquerías («pescado negro»)</i>				1									1	2
<i>Utilización de licencias de pesca de buques traspasados a terceros países</i>										1			1	2
<i>Condiciones aplicables a la pesca de especies reguladas por cuotas</i>	1													1
<i>Prohibición de desembarques de determinados productos de la pesca</i>						1								1
INFRACCIONES PENDIENTES TOTALES	8	2	11	13	1	10	3	3	8	5	6	7	11	88

Tiene abiertos 13 procedimientos de infracción por sobrepesca de los 88 que hay con todos los países

procedimientos por infracción por falta de notificaciones de datos sobre capturas o esfuerzo pesquero en toda la Unión Europea.

Por países, de los 88 procedimientos abiertos, España ocupa el primer lugar con 13 seguido del Reino Unido y Alemania con 11 y Francia con 10.

Tras la reforma el pasado mes de diciembre de la Política Pesquera Común, Bruselas ha aumentado los mecanismos de control, tanto para tener una mayor vigilancia en el cumplimiento de los objetivos marcados, como para lograr unas condiciones iguales en toda la Unión Europea. Bruselas quiere reforzar la cooperación con los Estados miembros para lograr una política más coordinada y uniforme a la hora de establecer infracciones y sanciones graves. Para los responsables comunitarios en la política de pesca, los Estados miembros deberán adoptar medidas inmediatas para evitar que quienes hayan cometido una infracción grave lo puedan seguir haciendo. Desde esta posición, Bruselas ha propuesto la creación de una estructura conjunta de inspección a escala comunitaria para lograr una mayor eficacia en el seguimiento de la Política Pesquera Común. Bruselas se reserva además la posibilidad de poder realizar inspecciones sin la presencia de inspectores nacionales cuando determinadas situaciones puedan poner en peligro los recursos pesqueros. ■

Vidal Maté



de 2003, la ayuda del IFOP se puede suspender si un Estado miembro no cumple con sus obligaciones de información

Observancia, seguimiento y control

Según los datos manejados por Bruselas, los Estados miembros han comunicado la existencia de 8.319 graves de las normas de la Política Pesquera Común en 2001, lo que supone un aumento del 12% sobre el año anterior. En este período, las infracciones más frecuentes, casi la mitad, han estado relacionadas con la pesca ilegal tanto por faenar en zonas prohibidas como por hacerlo sin la necesaria autorización. La Comisión señala que existen diversos informes y estudios donde se destacan las deficiencias observadas en el cumplimiento de las normas sobre pesca

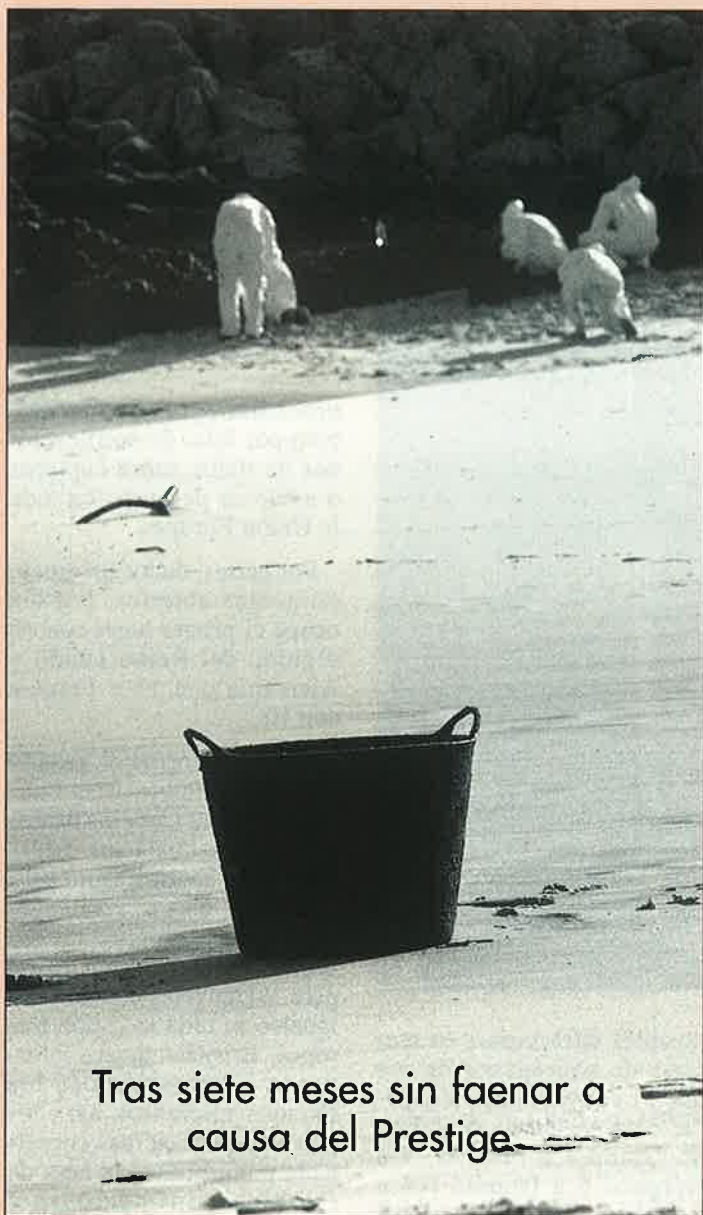
Según los datos manejados pro la Comisión, en este momento existen abiertos 88 procedimientos por infracción de las normas pesqueras. De esa cifra, la mayor parte, 67, corresponden a

posibles infracciones en materia de sobrepesca de los que 11 corresponden a España, 11 a Alemania, 8 al Reino Unido, 7 a Francia, 7 a Bélgica, 6 a Irlanda y 5 a Portugal. Hay abiertos 8

REBASAMIENTOS DE CUOTAS POR ESTADOS MIEMBROS EN 2001 Y 2002 (basados en los datos facilitados por los Estados miembros)

	2001		2002	
	Número de poblaciones	Rebasamientos	Número de poblaciones*	Rebasamientos**
B	66	2	72	3
D	90	2	97	2
DK	90	6	74	3
E	91	3	75	0
EL	1	0	1	0
F	106	4	108	9
FIN	11	0	10	0
I	1	0	1	0
IRL	53	3	58	1
NL	51	3	48	3
P	51	1	48	3
S	74	6	62	1
UK	113	4	114	0

*Número de poblaciones reguladas mediante TAC y cuotas de las que cada Estado miembro declaró capturas
 **Número de rebasamientos



Tras siete meses sin faenar a causa del Prestige



YA SE PUEDE PESCAR EN LA COSTA DA MORTE

El pasado 1 de julio salieron a faenar buena parte de los barcos de la Costa da Morte, al tiempo que el consejero de Pesca de la Xunta, López Veiga, anunciaba la apertura de la veda del percebe en agosto. Esta especie de «culebrón», en el que se han convertido las secuelas del Prestige, tuvo su cara más negativa en las nuevas oleadas de fuel que volvieron a arribar a la costa cantábrica y del norte de Galicia, además de a las del sur de Francia. El otro punto de atención lo acaparan los trabajos previos a la extracción del fuel que queda en los tanques del pecio. Algo que, si todo va según lo planeado, no ocurrirá hasta la primavera de 2004.



Cuatro robots están sumergidos, en el momento de redactar esta información, en la zona del hundimiento. Después de ocho meses desde que se iniciara esta «historia interminable», pronto sabremos si estas dos parejas de robots, junto a los demás medios precisos, podrán llevar a cabo su importante trabajo para dar una solución definitiva a esta catástrofe. De momento, se ha superado el problema de la profundidad y ya están tomando muestras del entorno de los pecios. Si todo va bien, cuando esta revista llegue a nuestros lectores, estos mismos

robots se habrán encargado de taponar las grietas por las que sigue manando casi una tonelada diaria de fuel. Terminada esta primera fase, este equipo será trasladado a la costa de Marsella, donde están previstas nuevas pruebas con las bolsas lanzaderas. A mediados de septiembre, estas mismas pruebas se efectuarán en la zona del hundimiento.

Estos robots, que son trasladados a bordo de la plataforma Polar Prince, constituyen una pieza fundamental para cualquiera de las soluciones estudiadas. Otro de los trabajos que tienen encomendado es la realización de

una batimetría detallada para saber cuánto fuel queda en los tanques del Prestige. Vital también es la misión que realiza el Hespérides, destinada a medir el perfil geotécnico y los movimientos sísmicos que se registran en la zona en que se encuentran las dos partes del barco hundido. De momento se sabe por estudios previos, según la jefa de la campaña, Enma Hercilla, que existe una actividad sísmica moderada en ese punto.

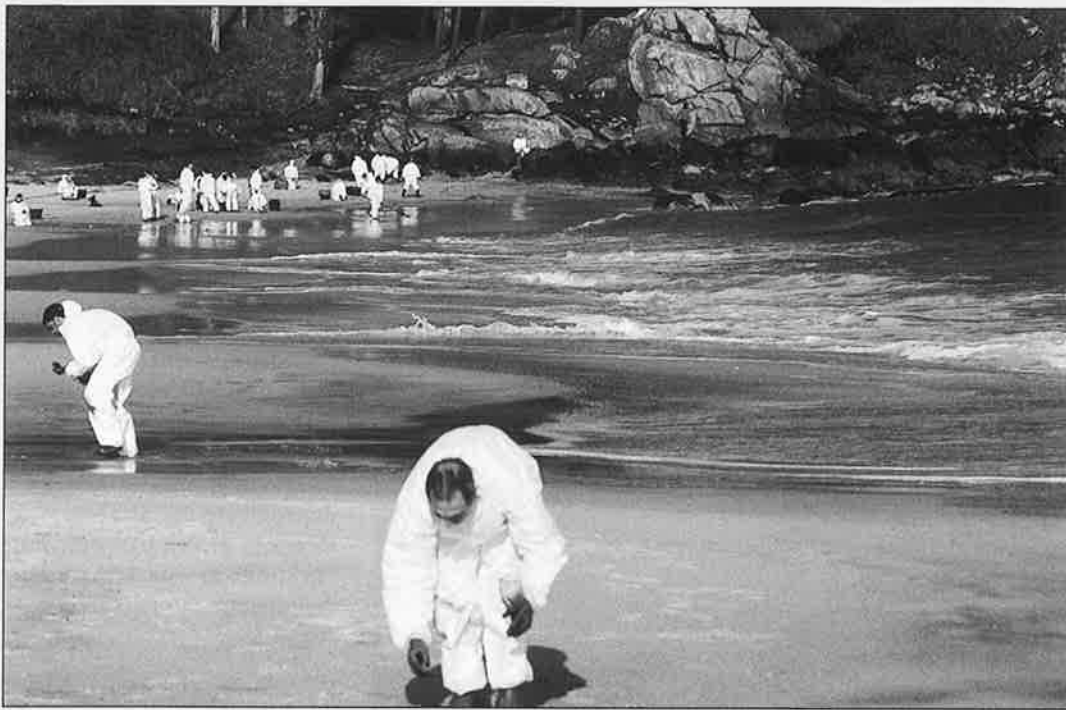
Son momentos decisivos, sin duda, y de una dificultad extrema. Y una buena prueba de ello, por si hiciera falta alguna a estas alturas, la pro-

porciona el que ni los propios científicos acaban de ponerse de acuerdo sobre el método a utilizar para el rescate del fuel de los tanques hundidos. Si el informe inicial del comité asesor científico del Gobierno aconsejaba la extracción del fuel por bombeo, y esta opción fue relegada por los expertos de Repsol que preparan la extracción por bolsas lanzaderas, ahora varios científicos del Centro de Investigaciones Energéticas y Medioambientales (Ciemat), dependiente del Ministerio de Ciencia y Tecnología, han cuestionado este último procedimiento.

Según estos técnicos, este método, si funcionara, dejaría en el interior de los tanques un 30% del combustible, de acuerdo a un estudio realizado por ellos. Por el contrario, Repsol no da demasiada credibilidad a ese estudio y señala que aún restan pruebas esenciales para comprobar la viabilidad de la extracción por gravedad.

En cuanto a las discrepancias políticas, destacar que el Parlamento Europeo suavizó, mediante la inclusión de una serie de enmiendas, el informe Sterckx, en el que entre otras cosas se solicitaba a España la «extracción inmediata del fuel que aún queda en el barco». El Grupo Popular logró que se modificaran esos términos por los de «lo antes posible». Sin embargo, en dicho informe se sigue manteniendo la afirmación de que fueron las autoridades españolas quienes dieron la orden de alejar el barco de la costa, decisión que contribuyó a extender la contaminación a una zona más amplia.

Populares y liberales lograron también impedir que el Parlamento Europeo creara una comisión de investigación sobre la catástrofe del Prestige. Sin embargo, sus impulsores anuncian que volverán a insistir en esta propuesta el próximo mes de septiembre.



La llegada de una nueva oleada de chapapote, debida según los expertos a una mancha entre aguas que permanecía a la deriva en el Cantábrico (aunque se ha comprobado que parte de esta contaminación procede del lavado de sentinas), ha vuelto a teñir de negro las playas del norte de la Península, así como las del sur de Francia. Desde mediados de junio, en que comenzó esta nueva oleada, se ha mantenido un goteo constante que está sembrando de galletas de fuel toda la costa cantábrica. La ministra de Medio Ambiente, Elvira Rodríguez, reconoció que esta situación podría repetirse a lo largo de los próximos meses, como así está sucediendo.

Nueva oleada de chapapote

Mientras se mantengan las actuales condiciones meteorológicas, la versión moderna de la leyenda de la tela de Penélope se seguirá reproduciendo en nuestras playas: Lo que se limpia de día se vuelve a ensuciar por la noche, y vuelta a empezar. En algunos momentos la llegada de fuel fue tan intensa que el Gobierno Vasco se planteó la posibi-

lidad de cerrar sus playas al público. Si desde que ocurrió el accidente hasta el mes de mayo, en las costas vascas se recogía una tonelada de fuel diario de media, desde que se inició esta nueva oleada se recogen seis toneladas y media.

Debido a esta situación, se han reforzado los dispositivos de limpieza por parte del Ministerio de Medio Ambiente. Cuatro barcos de la Sociedad General de Salvamento Marítimo, dos pesqueros y un buque de limpieza de la Autoridad Portuaria de Gijón, a los que se suman un total de 442 personas en tierra.

A pesar de ello, se sigue insistiendo en que no existe ningún tipo de riesgo para la salud, salvo las molestias derivadas de salir con los pies impregnados de fuel. Al mismo tiempo se sigue afirmando que prácticamente todas las playas se encuentran en buenas condiciones, los temores a nuevos retrocesos, dadas las circunstancias, siguen ahí. La propia ministra de Medio Ambiente reflejaba estos temores al reconocer la existencia de una mancha de fuel «dando vueltas» por el Golfo de Vizcaya. Hasta el momento, el Ministerio de Sanidad y Consumo no ha hecho públicos los resultados



de los análisis de la calidad de las aguas de baño del año pasado, como es su costumbre hacerlo hacia finales del mes de marzo, aproximadamente.

Pero no es sólo el fuel que ensucia las playas lo que preocupa a las autoridades, sino el que hay bajo la arena. Un informe del Ministerio de Fomento señala la existencia de chapapote a más de 60 centímetros de profundidad en las playas gallegas y alerta de que puede salir a la superficie en unos ocho meses. Según dicho informe, realizado tras los trabajos efectuados entre la ría de Arousa y A Coruña, el fuel se halla estratificado hasta en cinco capas y alcanza grosores de cinco centímetros. Los técnicos de Fomento se refieren a playas del municipio de Camariñas, en la Costa da Morte, como las que más fuel cobijan.

En un área de cuatro mil metros cuadrados de zona rocosa de las Islas Atlánticas, la limpieza se efectuará por medio de la biorremediación, tras la conclusión de las investigaciones realizadas por científicos del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo. Según los expertos, en un año podrán estar recuperadas estas rocas, aunque han recomendado que no se inicie el proceso hasta finales de agosto, cuando el calor sea menos intenso. Y es que las rocas, durante los meses de más calor, pueden llegar a alcanzar temperaturas de hasta 60°, lo que podría llevar aparejado la destrucción de muchas de las bacterias empleadas.

A pesar de todas estas dificultades, se sigue trabajando sobre la costa y recogiendo fuel en el mar. Tareas en las que el Gobierno tiene movilizadas a unas cuatro mil personas. Apenas quedan voluntarios en estos momentos, ya que nos encontramos en otra fase de los trabajos, aunque la

importancia de la labor que desarrollaron queda reflejada en las más de 326.000 acciones realizadas por ellos desde que ocurriera el accidente del Prestige, según un informe realizado por la Xunta de Galicia. Casi la mitad de estas acciones fueron realizadas por gallegos. Por Comunidades, le siguen Madrid, con una aportación equivalente al 12,7% de los voluntarios; Andalucía, 9%; Valencia, 5,5%; Castilla y León, 4,9%; y Cataluña, 4,4%. Los procedentes de otros países supusieron el 1,1% y vinieron, fundamentalmente, de Francia, Eslovenia, Bélgica o Japón.

Limpieza de los fondos marinos

Menos sencillo, cuando no imposible, se presenta la limpieza de los fondos marinos. El último informe elaborado por el Instituto Español de Oceanografía (IEO) señala que el fuel se encuentra muy disperso en un área de unos 30.000 kilómetros cuadrados. Los expertos del IEO inciden, asimismo, en que además de resultar inviable la recogida del fuel, sería contraproducente, ya que las operaciones de extracción causarían más daño al ecosistema que la permanencia del petróleo sobre el sedimento marino. Las galletas de fuel que se encuentran a menos de veinte metros de profundidad se están recogiendo a mano, la solución ideal.

Así que la dispersión (según el IEO es como encontrar diez galletas de unos siete centímetros de diámetro en una superficie equivalente a un campo de fútbol) y la profundidad hacen inviable la limpieza de estos fondos. Greenpeace, a través de su responsable de campañas oceánicas, Sebastián Losada, coincide en que tal acción no resulta factible, aunque no en que se valore su impacto como de poca consideración, ya que el fuel degrada



el ecosistema muy lentamente y las consecuencias se verán a más largo plazo. El IEO anunció, también, que seguirá rastreando los fondos marinos por si se encontrara alguna zona donde hubiera una mayor concentración de fuel y fuera posible su extracción.

En el momento de cerrar este número de la revista MAR, sigue llegando fuel a las costas del Cantábrico. Los vientos reinantes y las manchas que hay entre aguas son el motivo de la situación que estamos padeciendo. Encontrar en el mar estas manchas es como jugar al gato y al ra-


tón. Desgraciadamente a veces se las encuentra cuando menos se las espera, como el cerquero de Celeiro que llegó a puerto con seis mil kilos de chicharro manchado de chapapote. Toda una jornada de trabajo echada por la borda. A la cuantiosa pérdida económica hay que añadir el valor de las redes (alrededor de cuatro mil euros) que quedaron inservibles.

Más esperanzador resulta el informe de la Agencia de Seguridad Alimentaria según el cual «el pescado de la zona afectada por el hundimiento es consumible casi en un 100%». Los niveles de hidrocarburos están por debajo de los límites establecidos, por lo que no afecta al consumo. Lo que sí puede verse afectada es su reproducción.

El desastre del Prestige, según el investigador estadounidense de mareas negras Jeffrey Short, que trabaja en el Centro de Pesquerías de Alaska, dice que ha podido ocasionar la muerte de cinco mil nutrias, trescientas focas y unas 250.000 aves marinas. ■



Raúl Gutiérrez
Fotos: Jesús Navarro



La UE aumenta sus normas de protección para el transporte de crudo

EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD, PUNTO DÉBIL DE LA SEGURIDAD MARITIMA

El transporte de hidrocarburos supone un riesgo permanente, ya que unos 3.500 petroleros de más de diez mil toneladas navegan por el mundo, la mayoría de forma más que precaria. La Unión Europea, tras la catástrofe del Prestige, ha acelerado algunas de las medidas que tenía previstas, como el adelanto en cinco años para la eliminación de buques monocasco, fijando la fecha tope para 2010. Lo que ya parece más difícil es que la Organización Marítima Internacional sea igual de permeable a los cambios que se precisan. Hay un gran número de intereses en juego, y muy fuertes. Para muchos, las medidas en vigor o en vías de adopción por la UE siguen siendo insuficientes, ya que se dejan demasiados frentes sin respuesta, máxime si se las compara con las que en su día se pusieron en práctica en los Estados Unidos de América tras la catástrofe del Exxon Valdez.

Gran Bretaña, Bélgica y Holanda tratan de suavizar las medidas que se pretenden impulsar desde la UE en materia de seguridad marítima. Desde el G-8, sin embargo, no sólo se las apoya sino que piden que la OMI endurezca las suyas

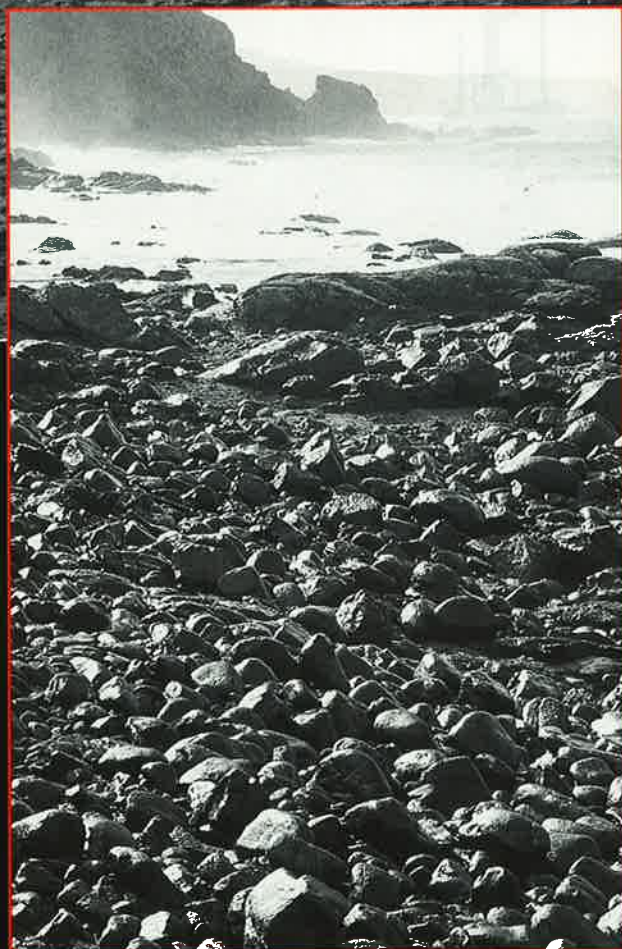
Miles de barcos, muchos de los cuales no cumplen las normas de seguridad internacionales, navegan transportando sustancias peligrosas o altamente contaminantes. Y de estos miles, muchos lo hacen por nuestras aguas, ya sea porque sus rutas van próximas a las costas españolas —Galicia, y el Estrecho de Gibraltar, fundamentalmente—, o porque vienen a nuestros puertos. Para hacerse una idea más exacta de esta situación, y en lo que respecta al transporte de hidrocarburos, baste tener en cuenta que el 67% de la energía consumida en España proviene del petróleo, y la totalidad del que importamos llega por vía marítima, lo que amplía el litoral expuesto a cualquier tipo de accidente.

Es un riesgo, y como tal debe ser asumido. El riesgo cero no existe, como señaló el ministro de Fomento, Álvarez Cascos, tras participar en la elaboración de una serie de medidas a aplicar por la UE que vengán a endurecer las ya existentes a fin de prevenir, en lo posible, nuevos accidentes. Básicamente, prohibir el transporte de fuel pesado en buques de más de quince años de edad y acelerar el calendario para la erradicación total de los petroleros monocasco. La fecha tope prevista para la eliminación de estos barcos se adelantaría hasta el 2010, cinco años antes de lo previsto anteriormente.

A pesar de que se esté hablando prácticamente de medidas mínimas dadas las circunstancias, llegar a un acuerdo no fue fácil. Reino Unido, Grecia y Holanda, tres países con muchos intereses en juego en el transporte de hidrocarburos, presionaron para que la medida se aplique tan sólo a los buques que entran en los puertos europeos, no a la flota europea. Esto permitiría a los países de la UE seguir manteniendo «barcos basura» en otros lugares del mundo o incluso en aguas comunitarias. Frente a ellos, Francia, España, Portugal e Italia se mostraron menos transigentes.

El mal ejemplo de la UE

Cuando ocurrió el por ahora último gran accidente de un petrolero, el del Prestige, se dio gran difusión a la nebulosa que envuelve a los dueños, fletadores, etc., existente sobre estos barcos. Pero esa falta de información revela muchas cosas, además de la referente a la ausencia de escrúpulos de los propietarios de estos buques. Revela la falta de escrúpulos en todo lo relacionado con el transporte de estos productos altamente contaminantes, y que además constituye un negocio que mueve muchísimo dinero, así como la falta de una voluntad política real de poner fin de una vez por todas a esta situación. Por todo ello, los problemas se sitúan en todos los puntos de la cadena, desde la extracción hasta la descarga del combustible en el puerto.



Antes se hacía una mención al frente protagonizado por algunos países de la UE para suavizar las medidas contra los «barcos basura». Y es que esta actuación tiene gran relevancia si tenemos en cuenta que siete de cada diez buques de la UE navegan con banderas de conveniencia, y según los expertos de la Organización Marítima Internacional (OMI), este porcentaje va a aumentar en los próximos años.

Otro dato que puede ayudar a comprender mejor la actual situación es que las petroleras sólo son propietarias del 3% de la flota mundial de grandes buques para el transporte de hidrocarburos. Aún resulta más revelador si tenemos en cuenta que hace veinte años esta cifra era del 50%. Y es que, de esta manera, las petroleras tratan de evitar -con bastante éxito, por cierto- cualquier tipo de responsabilidad en caso de marea negra y el pago de indemnizaciones. Totalfina, por ejemplo, propietaria del accidentado Erika, poseía nada menos que una treintena de barcos. Tras el caso Erika, no posee ni uno.

No resulta extraño, por lo tanto, que de los 20 últimos accidentes sólo cuatro eran de grandes empresas. Además, los nuevos armadores no poseen, en teoría, más que un petrolero. O mejor dicho, dividen sus flotas en empresas de un solo barco. Es el inicio de la maraña que luego, en caso de accidente, impedirá encontrar a los responsables.

Con esta situación, las medidas adoptadas por la UE, incluidas la de los pasillos de seguridad para alejar a estos barcos de la costa o la identificación y proposición de distintas áreas marinas para su declaración por la OMI como Áreas Especialmente Sensibles, son consideradas insuficientes por Greenpeace. Dicha organización valora positivamente estas actuaciones, como las relativas a la prohibición del transporte de fuel pesado en buques monocasco,



pero crítica los escasos avances respecto a la responsabilidad de la industria.

Estas medidas suponen sin duda un avance, pero no nos cansamos de repetir que se trata tan sólo de una parte del problema. Ni el doble casco es la panacea ni todos los hidrocarburos son fuel. Y mientras

contaminar siga siendo tan barato, la industria no tendrá incentivos para actuar de forma responsable, declaró Juan López de Uralde, responsable de esta organización.

Medidas insuficientes

Un buen ejemplo de ello lo constituye la serie de medidas

adoptadas en EE.UU. (ver recuadro) y que ha tenido como consecuencia el que, desde entonces, no se haya producido ni un solo accidente de importancia. En Europa, todas las medidas que se han venido adoptando no son más que parte de una política de paños calientes.



Tras el accidente del Erika, algunos países exigieron a la UE una revisión de la política de seguridad marítima. La Comisión elaboró un plan para eliminar en 2005 los petroleros de casco simple y grandes, construidos antes de 1982; en 2010, los restantes y, en 2015, todos los petroleros comunita-

Greenpeace aplaude las medidas impulsadas en la UE, pero está convencido de que la mejora solamente se conseguirá con la reforma del régimen de responsabilidad regulado por la OMI

rios deberían tener doble casco (períodos que ahora han sido acortados). El Consejo de Ministros discutió estas medidas, que fueron aplazadas por falta de acuerdo. Ahora se vuelve sobre ellas tras un nuevo accidente, el del Prestige.

De nada sirven medidas sobre el papel si no se aplican. Las inspecciones y controles en puerto siguen dejando bastante que desear, y resulta relativamente frecuente observar barcos que no cumplen las normas de seguridad atracados en puertos europeos, ya que no resulta difícil saltarse la legalidad vigente; los intereses de algunos países europeos están más del lado de la industria petrolera que de evitar nuevos accidentes; sigue resultando más barato saltarse cualquier medida de seguridad dado que, si se contamina, resulta tremendamente difícil hacer pagar por ello, y si se logra, resulta sin duda más barato.

Un buen ejemplo de ello lo tenemos con el caso Prestige. El Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos (FIDAC) dispone de 171,5 millones de euros para pagar el total de daños causados por la catástrofe, que viene a representar un 15% del total, incluidos los daños valorados en Francia y Portugal, que el propio Fondo estima en unos mil millones de euros. Así pues, España recibirá poco más de cien millones, cuando el FIDAC calculó unos daños en nuestro país de 713 millones de euros. La cifra, dada la gravedad de los daños y a que esa es la indemnización tope establecida por el Fondo, representa el porcentaje más pequeño jamás acordado para una catástrofe petrolera.

Por ello, la mejora de la situación sólo se logrará cuando se efectúe una reforma en profundidad del régimen de responsabilidad. Algo que viene reclamando Greenpeace. Dicha responsabilidad está regulada por la OMI y res-



paldada por el FIDAC. Por lo tanto, es en esa organización donde debe de ser impulsada la reforma. La idea de la misma ya se debatió en la última cumbre de la UE en Copenhague.

Para Greenpeace, entre otras medidas, debería de producirse un aumento significativo en el tope de la responsabilidad limitada sin culpa; un seguro obligatorio que cubra esta responsabilidad sin culpa; una nueva definición de la culpa y la negligencia; responsabilidad ilimitada en caso de culpa o negligencia; posibles reclamaciones contra todas las partes y no sólo contra el propietario registrado; la inclusión de daños medio ambientales entre las indemnizaciones de la FIDAC (ahora están explícitamente excluidos).

El gran problema es que, para introducir estos cambios, hay que modificar el actual régimen de indemnizaciones de la OMI, conocido como

Protocolo de 1992, que revisa la Convención de Responsabilidad Civil (CLC) y el FIDAC. La reforma de dicho Protocolo sólo puede ser impulsada en el seno de esta institución. Una institución controlada por los países que abanderan las flotas más importantes y que son las más reacias al cambio.

Presiones ante la OMI

Tal y como plantea Greenpeace, la única forma de conseguir tal reforma en un plazo razonable es que algunos países clave, desde el punto de vista marítimo, amenacen con abandonar el Protocolo de 1992, para crear un régimen más estricto aplicable a los bu-

ques que entren en sus aguas territoriales.

Lamentablemente, se queja la organización ecologista, el Estado español no ha presionado aún en este sentido, siendo Francia y Bélgica los únicos que han apoyado estos cambios. *Pedimos al Gobierno español que mande un mensaje claro a la OMI. Si*

Cambiar las reglas del juego

Lo que se viene a plantear, y no sólo por parte de Greenpeace, es que hay que cambiar las reglas del juego. Que con las actuales, los armadores, la industria del petróleo, no tienen incentivos para mantener a los buques en buenas condiciones. Y tan peligroso puede llegar a ser un monocasco sin el debido mantenimiento que uno con doble casco.

Un buen ejemplo lo constituye la serie de cambios adoptados en los EE.UU. tras el accidente del Exxon Valdez, en 1989. Un año después, este país estableció la Oil Pollution Act 90. Fue una respuesta rápida y responsable frente a un desastre medioambiental de grandes dimensiones. Entre otras

consideraciones, establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames que pudieran ocasionarse; que todos los buques deben de tener doble casco; que se tengan planes de contingencia de limpieza.

Cualquier barco que entra en sus aguas debe presentar un aval como garantía para cubrir cualquier daño que éste pueda causar. El avalista ya se encargará de asegurarse, presionando a los propietarios y fletadores, de que el barco esté en buenas condiciones, lo que va a redundar en una disminución de los riesgos. Todo ello implica, además, modificar la política que se viene aplicando en estas actuaciones, o, lo que es lo mismo, cambiar las



este organismo no reforma el actual régimen de responsabilidad, España debe abandonarlo y establecer uno nuevo más estricto. España es un país clave, desde el punto de vista del transporte marítimo, y una declaración como ésta podría inducir cambios significativos, así como animar a otros países a

Desde que EE.UU. abandonó el régimen de responsabilidad de la OMI y declaró uno propio más estricto, no se ha producido ningún accidente grave frente a sus costas. En la UE, en el mismo período, doce

reglas del juego: Se pasa de aplicar unas medidas correctoras a posteriori a que tengan un carácter preventivo.

Trece años después de que entraran en vigor estas medidas en los EE.UU. no se ha producido ni un solo gran vertido de hidrocarburos en sus costas. En la UE, durante ese mismo período, doce.

Al mismo tiempo se ha producido otro efecto condicionado por estas medidas, y es que los barcos que presentan problemas son desplazados a Europa, ya que existe una mayor permisividad y escasez de controles.

En definitiva, el actual régimen no sienta las bases de una política preventiva y está muy

lejos de ser suficiente para compensar todos los daños, algo que se está comprobando por enésima vez con el accidente del Prestige. Si se quiere realmente avanzar en la solución de estos problemas, el ejemplo de las medidas adoptadas por EE.UU. está ahí. La lucha en la OMI dependerá de la presión de países con peso en este contexto, como Francia, España, Portugal, Turquía o Egipto. La UE es la parte más importante, y lo será especialmente después de la adhesión el próximo año de Malta y Chipre, por lo que debe liderar esta reforma de la Convención de Responsabilidad Civil (CLC) y el FIDAC. De lo contrario, es sólo cuestión de tiempo un nuevo caso Prestige. R.G.

dar este paso, señaló Juan López de Uralde.

Lo que viene a pedir Greenpeace es que España anuncie que si el Protocolo de 1992 no es modificado en un plazo de dos años lo abandonará para crear un nuevo régimen de responsabilidad. De hecho, tras doce meses desde este anuncio, se puede adoptar un nuevo régimen, que es exactamente lo que hizo EE.UU. después de la marea negra del Exxon Valdez (1989).

El planteamiento de los ecologistas viene a coincidir, en cuanto a la petición de endurecimiento de las medidas de seguridad marítima, con la reclamación realizada recientemente por el G-8. En un comunicado sin precedentes, solicitó a la OMI que acelere el proceso de eliminación de petroleros monocasco y que cree un nuevo fondo para compensar a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos. Según dicho comunicado, las medidas existentes en la actualidad sobre seguridad de los petroleros y sobre la contaminación tienen que ser mejoradas.

Algunos miembros de este organismo no ven muy factible que esta solicitud sea atendida sin más, como es el caso de Alemania que, a través de su ministro de Medio Ambiente, señaló que ve difícil sacar medidas adelante en la OMI ya que *esta organización es como un viejo petrolero*. Espera, asimismo, que el G-8 se pronuncie además por las propuestas presentadas por varios países, entre ellos España, para la creación de zonas marítimas sensibles, en las que se regularía de forma estricta, e incluso prohibiría, el paso de buques con mercancías peligrosas.

Pronto podrá verse si existe una intención real de llevar a cabo estas modificaciones, especialmente por parte de los países más afectados, ya que la próxima reunión general de la OMI está prevista para finales de año. ■

Raúl Gutiérrez

15 de junio/
15 de
septiembre

OPERACIÓN «PASO DEL ESTRECHO 2003», MADUREZ DE UN SISTEMA DE ESPERA MÍNIMA

La «Operación Paso del Estrecho (OPE)» ha llegado a ser en la actualidad el mayor dispositivo de Europa en la recepción, control y evacuación de vehículos. El esfuerzo de las autoridades e instituciones de apoyo al paso, por los puertos de Algeciras, Ceuta, Melilla, Alicante, Almería y Málaga de millones de magrebíes que trabajan y viven en Europa, ha conseguido en los últimos veinte años un elevado nivel de aceptación del servicio. Se podría resumir este avance de la calidad de «Operación Paso del Estrecho» diciendo que «antes las personas esperaban por los barcos, y, ahora, son los barcos los que esperan por las personas»...

Las más favorables perspectivas para la actual OPE-2003 descansan en la constatación de que, durante la del último verano nunca se han producido ni los atascos tradicionales de los días críticos ni las cuantiosas esperas de embarque. Durante los noventa días de duración aproximada de la «Operación Paso del Estrecho 2002» —15 de junio a 15 de septiembre— apenas se produjeron esperas en seis días críticos y éstas no llegaron, en el mayor de los casos, a las tres horas.

¡... Aquellas esperas de días!

Para hacer un poco de historia, la «Operación Paso del

Estrecho» rebautiza la que comenzó siendo «Operación Tránsito» a finales de los años setenta, cuando Protección Civil lanzó un auténtico plan de emergencia, al verse desbordadas las autoridades de Algeciras y el Gobierno



Civil de Cádiz por los primeros e intensos contingentes de trabajadores magrebíes que procedían de Francia, Bélgica, Holanda e Italia, para veranear en su tierra de origen.

Eran tiempos en que se sumaban la escasez de los barcos de transporte a las carreteras estrechas y no desdobladas, la carencia de aparcamientos e infraestructuras de pre-embarque provocándose dificultades de orden y seguridad. Multitudes de viajeros, mujeres, ancianos y niños habrían de sufrir esperas de días antes de tomar el ferry, bajo el rigor de los calores veraniegos, lo mismo a la ida que al regreso.

Especialmente duros resultaron los pasos del verano de

1992, con una densa huelga de camioneros en territorio francés y el colapso de la EXPO de Sevilla, que embotellaban miles de coches y furgonetas en la Nacional-340, al acceso de Algeciras, durante tres días y noches. Era el punto de inflexión que reclamaba reorganizar todo el sistema y coordinar toda la panoplia de servicios y atenciones, desde las sanitarias mas urgentes hasta las de flota y pre-embarques.

Algeciras polarizó un primer «Plan Especial de Dirección y Coordinación de la OPE», luego extendido a nivel estatal y confiado a la Subsecretaría del Ministerio de Interior.

Un operativo de 2.600 personas

De aquel aluvión de principios de la década anterior a esta última OPE-2002, extendida a planes regionales que habilitan los puertos de Ceuta, Melilla, Málaga, Almería y Alicante también, existe un radical cambio de escenario y —desde luego— la movilización actual de un operativo de 2.600 personas, la dotación suficiente de barcos y calidad de servicios, aparcamientos, sin contar la fluidez aportada por los desdoblamientos de carreteras, mejora del parque automovilístico



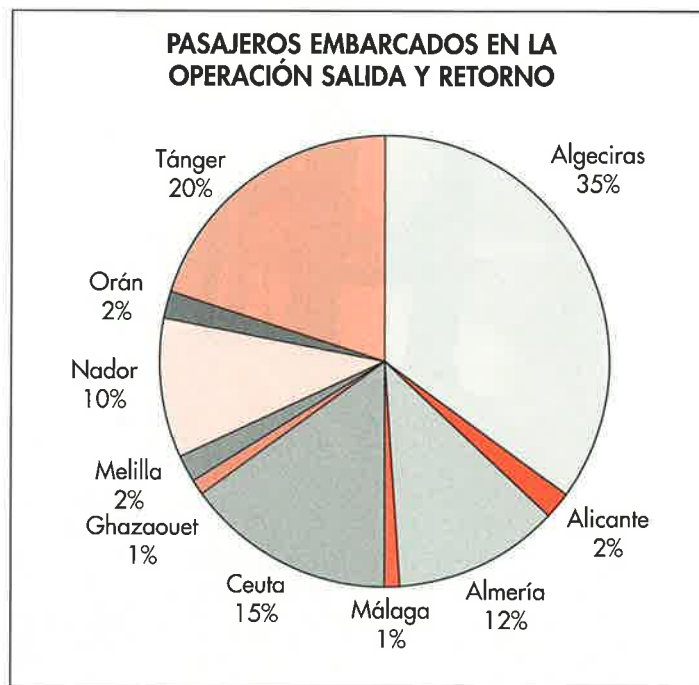
Transportó dieciocho millones de viajeros en la última década, un operativo sin precedentes en Europa

esperaban por los barcos y ahora son los barcos los que esperan por las personas.» Y, en el verano de 2002 éstas fueron 2.445.206, con 578.030 vehículos, es decir, sustentándose un crecimiento anual de casi el 5 por ciento de viajeros y automóviles. En cifras aproximadas de coste, a la OPE 2002 habría que asignarle un monto total de 720.000 euros, según los datos de la Dirección General de Protección Civil.

Entre las 2.600 personas que se integran en el referido plan director de OPE y los módulos de atención al público, operan 52 profesionales de la medicina, 110 asistentes sociales, traductores-intérpretes de francés/árabe y personal específicamente formado para las características de este operativo, que, en el verano último, atendieron a más de siete mil personas, cada año menos, en razón de que la agilidad de los embarques y pasos lo hace menos necesario.

co, comunicaciones, etc., puro signo de los tiempos...

Pero, como constancia de la labor desarrollada, quede el dato de que, entre 1992 y 2002 la «Operación Paso del Estrecho» totalizó los embarques de dieciocho millones de personas y cuatro millones de vehículos. Los últimos años se obtuvieron prestaciones englobables en el rubro de lo que podríamos llamar «esperas mínimas», incluso en los días-punta y, en el anterior verano «el embarque pudo hacerse directamente —es decir, sin esperas— en el 95 por ciento de los casos. Para el coordinador general de la OPE, Francisco José Ruíz Boada, ya ha podido decirse que «antes las personas

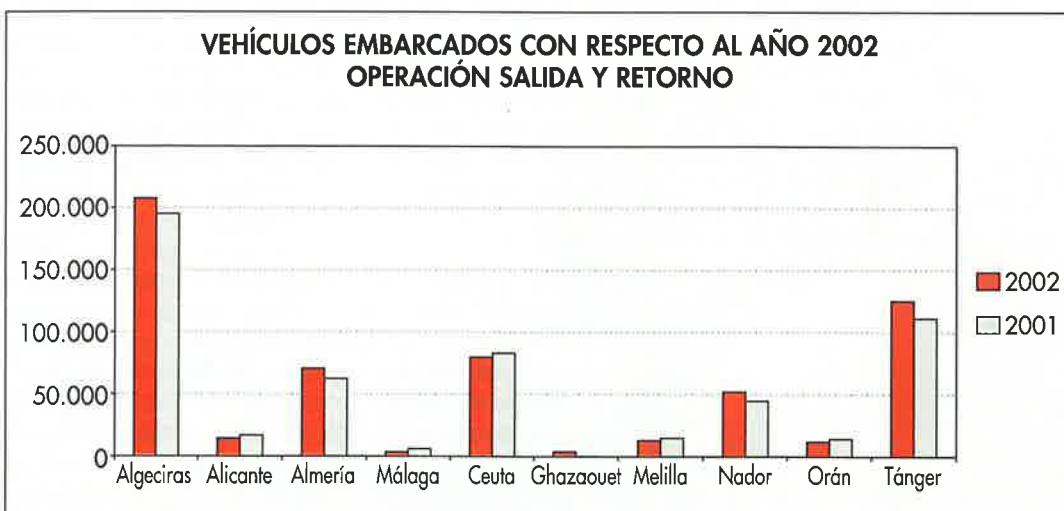


Los que son y los que están...

La operativa del «Paso del Estrecho 2003» volverá a movilizar este verano a personal de seis Ministerios Interior, Fomento, Sanidad y Consumo, Administraciones Públicas, Asuntos Exteriores y Presidencia, de las Delegaciones de Gobierno de Andalucía, Valencia, Ceuta y Melilla y Subdelegaciones de Cádiz, Málaga, Almería, Alicante, Girona y Guipúzcoa, Cruz Roja Española, etc.

No existe en el resto de Europa un operativo de tal complejidad para la recepción, atención y evacuación de tal contingente de viajeros, ni ha habido precedente para montar un sistema que, además, tiene la virtud de auscultarse a sí mismo, para su propia mejora anual y elevar encuestas de campo identificando procedencias, destinos, pirámides de edad, número de viajeros por coche rotaciones por nacionalidades, etc.

La Operación Paso del Estrecho aspira a ser trabajo social y servicio público, lo empezó a conseguir a marchas forzadas y hoy ya discurre con normalidad. ■



S. de Francisco

HACIA UNA PESCA SOSTENIBLE

La Comisión de la Unión Europea ha comenzado la cuenta atrás para una mayor regulación de la pesca en aguas del Mediterráneo. Tras la aprobación el pasado mes de diciembre de la reforma de la Política Común de Pesca, Bruselas quiere acelerar la aprobación de un conjunto de medidas encaminadas a lograr en estas aguas el desarrollo de unas pesquerías sostenibles. Aunque Administración comunitaria y sector están de acuerdo sobre la necesidad de poner en marcha nuevas medidas, en medios de las organizaciones pesqueras se considera que muchas de las propuestas comunitarias van demasiado lejos en las restricciones sin que existan datos científicos fiables para su aplicación.



La Comisión de la Unión Europea remitió a finales del pasado año una primera comunicación al Consejo y al Parlamento donde se contemplaba un plan para el desarrollo de la pesca sostenible en el Mediterráneo. Elaborados los correspondientes dictámenes, tanto por el Parlamento como por el Comité Económico y Social, sector y Administración han iniciado los debates en el seno de los denominados «talleres» para el desarrollo de una serie de medidas técnicas de cara a implantar un nuevo modelo de gestión del esfuerzo pesquero en la zona. Al margen de esas actuaciones, Bruselas considera igualmente el establecimiento de una asociación mediterránea de pescadores y la organización a medio plazo de una conferencia ministerial en Venecia como otros instrumentos para llevar a cabo esos objetivos.

Según se indicaba en su comunicación, la Comisión quiere centrar sus actuaciones en las pesquerías de dimensión internacional con in-

dependencia del tamaño de los barcos o la distancia de la costa a que faenen los mismos pero sin dejar a un lado otras cuestiones como los descartes, la salvaguarda de los hábitats y la biodiversidad y el cumplimiento de los compromisos internacionales y comunitarios en materia de medio ambiente

Según las propuestas comunitarias, las medidas técnicas y de gestión del esfuerzo pesquero se quieren concretar en las pesquerías siguientes: arrastreros de fondo de puertas para la captura de especies mixtas; arrastreros de fondo de puertas para la captura de crustáceos en aguas profundas; artes de cerco y arrastre para la captura de especies como juveniles de sar-

dina, picarel, especies mixtas, sepia, etc., para las que se necesita un permiso especial si se desea faenar a menos distancia de la normal de la costa o utilizar un tamaño de malla inferior al normal; red de arrastre de fondo de gran abertura vertical y arrastreros pelágicos para la captura de especies demersales y bentopelágicas; arrastreros pelágicos para captura de especies pequeñas; redes de cerco con jareta para la captura de especies pelágicas; redes de cerco con jareta para la captura de especies altamente migratorias; pesca con red de enmalle y palangre para la captura de merluza, artes fijos para la captura de otras especies compartidas como crustáceos en aguas profundas; pesca de palangre, línea de mano y artes fijos para la captura de besugo y /u otras especies hemafroditas; pesca con palangre para la captura de especies altamente migratorias y dragas para la captura de vieiras.

Para los responsables de la Comisión, tanto las recomendaciones científicas como el sector y la propia opinión pública coinciden

Las organizaciones pesqueras comunitarias desarrollan los debates con la Comisión para una nueva regulación de la actividad

MEDITERRÁNEO

en señalar que las pesquerías se hallan fuertemente debilitadas y que son precisas medidas para recuperar los recursos. Según los datos manejados por Bruselas, son muy bajos los niveles de biomasa reproductora de merluza en algunas zonas del Mediterráneo como Golfo de León y el Mar Tirreno. Aunque nunca se ha llevado a cabo una evaluación formal sobre la situación de diferentes recursos, se estima que algunos ya se han colapsado o están a punto de serlo como el besugo en el Mar de Alborán o en el Estrecho

de Gibraltar; el camarón de altura y las gambas rojas y rosadas en el Estrecho de Sicilia y la langosta común en zonas como Córcega y Cerdeña.

Bruselas reconoce que se sigue careciendo de los suficientes conocimientos técnicos y científicos para la aplicación de determinadas medidas como el uso de ciertos dispositivos y rejillas selectivas. Desde planteamientos científicos, se subraya igualmente la necesidad de establecer zonas vedadas o cerradas a determinadas artes practicas de pesca encaminados a la explotación de recursos nacionales o transnacionales

De acuerdo con este planteamiento, la Comisión no descarta la posibilidad de que esas nuevas exigencias se pudieran incorporar al derecho comunitario como ya se ha hecho en algunos casos. En



A partir de los estudios científicos se articularán nuevas medidas técnicas fundamentalmente para las pesquerías de dimensión internacional

esta línea se indican algunas zonas donde se podría llevar a cabo esas medidas como en la fosa de Pomo en el Adriático, bancos de arena en el mar en el Estrecho de Sicilia, arrecife de la isla de Elba, Mar Tirreno o en el Estrecho de Gibraltar. Estas medidas, según los planteamientos de la Comisión, se podrían adoptar mediante acuerdo en el seno del Comité de Gestión.



Por parte de la Comisión se indica que por parte de los científicos y la mayor parte de los interesados se propugna una mayor protección de las zonas costeras mediante la ampliación y consolidación de la prohibición actual de utilizar artes de arrastre en el litoral a 50 metros de profundidad o tres millas marinas. Con esta medida, se pretendería salvaguardar

Para el sector, las propuestas comunitarias contienen importantes restricciones no justificadas por la situación de algunos caladeros

los hábitats más sensibles y zonas donde en aguas poco profundas se desarrollan poblaciones de juveniles o el desove. Igualmente se estima que con medidas como esta, se daría una dimensión social a los cambios en el sector pesquero mediterráneo en cuanto beneficiaría fundamentalmente a los barcos de pesca de pequeño porte que operan en esas zonas

Tras un período de transición, entre las propuestas comunitarias se contempla igualmente la posibilidad de aumentar el tamaño mínimo de las mallas a 60mm para la pesca mixta de arrastre de fondo de cara a una explotación más razonable de los recursos. No se descarta la posibilidad de aplicar excepciones tanto en materia de mallas como de distancia de la costa siempre que los artes sean muy selectivos y que tengan un impacto muy limitado sobre el fondo del mar. El documento de la Comisión reconoce los perjuicios que pueden causar los artes fijos que llegan hasta los 5 kilómetros para el desarrollo de la actividad de la pesca en una zona determinada

Para las autoridades comunitarias es preciso limitar al mínimo la mortalidad en la actividad de la pesca para lo cual es preciso reducir la capacidad pesquera en una zona si se quiere mantener un sistema sostenible. Para el Mediterráneo, Bruselas es partidaria de evitar el uso de grandes barcos o de aparejos excesivamente anchos o largos. Bruselas estima que en el Mediterráneo, donde hay además una estrecha relación entre pesca y turismo con una gran demanda de pescado fresco, es preciso apostar por una política de calidad y no de cantidad con un aumento de las capturas. Finalmente se pone sobre la mesa la realidad de la pesca deportiva en el Mediterráneo y las quejas que genera en el conjunto del sector. Bruselas señala la necesidad de llevar a cabo una regulación de esta actividad para evitar que utilicen redes profesionales así como una regulación de la pesca submarina con arpón

En conjunto, ideas para un debate que acaba de comenzar. ■

Vidal Maté

Desde la organización Europeche se indica que la propuesta contiene importantes restricciones injustificadas en materia de uso de redes y artes de pesca



EL SECTOR CUESTIONA LAS MEDIDAS PROPUESTAS POR LA COMISIÓN

El sector comunitario de la pesca a través de la Asociación de Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea, Europeche, ha salido automáticamente al paso de las propuestas comunitarias. Para el secretario general de Feope, Javier Garat, los planteamientos de la Comisión contienen muchas restricciones injustificadas en cuestiones como el uso de artes o la fijación de las tallas mínimas. En su opinión, aunque existe acuerdo para lograr una pesquería sostenible en la zona, es preciso que las medidas que se adopten respondan a la realidad de cada caladero.

Las organizaciones pesqueras centran sus críticas en los siguientes puntos:

- Se ponen en cuestión los datos científicos en los que se fundamenta la Comisión a la hora de hacer sus propuestas y solicitan conocer esos datos

- Estiman que la metodología aplicada por la Comisión es unilateral y la misma no refleja el contenido de los debates habidos en los últimos meses sobre esta cuestión ni los dictámenes entregados

- En su opinión, la metodología aplicada pro Bruselas no tiene en cuenta el papel constructivo que pueden jugar tanto las organizaciones del sector como los propios países miembros

- Lamentan que los documentos preparatorios de los debates no hayan sido remitidos con antelación a las partes participantes para haber logrado un mayor diálogo. Se critica igualmente que los únicos documentos preparados se hayan facilitado en inglés a pesar de que no es la lengua oficial en ninguno de los países afectados

- Para las organizaciones pesqueras las propuestas comunitarias son inaplicables y de ser aprobadas provocarían el hundimiento del sector de la pesca en el Mediterráneo. En la misma línea estiman que se trata de propuestas de despacho sin conocer la realidad de las pesquerías.

Finalmente reclaman a la Comisión que cambie sus métodos de trabajo y consulta y que proporcione dictámenes más científicos así como un informe sobre el impacto socioeconómico de las medidas propuestas. ■

V. M.

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS PREVIOS AL EMBARQUE

**Tu salud
es lo primero**



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Celebrado en los centros de formación de la OIT en Turín y del ISM en Bamio

Diecisiete representantes de sectores empresariales implicados en actividades pesqueras de quince países de Iberoamérica han participado en el curso sobre «Modernización productiva y desarrollo sociolaboral para el sector pesquero» que se ha celebrado durante los pasados días 23 de junio a 11 de julio en los centros de formación que la Organización Internacional de Trabajo (OIT) tiene en Turín y el Instituto Social de la Marina en Bamio.

El objetivo de este curso ha sido el fortalecimiento de la capacidad de las organizaciones de empleadores para promover acciones de modernización del sector pesquero en América Latina que impulsen el desarrollo económico y social. El curso se complementa con la visita que los participantes realizaron al buque hospital del ISM

«Esperanza del Mar» atracado en el puerto de Las Palmas, en donde acompañados por la directora general del ISM, María Antonia Lucena, el director de la oficina de la OIT en España, Juan Hunt y la subdirectora general de Administración y Análisis Presupuestario del ISM, Teresa Peña, entre otras personalidades, presenciaron un simulacro de salvamento.



CURSO SOBRE

**«MODERNIZACIÓN PRODUCTIVA
Y DESARROLLO SOCIOLABORAL
PARA EL SECTOR PESQUERO»**



del Trabajo, que se celebrará en junio de 2004, en la que se pretende elaborar una norma global para el sector pesquero.

Este es el tercer curso que se realiza en este marco de cooperación. Los anteriores, que se celebraron en 2000 y 2002, versaron sobre «La protección social de los trabajadores del mar» y «Seguridad y salud en el trabajo en el sector pesquero» en los que la participación fue tripartita, ya que los asistentes eran representantes de las administraciones, de los sectores empresariales y de los sectores laborales de los distintos países ribereños de Iberoamérica. El curso celebrado este año ha estado dirigido a únicamente a empresarios relacionados con la actividad pesquera.

Visita al «Esperanza del Mar»

Los diecisiete participantes en el curso del presente año de «Modernización productiva y desarrollo sociolaboral para el sector pesque-

ro» procedían de Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

La primera parte del curso se desarrolló entre los días 23 de junio y 2 de julio en el Centro de Formación de la OIT en Turín y la segunda entre los días 7 y 11 de julio. En el intermedio de ambas partes los participantes se desplazaron a Las Palmas de Gran Canaria para visitar el buque hospital del Instituto Social de la Marina «Esperanza del Mar». Como colofón a este visita presenciaron a bordo del buque sanitario un simulacro de salvamento acompañados por los directora general del ISM, María Antonia Lucena y el director de la Oficina de la OIT en España, Juan Hunt.

Objetivos

El objetivo del curso ha sido el fortalecimiento de la capacidad de las organizaciones de empleadores para

Este curso se ha llevado a cabo en el ámbito de las actividades de colaboración que se desarrollan entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a través del Instituto Social de la Marina y la Organización Internacional del Trabajo y forma parte de las actividades previas que se están llevando a cabo de cara a la 92 Reunión de la Conferencia Internacional





promover acciones de modernización del sector pesquero en América Latina que impulsen el desarrollo económico y social. La OIT ha puesto de manifiesto reiteradamente la necesidad de los países latinoamericanos de perfeccionar sus sistemas de protección social en el sector marítimo pesquero, así como el interés en mejorar las estructuras productivas y de comercialización. Este curso ha pretendido avanzar en el establecimiento de directrices y buenas prácticas gracias al intercambio de experiencias con países de la UE y a la propia experiencia que tanto la OIT como el ISM acumulan en esta materia.

Además de este objetivo general los participantes en el curso han tenido que ser capaces de justificar la importancia de la ratificación y de correcta aplicación de las normas internacionales del trabajo para el desarrollo sociolaboral en el sector pesquero y su impacto en la modernización del sector; seña-



lar algunas posibles alternativas para la viabilidad económica y las mejoras de las condiciones sociolaborales a los trabajadores del sector pesquero y formular conclusiones acerca de la estructura y el funcionamiento de los sistemas de protección social para trabajadores marítimos en sus respectivos países e inferir la aplicabilidad de las distintas estructuras, elementos y acciones examinadas durante el curso.

Contenidos

Los contenidos de este curso han incluido las directrices y experiencias de organismos internacionales como la OIT y la FAO así como las experiencias de distintos países en la promoción del sector pesquero, el reforzamiento de una cultura empresarial, los procesos de modernización productiva y la mejora de los procesos de comercialización.

Entre los temas estudiados en el curso han figurado también el análisis de los marcos legales e institucionales para el desarrollo de la protección social de los trabajadores del sector pesquero, destacando las buenas prácticas y las experiencias exitosas.

Todas las exposiciones, realizadas por expertos en cada una de las materias, fueron seguidas de discusiones, trabajo en grupo, realización de ejercicios prácticos en los cuales los participantes tuvieron la oportunidad de intercambiar experiencias y puntos de vista de cara a establecer líneas de actuación estratégicas para optimizar los sistemas de producción y comercialización pesqueros y mejorar los sistemas de protección.

Al final del curso todos los participantes han elaborado un



plan de acción en el que se ha comprometido a promover aplicaciones concretas, de acuerdo con sus posibilidades individual y con la realidad y la problemática de su país y organización.

Teoría y práctica

Como ya se ha comentado el curso «Modernización productiva y desarrollo sociolaboral para el sector pesquero» se ha desarrollado en dos etapas. La primera, celebrada en el centro de formación de la OIT en Turín ha tenido un contenido fundamentalmente teórico. Durante su desarrollo expertos de la OIT, la FAO, la OCDE y la Unión Europea expusieron el funcionamiento de cada una de las instituciones y hablaron de los principios generales de la política pesquera, los modelos organizativos y la



importancia que este sector tiene para Europa.

Precisamente la parte relativa al sector pesquero en la Unión Europea y en España fue desarrollada durante una jornada entera por el secretario general de la Federación Española de Organizaciones Pesqueras, Javier Garat.

La segunda parte del curso comenzó, tras la visita al buque hospital «Esperanza del Mar», el 7 de julio en el Centro de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene la localidad pontevedresa de Bamio. Aquí las enseñanzas tuvieron un marcado carácter práctico, ya que estuvieron complementadas con visitas a distintos puertos y empresas pesqueras.

El acto de apertura de esta etapa estuvo presidido por Carlos Fernández Navarro, subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, quien explicó en su conferencia «El Instituto Social de la Marina: ámbito competencial y funciones» el papel que este organismo representa para el sector marítimo pesquero en cuanto a la gestión de su protección social. Los aspectos referentes a la cooperación internacional que lleva a cabo el ISM fueron expuestos por el director provincial de Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez.

La jornada se completó con una pormenorizada visita a las instalaciones del Centro de Formación Marítima de Bamio.

Los dos días siguientes se dedicaron al estudio de las «Estructuras Organizativas». En la primera sesión de trabajo los participantes en el curso pudieron conocer cómo funcionan las Cofradías de Pescadores y los servicios que prestan. Fue-



CONCLUSIONES

Finalizado el curso, los participantes elaboraron las siguientes conclusiones:

- 1 Norma OIT**
Tomamos nota del proceso de formación de una nueva norma internacional de trabajo aplicable a los trabajadores de la pesca. Los países latinoamericanos debemos estar preparados para llevar una postura a las negociaciones, postura que debe ser consensuada en forma tripartita (empleadores, trabajadores y Gobierno).
- 2 Seguridad social**
Hemos tenido la oportunidad de constatar los avances en seguridad social y mejora de las condiciones de sanidad marítima en España. En nuestros países

también hacemos esfuerzos en estas materias y nos comprometemos a transmitir estas experiencias para mejorar, específicamente en las áreas e reconocimiento previo al embarque, botiquines, cursos de sanidad, etc. Para hacer más eficiente el proceso de sanidad y prevención, se requiere que los organismos competentes preparen un sistema adecuado a los sistemas de operación de cada pesquería y establezcan mecanismos prioritarios de atención al pescador.

- 3 Modernización productiva**
Entre el Gobierno, empresarios y trabajadores propondremos un programa de reconversión de flota y modernización de plantas de progreso que permita la generación y mantenimiento del empleo decente.



Se considera prioritario el desarrollo de pesca artesanal y para el efecto el Gobierno debe orientar sus esfuerzos para lograr este objetivo.

4 Cooperación externa
Requerimos de la Oficina Internacional de Trabajo —OIT— y del Instituto Social de la Marina —ISM— la promoción de convenios de cooperación técnica y financiera para hacer posible el desarrollo socio laboral y de modernización productiva.

5 Tripartismo
Es fundamental desarrollar las instancias tripartitas de diálogo social en el sector pesquero.

6 Continuación de actividades de formación en el sector pesquero

Valoramos positivamente el tipo de actividades en que estuvimos inmersos durante estas tres semanas y solicitamos para los empleadores la continuidad de nuevos cursos de formación para empleadores.

7 Cooperación entre los países latinoamericanos
Finalmente, proponemos una mayor cooperación entre los propios países latinoamericanos, para propiciar el desarrollo de las pesquerías existentes en nuestro continente.

8 Organización empresarial iberoamericana de la pesca
Se insta a los empresarios pesqueros y organizaciones gremiales conformar una organización iberoamericana de pesca.

ron precisamente los patrones mayores de Palmeira, que es una cofradía de gestión pequeña; de Aguiño, que es de gestión media y de Riveira, de gestión alta, así como la presidenta de las mariscadoras de esta última localidad, los responsables de las explicaciones. Posteriormente, los empresarios iberoamericanos participantes en el curso visitaron distintas empresas de transformación del pescado.

La segunda parte del estudio de las «Estructuras Organizativas» se centró en las Asociaciones y Cooperativas de armadores: su composición y canales de comercialización. Las explicaciones corrieron a cargo del presidente de la Cooperativa de Armadores de Riveira y de los presidentes de las asociaciones de palangre, cerco y arrastre. Después se visitó el puerto de Riveira.

El penúltimo día de curso se dedicó a realizar un taller de trabajo y a una mesa redonda sobre estructuras organizativas pesqueras para finalizar con la explicación a los presentes del «Programa de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina» a cargo de Gabriel Tauriz, jefe del departamento sanitario del Centro de Formación Marítima de Bamio. En su ponencia Tauriz expuso los objetivos y los ejes sobre los que se fundamenta este programa que facilita la atención sanitaria a los trabajadores del mar tanto cuando están en tierra como cuando están embarcados.

El curso finalizó con la presenciación de los planes de trabajo las conclusiones y la entrega de diplomas en un acto que presidió el subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, Carlos Fernández Navarro. ■



Mesa de diálogo social sobre la prevención de riesgos laborales, reunida el pasado mes de diciembre

Acuerdo entre el Gobierno, empresarios y sindicatos

LAS EMPRESAS ESTARÁN OBLIGADAS A IMPLANTAR UN PLAN DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Las empresas tendrán que incorporar en su sistema de gestión un Plan de Prevención de Riesgos Laborales que deberá incluir la evaluación de los mismos y la planificación de las actividades preventivas que deberán desarrollarse en su ejecución, que podrá realizarse por fases y de forma programada. Así lo establece el anteproyecto de Ley de Reforma de del marco normativo de la prevención de riesgos laborales que ha aprobado el Consejo de Ministros, el pasado 27 de junio, a propuesta del titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana.

Esta reforma ha sido acordada por el Gobierno con el apoyo de las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y de los sindicatos mayoritarios CCOO y UGT. Según ha explicado el Ministro de Trabajo «yo creo que es un gran acuerdo y felicito a los agentes sociales por haber sido capaces entre todos de encontrar estos puntos de entendimiento y de acuerdo con un objetivo único y fundamental que es el que los accidentes laborales se reduzcan en nuestro país y, por tanto, seamos capaces de bajar sustancialmente la siniestralidad».

El anteproyecto aprobado por el Gobierno el pasado día 27 de junio modifica dos leyes: la de Prevención de Riesgos Laborales, con el objetivo de favorecer la integración de la prevención en los procesos productivos y la de Infracciones y Sanciones en el Orden Social, para mejorar el cumplimiento de la normativa preventiva.

A partir de la nueva norma, el empresario estará obligado a elaborar e implantar un



plan contra los accidentes, para lo que deberá evaluar los riesgos que conllevan el desarrollo de las actividades permanentes y se deberá hacer un seguimiento del mismo. Se trata de elaborar planes preventivos rigurosos que integren todos los recursos necesarios y no una mero listado de enumeración de los mismos. Este plan deberá estar integrado en el sistema general de gestión de las empresas.

Según la nueva normativa dicho plan incluirá la evaluación de los riesgos laborales y la planificación de las actividades preventivas que deberán desarrollarse en ejecución del mismo, que podrá ser por fases y de forma programada

Actividades peligrosas

Las actividades preventivas deberán debatirse antes de su puesta en práctica con los representantes de los trabajadores encargados de la prevención de riesgos laborales en el seno del Comité de Seguridad y Salud de cada empresa. Y, además, se deberá desarrollar un seguimiento de la ac-



tividad preventiva al objeto de mejorar la eficacia de la misma.

En el caso de que las empresas realicen actividades peligrosas deberán designar responsables en materia de seguridad y riesgos laborales. Estas personas tendrán que estar presentes en el centro de trabajo en las situaciones de mayor riesgo.

Sanciones

Respecto a la modificación de la Ley de Infracciones y Sanciones se tipifica como infracción la no inclusión de la actividad preventiva en la empresa y el incumplimiento de esta de la obligación de aprobar e implantar un Plan de Prevención de Riesgos Laborales.

En la misma dirección, señala la norma, también será objeto de sanción no llevar a cabo las evaluaciones de riesgos o no realizar aquellas actividades de prevención que se derivan del resultado de dichas evaluaciones.

Incumplir la obligación de realizar el seguimiento de la actividad preventiva y no adoptar las medidas necesarias para garantizar que todos los que participan en la labor preventiva reciban la información y las instrucciones adecuadas sobre los riesgos existentes serán también motivo de infracción.

Trabajadores de ETT,S

Según lo previsto en este anteproyecto de ley, cuando esta entre en vigor, una vez pasado el trámite parlamentario, será considerada infracción muy grave la suscripción de pactos entre empresas que tengan por objeto eludir las responsabilidades que reconoce la normativa de prevención de riesgos laborales.

Además, se dispone que, con el objetivo de mejorar la coordinación entre empresas de trabajo temporal y

empresas usuarias, se considerará infracción grave aquellos supuestos en los que una empresa contrate trabajadores, a través de una empresa de trabajo temporal, y les permita incorporarse a su puesto de trabajo sin haberse cerciorado antes, documentalmente, de que han recibido la información relativa a los riesgos laborales, de que poseen formación específica y cuentan con un estado de salud compatible con el puesto a desempeñar.

El anteproyecto da una nueva redacción al artículo 8 de la Ley de Infracciones y Sanciones e identifica como sujetos responsables de estas infracciones, según los casos a los empresarios promotores de obras o contratistas, así como a entidades formativas y auditoras.

Papel de las Comunidades Autónomas

La nueva norma reconoce a los funcionarios de aquellas Comunidades Autónomas que tienen competencias en materia de prevención de riesgos laborales funciones de asesoramiento y comprobación de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, garantizando una mejor colaboración con la inspección de trabajo.

A partir de la entrada en vigor de la ley, si dichos funcionarios aprecian algún incumplimiento de la normativa podrán requerir al empresario. Si tras ese requerimiento el empresario sigue sin cumplir sus obligaciones, podrán dirigir un informe a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para que, si procede, se levante un acta de infracción.

En tales informes, los hechos relativos a incumplimientos de condiciones materiales o técnicas gozarán de presunción de certeza.

Con la puesta en marcha de este anteproyecto se logrará



Un compromiso alcanzado en la mesa de diálogo social

El anteproyecto de Ley de reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales ha sido consultado y asumido por las organizaciones empresariales CEOE, CEPYME y los sindicatos mayoritarios CCOO y UGT y ratificadas, posteriormente, por el pleno de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Su aprobación responde al compromiso alcanzado a finales del pasado mes de diciembre en la mesa de diálogo social sobre Prevención de Riesgos Laborales entre el Gobierno y los agentes sociales. En ella se acordó que para luchar contra la siniestralidad laboral se adoptarían una serie de medidas entre las que figuraba la reforma de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y la de Infracciones y Sanciones.

En el acuerdo del pasado mes de diciembre se pactaron también otras serie de medidas como fueron el refuerzo de la Inspección de

Trabajo y Seguridad Social que se está realizando a lo largo del año y la puesta en marcha de una nueva tarifa de cotización a la Seguridad Social con una nueva cuantía variable en función de los índices de accidentes de cada empresa y de su sector. También se acordó que el Gobierno establecería un nuevo sistema de cotización, conocido como bonus/malus, según el cual las empresas con menos siniestros pagarán menos y las que registren más accidentes incrementarán su cotización a la Seguridad Social. Es precisamente sobre estos dos puntos son sobre los que Gobierno y agentes sociales siguen negociando, ya que es preciso fijar unos plazos de transición y de adaptación, según los responsables de Trabajo. Pero se da como seguro que empiece a funcionar la nueva tarifa a primeros de 2004, una vez que se llegue a un acuerdo en diciembre fecha que se han dado de plazo los interlocutores sociales.



una mejor aplicación de la normativa de prevención. El equilibrio de las medidas que contiene, según los responsables del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, permitirá garantizar un estricto cumplimiento de la normativa, potenciando la actuación de los órganos de control públicos, a través de una mejor definición de las conductas infractoras.

Equilibrio de medidas

Según los responsables del ministerio de Trabajo el texto se basa en un equilibrio entre dos bloques de medidas:

- Integrar la prevención de riesgos laborales en las empresas, facilitar una actividad preventiva programada y lograr mejores garantías de control de los riesgos laborales en situaciones de mayor peligrosidad
- Garantizar el cumplimiento de la normativa mediante actuaciones de los órganos de control público, a través de una mejor utilización de los recursos de las administraciones públicas competentes y una mejor definición de las conductas infractoras. ■



Las nuevas medidas

Dentro de las modificaciones realizadas a la normativa de prevención de riesgos laborales las más significativas son:

- La prevención de riesgos laborales se integrará en el sistema general de gestión de la empresa, a través de un Plan de Prevención
- Favorecer el cumplimiento de sus obligaciones en materia de prevención, por parte de los responsables de las mismas: empresarios, promotores de obras, entidades formativas y auditoras
- Nueva redacción sobre las infracciones para combatir el cumplimiento formas de las obligaciones preventivas y precisar así, que estas habrán de cumplirse con el alcance y contenido que establece la normativa
- Se atribuyen funciones de asesoramiento y comprobatorias de las condiciones de seguridad y salud de las empresas, a los funcionarios de las comunidades autónomas con competencias en materia de prevención de riesgos laborales, que estarán coordinados con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

EL ISM DISTRIBUYE GRATUITAMENTE LOS LIBROS DE REVISIÓN DE LOS BOTIQUINES A BORDO

Cumpliendo la normativa que establece las condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar y la que regula la documentación sanitaria que deben llevar los barcos, el Instituto Social de la Marina ha distribuido gratuitamente entre las embarcaciones a las que se les realiza la revisión de los botiquines a bordo los libros de revisión de los mismos en sus tres categorías A, B y C. Según la normativa vigente todo buque, según la categoría en que esté clasificado, debe llevar permanentemente a bordo un botiquín con unos contenidos determinados, que también están fijados reglamentariamente y que deben constar en lo que se denomina el «libro de revisión del botiquín», que son los que ha distribuido el ISM.

La documentación sanitaria distribuida por el ISM a sus direcciones provinciales para que estas la hagan llegar a los buques está formada por:

- **La carpeta de documentación sanitaria**, que incluye los sobres de información médica confidencial, las hojas de temperatura, las etiquetas adhesivas informativas y las fichas médicas de evacuación.

- **Libro de administración de fármacos a bordo**, en los que el responsable sanitario de la embarcación deberá anotar todos los consumos de medicamentos que se produzcan durante los embarques, detallando la persona a quien se administra, fecha, medicamento, dosis y responsable de la prescripción.

- **Libros de revisión de los botiquines para buques de categoría A, B y C**, el de los dos primeros servirá para 5 revisiones, mientras que el de los barcos de categoría C, valdrá para 20.

- **Libro de revisión de antídotos**, destinados a los buques que

transportan o sean susceptibles de ser utilizados para transportar mercancías peligrosas o útiles para 10 revisiones.

Según lo dispuesto en la normativa vigente, una vez que estos libros estén completos deberán presentarse en cualquier dirección provincial o local del Instituto Social de la Marina a fin de efectuar la diligencia de su cierre, previa verificación de que por parte de los responsables del mantenimiento y gestión de los botiquines se ha cumplimentado debidamente dicho libro y en-

trega de uno nuevo. Estos libros completos deberán guardarse junto con la documentación del buque al menos durante un período de diez años con posterioridad a su finalización.

Cumpliendo la norma

La revisión periódica de los botiquines y de los antídotos corresponde a los médicos facultativos del Instituto Social de la Marina o al personal sanitario designado por el mismo, según lo dispuesto en el Real Decreto 258 de 12 de febrero de 1999 que incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 92/29 del Consejo de la Unión Europea, de 31 de marzo de 1992, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques. Su objetivo es garantizar la asistencia sanitaria en el mar, mediante la regulación de aspectos tales como la dotación de los botiquines de que han de ir provistos los buques, la formación sanitaria de los trabajadores del mar y la existencia de medios de consulta médica a distancia.

La revisión de los botiquines y de los antídotos tiene que realizarse una vez al año. El control del botiquín de los botes salvavidas se efectuará junto con la revisión periódica del botiquín del buque.

La revisión de los botiquines se realizará, cuando sean fácilmente transportables, en los Centros de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina. Si no es así la inspección se efectuará en el propio buque por los médicos facultativos competentes o por el personal sanitario designado por el ISM.

En los botiquines debe figurar, en lugar visible y perfectamente identificable, la matrí-



LIBRO DE REGISTRO DE ADMINISTRACIÓN DE FÁRMACOS A BORDO



LIBRO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN DE ANTÍDOTOS



LIBRO DE REVISIÓN DEL BOTIQUÍN

BUQUES CATEGORÍA «A»



LIBRO DE REVISIÓN DEL BOTIQUÍN

BUQUES CATEGORÍA «B»



LIBRO DE REVISIÓN DEL BOTIQUÍN

BUQUES CATEGORÍA «C»

cula y el nombre del barco al que pertenecen.

Esta norma obliga a todas las embarcaciones registradas y abanderadas en España que realice navegación marítima o pesquera a excepción de la navegación fluvial, buques de guerra, embarcaciones de recreo sin fines comerciales y remolcadores que naveguen en zonas portuarias.

Así todo buque, según la categoría en que esté clasificado (ver recuadro), deberá llevar permanente a bordo un botiquín con el contenido mínimo que especifica la normativa. El botiquín y los antídotos incluidos en el mismo deberán mantenerse en todo momento en buen estado y completarse o renovarse lo antes posible y, en cualquier caso, serán prioritarios en los procedimientos normales de abastecimiento.

También en las balsas de salvamento y en los botes salvavidas deberá llevarse un compartimento estanco, conteniendo como mínimo material de primeros auxilios.

Libros a bordo

Según el Real Decreto mencionado en cada buque deberá existir un «libro de registro de la administración de fármacos a bordo», en donde el responsable sanitario de la embarcación deberá anotar todos los consumos de medicamentos que se produzcan durante los embarques, detallando la persona a quien se administra, fecha, medicamento dosis y responsable de la prescripción.

El contenido de los botiquines de cada buque, botes salvavidas y balsas de salvamento deberá constar en el «libro de revisión



del botiquín». Por su parte, todo buque que transporte o sea susceptible de ser utilizado para transportar una o varias sustancias peligrosas enumeradas en la normativa está obligado a llevar a bordo una serie de antídotos y por tanto, deberá llevar a bordo el «libro de revisión de antídotos».

También regula el Real Decreto del que estamos hablando la forma de los contenedores y armarios donde han de guardarse los medicamentos y demás efectos del contenido de los distintos tipos de botiquín. Aque-

llos buques que cuenten con médico a bordo, no están obligados a llevar los modelos de armario reglamentarios, aunque sí los medicamentos.

Guía Sanitaria a Bordo

La normativa vigente señala también que el botiquín irá obligatoriamente acompañado de la «Guía Sanitaria a Bordo», que edita el Instituto Social de la Marina. Dicha Guía se facilita con carácter gratuito y en ella se explica el modo de utilización del contenido del botiquín. Esta Guía, se especifica, no será en ningún caso sustitutoria de la asistencia médica por radio, sino complementaria de la misma.

Los buques que por su actividad estén obligados a llevar antídotos, deberán disponer a bordo además de la «Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligro-

sas», editada por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Competencias

Según se establece en la normativa el Ministerio de Sanidad y Consumo, en colaboración con el Instituto Social de la Marina es el responsable de arbitrar las medidas oportunas para regular la prescripción, dispensa y control de los fármacos, psicotropos y estupefacientes incluidos en la dotación farmacológica de los botiquines de los buques.

Finalmente, el Real Decreto estipula que la responsabilidad de gestión del botiquín y de los antídotos está encomendada al capitán o persona que ostente el mando del buque, aunque este podrá delegar las tareas de uso y mantenimiento del mismo a uno o más tripulantes. Por su parte, el empresario es el responsable del suministro y la renovación del contenido de los botiquines.

Comisión

Para mantener continuamente actualizado el contenido de los botiquines se ha creado una Comisión Técnica de Actualización del Contenido de los Botiquines a Bordo», que está integrada en el seno del Instituto Social de la Marina y presidida por el subdirector general de Acción Social Marítima, de la que forman parte dos vocales médicos designados por el ISM, dos vocales médicos o farmacéuticos designados por la dirección general de Salud Pública; otros dos designados por la dirección general de Farmacia y Productos Sanitarios y otros dos designados por los ministerios de Fomento y Agricultura, Pesca y Alimentación, respectivamente. ■

TIPOS DE BOTIQUÍN, SEGÚN LA CATEGORÍA DE LOS BUQUES

Las categorías de los botiquines se han definido según la distancia de la costa a la que habitualmente realizan su actividad las embarcaciones.

- **Botiquín «A».**- Es el que deben llevar los buques que realicen navegación o pesca marítima sin limitación de zona geográfica.
- **Botiquín «B».**- Es el asignado a los buques que realizan navegación o pesca marítima en zonas situadas entre 12 y 150 millas náuticas del puerto más próximo.
- **Botiquín «C».**- Es el obligatorio para los buques que realizan navegación o pesca marítima íntegramente dentro de aguas interiores (rías, radas o bahías) o en zonas situadas a menos de 12 millas náuticas de la costa o que no dispongan de más instalaciones que un puente de mando.



El From pone en marcha nuevas campañas

«PEZQUENINES 2003»

El Ministerio de Agricultura, a través del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca (FROM), ha puesto en marcha dos nuevas campañas para la defensa y promoción del pescado. Estas campañas suponen unas inversiones de 3,5 millones de euros.

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete señaló que el objetivo de estas campañas es formar a los consumidores del mañana y elaborando la conciencia de los que en este momento tienen la capacidad de elegir. Para el responsable del sector, gracias a las campañas que se están desarrollando se está logrando un mayor grado de responsabilidad en pescadores y consumidores y se han decomisado en lo que va de año cerca de 50.000 kilos de inmaduros siendo las especies más afectadas boquerón, merluza, jurel y chirla.

Igualmente, el From ha puesto en marcha una línea de información al consumidor y tiene en marcha la publicación de una guía elaborada por un grupo de exper-

tos en la que se dan respuestas a las cuestiones que se puede plantear un consumidor sobre el pescado y su consumo.

En conjunto, con éstas acciones la Administración pretende lograr tres objetivos: difundir los beneficios del consumo de pescado, conciencia a la sociedad y al sector de la pesca para la defensa y la conservación de los recursos y acercar la información al con-

sumidor de una forma más accesible.

La nueva campaña de «Pezqueñines 2003» supone un paso más en la estrategia de comunicación del FROM en estos objetivos. Para la Administración, los consumidores ya saben que no deben comer pescados pequeño. En esta nueva campaña, uno de los objetivos es difundir el conjunto de tallas mínimas en cada especie. En la misma se

trata de comunicar el mensaje de compromiso de los consumidores para no adquirir pezqueñines y para ello se ha contado con la imagen de los más pequeños protagonistas de la serie televisiva «Cuéntame».

Esta campaña está enfocada fundamentalmente a individuos de más de 16 años de todo el territorio nacional ya que en muchos casos, estiman los responsables de la misma, se consume este tipo de pescado por falta de información. Igualmente se quiere llegar al sector comercializados con la entrega de carteles y acciones complementarias en 4.000 puntos de venta en colaboración con los ayuntamientos. En la misma línea se desarrollarán actuaciones en colegios con la fundación Ecomar. En esta campaña se destacan por encima de otros mensajes con-



Por primera vez se desarrollará otra campaña genérica para la promoción del consumo de pescado

ceptos como que consumir pezqueñines nos hace daño a todos, que todos debemos asumir un compromiso para su no consumo y que ese compromiso debe ser para toda la vida.

Junto a esta campaña, el From desarrollará por primera vez otra encaminada a promover con carácter general la demanda de pescado para que los ciudadanos introduzcan el pescado en su dieta alimentaria. Hasta la fecha se habían llevado a cabo acciones puntuales y muy concretas para la acuicultura, trucha o conservas. Con esta se pre-

RESPETEMOS LAS TALLAS MÍNIMAS

LET'S RESPECT THE MINIMUM SIZES • RESPECTONS LES TAILLES MINIMALES

ACEDÍA

DICOLOGLOSSA CUNEATA
Cantábrico, Noroeste
y Golfo de Cádiz: 15 cm.



GALLO

LEPIDORHOMBUS SPP.
Mediterráneo: 15 cm. Cantábrico, Noroeste,
Golfo de Cádiz y Canarias: 20 cm.



LENGUADO

SOLEA VULGARIS
Mediterráneo: 20 cm. Cantábrico, Noroeste,
Golfo de Cádiz y Canarias: 24 cm.



SALMONETE DE ROCA

MULLUS SURMULETUS
Mediterráneo: 11 cm. Cantábrico, Noroeste,
Golfo de Cádiz y Canarias: 15 cm.



BOQUERÓN/ANCHOA

ENGRAULIS ENCRASICHOLUS
Mediterráneo: 9 cm. Cantábrico, Noroeste,
y Canarias: 12 cm. * Golfo de Cádiz: 10 cm.



JAPUTA/PALOMETA

BRAMA BRAMA
Mediterráneo, Cantábrico, Noroeste,
Golfo de Cádiz y Canarias: 16 cm.



MERLUZA

MERLUCCIVUS MERLUCCIVUS
Mediterráneo: 20 cm. Cantábrico, Noroeste,
Golfo de Cádiz y Canarias: 27 cm.



SARDINA

SARDINA PILCHARDUS
Mediterráneo, Cantábrico, Noroeste,
Golfo de Cádiz y Canarias: 11 cm.



CABALLA/VERDEL

SCOMBER SCOMBRUS
Mediterráneo: 18 cm. Cantábrico, Noroeste,
Golfo de Cádiz y Canarias: 20 cm.



JUREL/CHICHARRO

TRACHURUS SPP.
Mediterráneo: 12 cm. Cantábrico,
Noroeste, Golfo de Cádiz y Canarias: 15 cm.



RAPE

LOPHIUS SPP.
Mediterráneo: 30 cm.



CIGALA

NEPHROPS NORVEGICUS
Mediterráneo, Cantábrico, Noroeste,
Golfo de Cádiz y Canarias: 7 cm.



LA MAR DE RESPUESTAS



Las mejores preguntas sobre el pescado

FROM

Por nuestro pescado de hoy y de mañana



tende ir más lejos teniendo también como punto central de la campaña a niños y jóvenes. Esta campaña se basa en el slogan «Qué bien te sienta el pescado» señalando que su consumo no sólo es bueno para la dieta sino también para la actividad de la flota y otros colectivos económicos que viven del sector.

Junto a las campañas de promoción para aumentar la demanda de pescado y evitar el consumo de pezqueñines, la Adminis-

tración desarrolla un trabajo de inspección y vigilancia de las especies pesqueras. En esta línea y, de acuerdo con las directrices marcadas por la Unión Europea en la nueva Política Pesquera Común, el FROM ha puesto en marcha la nueva campaña de protección contra el consumo de pescados, moluscos y crustáceos de tallas mínimas inferiores a las reglamentarias. Agricultura estima que la piedra angular de esta política común es una adecuada gestión y conservación de los recursos marinos. Para lograr esos objetivos, la inspección y la vigilancia se extiende desde la política de capturas hasta los procesos de transporte, y comercialización de los mismos, lo que requiere la necesaria colaboración entre diferentes administraciones implicadas en la protección de los recursos marinos. Con los mismos objetivos, en 1997 se firmó un acuerdo entre Agricultura e Interior para el con-

trol, inspección y vigilancia de las actividades de la pesca con programas anuales cofinanciados con fondos comunitarios del IFOP. El desarrollo de estas acciones, relacionadas tanto con las tallas mínimas como con el etiquetado, han supuesto en la práctica establecer una red de control que implica la verificación de los transportes de pescado para verificar las tallas reglamentarias con la intervención de la Guardia Civil de Tráfico y del Seprona. Los resultados de estas acciones se han concretado en el decomiso en lo que va de año de 56.095 toneladas de inmaduras, 122.667 toneladas en 2002, 95.600 toneladas en 2001, 92.000 toneladas en 2000 y 53.400 toneladas en 1999. Las especies más decomisadas han sido boquerón, merluza, jurel y chirla. ■

V. M.

La almadraba, un arte de pesca milenario, mantiene en la localidad murciana de Azohía su último bastión en la costa del Mediterráneo español. Este sistema de pesca basado en un laberinto de redes ancladas al fondo del mar, que aprovecha los movimientos migratorios de los cardúmenes de túnidos, está dando sus últimos coletazos. La veintena de almadrabas que se instalaban hace décadas a lo largo del litoral mediterráneo han dejado de administrarse por falta de rendimiento. La de Azohía, dedicada a los pequeños túnidos, sigue fiel a su cita con estas especies migratorias.



AZOHÍA

LA ÚLTIMA

ALMADRABA

EN LA COSTA MEDITERRÁNEA



Como cada día desde mediados de febrero una docena de pescadores se encuentran reunidos en el pequeño puerto de Azohía poco antes de las ocho de mañana dispuestos a subirse a bordo de una minúscula embarcación de madera en la que van a realizar el corto trayecto que hay entre el puerto y el punto donde está anclada la almadraba.

Una vez a bordo, los saludos y las bromas dejan paso al inevitable comentario sobre la corriente del agua. Hoy sopla levante. No es una circunstancia halagüeña. Se miran unos a otros, «ya veremos» sentencia Tomás, el más veterano de todos, que sin levantar la mirada de la corriente no duda en dar una explicación ante el gesto de interrogación que dibujan las caras de los acompañantes no iniciados. *Si sopla levante la corriente levanta el copo y el pescado se golpea contra la red y va en busca de aguas más profundas saliéndose del copo al cuadro.*

Tomás no ha faltado a la cita en los últimos treinta

Aprovechando los movimientos migratorios del cardumen, el hombre desde la antigüedad ha utilizado artes de pesca para capturar estos preciados animales



años. Recuerda que «hubo un tiempo que no se instalaba aquí». Las más nombradas eran de la Calpe y la de Benidor, que datan del siglo XVI. En el Mediterráneo ha habido más de veinte, pero han ido desapareciendo, y ahora la de Azohía es la última almadraba. Aunque no se ha instalado siempre, recuerdan los pescadores. Ahora se monta ininterrumpidamente desde que en 1973 la familia de Juan Paredes la administra.

Calado del arte

El montaje de este arte de pesca se inicia en febrero con la preparación en tierra de los cables, redes, bollas, anclas y demás materiales necesarios para su instalación. Todo el trabajo de preparación es realizado por los pescadores en un corralón colindante con el puerto.

Tras la preparación en tierra, los marineros se embarcan para ir calando las redes. El calado de estas paredes de nylon en el mar no es tarea fácil. Las reberas son unas series de redes dispuestas verticalmente, que están caladas en el fondo con más de un centenar de anclas que pesan entorno a 400 kilogramos y soporta-



La almadraba

El sistema utilizado en las almadrabas ha ido evolucionando, aunque esencialmente es el mismo: un laberinto de redes ancladas en el fondo mediante pesadas anclas que se mantiene en la superficie mediante bollas. Las reberas son una serie de redes dispuestas verticalmente con la misión de enviar al pescado hacia el cuadro. Hay dos reberas: la de fuera y la de tierra. Entre las dos se extienden mar adentro casi una milla hasta el barco vigilante.

La rebera de fuera, marcada día y noche por el barco vigilante—que con sus señales de día y sus luces intermitentes de la noche, señala la posición de la almadraba al resto de los barcos de la zona—hace de embudo,

obligando al cardumen a dirigirse hacia la zona entre tierra y la almadraba.

La rebera de tierra está colocada transversalmente a la costa cortando el paso a los peces dirigiéndolos hacia el cuadro. Éste es un espacio rectangular amplio que cuenta con una puerta llamada boca por la que entran el pescado. Del cuadro el pescado pasa al copo. Este es un espacio más reducido y cuenta con una red de fondo (puerta de copo) que al ser levantada impide al cardumen volver al cuadro.

Las redes ancladas al fondo y la costa dibujan un embudo del cual el pescado, genéticamente instruido a pasar por allí, no tiene salida. Cuando el cardumen entra en el cuadro está ensenado y ya no saldrá ya que



al percibir la sombra de la red— aunque tenga un copo grande— no se atreve a pasarla por temor a quedarse enmallado. La tendencia del pescado de ir hacia el este hará que el cardumen antes o después pase del cuadro al copo de la almadraba.

Pero aunque el sistema se ha mantenido a lo largo de los siglos, los avances técnicos también han marcado este arte de pesca. Como recuerdan los veteranos, los materiales han cambiado mucho y eso facilita la tarea. Décadas atrás las redes no eran de nylon sino de cáñamo y, por tanto, su resistencia menor por lo que no se podía utilizar la maquinilla para levantar la puerta del copo ya que se rompía. Esa tarea había que hacerla a base de brazo y riñones. Las bolas que mantienen

a flote las redes que forman la almadraba no se conocían, afirman Tomás y Salvador, era corcho canete amarrado con soga de esparto. Todo era más frágil, las redes, los corchos se rompían con facilidad y hacían que todo fuera más laborioso.

Como ejemplo valga el siguiente: en 1943, último año que se arrendó la almadraba en Calpe, se utilizaron, según Andrés Artola, 32.000 metros de cable; 18 toneladas de abacá para el cuadro; 8 toneladas de cáñamo para el copo; 32 toneladas de corcho, 95 anchas que oscilaban entre los 20 kilos y una tonelada.

El elevado coste de la instalación y la reducción del número de capturas ha propiciado su constante desaparición hasta llegar al momento actual en el que únicamente queda la de Azohía.

das hasta la superficie por las bolas. La colocación dura tres semanas.

La pequeña embarcación tarda poco en recorrer el po-

co más de un kilómetro de distancia que cubre la rabera que va desde tierra hasta el copo de la almadraba. Una vez allí, los pescadores automáticamente se dirigen a su faena moviéndose con agilidad entre las cuatro embarcaciones, que forman la testa y la puerta del copo, a la espera de que cada año melvas, bonitos y albacoretas, cumplan su ciclo biológico, migrando hasta el cálido mar Mediterráneo, empujados por la necesidad del desove.

El pescado viene de paso de *venida* que se dice, señalando hacia poniente Manuel Ballesta, patrón mayor de la cofradía de Mazarrón, *entra por el estrecho y sube costeando*. El pescado sólo se puede coger con red ya

Si sopla levante la corriente levanta el copo y el pescado se golpea contra la red y va en busca de aguas más profundas saliéndose del copo al cuadro

que viene empujado por la necesidad del desove y no se para a comer, ni repara en cebos.

Aprovechando los movimientos migratorios del cardumen, el hombre desde la antigüedad ha utilizado artes de pesca para capturar estos preciados animales. Estas artes de pesca son la almadraba, que etimológicamente, proviene del árabe (lugar donde se golpea) pero que ya fue utilizado por otras civilizaciones más anteriores.

Una vez que el pescado ha entrado en el copo y es avistado por Pedro, el capitán, se oye su vozarrón gritando: *izad*. La quietud que envuelve todo a media mañana en este punto del mar (a una milla de tierra) se rompe por el ruido de la maquinilla que ayuda a los pescadores a levantar la puerta, la red que divide el cuadro y el copo. Es un momento crucial, en el que la sincronización es esencial para no dar tiempo al pescado, alertado por el ruido, a darse la vuelta, ya que como argumenta Salvador *el bonito es el único pescado que puede salirse del copo hacia el cuadro. Es muy listo y hay que estar atento.* Por tanto, es necesario arriar la red cuando el cadumen este lo más dentro po-



Las capturas

La almadraba de Azohía, administrada durante los últimos treinta años por la familia Paredes, es la última en nuestro litoral dedicada al pescado pequeño como melva, bonito, albacoreta y algún emperador. La melva, un túnido cercano al medio metro de longitud que pesa entorno a un kilogramo y se paga en

primera venta en lonja entre 3 y 3,5 euros, es lo que más captura en abril, cuando se inicia la temporada de la almadraba. Los emperadores, afirma Salvador, el segundo responsable de la almadraba, no son muchos; pero se pagan bien.

Mayo, prosigue el marinero, es el mejor mes. Se mantiene

la captura de melva y empieza a entrar bonito. Bastante más grandes que los que hemos cogido hoy. De dos a cinco kilos de peso. Hay algún emperador; pero son menos frecuentes.

El mes de junio aumentan las capturas de bonito, aunque el que se coge es de menor tamaño que los



ejemplares del mes anterior. También hay albacoreta en las redes. Esta especie es un túnido de más de sesenta centímetros de longitud que alcanza un peso cercano a los cinco kilogramos. Al ser menos considerado por el consumidor, por ser más sanguino, su precio en primera venta en lonja

ronda un euro y cincuenta céntimos. Los pescadores siguen saliendo cada mañana a levantar las redes hasta finales de junio y, si el año viene bueno, ampliarán su temporada dos semanas más hasta mediados de julio.

Parece que esta última almadraba que hay en el

Mediterráneo dedicada a la captura de túnidos pequeños volverá a ser anclada en años venideros. El resto de almadrabas que se montan en nuestro litoral, como la de Barbate, tienen como objetivo principal el atún, que por su tamaño hace que la «levantá» de la almadraba sea espectacular.

sible hacia la testa para que no tenga tiempo de darse la vuelta al cuadro.

La levantá

El cerco se cierra a medida que la embarcación ha levanta-

tado la red que hace de puerta y la va recogiendo. A medida que las embarcaciones se acercan y recorren los poco más de 80 metros que tiene de longitud el copo, las sombras que forman los peces en las claras aguas de la costa de Azohía van aumentando hasta que el pescado atenuado por la falta de espacio empieza saltar por encima de la superficie en desesperados intentos por encontrar una salida.

Pedro, el capitán de la almadraba, ha dirigido su pequeña embarcación hacia el lateral del copo y a medida que se acercan las embarcaciones levantado la red, él mantiene el lateral alto para que el pescado no pueda es-



ALMADRABA

El golpeteo interminable llena la cubierta de sangre, que se mezcla con la humedad salina del aire y deja en la piel una sensación inquietante

caparse con sus saltos por ese punto. La *levantá* ha terminado y en el reducido espacio que queda entre las dos embarcaciones las melvas, bonitos y albacoretas facilitan el trabajo de los pescadores con sus saltos,

El sueldo

La cuadrilla de marineros suele repetir, ya que aunque se trabaja únicamente seis meses y después hay que buscarse algo para completar el año, afirma Salvador, es un trabajo bueno. Todos los días vuelves a casa con los tuyos y la paga no está mal.

El sistema de reparto de los beneficios de la venta es el tradicional: los marineros cobran 600 euros por mes trabajado, es decir, 20 euros diarios y un uno por ciento de la venta. En el caso del capitán de la almadraba el sueldo es el mismo, pero el porcentaje de la venta asciende al tres por ciento y, finalmente, el segundo, obtiene el dos por ciento de la venta.

En total suman el diecisiete por ciento; el resto es para el administrador de la almadraba que corre con los gastos administrativos y de material. El beneficio por venta de pescado de un año medio se sitúa en torno a los 360.000 euros. Un año bueno puede alcanzar los 420.000 euros y un año malo entorno a los 300.000 euros.

Los pescadores, tras los meses dedicados a trabajar en la almadraba, tienen que dedicarse a otras tareas. En la zona durante el tiempo en que no funciona la almadraba, los pescadores se embarcaban, como en el caso de Salvador, en el cerco; en la actualidad al finalizar la temporada trabajarán echando de comer a los atunes capturados por los barcos cerqueros y mantenidos en jaulas de engorde.

que terminan en muchos casos en la cubierta de las embarcaciones. El pescado restante es recogido con el garbillo que desde la cerrada red de la testa del copo los traslada a la cubierta.

Al apagar la maquinilla que recoge el copo y el motor de la embarcación vuelve el silencio, cortado únicamente por las miradas de unos y otros interrogándose por la cantidad capturada. No hay tanto pescado como parecía. Tras unos minutos de actividad a bordo los 140 bonitos capturados están colocados de cinco en cinco en cajas de madera; al igual que las 40 melvas. Los ejemplares de ambas especies rondan el kilo de peso y tienen una longitud cercana al medio metro. En un costado del barco están 50 o 60 albacoretas, que golpean instintiva-



mente con sus lomos la madera de la cubierta en un intento desesperado por volver a su medio natural, produciendo un ruido frenético que desazona. El golpeteo interminable llena la cubierta de sangre, que se mezcla con la humedad salina del aire y deja en la piel una sensación inquietante. Salvador, que lleva veinte años en el mar, argumenta, a modo de justificación, *es un pescado muy sanguino y la sangre es muy llamativa.*

Nueva izada

Cuando los visitantes pensábamos que íbamos a volver a tierra, nos sorprende de nuevo la voz del capitán gritando: *jizad!* Y el proceso se repite otra vez de forma inalterable; como se repite cada día, desde las ocho de la mañana a las seis de la tarde; como se repite cada semana, durante los siete días; como se repite durante los meses de



abril, mayo, junio y quizá julio.

La segunda «levantá» ha dado más capturas, y a los bonitos, melvas y albacoretas hay que añadir un pez espada mediano y varios peces luna que han sido izados antes de recoger el copo en la testa. Las pilas de cajas llenas de pescado dificultan los movimientos de los pescadores en la cubierta que todavía está llena de pescado que no ha podido ser colocado por falta de cajas.

Tomás se afana en separar las capturas sobre la cubierta y echa cubos de agua sobre los lomos del pescado expuesto al sol de mediodía. Otros compañeros organizan el copo para volver a dejarlo caer al fondo del agua para reiniciar la faena hasta poco antes de las cinco de la tarde. A esa hora se realiza la subasta de pescado en la lonja de Azohía. ■

Texto y fotos:
Jesús M. Salamanca

Centro de Formación Marítima de

BAMIO



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



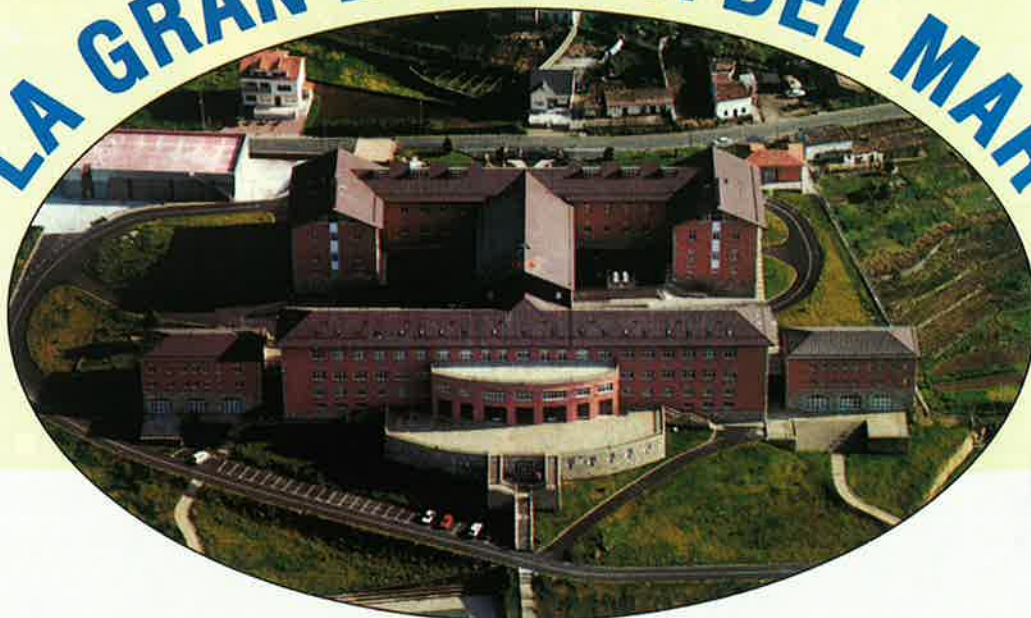
Cerca de 10.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus cinco años de existencia.

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



En materias de transporte
y seguridad marítima

PRIMER ACUERDO ESPAÑA- MÉXICO EN MARINA MERCANTE

Por el subsecretario de Fomento, Adolfo Menéndez, y el coordinador general de Puertos de México, Patricio Reyes, ha sido firmado un acuerdo de colaboración en materias de transporte y marina mercante el pasado 18 de junio, en Madrid.

El referido protocolo — Acuerdo sobre Cooperación Técnica— se refiere a investigación, formación e intercambio sobre Seguridad Marítima, protección del Medio Marino, actuaciones en casos de accidente, etc., y se dirige a que ambos países hagan propuestas conjuntas en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Es la primera vez que ambos países acuerdan sobre estas materias de transporte marítimo, lo que comportará así mismo los intercambios de información y técnicas a través de instructores y

especialistas, estableciendo un Comité Conjunto de Seguimiento del Acuerdo, que integran los directores generales de Marina Mercante respectivos.

El protocolo tendrá duración quinquenal y se justifica por la común inquietud de perfeccionar el funcionamiento de ambas flotas, bastante asimiladas en importancia de sus registros brutos —dos millones de toneladas, la española, y millón y medio la azteca— y la exigencia de los retos del comercio marítimo global.

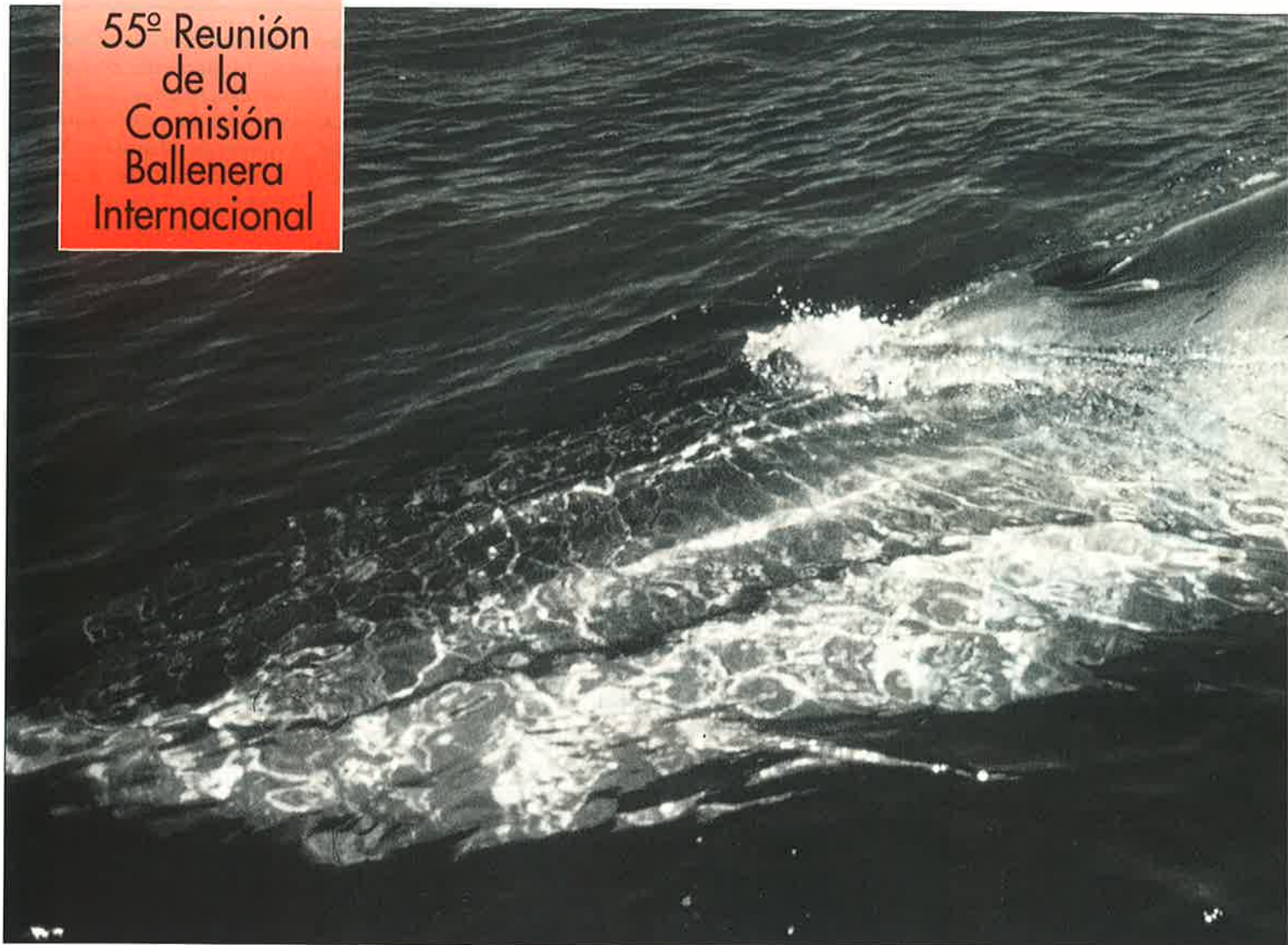
Por parte española, el subsecretario de Fomento, Adolfo Menéndez, presentó el acuerdo como «una aspiración conjunta de mejorar las tecnologías al servicio del transporte marítimo por dos países que no tienen obstáculos para entenderse, ni en el idioma ni en el propósito». Se refirió a la importancia «de todo cuanto ensanche, ge-

ográfica y sectorialmente, la inquietud de unas navegaciones seguras sobre una normativa y previsión de alcance». No dejó de referirse, a este respecto, «a los retos de esta primera década de siglo en los mares, que se viene caracterizando por una nueva ilusión para sacudir inercias y modernizar el Derecho Marítimo y los mapas comerciales, apertura de nuevas rutas, etc.».

El coordinador general de Puertos de México, Patricio Reyes, señaló que «aspiramos a ser socio preferente de España en cuantas aportaciones a la seguridad marítima puedan seguirse de la vicepresidencia española de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el respaldo mexicano, de una marina comercial joven y en crecimiento, con puntos fuertes referidos a las exportaciones petrolíferas y la actividad crucerística». Para el representante azteca «este diálogo de perspectivas e intereses, al incorporar tecnologías y capacitación profesional, nos enriquece muy positivamente el acercarnos a la Unión Europea, que ha sido el revulsivo más actual para sacudir el entumecimiento de la Organización Marítima Internacional y una normativa espesa y anticuada». Añadió que «la navegación comercial está descubriendo nuevas actitudes, retoma peso en la opinión pública y se reviste de una visión de futuro más positiva, para llenar ese gran vacío existente entre las flotas de los países del primer mundo y los en vías de desarrollo. ■



55º Reunión
de la
Comisión
Ballenera
Internacional

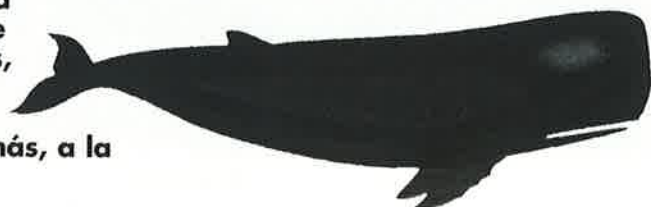


Se aprobó la «Iniciativa de Berlín»

REFORZADA LA PROTECCIÓN DE LOS CETÁCEOS

Tras años de estar a la defensiva, preocupados por frenar la amenaza de los movimientos de Japón y de sus aliados para reducir la protección de las ballenas y aumentar sus posibilidades de caza, la reunión de la CBI de Berlín supuso un importante avance en la protección de esta especie y de los cetáceos en general. La «Iniciativa de Berlín», presentada entre otros por España y aprobada por mayoría, supone que se preste una mayor atención a todas las amenazas, no sólo a la de la caza, que sufren estos animales. Por otra parte, la propuesta de dos nuevos santuarios no alcanzó el número de votos necesario debido, una vez más, a la oposición de Japón, aunque se logró algún apoyo más.

Gracias a la aprobación de lo que se ha venido en llamar «Iniciativa de Berlín», la Comisión Ballenera Internacional (CBI) puede dar un importante paso en la protección de los cetáceos, ampliando su tarea y su forma de ver el problema. Este organismo internacional ha estado centrado, desde su creación, en la gestión de la «explotación» de las ballenas. Sus principales actuaciones estuvieron encaminadas al control de la caza comercial



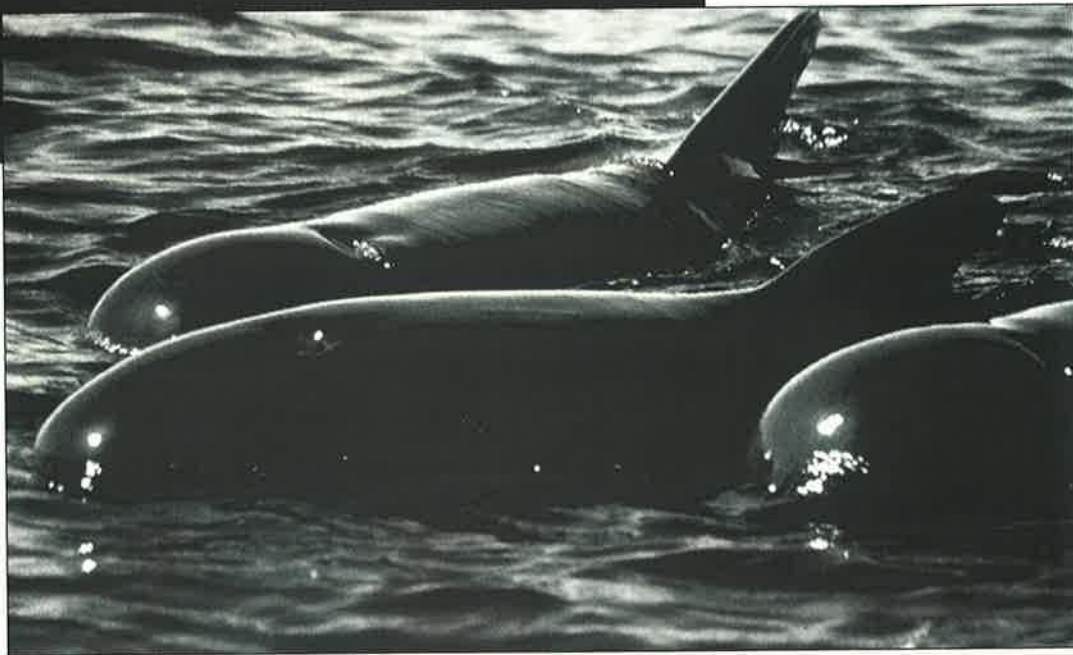


La aprobación de la «Iniciativa de Berlín», presentada por 19 países, hace que la CBI pase de centrarse en la gestión de la explotación de las ballenas a que se preocupe especialmente de los problemas que sufren todos los cetáceos



zaciones conservacionistas, pide que se cree un Comité de Conservación para hacer frente al conjunto de amenazas que tienen los cetáceos en todo el mundo, y no sólo las ballenas, y la comunidad internacional debe dar respuesta a estos problemas. La contaminación química, el cambio climático, la captura accidental debido a las

WWF/Ade-na denuncia que mueren unos 300.000 cetáceos al año (ballenas, delfines, marsopas), según investigación realizada por dos miembros del Comité Científico de la CBI. Randall Reeves, de la Unión Internacional para la Conservación de los Océanos, declaró recientemente que *en los diez próximos años podrían extinguirse ballenas, delfines y marsopas y otras permanecer críticamente amenazadas*. Esta organización cifra en setenta las especies de pequeños cetáceos en situación de alarma, además de la ballena azul y otros grandes cetáceos.



y a la declaración de la moratoria sobre esta actividad desde 1982, dado el lamentable estado en que se encuentra la población de estos animales.

El giro que ahora puede producirse es que de una ac-

tividad encaminada a la gestión de la «explotación» se pase definitivamente a la conservación, ampliando sustancialmente el campo de trabajo de la CBI. La iniciativa, propuesta por diecinueve países, entre los que figura España, y avalada por cuarenta organi-

actividades pesqueras... son algunos de estos peligros, como señala a MAR Sebastián Losada, responsable de la Campaña de Océanos de Greenpeace España.

Sólo como captura accidental en artes de pesca,

Generar información

Otro de los aspectos que preocupa a las organizaciones conservacionistas, entre las que se encuentran Greenpeace y la Sociedad Española de Cetáceos, es el gran desconocimiento sobre el estado de muchas poblaciones y sobre los hábitats críticos para su supervivencia. Sin esta información básica, como hacen ver estas organizaciones, resulta imposible establecer políticas de conservación efectivas. En España se conocen de sobra estos graves problemas por los que atraviesan especies como la foca monje.



Una situación crítica, como destaca Sebastián Losada, que incluso es reconocida por países balleneros como Japón, Noruega e Islandia. A pesar de ello, prosigue el responsable de Greenpeace en declaraciones realizadas antes de la celebración de la reunión de la CBI, *se espera que voten contra la propuesta [Iniciativa de Berlín] a pesar de la evidencia incontestable de que muchas poblaciones están amenazadas y de que los conocimientos necesarios para hacer frente a estos problemas se hayan en el seno de la CBI*. Y así fue. Ellos, junto al bloque formado a golpe de talonario por Japón, votaron en contra de esta propuesta que sin embargo salió adelante por mayoría simple (25 votos a favor por 20 en contra).

Tanto el hecho de que la propuesta fuera presentada por diecinueve países como que estuviera apoyada por un elevado número de organizaciones conservacionistas revela la importancia que se otorga a esta iniciativa. Co-

mo destaca Sebastián Losada, *debido a su posición en lo más alto de las redes tróficas marinas, los cetáceos son especialmente vulnerables a la actual degradación de los océanos y son un indicador de la salud de estos ecosistemas. Trabajando para conservar a estos animales y enfrentando las amenazas que los acechan, la CBI está trabajando para ayudar a recuperar globalmente los océanos*. Ahora todo depende de los recursos que destinen los países miembros pa-

ra la puesta en marcha de los objetivos desarrollados en la propuesta.

Este ha sido sin duda el asunto estelar de la 55ª Reunión de la CBI y en el que se han depositado muchas esperanzas. Pero también hubo otros, los de siempre o ya habituales en los últimos años. Entre ellos, el nuevo intento de Japón de introducir el voto secreto en la Comisión; o de cambiar la definición de los santuarios balleneros existentes de forma

que estuviera permitida la caza de ballenas en los mismos; o la de que, y van dieciséis años de forma consecutiva que lo intentan los japoneses, aprobar una «cuota de emergencia» de cincuenta rorcuales aliblancos para cubrir las necesidades de cuatro antiguos pueblos marineros de Japón.

Ninguna de estas propuestas salió adelante. También fueron rechazados los nuevos intentos de establecer santuarios balleneros en el Pacífico Sur y Atlántico Sur, presentados por Nueva Zelanda y Australia y por Brasil y Argentina, respectivamente, al no llegarse a los 3/4 de los votos requeridos. Sin embargo, como destaca Sebastián Losada, las votaciones recibieron un mayor apoyo que en ocasiones anteriores.

Tirón de orejas

Todos saben que les trae sin cuidado a los japoneses las reprimendas, pero ello no es óbice para que una vez más se les señale públicamente

El delegado español en la CBI, Carlos Domínguez, fue elegido nuevo vicepresidente de este organismo, apoyado por el bloque de los países conservacionistas





por sus actuaciones al margen de las decisiones establecidas en el seno de la CBI. En esta ocasión, la propuesta partió de Alemania e iba dirigida a evitar el abuso cometido por Japón en nombre de la ciencia. Fue aprobada, como todos los años lo es una igual o muy similar. Y como todos los años, esta resolución no servirá para que Japón deje de cazar sus qui-



nientos rorcuales aliblancos bajo la excusa de «investigación científica».

Sebastián Losada valoraba positivamente el resultado de esta reunión de la CBI ya que, junto con el importante avance derivado de la aprobación de la «Iniciativa de Berlín», Japón y el grupo de países que tiene comprado no han logrado ningún avance significativo en esta ocasión. Al fin se obtuvieron sensibles logros, por parte del grupo conservacionista, tras años en los que los países a favor de levantar la protección de las ballenas hubiera logrado prácticamente paralizar a este organismo.

Y estos fueron los más destacados acontecimientos de una reunión en la que resultó elegido el delegado español, y director general de Recursos Pesqueros del Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación, Carlos Domínguez como nuevo vicepresidente de la CBI. Su candidatura fue presentada por las delegaciones conservacionistas y obtuvo una amplia mayoría, con 26 votos a favor, frente a los 19 alcanzados por la representante de Granada, país que forma parte del grupo de Japón.

Un banco de tejidos biológicos

Dada la precaria situación en la que se encuentran muchos de los grandes mamíferos marinos, se hace necesario y urgente adoptar medidas para su protección. Para adecuar mejor estas medidas es conveniente saber qué amenazas están incidiendo negativamente sobre una determinada especie. Y éste es, precisamente, uno de los objetivos del Banco Medioambiental de Tejidos Biológicos, puesto en marcha por la Universidad de Barcelona en colaboración con la Generalidad catalana, cuyas actuaciones van dirigidas a las especies amenazadas en el Mediterráneo.

En este banco, primero de los existentes en España de tejidos biológicos de origen marino y décimo en el mundo, se acumulará la memoria genética para poder recuperar o reconstruir las condiciones originales de poblaciones o especies mermadas. Dicho material genético, según el responsable de este banco, Alex Aguilar, podría ser crucial en el futuro, sobre todo para especies de mamíferos marinos cuyas poblaciones se han



reducido hasta extremos que ponen en peligro su supervivencia.

Asimismo, resultará de suma importancia la labor de identificación del impacto en estos animales de determinados compuestos contaminantes y proponer, en consecuencia, medidas para limitar esta incidencia.

Los científicos ya han establecido una relación de especies prioritarias para el Banco Medioambiental de Tejidos Biológicos. Entre las especies de grandes vertebrados marinos mediterráneos cabe destacar a la foca monje, marsopa y delfín mular, calificadas como de prioridad muy alta. En un grado menor de urgencia -prioridad alta- se sitúan la ballena de aleta, ballena jorobada (yubarta), cachalote, delfín común y tortuga boba. R. G.

Tras su elección, ejercerá el cargo durante tres años y, si se sigue la tradición, pasará a ser presidente por otros tres años, una vez finalizado el primer período.

La próxima reunión de la CBI tendrá lugar en la ciudad italiana de Sorrento, en julio de 2004. Puede que para entonces se pueda atisbar la influencia en las políticas de conservación de este organismo derivada de la recién aprobada «Iniciativa de Berlín». ■

Raúl Gutiérrez
Fotos: Anitak

Editada por el Ministerio de

GUÍA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES 2003

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha editado la «Guía Laboral y de Asuntos Sociales 2003», cuyo contenido informativo ha sido actualizado a 16 de mayo del presente año, por lo que se incluyen novedades como las medidas de fomento del empleo para el año 2003, la nueva regulación en materia de jubilación o las mejoras en la acción protectora de la Seguridad Social de los trabajadores por cuenta propia o autónomos.

Con esta nueva edición se alcanza un total de 890.000 ejemplares desde su aparición. Esta publicación cuenta con una tirada de 55.000 ejemplares en castellano y 1.000 en inglés.

En 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 acceso a los servicios o prestaciones que se gestionan, así como los procedimientos para su ejercicio.

El objetivo 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 2003» 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 destacan, entre otras, las medidas de fomento del empleo para el presente año; la regulación de las ofertas de empleo para trabajadores extranjeros; las medidas urgentes para la reforma del desempleo y mejora de la ocupabilidad; la nueva prestación por desempleo denominada Renta Agraria para los trabajadores eventuales incluidos en el Régimen Especial Agrario de la Seguridad

Social residentes en las comunidades autónomas de Andalucía y Extremadura; la nueva regulación en materia de jubilación; las mejoras en la acción protectora de la Seguridad Social de los trabajadores por cuenta propia o autónomos, así como la regulación de las ayudas en favor de los emigrantes españoles.

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 Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y sus organismos dependientes, así como las normas vigentes so-

bre 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

GUÍA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES

2003



MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

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.

56.000 ejemplares

Ésta es la octava 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 18 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, ONG,s, despachos profesionales, fundaciones, etc.

Con la presente edición se alcanza la cifra de 890.000 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 503, 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 trabajadores 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 236 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. ■

CÓMO Y DÓNDE SE CONSIGUE LA GUÍA

La «Guía Laboral y de Asuntos Sociales 2003» puede consultarse en Internet, a través de la página web del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (www.mtas.es) y puede adquirirse al precio de 14,50 euros en librerías, quioscos de prensa, grandes superficies y en la librería del propio Ministerio (c/ Agustín de Bethencourt, nº 11, 28003 Madrid).



De izquierda a derecha, María Antonia Lucena Varea, Directora General del Instituto Social de la Marina; José Luis López-Sors, Director General de la Marina Mercante; Alfredo Pardo, Presidente saliente de Anave; Francisco Álvarez-Cascos, Ministro de Fomento, (pronunciando el discurso de clausura del acto); Adolfo Menéndez, Subsecretario de Fomento y José Llorca, Presidente de Puertos del Estado.

El ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, presidió la asamblea general ordinaria de ANAVE con un discurso de obligada referencia al difícil año 2002 para el sector naviero, pese a lo cual la flota de pabellón español aumentó tonelaje hasta un 10%. Bajo este clima mundial de estancamiento o caída, los protagonistas españoles han sostenido una buena operatividad de sus 24 buques y 3,3 millones de toneladas de registro bruto que «nos hace ser optimistas —añadió— para doblar con éxito la liberalización del sector, su tecnificación y el modelo de competencia interportuaria».

LA FLOTA VUELVE A CRECER FRENTE A UNA COYUNTURA DE ESTANCAMIENTO MUNDIAL

El ministro se refirió a que «el anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, ahora en el telar parlamentario, será un paso adelante y en la buena dirección, para la calidad, seguridad, eficacia y reducción de costes del transporte marítimo».

Para el presidente saliente de la Asociación de Navieros Es-

pañoles (ANAVE), Alfredo Pardo, «*todos hemos aprendido algo del "Prestige" y este enrarecido año 2002, en que el conflicto armado irakí y los retrasos de la recuperación económica de EE.UU. y Alemania repercutieron sobre el sector mercante, pero nos hemos fortalecido en respuestas tecnológicas y sostenimiento de la oferta, incluso contra la caída de fletes*».

La asamblea ordinaria de ANAVE, junto con el proceso electivo respaldó la gestión 1997-2003 de su presidente que —en propias palabras— reconoció la recuperación general del pabellón español, en coincidencia con ese período de mandato, lo que atribuyó «*al esfuerzo de los protagonistas económicos, un clima de diálogo social nunca interrumpido, y los estímulos de trato fiscal y aval público que la Administración dispuso al sector durante el referido período*».

● Expectativas para después de una crisis

Para el presidente de ANAVE, «*estamos a punto de remontar una fase de estancamiento de la que no ha podido hurtarse el sector transportista marítimo, visiblemente sacudido por la catástrofe del buque-tanque Prestige, sin que se hubiese realmente repuesto del no lejano aldabonazo del Erika*».

Esa delicada situación combinó además un conflicto armado como el de Irak y la no menor gravitación que, para el segmento petrolero, significaron las huelgas de las refiné-



Juan Rivera («Suardiaz») y Alejandro Aznar («Ibaizabal») asumen la presidencia y vicepresidencia de ANAVE por dos años.

as venezolanas y el vaciamiento de las carteras de pedidos de los astilleros europeos. Se comprende que «*con este paisaje de fondo* —añadió Alfredo Pardo— *la demanda de transporte marítimo se mantuviese estancada y apenas totalizase lo que al año anterior, 5.549 millones de toneladas, así como aumentó puramente*

simbólicos de la flota mundial».

Pero el sector descontaba expectativas de crecimiento para después de una crisis tan inesperada como la excepcionalidad de las guerras o las catástrofes, pues, «*la contratación de nuevos buques se sostenía a unos niveles elevados, aún cuando no hacía recupe-*

rarse de su desmayo a los astilleros europeos, y la flota española crecía, aumentaba su tonelaje hasta un 9,8%, mientras se reducía hasta un 11,9% la abanderada en otros países, sin duda por la relativamente mejor situación de nuestra economía».

● «Todos hemos aprendido algo del Prestige»

La política marítima internacional se ha movido inseparablemente del último remolino del «Prestige» hacia enérgicas conclusiones y responsabilidades previsoras de seguridad y atención medioambiental. Para el presidente de ANAVE «*todos hemos aprendido algo de ello y yo diría que nosotros concretamente, que no se debe legislar a golpe de accidente o crisis... Aún reconociendo la gravedad de las consecuencias medioambientales del accidente este modo de proceder unilateralmente* —ya desde el 26 de noviembre en que España y Francia lanzaron sus amenazas de expulsión para monocascos de más de 15 años— *nos preocupa, ya que, salvo casos de extremada urgencia, la normativa de seguridad marítima solo debería establecerse y modificarse por la Organización Marítima Internacional (OMI) y ello, tras el debido análisis y evaluación económica... Desde ANAVE hemos sido los primeros en plantear al Ministerio de Fomento nuestras propuestas para la eliminación anticipada de los petroleros monocascos, y, ello con una responsable visión de las complicaciones que el proceso acarrearía al normal desenvolvimiento de nuestras avanzadas sociedades, tan tributarias del petróleo y sus derivados... Por la seguridad estamos todos y nadie más constreñido que el protagonista que suma sus intereses en la primera línea industrial, por lo que, también hemos apren-*

dido del Prestige que el sector debe comunicar mejor a los medios de difusión a la Administración el carácter esencial que para la economía tiene el transporte marítimo y cómo cada día se esfuerza en hacerlo más eficaz y seguro. El mar es el que más transporta y el que lo hace con más seguridad, de todos los sectores que mueven las mercancías del mundo...».

● Marco operativo para el largo plazo

El presidente saliente de ANAVE, Alfredo Pardo nos rehusó una síntesis de asuntos que perfilan, de alguna manera, el balance final de su gestión y reiteró su criterio favorable a «un marco operativo y visión del largo plazo», porque «la aventura de construir y armar un petrolero para una vida esperada de veinticinco años representa unos cincuenta millones de dólares que, nadie invertirá bajo un marco normativo u operativo que se modifique constantemente...».

Como un propósito de continuidad y nunca abandonada aspiración del sector, Pardo señaló su inquietud por que España aumente la cuota de cobertura de su comercio marítimo, «que, a principios de los años 1980 alcanzaba el 70% y actualmente es del orden del 20 apenas...».

El sector siempre ha tenido un diálogo de fluidez con la Administración, «que confirma a la recíproca el que hoy presida nuestra asamblea general el titular de Fomento», y ha valorado positivamente cuanto estímulos fiscales y financieros, el «tonnage tax» y los avales públicos a la construcción de buques, ha provisto el Estado, al que solamente reclama, ahora, el perfeccionamiento operativo de los mismos. Para el sector naviero se impone, en el frontispicio de una etapa de relanzamiento in-



versor, que el aval estatal —en los dos últimos años no pudo materializarse ninguno— sea operativo al fin, y, que así mismo se legisle con rapidez la aplicación por Hacienda de la tasa por tonelaje, en las mismas que —a nivel de la Comisión Europea— se desarrollen las ya comprometidas ayudas de explotación a los astilleros.

Siendo vieja reivindicación del sector el recorte de la complejidad y costes del movimiento portuario, trámite documental y de despacho, etc., a los alcances de la liberalización de los tráficos, ANAVE ha sido interlocutor válido del diálogo previo al anteproyecto de Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés

General, en actual trámite parlamentario y fase de estudio en Comisión.

● «Paso adelante y en la dirección debida...»

En su discurso a la asamblea general, el ministro de Fomento, Álvarez-Cascos no rehusó una provisional alusión a este anteproyecto que —añadió— «será un paso adelante y, sobre todo, en la dirección debida, la liberalización del sistema». El titular del Departamento que fleta el referido anteproyecto legal se refirió a que «hemos dialogado ampliamente con los empresarios y sindicatos y nos movemos en una clara sintonía con el ejecutivo de Bruselas, ya desde que la etapa de presidencia española de la Unión Europea nos condujo a aproximar los objetivos. Estos no podían defraudar nunca el propósito liberalizador y las ideas-fuerza de la política de Transportes de Bruselas, que pasan por la reforma estructural de puertos y redes y se dirigen a un sistema sostenible y complementario entre las redes ferroviarias y el mapa marítimo».

Para Álvarez-Cascos «existirá, sin duda, un equilibrio visible entre lo que legislará la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados y lo que ultimaré, referido al mismo capítulo, el Parlamento Europeo, en tanto que las redes europeas y las llamadas autopistas del mar apuntan al mismo propósito de calidad, seguridad, eficacia y reducción de costes, sin lo que no existirá ni competencia interportuaria ni oferta múltiple de modos transportistas...».

La política europea de Transportes —añadió Francisco Álvarez-Cascos— «cuya más próxima realidad ya operativa es el cabotaje de corta distancia (“short shipping sea”) reserva a España y las fachadas marítimas un esque-



D. Alfredo Pardo

D. Juan Riva Francos

Relevo entre capitanes de empresa

La ya cincuentenaria Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) cumplió el reglamentario relevo presidencial con la elección de Juan Riva, presidente de la Naviera Suardiaz, y, Alejandro Aznar presidente de Ibaizábal Management, para los dos primeros cargos directivos de la patronal.

Sustituye el primero al hasta ahora presidente, Alfredo Pardo que preside Marpetrol S.A. y auténtica institución del sector, cuya etapa gestora es inseparable de la proyección internacional de nuestra marina mercante y el criterio modernizador de funcionamiento y flota habidos en la última década. También, por el plazo bianual, Alejandro Aznar será el próximo vicepresidente de ANAVE, y en todos los casos, el sector asume el tránsito como un relevo entre capitanes de empresa y añade un expresivo capítulo de reconocimiento al saliente presidente Pardo.

S. de F.

BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

Tipos de buques	1981		1985		1990		1995		2000		2002		2003	
	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
Petroleros y Obos	104	4.674	74	2.668	57	1.619	25	458	20	585	17	576	18	571
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	16	41	18	47
Portacontenedores	58	145	61	167	43	114	23	90	23	157	27	208	28	215
Roll-on/Roll-off	40	70	51	94	48	81	37	209	39	310	45	450	42	411
Frigoríficos	49	77	45	85	21	33	13	22	10	21	11	29	11	29
Gaseros	15	58	16	69	9	25	5	17	3	9	3	103	3	103
Pasaje y Ferries	43	170	41	128	48	115	62	250	61	351	62	407	63	416
Otros	50	119	55	178	55	150	44	136	31	130	30	166	32	172
TOTAL	699	7.118	601	5.204	416	3.110	229	1.213	200	1.611	211	1.979	215	1.962

Datos al final de cada año, salvo 2003 (datos al 15 de junio). Fuente: ANAVE.

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

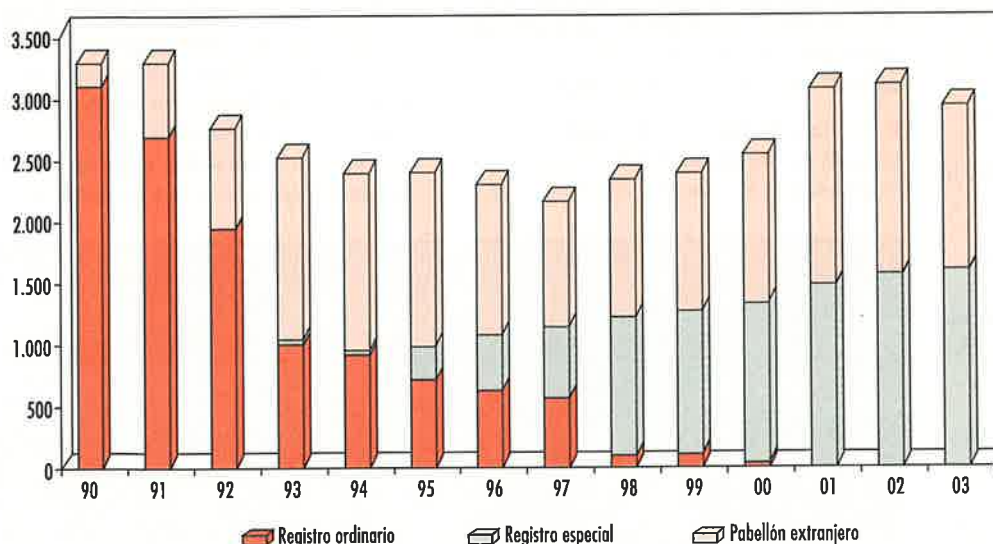


ma de actividad y empleo inseparables de la economía global a la que propendemos. Yo les felicito a ustedes por

estas cifras de crecimiento contra una coyuntura de estancamiento general, y les convocó a seguir sumando el

estímulo de lo que por tradición e historial nadie puede negarle al transporte marítimo español».

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS



Datos al final de cada año salvo 2003 (datos a 1 de junio).

Fuente: ANAVE.

Hacia «una ética reguladora global»

Bajo el corolario de que «no es posible desarrollar una economía global que no tenga como referencia, una ética reguladora global», el ministro de Fomento convocó a «un esfuerzo que nos demanda la opinión pública a todos los protagonistas y responsables de la navegación, porque; en otro caso no tendría fundamento el principio irrenunciable de la libertad de los mares, ni sentido el esfuerzo hacia su seguridad y eficacia».

Auspició y deseó que «España y sus navieras sigan distinguiéndose por liderar un transporte marítimo responsable, transparente y seguro, en la línea asumida del horizonte 2.010, plazo con el que la Unión Europea se desafía a sí misma por razones de funcionamiento y sostenibilidad. Desde nuestro departamento coordinamos una enérgica acción de Gobierno que cree en la marina mercante moderna como una palanca decisiva para el reto doblemente estratégico de los intereses españoles y su traducción intermodal en todo el mundo...»

Para el ministro de Fomento se han confirmado, por activa y por pasiva, las expectativas del sector, tanto en el movimiento portuario como en la actividad de flota: «la expectativa de crecimiento es tal que, durante 2002, la Dirección General de Marina Mercante hubo de autorizar a 432 buques no comunitarios para realizar las modalidades de cabotaje para atender una demanda de dos millones de toneladas de graneles sólidos, otros tantos de graneles líquidos y doscientas mil toneladas de gas...».

● Un giro significativo post-Prestige

«No quisiera terminar esta intervención sin referirme a las enseñanzas desprendidas



UN AÑO DE DEMANDA CONSTANTE, PESE AL «PRESTIGE», LA GUERRA DE

El informe anual de Fearnleys califica a 2 002 como «de demanda constante» en el transporte marítimo y se refiere a tres elementos que han condicionado la coyuntura: el accidente del «Prestige», la situación en Irak y las huelgas en las refinerías venezolanas.

Aún así, se transportaron por mar un total de 5.549 millones de toneladas, que suponen un ligero aumento —respecto del año anterior— del 0,7%. En términos de tonelada/milla la demanda de transporte se ha mantenido prácticamente constante, totalizando 23,3 billones de toneladas por milla.

● Por tipos de mercancías solamente disminuyó la demanda del crudo y productos del petróleo (-2,2% en términos de tonelada/milla y -1 5% en toneladas) debido a la desaceleración económica de los países occidentales y Japón y, a las suaves condiciones meteorológicas en algunas zonas claves del mercado. Por su parte los principales graneles registraron un crecimiento del 1,5% en términos de toneladas y del 1,1% en toneladas/milla. El crecimiento de la producción de acero en China y los fuertes crecimientos económicos de la mayoría de los países asiáticos —menos Japón— han marcado la pauta de la evolución de este mercado. El resto de mercancías, incluyendo la carga general, fue la partida que mostró la

evolución más positiva, con un crecimiento del 2,1% en toneladas y de un 2,5% en toneladas/milla.

● Para el presente año 2003 Fearnleys prevé un crecimiento algo mayor (del 2,5%) de las toneladas transportadas por mar, cifra a la que se espera añadir un 2,5% adicional en 2004.

Flota mundial

La flota mercante mundial aumentó en 2002 16,7 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del 2,1%, totalizando a 1 de enero de 2003 los 798,1 millones de toneladas.

● Por tipos de buques la flota petrolera aumentó su tonelaje en un 1,1% mientras que la granelera lo hizo en un 2,6%. La flota de

otros buques aumentó un 3,7%, sumando a final de año los 209,8 millones de toneladas.

● Las bajas de buques por desguaces sumaron, durante 2002, 31,9 millones de toneladas, el 3,8% del tonelaje mundial, una cifra elevada que cabe imputar a los deprimidos niveles de fletes que imperaron en el referido año. Resultó especialmente llamativo el número de petroleros enviados al desguace, totalizando 17,8 millones de toneladas.

● En cuanto a las entregas de nuevos buques, durante 2002 han vuelto a registrarse cifras muy positivas de suyo y teniendo en cuenta además que los últimos años fueron de acusado crecimiento. En el citado 2002 se entregaron 51,4 millones de toneladas, y, por tipos de buques hay que reseñar que los petroleros han

RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES (TM)

	2001	2002	Diferencia	Variación (%)
GRANELES LÍQUIDOS	126.093.113	125.621.902	-471.211	-0,37
GRANELES SÓLIDOS	92.976.693	100.656.319	7.679.626	8,26
Convencional	42.630.393	44.031.857	1.401.464	3,29
MERCANCÍAS GENERAL				
En contenedores	75.309.932	81.166.571	5.856.638	7,78
TOTAL	117.940.325	125.198.427	7.258.102	6,15
TOTAL	337.010.131	351.476.648	14.466.517	4,29

de las catástrofes del Prestige —enfaticó Álvarez-Cascos— porque España está liderando esfuerzos en seguridad marítima por el camino marcado, en la UE y en la OMI, no como consecuencia de un impulso derivado de los recientes accidentes... Ha habido, ciertamente un significativo giro post-Prestige, pero el Gobierno español ya se había alineado con los europeos para erradicar los intolerantes hábitos de navegación substandard, sociedades interpuestas y responsabilidades fantasmas, que han atacado —en su línea de flotación— la seguridad marítima...».

«Del Gobierno español ha sido la primera línea de iniciativa para eliminar esas importantes zonas de sombra o huecos legales existentes, y así



mismo hemos estado en vanguardia de la procura ante la Organización Marítima Internacional (OMI) de la elevación del fondo para compensaciones por daños de hidrocarburos, y, yo creo advertir que las conclusiones a que llegamos los titulares de Transportes de la UE el pasado 6 de diciembre, marcan un antes y un después, lo que esperamos sea un hito histórico en el Derecho Marítimo... Primer fruto de ello sería la modificación del Reglamento Comunitario sobre Petroleros de Casco Único, que esperamos tramite la inminente presidencia italiana, con el necesario añadido del aumento del fondo de compensaciones por daños de hidrocarburos... ■

S. de Francisco

IRAK Y LAS HUELGAS DE VENEZUELA

alcanzado cotas que no conocían desde 1976, al sumar 23,4 millones de toneladas.

- La contratación de buques a los astilleros prosiguió en similares tasas a las del año anterior, totalizando 56,8 millones de toneladas, cuyo 38% correspondió a pedidos de petroleros. La cartera total de pedidos a astilleros sumaba, a 1 de enero de 2003, 126,8 millones de toneladas reduciéndose ligeramente con respecto al año anterior.
- La edad media de la flota controlada por los países de la UE era, a 1 de julio de 2002, de 15,3 años, y, las flotas de Grecia, Portugal y España presentaban una media de edad por encima de la de la UE, mientras Alemania, Francia, Reino Unido y Suecia eran los países que habían conseguido reducir su media de edad en el último decenio.
- Los primeros meses de 2002 han presentado una fuerte depresión en los niveles de fletes, tanto para petróleo como para graneles, pero, afortunadamente el mercado se recuperó en el segundo semestre, salvo en el segmento de portacontenedores, que sostuvo un año especialmente negativo.

Flota española

- A 1 de enero de 2003 la flota mercante de pabellón español estaba integrada por un total

de 211 buques y 3,3 millones de toneladas de registro bruto. El número de buques había aumentado en siete unidades con respecto al año anterior, produciéndose un notable aumento del 9,8% en el tonelaje de registro bruto.

- Por tipos de buques, es elevado el crecimiento de los transportistas de gases licuados y crece muy significativamente la flota de ro-ro (seis unidades). Por tercer año consecutivo crecen los portacontenedores, que ya alcanzan las 27 unidades, con 207.686 GT.
- La edad media de la flota de pabellón español era de 17,9 años, ligeramente inferior a la del año último, siendo los cementeros el tipo de barco más antiguo, con 28,2 años.

● Los registros extranjeros más utilizados por las navieras españolas eran, a comienzos de 2003, Madeira (30,4% de las toneladas controladas), Panamá, Bahamas y Brasil.

● En 2002 el comercio marítimo español aumentó un 2,6%, a pesar de la desfavorable coyuntura industrial internacional, sentando un máximo histórico más.

● Por tipos de mercancías, aumentó —por quinto año consecutivo— el tráfico de graneles sólidos, sin que registrasen variaciones importante ni el de graneles líquidos ni el de mercancía general.

● Las toneladas importadas de productos del petróleo aumentaron en 2002 un 6,3%, siendo del 91% el aumento acumulado de los últimos cinco años. El crudo petrolífero importado mantiene sus tasas.

Tráfico portuario español

Durante 2002 los puertos españoles registraron un movimiento de mercancías de un nuevo e importante aumento del 4,3%, lo que significa la superación de los 350 millones de toneladas. Por tipos de mercancías, los graneles líquidos disminuyeron en 0,4%, mientras en graneles sólidos se transportó un 8,3% más. Mercancía general, con una subida del 6,2% y carga containerizada, con repunte del 7,8% obtuvieron las tasas más brillantes.



Sucedió en el ISM... **Sucedió en el ISM...** Sucedió en el ISM...

Reunión hispano-lusa sobre cooperativismo en Bamio

Durante los días 29 y 30 de junio y 1 de julio se ha celebrado en el Centro Nacional de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio la Reunión Hispano-Lusa sobre Cooperativismo en el marco del Protocolo Hispano-Luso suscrito en Valencia en el año 2002.

A la reunión asistieron representantes de las administraciones y de las organizaciones representativas del sector cooperativo y de la economía social de España y Portugal, con el objetivo común de intensificar los intercambios de experiencias, y establecer líneas de colaboración y estrategias comunes en el ámbito de la Unión Europea.

En el acto de inauguración intervinieron el director general de Fomento de la Economía Social y del FSE, Miguel Barrachina, el presidente del INSCOOP de Portugal, Manuel Canaveira de Campos, el secretario general del Instituto Social de la Marina, José Carlos Martín Antón, y el subdelegado del Gobierno en Pontevedra, Alejandro Millán Mon.

Según puso de relieve el director general de Fomento de la Economía Social y del FSE, Miguel Barrachina, al Gobierno español en estos últimos años ha apostado decididamente por la economía social, habiéndose logrado mejoras en el marco normativo, políticas de fomento, ayudas directas a las empresas y asociaciones, etc. Manifestó, asimismo, que este sector está contribuyendo a la lucha contra el paro y la exclusión social y al logro de mayores niveles de cohesión social, con una clara incidencia sobre el desarrollo local, como se recoge en la nueva directriz 10 para las políticas de empleo de los Estados miembros para el 2003.

La presentación de la reunión corrió a cargo del Consejero Laboral y de Asuntos Sociales de



la Embajada de España en Portugal, Celestino García Marcos, y el programa de trabajo se desarrolló en torno a las ponencias «La empresa social», y el «Cooperativismo en España y Portugal».

Asimismo fueron analizados por su actualidad tanto en el ámbito nacional como en el de la Unión Europea, los temas del Estatuto de la Sociedad Cooperativa Europea y de la Responsabilidad Social de las Empresas (RSE).

Conclusiones

En el debate de conclusiones, las delegaciones española y portuguesa participantes en la reunión decidieron por unanimidad elevar a sus respectivos gobiernos las siguientes:

1. Llevar a cabo intercambios de funcionarios de las administraciones respectivas y de cuadros de las organizaciones representativas del cooperativismo y de la economía social para

profundizar en el conocimiento y funcionamiento en la práctica de las realidades de este sector en España y Portugal.

2. Fomentar la institucionalización de la formación conjunta de dirigentes y cuadros del sector cooperativo y de la economía social de ambos países. A este respecto se formulará una propuesta para iniciar en el año 2004 esta experiencia formativa en España.
3. Establecer un encuentro anual de las administraciones responsables en materia de cooperativismo y economía social para analizar los avances realizados en las políticas de fomento en estas materias, con objeto de establecer estrategias de colaboración bilateral y en el ámbito de la Unión Europea. Se proponen específicamente los temas de la Responsabilidad Social de las Empresas (RSE) y del Estatuto de la Sociedad Cooperativa Europea.
4. Intensificar los intercambios de información, estudios, normativa, estadísticas, ejemplos de buenas prácticas, etc. que se vayan realizando en cada uno de los países. Inicialmente serán objeto de atención preferente los temas tratados en la presente reunión: «La empresa social» y «El Cooperativismo en España y Portugal».

En el acto de clausura se contó con la participación del Subdirector general de Fomento y Desarrollo Empresarial y Registro de Entidades del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Alejandro Barahona; asesor del Ministro adjunto del Primer Ministro de Portugal, Jorge Andrade; presidente del INSCOOP, Manuel Canaveira de Campos, y del director provincial ISM de la zona marítima de Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez López.

Terminada la reunión los participantes realizaron una visita a las instalaciones del Centro de Formación Marítima del ISM de Bamio. ■

Personal del ISM viajó a ese país para hacer una evaluación de necesidades

Asistencia técnica para Túnez

El director del Colegio de Panzón, Alejandro Rouco Castiñeira y el jefe del departamento de Seguridad Marítima de Bamio viajaron entre los días 25 de mayo y cinco de junio de a Túnez para hacer una prospección sobre

las necesidades de ese país en materia de Escuelas de Formación Marítima Pesquera. La visita estaba enfocada fundamentalmente en materia de equipamiento didáctico de dichos centros. A raíz de la misma, se está elaborando un

informe sobre las necesidades detectadas así como de los precios de los equipamientos que serían necesarios.

Durante este viaje se visitaron un total de ocho Escuelas de Formación Profesional de Pesca ubicadas en las poblaciones de Tabarka, Ghar el Meh, Teboulba, Mahdia, Sfax, Gabes, Zarzis, lo que supuso recorrer casi toda la costa de norte a sur del país. En cada uno de los centros recorrieron las diferentes instalaciones así como los puertos de las ciudades para conocer los barcos escuela que se utilizan para la formación práctica del alumnado. Durante la visita, los representantes del ISM estuvieron acompañados por el personal de la OTC de Túnez, señorita Mar Carlavilla y por un representante del gobierno tunecino Sr. Lotfi Ghozzi. En cada uno de los centros se mantuvieron igualmente reuniones con directores y profesores para conocer las carencias más importantes de cara a desarrollar su trabajo con eficacia. En conjunto, se trata de una actividad más del ISM en su política de colaboración con terceros países. En el caso de Túnez, tanto desde la Administración de ese país como por parte de cada uno de los centros, se evidenció una postura totalmente abierta a la colaboración.





Actividades socioculturales en la Casa de Mar de Conil

El 26 de Junio se celebró la clausura de las actividades socio-culturales, del Hogar del Pensionista, en la Casa del Mar de Conil. La apertura del acto, al que acudieron más de 20 pensionistas, consistió en dar la bienvenida a los/as asistentes, comentar los objetivos obtenidos, así como observar la exposición de los trabajos realizados, y despedir el encuentro con un pequeño aperitivo.

La celebración estuvo presidida por El Director Provincial; Francisco Corral, acompañado por el Secretario de la Cofradía de pescadores; Nicolás Fernández, que se encuentra, en la foto, a su izquierda, y a su derecha, por la Trabajadora Social; Ángeles Puerto, el Director local adjunto; Manuel López, la



Animadora Sociocultural; María Ramírez y el Presidente del hogar; Cristóbal Olmedo.

Estas actividades se enmarcan dentro del curso de Promoción social que se lleva a cabo en dos fases; desde Marzo a Junio y desde Septiembre a Diciembre.

El trabajo se desarrolla de Lunes a Viernes.

Entre los objetivos propuestos caben destacar, dinamizar el hogar, facilitando a los mayores alternativas a fin de mejorar su salud y calidad de vida. Y fomentar las relaciones interpersonales evitando la soledad y el aislamiento.

Las actividades ofrecen diversos talleres; *Taller de macramé y Pintura en tela*, en el cual además de dibujar y pintar, elaboran plantillas de forma

manual ejercitando la psicomotricidad fina y la coordinación visomotriz. *Taller de mantenimiento físico y relajación*, que ayuda a mantenerse en forma y restaurar el movimiento de las articulaciones. *Taller de lectoescritura* con el que han aprendido a leer, escribir, y comentar cualquier noticia de actualidad, por lo que se sienten útiles y activos.

Los viernes se desarrollan diferentes acciones, como jugar al bingo, organizar conferencias sobre temas sociosanitarios, video-forum, realizar encuentros con otros pensionistas, bailes, etc.

Con este gran abanico de medidas pretendemos que el pensionista quede integrado en la tarea que le sea más afín a su gusto, motivación e interés, con el objetivo de proporcionarles un enrojecimiento dinámico y favorable, adquiriendo nuevas formas de pensar, de emplear su tiempo libre y de aumentar su bienestar. ■

Los Centros de Bamio e Isla Cristina, homologados para impartir cursos de especialidades marítimas

La Dirección general de la Marina Mercante ha homologado a los centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio y de Isla Cristina, que el Instituto Social de la Marina tiene en las localidades de Vilagarcía de Arousa y Huelva, para impartir determinados cursos de especialidad marítima de formación básica.

En el caso concreto de Bamio los cursos que se van a impartir son: **Formación Básica; Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (no rápidos); Familiarización en buques tanque; Buques Petroleros; Buques Caseros; Buques Quimiqueros; Básico de Buques de Pasaje; Buques Ro-Ro de pasaje y Buques de Pasaje distintos a buques Ro-Ro; Radar de Punteo Automático (ARPA); Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.**

Por su parte en el Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina (Huelva) se impartirán cursos de **Formación Básica; Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (no rápidos); Avanzado de lucha contra Incendios; Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima y Operador Restringido del Sistema de Socorro y Seguridad Marítima.**

Estas homologaciones tiene validez por dos años, aunque se pueden prorrogar, presentando la documentación correspondiente.

Al personal que haya finalizado con aprovechamiento el cursos realizado se le expedirá por la dirección general de la Marina Mercante el oportuno certificado oficial emitido por el centro de formación del ISM. ■

Cursos de formación en la Casa del Mar de Barbate

El pasado 6 de Junio, tuvo lugar el Acto de Clausura del Curso de Formación para los Técnicos Asesores de «Centros Compartidos», impartido en la Casa del Mar de Barbate, del Proyecto Medas 21. El Proyecto Medas 21, desarrollado en el marco de la iniciativa EQUAL del Fondo Social Europeo, es una iniciativa impulsada por los principales agentes sociales y económicos implicados en la problemática de discriminación laboral que sufren las zonas del litoral español afectadas por la crisis del sector pesquero. Su objetivo es impulsar la generación de alternativas viables de inclusión laboral, estimulando y apoyando la creación de empresas en estas zonas. El proyecto pretende promover con los distintos agentes

sociales: Cofradías, sindicatos, asociaciones empresariales de productores de acuicultura, administración públicas, soluciones a las situaciones sociolaborales planteadas ante la ruptura del Acuerdo Pesquero con Marruecos, en especial con poblaciones que concentran en gran medida esta problemática como es la de Barbate.

El Proyecto Medas 21 apuesta por el impulso de la Acuicultura Marina como motor de desarrollo económico y empleo. Medas 21 se estructura en cuatro programas:

Programa 1. Identificación de nuevas posibilidades de empleo y desarrollo de proyectos piloto. El objetivo es analizar la viabilidad de iniciativas empresariales de diversificación, generadoras de

IV Edición de la Regata de Traineras de Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesqueras

Bermeo ocupó el segundo puesto

El pasado mes de junio tuvo lugar la IV edición de la regata de Traineras entre las Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesqueras del País Vasco con la participación de los centros de Pasajes, Ondarroa, Bermeo y Ciboure, localidad francesa que fue este año la encargada de organizar la competición. La regata tuvo lugar en la bahía de Socoa en el marco de las actividades desarrolladas en esa ciudad con motivo del IV centenario de su fundación. La escuela de Bermeo ocupó el segundo puesto. La competición tuvo una distancia de 2.778 metros, una milla y media náuticas debiendo realizarse tres ciabogas para completar el recorrido en cuatro largos.

Esta regata se desarrolló en dos tandas. En la primera remarón



las tripulaciones de las traineras de las escuelas de Pasajes Bermeo y en la segunda las de Ondarroa y Ciboure. El cómputo de los tiempos dio como ganadora a la trainera de la Escuela de Ciboure. El segundo puesto

ocupado por la escuela de Bermeo tiene una gran importancia ya que en la tanda que correspondió a la trainera se levantó una pequeña galerna que perjudicó tanto a la embarcación de Pasajes como la de Bermeo. ■

Acuerdo ISM Gobierno vasco sobre ayudas por el accidente del «Prestige»

El pasado 30 de junio se firmó el convenio de colaboración entre el Instituto Social de la Marina y el Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco para la gestión de las ayudas complementarias por el accidente del «Prestige».

Las ayudas previstas en este convenio fueron reguladas en el Real Decreto Ley 8/2002 de 13 diciembre, por el que se ampliaban las medidas reparadoras aprobadas por el Gobierno en relación con el accidente del petrolero ocurrido en aguas de Galicia, a las Comunidades Autónomas, del Principado de Asturias, Cantabria y País Vasco y se modificaba el Real Decreto Ley 7/2002, de 22 noviembre.

En virtud del acuerdo suscrito con el País Vasco, el ISM ha abonado ayudas por importe de 634.150 euros, que beneficiarán a 1.892 afectados.



empleo, junto con el diseño de dos proyectos pilotos de empresas: 1. De instalación de producción acuícola. 2. Empresas de servicios turísticos y de ocio, vinculados al uso sostenible del litoral.

Programa 2. Apoyo a la creación de Empresas.

Programa 3. Servicios integrados de acompañamiento a las iniciativas empresariales.

Programa 4. Actividades de difusión, información y sensibilización.

Asimismo el Proyecto Medas, tiene previsto organizar con el Instituto Social de la Marina del 7 al 13 de Julio próximo, un Seminario de Creación de ideas e iniciación empresarial en el Aula de Formación de la Casa del Mar de Barbate y dirigido a trabajadores del Mar desempleados. ■

Jubilaciones en el ISM

Los compañeros de los servicios centrales del Instituto Social de la Marina, Antonio García Valenzuela y Vicente Casilla Grillo se han jubilado recientemente, tras prestar más de treinta años de servicio en esta casa. El primero de ellos lo hizo el

pasado 28 de febrero y tras un emotivo acto de despedida recibió de manos de la directora general del ISM, María Antonia Lucena, una escultura que representa el emblema del ISM.



Por su parte Vicente Casilla Grillo recibió el homenaje de despedida de sus compañeros el pasado mes de julio después de haber prestado sus servicios en esta casa durante 31 años. Tras recibir palabras de elogio tanto de sus compañeros como del secretario general del Instituto Social de la Marina, José Carlos Martín Antón, se le entregó igualmente el emblema de esta Institución.



Plaga de medusas en el Mar Menor

La Consejería de Agricultura, Agua y Medioambiente de la Comunidad murciana ha iniciado la colocación de redes para evitar que la invasión de medusas, que se ha producido en la época estival en las aguas del Mar Menor, dañe seriamente el turismo. La colocación de redes se enmarca en el plan de actuación que se viene desarrollando desde hace una década sin que por el momento esté dando los frutos deseados.

Los bañistas del Mar Menor tendrán que sufrir un año más las desagradables picaduras de las innumerables medusas que durante los meses de verano y parte del otoño pueblan estas aguas. Los celentéreos son principalmente de dos tipos: *Pulmo* y *Tuberculata*; y ni la instalación de redes kilométricas, ni la depuración de las aguas, ni la pesca de miles de ejemplares por barcos arrastreros contratados por la administración autonómica a tal fin, han impedido hasta la fecha que estas medusas pongan el toque desagradable al deseado chapuzón de los bañistas durante sus vacaciones.

El plan de actuación puesto en marcha desde la administración se centra en la instalación de 43 kilómetros lineales de redes en 48 playas del litoral que estarán el tiempo

que dure la campaña estival. Además, dieciséis embarcaciones han sido contratadas para la «pesca» de medusas. El número de barcos aumenta cada año así como la cantidad de medusas recogidas que ha pasado de las dos toneladas de ejemplares del año 2001 a las más de cinco recogidas el año pasado. El sistema de pesca utilizado consiste en parejas de barcos que realizan arrastre pelágico. Durante la campaña, como en ocasiones anteriores se realizarán muestreos de las poblaciones de medusas para conocer el número de individuos capturados, talla, peso y estado de madurez. También se han instalado estaciones de control y seguimiento en el interior de la Laguna para conocer las causas que originan el problema.

Durante la presente actuación se gastarán entorno a 720.000 euros; lo que supone un incremento del 5 por ciento respecto al año pasado.

El daño que causan las medusas al sector turístico no es el único, ya que las investigaciones realizadas por los técnicos han puesto de manifiesto que se han producido alteraciones en el equilibrio ecológico de la zona, debido

a la invasión de medusas de las especies *Rhizostoma pulmo* –blanca– y *Cothyloriza tuberculata* –marrón– que se produce cada verano en busca de nutrientes ha desplazado a la especie autóctona *Aurelia aurita* menos problemática.

Críticas

Hasta el presente, los esfuerzos realizados no han dado los frutos esperados y desde distintos ámbitos se critica a la administración autonómica que no haya atajado el problema, dejando que la captura de la medusa se haya convertido en la campaña habitual del verano.

De acuerdo con los expertos la pesca masiva de medusas no soluciona el problema, ya que como subraya el director del Instituto Oceanográfico de Murcia, Julio Más, «la solución se centra en reducir vertidos al Mar Menor y reconducir el sistema de entrada de agua a través del Estacio. Además, esta medida debe ir acompañada de la reducción de vertidos y pesticidas provenientes de los cultivos del Campo de Cartagena que, desembocan en la laguna arrastrados por las lluvias». ■





La consejería de Pesca estableció el 24 de junio pasado un nuevo plazo extraordinario de quince días hábiles para que los titulares de embarcaciones de bajura con puertos base en Galicia pudieran presentar las declaraciones sobre la situación irregular de sus barcos. Este es el segundo plazo establecido por los responsables de Pesca tras los tres meses fijados entre el 16 de mayo y el 16 de agosto de 2002 para actualizar del registro de buques en el que se presentaron cerca de 2.400 declaraciones de irregularidades.

Este proceso de actualización del registro de buques en Galicia se enmarca en el Plan para la flota de bajura impulsado por el titular de Pesca, Enrique López Veiga, que pretende, en un primer paso, establecer un censo regularizado de la flota de bajura gallega para, en un segundo paso, aplicar medidas económicas dedicadas a la renovación o desaparición definitiva de los barcos registrados.

A pesar de las advertencias que el responsable de Estructuras y Mercados Pesqueros, Andrés Hermida, hizo desde todas las tribunas a los pescadores para que regulasen la situación de sus embarcaciones y las amenazas de que no habría más prórrogas o amnistías a partir del 16 de agosto, los pecadores, que han estado faenando irregularmente cerca de un año con sus embarcaciones, han dispuesto de tres semanas para regularizar su situación.

Pesca amplió el plazo para la regularización de la flota de bajura gallega

El plan gallego para la bajura, que tiene como objetivo reducir la dimensión de la flota que faena en aguas interiores y dotar a los barcos de medios técnicos para mejorar la seguridad y la manipulación de las capturas, está encontrando más problemas de los esperados para establecer un censo real de la flota y desde el ejecutivo regional se ha tenido que establecer un nuevo plazo extraordinario para que los pescadores presentaran de la declaración de irregularidades de sus barcos.



Folios de asiento poco fiables

Las irregularidades más frecuentes son las diferencias existentes entre lo registrado en el folio de asiento (documentación oficial) en relación a dimensiones, arqueado, potencia propulsora o material de construcción y las características reales de la embarcación.

La regularización permitirá conocer el censo real de la bajura gallega y, a partir de ahí, aplicar el plan de moderniza-

ción de la flota, que está constituida por unas 7.500 embarcaciones de las que cerca de 2.400 presentaron en las delegaciones durante los tres meses habilitados el pasado año por Pesca sus respectivas declaraciones sobre sus irregularidades.

El objetivo del departamento autonómico fue que todos los propietarios de buques afectados por su situación irregular tuvieran otro período para regular la situación de sus barcos en la forma más ventajosa.

Para iniciar los trámites de regularización, la única documentación precisa era la propia declaración de irregularidades, firmada con los datos del armador y una fotocopia del folio de asiento.

Desde Pesca se destaca que la principal ventaja que obtuvieron los armadores acogidos a este nuevo proceso de regularización es que no perdieron los derechos de pesca que disponían antes de iniciar el proceso ni tuvieron ningún tipo de penalización. ■



Las autoridades portuguesas trasladan al patrón onubense de la cárcel de Faro al psiquiátrico de la prisión de Lisboa

El patrón de «El Ladrillo», Agustín García, apresado por la marina portuguesa el 8 de mayo cuando capturaba gamba blanca en aguas lusas de la desembocadura del río Guadiana fue trasladado a primeros de julio desde la cárcel de Faro al departamento psiquiátrico de la cárcel de Lisboa tras sufrir una crisis nerviosa en la prisión fareense. Hasta la fecha todas las iniciativas llevadas a cabo por representantes de la Junta de Andalucía y los Ministerios de Pesca y Exteriores no han hecho mella en las autoridades portuguesas, que parecen decididas a que este caso sirva de «aviso a navegantes». Además, el caso ha generado un enfrentamiento entre la administración central y la andaluza.

El apresamiento de Agustín García, patrón de «El Ladrillo» cuando faenaba en aguas de la desembocadura del Guadiana, su encarcelamiento en la cárcel de Faro cercano a los dos meses y su posterior traslado al hospital psiquiátrico de la prisión de Lisboa por presentar el pescador una crisis nerviosa, ha vuelto a poner de manifiesto los problemas que genera la inexacta limitación de las aguas españolas y portuguesas en la desembocadura del Guadiana establecidas entre los países en un convenio expirado en 1996, que desde entonces se viene prorrogando.

Este episodio, también ha mostrado la escasa eficacia de las distintas administraciones que han participado en las negociaciones para liberar a este pescador, que con licencia de pesca o sin ella, lleva más de dos meses en la cárcel y parte de este tiempo en el hospital psiquiátrico de la prisión de Lisboa.

Poco efecto ha causado en el país vecino el malestar de

la localidad onubense de Isla Cristina por todas las circunstancias que rodean este apresamiento: lugar exacto en el que se realizó, licencia vigente, fuerza empleada por la armada, etcétera. Tampoco ha variado la actuación de la fiscal el estado mental del pescador, que finalmente ha tenido que ser

traslado a hospital mental de la prisión de Lisboa.

La fiscalía portuguesa imputa al patrón de «El Ladrillo» Agustín García de los delitos de coacción, desobediencia, agresión a autoridades y de cuatro infracciones administrativas por adentrarse en aguas jurisdiccionales

lusas, por lo que exige, además de la prisión preventiva, el pago de una serie de multas que alcanzan los 42.700 euros y la confiscación del barco que sigue amarrado en el puerto de Olao. De acuerdo con el abogado del marinerero *los cargos están integrados todos dentro de la misma acusación*, aunque unos sean delitos y otras infracciones administrativas; y en cuanto a la multa establecida, añade que *la fiscalía ratifica la permanencia en prisión hasta que se celebre el juicio*.

Acuerdo

El convenio de pesca firmado en 1994 entre España y Portugal delimita las

BREVES

Puerto de Bilbao estrena terminal de contenedores

El pasado mes de junio el puerto de Bilbao inauguró las instalaciones de su nueva terminal de contenedores, que se enmarca en el proceso de ampliación del puerto iniciado hace más de una década.

Esta terminal, según José Ángel Corres, presidente de la Autoridad Portuaria, es «la más moderna del mundo», supone una inversión de cerca de 75 millones de euros, ocupa un espacio de 338.000 metros cuadrados y cuenta con un muelle de atraque de 750 metros de largo con un cado de 21 metros.

La ubicación de la terminal se sitúa en los terrenos ganados al mar en el Abra exterior y cuenta con un alto grado de automatización, que pretende dar respuesta a las perspectivas de crecimiento del tráfico de mercancías en contenedores, uno de los segmentos que más valor añadido tiene en el mercado.

El equipamiento de la terminal cuenta con una estación frigorífica, un almacén de 8.000 metros cuadrados y cinco grúas en el muelle. ■

Tarragona inaugura lonja

La nueva lonja de Tarragona se inauguró el 16 de julio coincidiendo con la festividad del Carmen, aunque aún quedan detalles que finalizar. Las nuevas instalaciones cuentan con un sistema electrónico de subastas, fábrica de hielo, cámaras frigoríficas, que facilitarán el trabajo de los pescadores.

La desaparición de la antigua lonja —un edificio de 1941—, que será demolido por la Autoridad Portuaria, dejará el paso libre al futuro paseo marítimo. El proyecto de este paseo prevé la conexión del puerto con el Moll de Costa mediante una zona ajardinada. Estas obras se enmarcan en el intento que se está haciendo desde las distintas Autoridades Portuarias para conectar los puertos con las ciudades que los albergan. ■

Cultivo de almeja en el Ebro

Acuicultores de las localidades de Carmale y L'Amolla, Tarragona, han constituido una



aguas jurisdiccionales de cada país en la zona fronteriza del Guadiana. El convenio expiró en 1996 y desde entonces se ha prorrogado hasta ahora. Desde el punto de vista de los pescadores de nuestro país, el acuerdo es perjudicial para sus intereses, ya que hay 43 barcos portugueses faenando en el Guadiana por sólo 3 españoles.

La inexactitud fronteriza ha causado numerosos incidentes como el causado por la Armada portuguesa al ametrallar en 1996 el barco de Punta del Moral «Paquita Hurtado» mientras faenaba. La entonces ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola Palacio, logró un acuerdo con Portugal que prohibía a la Armada lusa emplear armas contra pes-

cadores españoles. En diciembre de 2002 hubo otro apesamiento con ametrallamiento del barco «Nuevo Mari Carmen». En el enfrentamiento resultaron heridos un marinero español y un soldado portugués. El proceso judicial aún no ha concluido.

A todas estas circunstancias se añade el enfrentamiento entre el Ministerio de Agricultu-

ra, Pesca y Alimentación (MAPA) y la Consejería de Agricultura y Pesca de Andalucía. Desde el MAPA se afirmó mediante nota de prensa que el momento de ser apresado el barco no tenía autorización para pescar en aguas lusas, pues no constaba en la lista de embarcaciones autorizadas a faenar al amparo del Acuerdo del Guadiana, ya que aunque ingresó en el registro como nueva construcción para la modalidad de artes menores en el Caladero de Cádiz causó baja con fecha de 24 abril 2003 al no aportar el patrón el alta en el Registro Mercantil y, además, utilizaba técnicas prohibidas. Para Dolores Atienza, directora general de Pesca de Andalucía, el barco faenaba de forma legal al poseer la licencia de pesca otorgada por la Consejería y explicó que *lo único que ocurrió fue que el MAPA volvió a requerir al propietario del barco una copia de la inscripción en el registro mercantil. La copia fue remitida fuera del mes de plazo, por lo que le dieron de baja en el censo de flota.* ■

asociación para el cultivo de almejas y navajas en el delta del Ebro. Para ello han solicitado a la Generalitat catalana la concesión de 100.000 metros cuadrados para su cultivo. El sistema de cultivo se realizará en la arena entre los 50 y 80 centímetros de profundidad siguiendo la técnica italiana: se limpia el fondo marino, se labra la arena y se siembra un determinado número por metro cuadrado. Las estimaciones realizadas por los solicitantes calculan una producción de 250 toneladas por temporada.

De ser autorizados los permisos por parte de la administración, la producción se iniciará en próximo otoño y de esta forma los acuicultores podrán diversificar su producción centrada en la actualidad en la ostra y el mejillón. ■

Nuevo corredor de Finisterra

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha aprobado la remodelación del dispositivo de seguridad del tráfico

marítimo que pasa por el corredor de Finisterra.

Esta autopista tendrá dos nuevas vías de circulación que alejarán a los barcos que carguen mercancías peligrosas a 26 millas marinas los que circulen en dirección norte y a 42 millas para los que naveguen hacia el sur.

La remodelación se lleva a cabo a propuesta del Ministerio de Fomento, que tras la catástrofe del *Prestige*, ha visto como se reclamaba por parte del sector marítimo-pesquero el alejamiento del corredor. Para la aprobación de la remodelación del trazado, el más alejado de cuantos hay en el planeta, la propuesta de Fomento ha contado con el apoyo de Francia, Portugal, Reino Unido y Alemania.

La renovación de los equipos de seguimiento del Centro de Control precisará una inversión de siete millones de euros. Se espera que la remodelación haga el tráfico de esta zona, una de las más transitadas del planeta, más seguro. ■

La Justicia gallega da la razón a las cofradías en su recurso contra Pesca

El Tribunal Superior de Justicia de Galicia ha dictado sentencia favorable al recurso interpuesto por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) contra la Orden de 4 de enero de 1999 por la que se regula la constitución de agrupaciones dentro de las Cofradías por no ser conforme a derecho.

Desde la FNCP se afirma que esta sentencia se suma a otras para poner de manifiesto la buena labor que la federación está haciendo en defensa de las cofradías, ante las arbitrariedades que se tratan de imponer en los últimos años desde la Consejería de Pesca. Además, desde la FNCP se exige responsabilidades a las personas que elaboraron e impusieron la aplicación de la Orden y se espera que la sentencia haga reflexionar al presente equipo de la consejería de Pesca respecto al Decreto 261/2002 que tiene suspendido de forma cautelar tres artículos. Desde la FNCP se apuesta por el diálogo y no por la imposición. ■

Sanidad a bordo

Es un problema que suele ocultarse por motivo de vergüenza y que frecuentemente provoca falta de autoestima, por eso sólo 2 de cada 100 hombres solicitan consulta médica. De cada 100 hombres que tienen impotencia y acuden a un especialista, 90 consiguen superar sus problemas de erección. El 30% de los españoles entre 40 y 70 años padece algún tipo de impotencia.

DISFUNCIÓN ERÉCTIL

La disfunción eréctil es la incapacidad de alcanzar o mantener una erección suficiente para llevar a cabo relaciones sexuales plenas con penetración.

La «calidad» de la erección, en cuanto a firmeza y duración, alcanza un máximo hacia los 18 años, disminuyendo lenta pero progresivamente a partir de esa edad. Esto no significa que la edad sea la única razón que impida la relación sexual.

Debemos tener en cuenta otros aspectos importantes como es el grado de resistencia que ofrece la vagina. Si la musculatura que la rodea está más relajada y la lubricación es más abundante, es lógico que la penetración sea más fácil y se necesite una menor erección para llevar a cabo el coito.

Existen diferencias individuales en cuanto al tipo y grado de erección, incluso en un mismo individuo pueden darse fases de mayor o menor calidad erectiva, dependiendo de factores que posiblemente se relacionan con el estado del sistema nervioso autónomo. Algunos individuos alcanzan fácilmente los 180° de erección, mientras que otros nunca o casi nunca supera los 90° (la horizontal).

Para un verdadero diagnóstico de disfunción eréctil, debe existir también malestar subjetivo o interferencia en las relaciones interpersonales. Si la falta de erección no resulta un problema para el individuo, ni para su pareja, ni obstaculiza de algún modo el desarrollo de sus relaciones, no se le atribuye un diagnóstico de disfuncionalidad.

Es frecuente, sobre todo entre la población femenina, pensar que si un hombre tiene erección es que se haya excitado y que, si no la presenta, es porque no se siente excitado. Esto no es así necesariamente y, en el caso de la disfunción eréctil, es muy probable que aún existiendo excitación subjetiva no dé lugar a una respuesta erectiva.

No es correcto valorar el funcionamiento erectivo en función de si se posee una erección «total» o del 100%, sino que lo adecuado es disfrutar con la pareja, independientemente del grado de erección que exista.

Anatomía del pene

El pene consta de dos cuerpos cavernosos, situados por encima del cuerpo esponjoso, que contiene la uretra, por donde pasan orina y semen. El cuerpo esponjoso acaba en el glande, que a su vez esta recubierto por un pliegue de piel, el prepucio. El prepucio se une al glande por el frenillo. Glande, y especialmente frenillo, poseen numerosas terminaciones nerviosas sensoriales, constituyendo así la zona más sensible del pene.

Las arterias que aportan sangre directamente a los cuerpos cavernosos son las arterias cavernosas que a su vez se dividen en las arterias helicianas. El drenaje lo realizan varios sistemas venosos.

Las vías nerviosas se dividen en vías aferentes, conducen estímulos nerviosos desde pene a médula espinal, son por tanto nervios sensitivos, y vías eferentes, que llevan los impulsos nerviosos desde cerebro y médula espinal al resto del cuerpo, en este caso a las arterias que irrigan los cuerpos cavernosos.

Las vías eferentes dependen del sistema nervioso autónomo (simpático y parasimpático), cuando se activa el sistema nervioso simpático, en estados de alerta, ansiedad, se cierra el aporte de sangre al pene. Por contra, la activación del sistema nervioso parasimpático hace que se dilaten los vasos sanguíneos permitiendo que de comienzo la erección.

Existen otros órganos genitales adyacentes: testículos, próstata, vesículas seminales etc.

Mecanismo de erección

El pene de muchos mamíferos posee un hueso alojado entre los cuerpos cavernosos que se llama baculum o hueso peneal, cuya misión es contribuir a la rigidez del pene. El hombre no posee hueso peneal, ya que este se perdió a lo largo de la cadena evolutiva, siendo sustituido por un complejo mecanismo hidráulico dirigido por un sistema nervioso y unos adecuados niveles hormonales.

Existe un control neurológico y un control vascular.

El control neurológico se lleva a cabo a través de un arco reflejo totalmente involuntario, similar al desencadena-

do cuando el médico golpea la rótula con el martillo. La erección puede desencadenarse por un estímulo sensitivo en los genitales, el estímulo viaja por un arco reflejo a médula espinal y de ahí vuelve hacia las paredes arteriales de las arterias helicianas del pene, que se dilatan permitiendo el paso de sangre a los cuerpos cavernosos.

La erección del pene también puede desencadenarse por estímulos generados en el cerebro, es la erección central. En condiciones normales, ambos mecanismos funcionan de forma complementaria, siendo la erección la con-



secuencia de una combinación de influencias físicas y psíquicas.

Sin embargo por las mismas vías nerviosas por las que descienden los impulsos facilitadores, pueden también viajar impulsos inhibidores del mecanismo erectivo mediante la activación del sistema nervioso simpático, inhibiendo así el mecanismo reflejo. Generalmente, cuando el contenido del cerebro, tanto consciente como no consciente (recuerdos, expectativas etc.), son de tipo erótico, los impulsos van a ser facilitadores de la erección. Al contrario, si lo que aparece en el cerebro en un contexto sexual no sólo no es erótico, sino que son reacciones de alarma, miedo o duda, los impulsos que se originan serán inhibidores.

El mecanismo vascular se desencadena al recibir, las arterias cavernosa-

sas, mayor aporte de sangre, esta pasa a las arterias helicinas y de ahí a los cuerpos cavernosos.

Tipos de disfunción eréctil

– PRIMARIA: el problema erectivo se presenta desde el inicio de la vida sexual.

– SECUNDARIA: si ha existido un período previo de buen funcionamiento sexual.

– SITUACIONAL O SELECTIVA AL COITO: la respuesta erectiva es correcta en situaciones distintas al coito (por ejemplo, durante la masturbación o el juego previo al coito).



– GLOBAL O GENERALIZADA: si la falta de respuesta eréctil se produce en cualquier situación sexual.

– PARCIAL: cuando sólo se pierde cierto grado de erección, mientras que si el déficit es absoluto, se denomina disfunción eréctil TOTAL.

En general son más frecuentes las disfunciones secundarias que las primarias y las parciales que las totales, aunque si el bloqueo erectivo es por motivo psicógeno antes del coito, la pérdida de erección suele ser total y muy difícil de revertir, sobre todo si ambos miembros de la pareja se empeñan en ello.

A partir de los 50 años, se consulta más habitualmente por trastornos generalizados en los que se ve afectada la erección en cualquier circunstancia, esto se debe a la mayor incidencia de problemas orgánicos.

Fases de la respuesta sexual

El ciclo de la respuesta sexual masculina pasa por 5 fases: deseo, excitación, meseta, orgasmo y resolución. La fase de deseo se ha añadido recientemente y, aunque no es estrictamente necesaria, para que la respuesta ocurra, sí que la potencia.

En la práctica no tienen que ocurrir estrictamente todas las fases ya que existen variaciones entre diferentes personas, e incluso dentro de una misma persona dependiendo del momento. Por ello no debemos estar pendientes de que todo vaya ocurriendo de una manera predeterminada.

La capacidad de erección existe desde el nacimiento, de hecho, las erecciones son muy frecuentes en los niños y estas se deben a mecanismos mecánicos y no eróticos. Es en la pubertad, con el desarrollo del impulso sexual y los cambios hormonales, cuando el erotismo se une a la capacidad erectiva.

La erección no siempre se desencadena de forma inmediata, además, presenta oscilaciones notables durante la relación sexual. Es erróneo pensar que ésta deba mantenerse desde el inicio del juego sexual hasta que termina la relación.

Existen erecciones matutinas que se desencadenan durante una fase del sueño denominada sueño REM (fase de movimientos oculares rápidos). Por tanto tampoco tienen que ver necesariamente con sueños eróticos.

Causas de disfunción eréctil

Causas físicas

– Trastornos neurológicos: se pueden afectar las vías nerviosas sensoriales, las vías motoras, que transmiten los órdenes oportunas para que se dilaten los vasos sanguíneos del pene, o el propio sistema nervioso central encargado de la correcta integración de todos los mecanismos neurológicos.

Enfermedades como la diabetes, neuropatía alcohólica (en pacientes alcohólicos) neuropatía urémica (en pacientes con insuficiencia renal), esclerosis múltiple, enfermedad de Alzheimer, determinadas intervenciones quirúrgicas, tratamientos con ciertos antihipertensivos, beta-bloqueantes,

antidepresivos, radioterapia sobre zona pélvica etc., pueden comprometer la capacidad erectiva.

– Trastornos del riego arterial y mecanismo venoso: El riego arterial se puede ver obstaculizado por una obstrucción causada más frecuentemente por la arterioesclerosis. Son factores de riesgo: diabetes, colesterol, tabaquismo e hipertensión.

Un drenaje venoso excesivo impide el adecuado almacenamiento de sangre en los cuerpos cavernosos que, al no quedar atrapada, produce una erección parcial que se perderá inmediatamente al cesar el estímulo sexual.

– Trastornos de los cuerpos cavernosos como algunas anomalías congénitas.

– Trastornos hormonales: hipertiroidismo, hipotiroidismo.

Causas psicológicas

Muy variadas. En función del momento en que se presentan se clasifican en:

– Factores predisponentes: son aquellas experiencias tempranas o que se integran en la personalidad del sujeto que facilitan la aparición de las disfunciones sexuales en general, y la disfunción eréctil en particular. Destacan: falta de educación sexual, educación excesivamente estricta, experiencias sexuales traumáticas y diversos problemas de la personalidad.

– Factores precipitantes: Situaciones o experiencias que desencadenan a corto plazo la aparición de la disfunción eréctil. Entre ellos están: la disfunción sexual previa, como dificultades para la eyaculación, problemas en la relación de pareja, cuadros depresivos, aparición de problemas sexuales, aunque sean esporádicos.

– Factores mantenedores: ansiedad ante la interacción sexual, anticipación de fallo o fracaso, sentimientos de culpabilidad, problemas generales en la relación de pareja, escasez de estímulos eróticos, trastornos mentales (depresión, alcoholismo, anorexia), inadecuada información sexual.

Tratamiento

Debe realizarse desde el punto de vista médico y psicológico.

La terapia psicológica consiste en modificar una serie de creencias, pensamientos y actitudes que contribuyen a mantener la disfunción. Si el fallo eréctil psicógeno se debe a un exceso de autoobservación, acompañado de pensamientos y expectativas negativos, el tratamiento irá encaminado a que el hombre aprenda a dejar de estar pendiente de su erección y se centre más en los estímulos eróticos. Es importante que la pareja mantenga una actitud comprensiva ante esta disfunción, buscando otras alternativas sexuales no coitales que la satisfagan con objeto de minimizar la responsabilidad a su compañero. Cualquier exigencia, verbal o no, sólo conseguirá agravar el problema.

El tratamiento médico consiste primero en un buen control de los factores de riesgo: tabaco, alcohol, diabetes y colesterol. En siguiente lugar debe tratarse la enfermedad de base, acudiendo al correspondiente médico especialista.

Existen sustancias que se utilizan antes de la aparición de la Viagra (sildenafil) que pueden resultar interesantes, aunque algunas se encuentran todavía en experimentación, entre ellas encontramos:

Yohimbina, L-Arginina, Fentolamina, Apomorfina, Trazodona, etc. y cómo no, la popular Viagra (sildenafil). Su capacidad para producir erecciones fue descubierta en 1993. La mayoría de pacientes con disfunción eréctil, sea cual sea la causa, se han beneficiado con este fármaco, aunque las mejores respuestas se han dado entre pacientes con disfunción de origen psicógena. El efecto comienza a notarse entre treinta minutos y una hora tras su ingesta, y suele durar unas 4 horas. Nunca debe emplearse más de una dosis diaria. Entre sus efectos adversos se encuentran: cefalea, sofoco, molestias de estómago, congestión nasal, entre otros.

Tratamientos vía tópica son: Nitroglicerina en crema o parche, Minoxidil, Alprostadil vía intrauretral, autoinyecciones intracavernosas, sistemas de vacío (hoy en día en desuso), prótesis de pene. ■

Nuria Romero
Médico Sanidad Marítima

Javier Garat, elegido vicepresidente del Grupo de Trabajo «Ampliación», del Comité de Diálogo Sectorial-Pesca Marítima

Javier Garat, secretario general de FEOPE, ha sido nombrado vicepresidente del Grupo de Trabajo «Ampliación», dependiente del Comité de Diálogo Sectorial-Pesca Marítima, que es un órgano consultivo de la Dirección General de Empleo de la Comisión Europea. La función principal de este Comité es identificar las prioridades en materia pesquera de los países candidatos a entrar en la UE, relacionados con el diálogo social, formación, seguridad a bordo.

Tras una primera reunión en noviembre de 2002 celebrada en Melilla, el Comité de Diálogo Sectorial consideró útil mantener contactos con sus homólogos en los países candidatos, especialmente Polonia y los Bálticos por ser los que tienen sectores pesqueros importantes, para estudiar el efecto de la ampliación en los mismos sobre todo en lo que se refiere al sector pesquero.

Para ello ya está prevista la celebración de un seminario para los próximos días 2 y 3 de octubre, en Riga (Letonia), con el fin de estudiar el acervo comunitario en el sector pesquero. ■

Más de dos mensualidades del pago de pensiones

El fondo de reserva de las pensiones alcanza los 8.669 millones de euros

El Fondo de Reserva de las pensiones alcanza ya los 8.669 millones de euros, con lo que cubriría, en caso de necesidad, dos mensualidades del pago de las pensiones. Así lo decidió el pasado 4 de julio el Consejo de Ministros. Esta cuantía supera, según ha señalado el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, el objetivo fijado en el Acuerdo de Pensiones hasta 2004, que era de 6.000 millones de euros.

En lo que va de año se han realizado dotaciones al Fondo, incluida esta última, por importe de 2.402 millones de euros.

Inversión del fondo

En la actualidad, la práctica totalidad del Fondo de Reserva está invertido en activos financie-



ros públicos por un importe de 7.435,4 millones de euros. Estos activos financieros están depositados en el Banco de España, encargado de su adquisición.

El importe depositado en la cuenta del Fondo de Reserva en el Banco de España, junto con la dotación adicional aprobada y los rendimientos que vaya generando será invertido, próximamente, por la Tesorería General de la Seguridad Social en activos financieros públicos.

El Fondo de Reserva de la Seguridad Social fue creado con el objetivo de constituir reservas que permitan atenuar los efectos de los ciclos económicos bajos y garantizar el equilibrio financiero del sistema de pensiones. ■

Concedida a Álvaro Fernández, ex director del IEO

Gran Cruz del Mérito Pesquero

En el Consejo de Ministros del pasado 27 de junio, y a propuesta del titular de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias, se concedió la Gran Cruz del Mérito Pesquero a Álvaro Fernández García, ex director del Instituto Español de Oceanografía, por su dilatada trayectoria profesional.

Desde el año 1974 ocupó distintos puestos de responsabilidad en el IEO, tanto en el laboratorio de A Coruña como en la sede de Madrid de este organismo. En 1998 fue nombrado director general del IEO, cargo que desempeñó hasta el pasado mes de marzo de 2003,



fecha en la que pasó a ocupar el cargo de vocal asesor de la Dirección General.

Su último acto público tuvo lugar cuando ya había dejado la dirección de este organismo, el pasado mes de abril, al re-

presentar al IEO en el homenaje a su fundador Odón de Buen, con motivo de la llegada de sus restos a Zuera, Zaragoza, desde el exilio de México.

A lo largo de su trayectoria profesional, coordinó numerosas campañas de investigación en el mar, asesoró a la administración pesquera en las negociaciones de los acuerdos con Portugal y con la UE desde 1978 hasta la actualidad, y es delegado de España en el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, en sus siglas en inglés). También es autor de una cuarentena de publicaciones sobre biología de merluza y cigala, pesquerías y gestión pesquera. ■

**CONSUMIR PEZQUEÑINES
NOS HACE DAÑO
A TODOS.**



NO PEZQUEÑINES

ACEDÍA



Cantábrico, Noroeste
y Golfo de Cádiz: 15 cm.

BOQUERÓN/ANCHOA



Mediterráneo: 9 cm.
Cantábrico, Noroeste y Canarias: 12 cm.
Golfo de Cádiz: 10 cm.

CABALLA/VERDEL



Mediterráneo: 18 cm.
Cantábrico, Noroeste, Golfo de
Cádiz y Canarias: 20 cm.

GALLO



Mediterráneo: 15 cm.
Cantábrico, Noroeste, Golfo de
Cádiz y Canarias: 20 cm.

JAPUTA/PALOMETA



Mediterráneo, Cantábrico,
Noroeste, Golfo de
Cádiz y Canarias: 16 cm.

JUREL/CHICHARRO



Mediterráneo: 12 cm.
Cantábrico, Noroeste, Golfo de
Cádiz y Canarias: 15 cm.

LENGUADO



Mediterráneo: 20 cm.
Cantábrico, Noroeste, Golfo de
Cádiz y Canarias: 24 cm.

MERLUZA



Mediterráneo: 20 cm.
Cantábrico, Noroeste, Golfo de
Cádiz y Canarias: 27 cm.

RAPE



Mediterráneo: 30 cm.

SALMONETE DE ROCA



Mediterráneo: 11 cm.
Cantábrico, Noroeste, Golfo de
Cádiz y Canarias: 15 cm.

SARDINA



Mediterráneo, Cantábrico,
Noroeste, Golfo de
Cádiz y Canarias: 11 cm.

CIGALA



Mediterráneo, Cantábrico,
Noroeste, Golfo de
Cádiz y Canarias: 7 cm.

RESPETEMOS LAS TALLAS MÍNIMAS

Un kilo de "pezqueñines" se podría convertir en poco tiempo en 350 kg. de pescado. No consumirlos, es una actitud responsable, y es la garantía de que tus hijos podrán seguir disfrutando de una fuente de alimentación saludable y de alto valor gastronómico.

FROM

Por nuestro pescado de hoy y de mañana

EL FROM RESPONDE
902 400 210
www.pezquenines.com



UNION EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN

SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCÍAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confie siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.