

MAR

Nº 421 - NOVIEMBRE 2003

**ESPAÑA
RECURRIRÁ EL
ACUERDO DE
ACCESO AL
«BOX»
IRLANDÉS**

**BRUSELAS
PROPONE
OTRA
POLÍTICA
PESQUERA
PARA EL
MEDITERRÁNEO**

«PRESTIGE», UN AÑO CONTRA EL FUEL

Centro de Formación Marítima de

BAMIO

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





Hace un año por estas fechas, tras haber paseado a la deriva durante varios días su cerca de más de 70.000 toneladas de fuel, se partía en dos a 137 millas de las costas gallegas el petroleiro «Prestige» provocando la mayor marea negra sufrida en España y una de las mayores en larga historia de los accidentes de este tipo de barcos en el mundo.

Hace un año por estas fechas, Galicia y, fundamentalmente el sector pesquero gallego, se tenía de luto con un futuro cargado de interrogantes para la actividad de sus flotas de bajura y marisquero, problemas que en menor medida se extendieron al antojo de los vientos a otras zonas del litoral español como Asturias, Cantabria y el País Vasco.

Hace un año por estas fechas, las costas gallegas fueron escenario de una respuesta masiva de todo el sector de la pesca en defensa de su medio de vida, a la que se sumaron en una imponente respuesta solidaria docenas de miles de voluntarios de toda España que lucharon junto a la Administración civil y el Ejército, con medios técnicos y elevadas ayudas económicas, para recuperar costas y playas y, sobre todo, para que el sector superase la época de crisis y volviera a la normalidad en su actividad. Hoy, a un año de la catástrofe, el accidente del «Prestige» ha vuelto a ser noticia removiéndola la vieja polémica sobre la gestión que se hizo de siniestro y poniendo sobre la mesa, no solamente el im-

83 DÍAS

pacto directo de las mareas negras sobre las costas, sino los muchos interrogantes que se plantean sobre los posibles efectos a medio plazo del fuel en el fondo del mar en zonas ricas en pesca. Al margen de los debates sobre efectos y responsabilidades en el accidente, cuánta de pérdidas y futuras indemnizaciones, el

ANIVERSARIO

«Prestige» como lo fueron anteriormente el «Erika» o el «Exon Valdés», ha supuesto o debería suponer el último aviso a las autoridades comunitarias para poner fin a una carrera de irregularidades y permisividad donde por encima de la seguridad de los mares y las personas, se impusieron los intereses de grupos económicos que habitan en todas latitudes.

Junto con el «Prestige», las negociaciones pesqueras y los posibles recortes de capturas han sido la otra noticia en el sector. Bruselas llegó al fin a un acuerdo sobre el acceso de las flotas a las aguas occidentales donde se halla el box irlandés. España no está de

acuerdo con el compromiso y planteará un nuevo recurso ante los tribunales comunitarios. Por otra parte, a medida que se acercan las negociaciones para la fijación de TACs y cuotas pesqueras, vuelven las llamadas de atención desde la Comisión sobre los problemas para determinadas especies en los mares del norte, pero también se avanza en el desarrollo de propuestas para controlar las capturas en el Mediterráneo.

Vienen vientos de recortes y Bruselas, además quiere mayores controles para que realmente se pesque lo que se tiene asignado y no funcione la doble contabilidad con bodegas A y B. ■



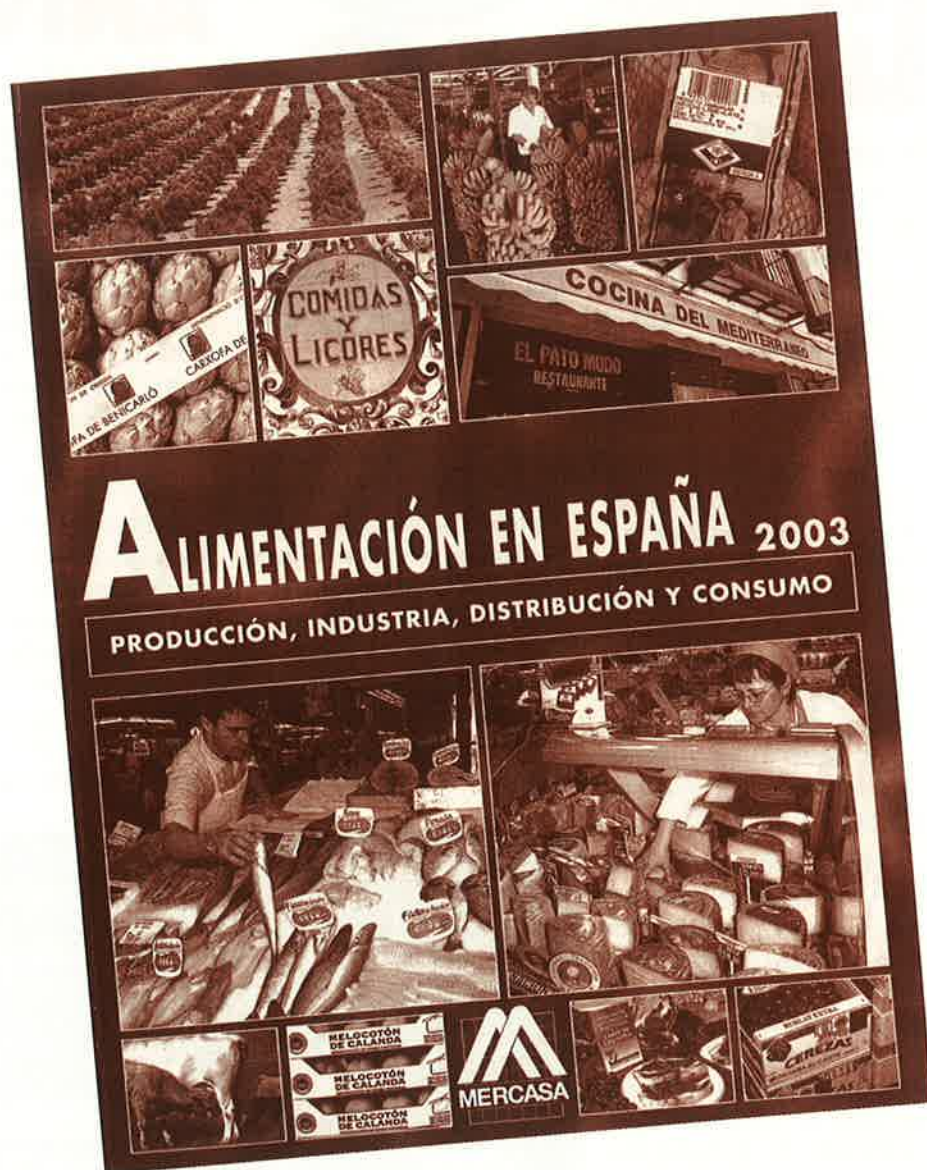
Alimentación en España 2003

Edita: Mercasa, 512 páginas

Se trata de una publicación de carácter anual editada por la Empresa Nacional Mercasa donde se analiza la demanda alimentaria en España en este período. Es una obra que se elabora desde hace siete años y que supone un punto de referencia a la hora de analizar el comportamiento y la evolución desde la producción a la demanda en volumen, gastos, tendencias, sin analizar en el mismo el comportamiento de los precios. Mercasa a través de toda su red de establecimientos en grandes puntos de consumo, es un observatorio privilegiado para conocer la evolución de las ventas; no obstante pasan por los mercados anualmente 4,2 millones de toneladas de frutas y hortalizas, 175.000 toneladas de carnes y 500.000 toneladas de pescados donde destacan las 140.000 toneladas que pasan por Mercamadrid seguido de las 96.500 toneladas de Mercabarna.

En el apartado dedicado a la pesca y a la acuicultura, el libro hace en primer lugar un análisis general sobre el conjunto de los productos de la pesca y la acuicultura en la alimentación en España donde suponen aproximadamente el 14% de todo el gasto que se dedica a este tipo de productos. En lo que se refiere a la estructura empresarial del sector, se baraja una cifra de empleo directo entre la actividad extractiva y todo el resto del proceso industrial y de comercialización de 175.000 puestos directos. Se hace un análisis del comercio exterior, capturas de procedencia nacional e importaciones, lo que arroja un balance negativo. Igualmente se analiza la ubicación de las empresas pesqueras en el exterior para el acceso a caladeros de terceros países.

A través de los Mercas se comercializa más del 60% de todo el pescado que se consume en España, porcentaje que llega al 95% si se trata de las zonas más



cercanas a las unidades alimentarias. En 2002 el valor de los productos comercializados por la red de Mercas en el sector de la pesca ascendió a 2.600 millones de euros.

La obra analiza igualmente el comportamiento del consumo que, según los datos de Agricultura, es de unos 35 kilos por persona y año. En un desglose por tipos de productos, los frescos suponen unas 600.000 toneladas, y 235.000 toneladas de mariscos mientras los productos congelados fueron 340.000 to-

neladas. La obra analiza igualmente el mercado y la estructura empresarial de los productos de la pesca frescos, congelados, la acuicultura así como de las conservas y los ahumados.

No se trata de un estudio que analice en profundidad cada uno de los aspectos relacionados con el sector de la pesca, hay incluso algunos datos más oficiales que reales, pero se trata de un acercamiento completo y de interés para conocer de golpe todo lo que gira en el entorno de la pesca. ■



Sumario

MAR 421

6 **Recurso ante la UE.**
España recurrirá el acuerdo sobre el acceso al box irlandés

23 **«Prestige».**
Informe cuando se cumple un año del accidente frente a las costas gallegas

50 **El ISM en el exterior.** El ISM participó en un curso de Sanidad Marítima en Cartagena de Indias (Colombia)



6	España recurrirá el acuerdo sobre el acceso a las aguas occidentales
8	Bruselas propone seis consejos regionales
12	La Comisión hace una propuesta para las pesquerías en el Mediterráneo
16	Copemed, por la pesca sostenible
20	El tren de bolos
22	Bruselas quiere recortar cuotas
23	Informe «Prestige»
24	Respuesta solidaria
37	¿Cómo evitar otro Prestige?
44	Autopsia del casco
46	Plan de Empleo
50	El ISM en Cartagena de Indias
52	Regatas en el Mediterráneo
55	Ajuste en la flota comunitaria
56	Aniversario del INSS
58	Internet para el mar
60	Proyecto IZAR de alta velocidad
62	Japón se opuso a quitar los monocascos
64	Noticias ISM
67	Bruselas denuncia a España por no controlar la pesca
68	De costa a costa
72	Páginas Médica: Las jaquecas
74	Noticias breves

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. Alameda, 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. **Gulpízcua:** 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:** Churrucua, 2 - Tel. 91 591 99 00. **Málaga:** Casa del Mar. Puente del Carmen, s/n. - Tel. 952 35 93 61. **Malilla:** 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 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Oriblamar, 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, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07 y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

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

Imprenta: GRAFFOFFSET, S.L. C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind. Los Angeles. 28906 GETAFE (Madrid). Depósito Legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 205-03-005-8

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.

El compromiso mantiene discriminación para la flota

ESPAÑA DENUNCIARÁ EL ACUERDO DE ACCESO AL «BOX IRLANDÉS»

Los ministros de Pesca comunitarios dieron luz verde el pasado mes de octubre al acuerdo por el que se regula el acceso de las flotas a las llamadas aguas occidentales donde se halla al box irlandés. Este acuerdo fue aprobado con las posiciones a favor de todos los Estados miembros pero con la abstención de Bélgica y los en contra de España e Irlanda. Los irlandeses señalaron que su voto en contar respondía simplemente a una cuestión táctica. Por su parte, el ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete señaló la decisión de recurrir este acuerdo ante los organismos competentes comunitarios por considerar que el compromiso competentes comunitarios por considerar que el compromiso supone nuevamente una discriminación para los intereses españoles, aunque en menor medida que era con anterioridad.

Con este serán ya cinco los recursos planteados por España ante los tribunales comunitarios en el sector de la pesca desde la aprobación de la reforma de la PCP en diciembre de 2002. El miedo a la llamada «armada española» en el conjunto del sector de la pesca comunitaria fue una de las razones por la que, en el momento del ingreso de España en la Unión Europea en 1986, se impusieron por parte de Bruselas una dura serie de condiciones a la flota, con un período transitorio largo y donde destacaba la prohibición de acceso llamado box irlandés. En aquella, fecha, operaban en aguas comunitarias unos 300 barcos, cifra que en los años siguientes se ha ido reduciendo hasta solamente los 200 actuales por el proceso de ajuste provocado por Bruselas.

Estas duras condiciones discriminatorias se suavizaron parcialmente en 1996. En ese momento, las autoridades comunitarias abrieron ligeramente la mano para permitir la entrada en aquellas aguas de 40 barcos.

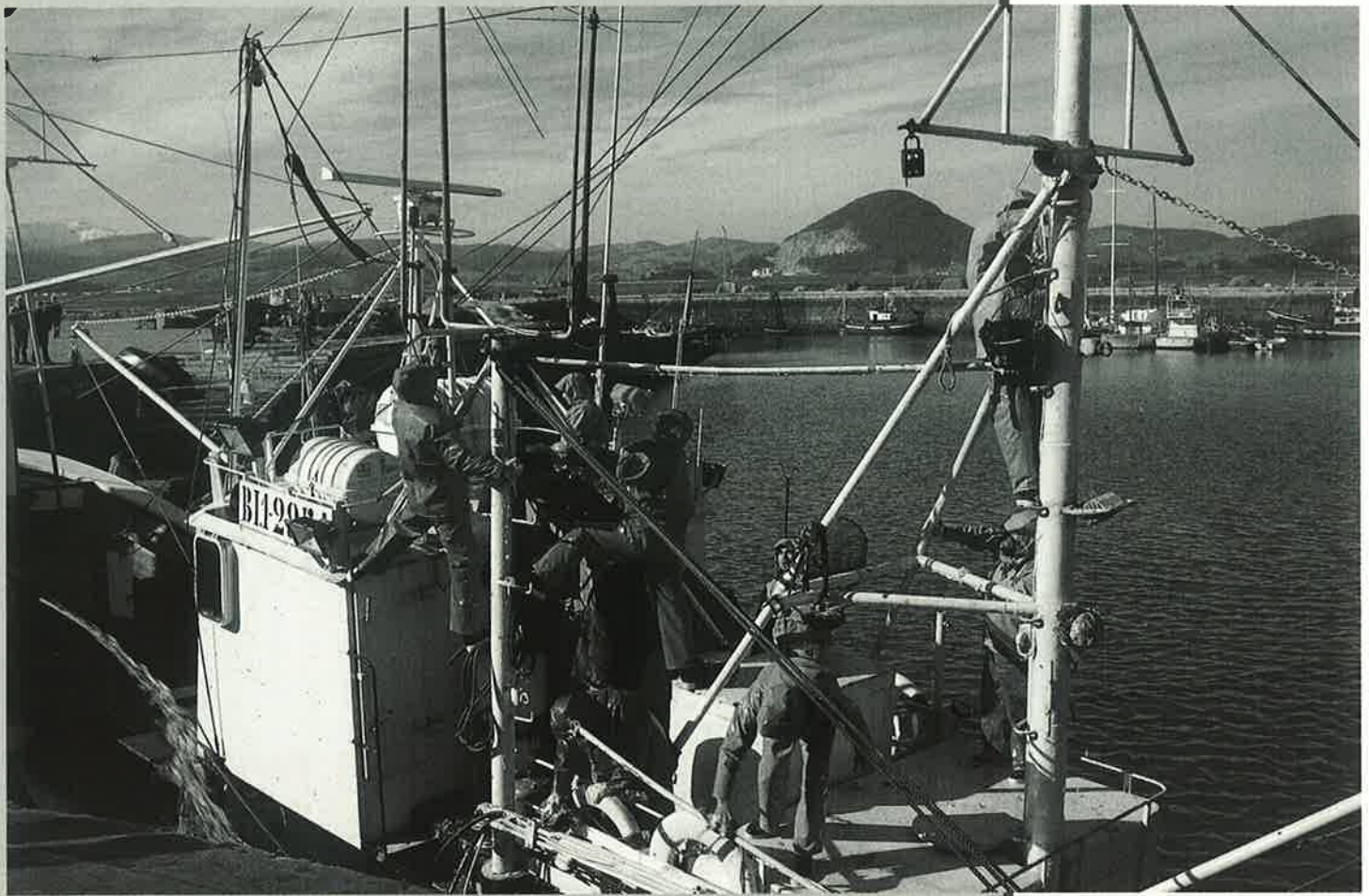
Con la finalización en 2002 del período transitorio para el sector de la pesca, España ha defendido desde el primer momento la necesidad de tener los mismos derechos que el resto de las flotas para acceder a todos los caladeros. En esa línea se han planteado desde el primer momento las negociaciones para las pesquerías en la aguas occidentales. Sin em-



bargo, el acuerdo suscrito mayoritariamente por los ministros de Pesca, en opinión de la Administración española y del conjunto del sector, mantiene una discriminación grave para la flota española.

El Reglamento aprobado, señala el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, establece los criterios para la gestión del esfuerzo pesquero en las zonas CIEM, VI, VII,

VIII, IX y X y divisiones de COPACE 34.1.1, 34.1.2. y 34.2.0 referido a la captura de especies demersales así como a determinados crustáceos y moluscos realizado por buques de eslora igual o superior a los 15 metros. El esfuerzo de cada flota se determinará en Kw sin diferenciar entre artes fijos y de arrastre. El esfuerzo pesquero se evaluará globalmente para cada pesquería y zona y se ex-



presará como valor medio anual referido al período 1998-2002.

En lo que afecta al box irlandés, hay dos razones por las que las autoridades españolas han señalado su decisión de recurrir el acuerdo y los armadores han señalado su protesta: el mantenimiento de una zona sensible, aunque más reducida que la anterior y el que se haya tenido en cuenta la presencia española en aquellas aguas en un período, 1998-2002 cuando España tenía restringida su presencia a sólo 40 barcos.

El nuevo reglamento establece una zona sensible, aproximadamente el 40% de lo que era antes el box irlandés, donde el esfuerzo pesquero se asignará a todos los buques de eslora igual o superior a 10 metros y se calculará como el valor medio anual del período 1998-2002. Estas condiciones se contemplan como una salida co-

yuntural con diciembre de 2008 como fecha límite y se deja abierta la puerta para ajustes en función de los informes oportunos por parte de la Comisión.

España rechaza que se mantenga la situación de una zona sensible, aunque se haya reducido la misma. La Administración estima que si fuera obligado prolongar esas condiciones, debería haberse abordado el problema por la vía de un reglamento de medidas técnicas o mediante planes de recuperación, pero no de esta forma. En la misma línea se rechaza el sistema acordado para asignar las posibilidades de pesca de cada Estado miembro. En el caso de España no se admite que se haya tenido en cuenta el período 1988-2002 cuando la flota española sólo tenía la posibilidad de acceder a esas aguas con 40 barcos mientras el resto de las flotas no tenían esa limitación.

Junto a estos aspectos negativos, para la Administración española el reglamento aprobado contiene igualmente aspectos positivos. Los responsables de pesca señalan, entre otros puntos que la gestión del esfuerzo pesquero excluya las especies de aguas profundas, que el esfuerzo pesquero se mida en kilovatios de forma conjunta para artes fijos y de arrastre, que exista un automatismo en la regulación del esfuerzo pesquero en caso de aprobación de planes de recuperación, que se eliminen las comunicaciones de entrada, salida y capturas en todas las zonas, excepto la declarada como sensible y que se haya derogado definitivamente la actual reglamentación sobre esfuerzo.

El box irlandés ya no es el viejo box, pero sigue suponiendo una política de discriminación. ■

V. M.

Se ha tomado como referencia el número de barcos en esas aguas entre 1998 y 2002, cuando España tenía limitado su acceso a 40 barcos



BRUSELAS PROPONE

La Comisión de la Unión Europea ha propuesto la constitución de seis consejos consultivos regionales para el desarrollo de la política de pesca. El objetivo de este organismo es lograr el reforzamiento del diálogo entre la Administración comunitaria y el conjunto de las partes afectadas. Objetivo de los consejos es ofrecer información, asesoramiento y recomendaciones a la Comisión o a los Estados miembros a la hora de adoptar decisiones en materia de política pesquera. Los consejos podrán contar con el asesoramiento de técnicos y observadores. Bruselas aportará parte de los gastos de funcionamiento en los primeros años. El objetivo comunitario es que los consejos inicien su actividad a partir de 2004.

LA CREACION DE SEIS CONSEJOS CONSULTIVOS DE PESCA





La constitución de los consejos consultivos era uno de los puntos más novedosos contemplados en la reforma de la Política Pesquera Común aprobada en diciembre del pasado año. Contra su funcionamiento surgieron inicialmente algunas voces de protesta por considerar podría ser el inicio de un proceso de renacionalización de las aguas al estar presentes en los mismos representantes de las zonas afectadas y no quienes faenan en las mismas procedentes de otros Estados.

Las voces críticas consideraban que los mismos podrían dar lugar a que, para esas determinadas zonas sometidas a un consejo, los países representados podrían proponer políticas enfocadas fundamentalmente hacia sus intereses y no para el resto.

Frente a esas posiciones,

Cada uno contará con una asamblea general y un comité ejecutivo entre 12 y 18 miembros

desde la Comisión se insiste que se trata fundamentalmente de poner en marcha una nueva política basada en el diálogo y la toma en consideración de todas las posiciones del sector ante el fracaso que se ha producido en los últimos años en el desarrollo de la política pesquera en la Unión Europea. Para el comisario, Franz Fischler, la política de pesca ha sido muy criticada en el pasado por estar excesivamente cen-

tralizada y tener una gestión dirigida de arriba a abajo. «Con esta propuesta, se señala el comisario, queremos acercar la política pesquera a las regiones y las personas afectadas. Los consejos consultivos regionales lograrán una integración mejor y más rápida de la industria pesquera y demás partes interesadas en el proceso de gestión de la política pesquera común. Las partes interesadas, concluye el responsable de la política pesquera comunitaria, tendrán ocasión de desempeñar un papel verdadero en la buena gestión de la pesca en su zona».

Según la propuesta de la Comisión, se constituirán los siguientes consejos consultivos: Mar Báltico, Mar Mediterráneo, Mar del Norte, Aguas occidentales del norte, Aguas occidentales del sur y poblaciones pelágicas que abarcarán las zonas señaladas en el gráfico. Igualmente, un comité consultivo regional podrá poner en marcha



subdivisiones para las cuestiones que afecten muy concretamente a una zona específica de pesca o a regiones biológicas.

Para la constitución de un comité, los representantes del sector pesquero y otros grupos con intereses en el mismo, deberán presentar una solicitud donde incluyan declaración de objetivos, reglamento interno así como el presupuesto estimado para su funcionamiento. Cada Estado miembro donde se presente la solicitud deberá estudiar la misma y elevar una recomendación a la Comisión. Los representantes que pidan la constitución de un comité también deberán elevar la solicitud a Bruselas.

Según la propuesta del reglamento, cada comité consulti-

vo regional deberá constar de una asamblea y un comité ejecutivo. La asamblea se reunirá al menos una vez al año para evaluar los trabajos del comité que estará compuesto por entre 12 y 18 miembros.

En los consejos consultivos regionales deberán estar presentes tanto los representantes del sector de la pesca como de otros grupos con intereses en la política pesquera común. Los miembros de la asamblea serán nombrados de común acuerdo entre los Estados miembros interesados en ese comité. Igualmente, las organizaciones en nacionales y europeas que representen al sector de la pesca y el tercio restante a los otros grupos con intereses afectados por la política pesquera común. Al menos deberá estar en el comité

ejecutivo un representante del sector de captura de cada Estado miembro interesado.

Para el desarrollo de sus trabajos, el objetivo de la Comisión es que los consejos tengan la máxima participación. En esta línea se invitará a participar en calidad de expertos a la hora de elaborar los trabajos a científicos de institutos de los Estados miembros interesados. Igualmente podrán participar las administraciones regionales y nacionales de esos mismos Estados en calidad de observadores. También podrán participar como observadores los Estados miembros con intereses en el sector aunque no tengan derechos de pesca de especies reguladas en la zona marítima o zona cubierta por el consejo consultivo. La Comisión podrá estar siempre presente en cualquier reunión del consejo consultivo regional. Igualmente, podrá participar en calidad de observador un representante del Comité consultivo de pesca y acuicultura así como representantes de terceros países con intereses pesqueros en la zona marítima o de pesca cubierta por un consejo consultivo regional cuando se discutan cuestiones que afecten a sus intereses. Tanto las reuniones de la asamblea general como las del comité ejecutivo estarán abiertas al público. Cada consejo deberá designar un presidente por consenso.

Abarcarán zonas marítimas bajo jurisdicción de dos o más Estados miembros

Los consejos consultivos regionales tienen como principal objetivo el estudio de las condiciones de pesca en cada una de las zonas. De acuerdo con los trabajos que lleven a cabo, adoptarán las sugerencias o recomendaciones que estimen oportunas para el desarrollo de esas pesquerías. La propuesta de reglamento contempla la importancia de que esas recomendaciones se hagan por consenso. Cuando no fuera posible, a la hora de elevar las mismas a los organismos comunitarios, se deberán hacer constar las posiciones discrepantes. Bruselas pretende que estos trabajos sean un punto de apoyo importante para el desarrollo de la política pes-

quera común. Los consejos contarán con ayuda logística de cada Estado miembro. Un punto importante es igualmente la necesidad de que entre todos los consejos consultivos regionales exista la necesaria coordinación cuando se debata una cuestión que sea de interés común para varios con el fin de que no haya posiciones opuestas.

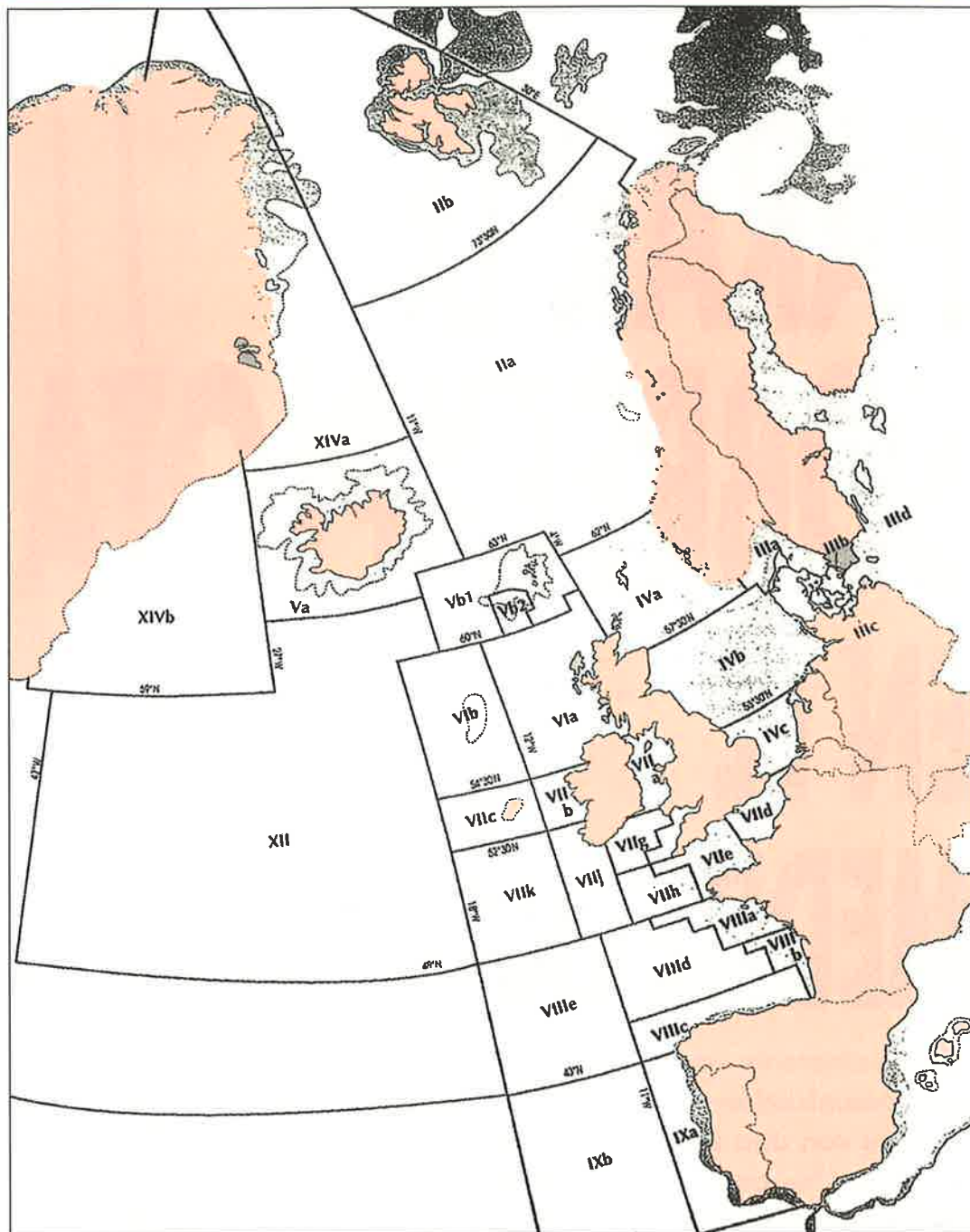
Para el desarrollo de sus actividades, los consejos consultivos regionales contarán con una ayuda financiera desde la Comisión durante los tres primeros años de funcionamiento con ayudas que se irán reduciendo progresivamente. Cada consejo, por su parte, deberá elevar un informe sobre sus actividades a la Comisión, a los Estados miembros y al Comité consultivo de pesca y acuicultura antes del 31 de marzo del año siguiente al que abarque el informe. Igualmente, el Tribunal de Cuentas y la propia Comisión, podrán recabar en cualquier momento datos sobre el funcionamiento de ese organismo. A los tres años desde la constitución de los consejos consultivos regionales, la Comisión elevará un informe al Parlamento Europea y al Consejo sobre su funcionamiento.

El apoyo comunitario al funcionamiento de los consejos consultivos regionales se producirá desde el primer año de su puesta en marcha. En el primer ejercicio, las ayudas no podrán exceder del 85% de los gastos de funcionamiento para rebajar los apoyos en los dos años siguientes. En todo caso, esa ayuda no podrá exceder de los 100.000 euros.

El objetivo final de los consejos consultivos regionales en el marco de la PCP es lograr el desarrollo de unas pesquerías sostenibles, la aplicación de unas reglas de juego desde la mayor transparencia posible y donde hayan participado en su elaboración tanto científicos como los pescadores así como otras organizaciones que tienen intereses en la pesca desde grupos medioambientales hasta la pesca deportiva y consumidores. ■

V. M.

LAS ZONAS DE PESCA



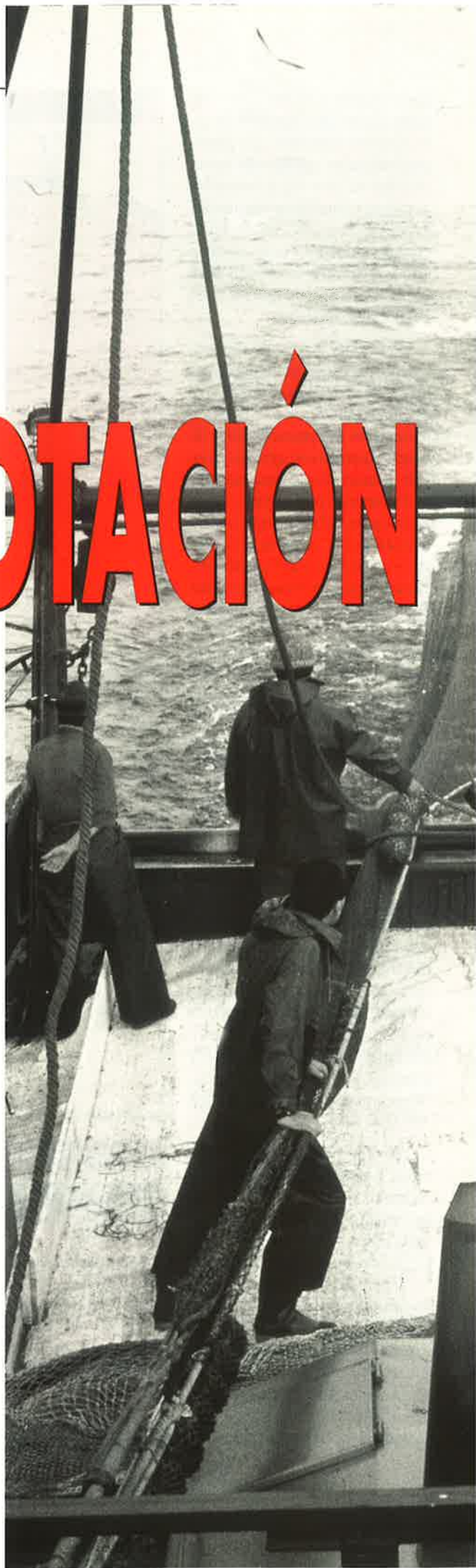
CONSEJOS CONSULTIVOS REGIONALES

Denominación del consejo consultivo regional	Zonas CIEM, divisiones COPACE y CGPM
Mar Báltico	IIIb, IIIc y IIId
Mar Mediterráneo	Aguas de la CE
Mar del Norte	IV, IIIa, VIII d (Mancha Oriental)
Aguas occidentales del norte	V (excepto Va y únicamente aguas comunitarias en Vb), VI, VII (excepto VII d y VII e)
Aguas occidentales del sur	VII e (Mancha Occidental), VIII, IX y X (aguas de las Azores), y división COPACE 34.1.2 (aguas de Madeira y las Islas Canarias)
Poblaciones pelágicas (bacaladilla, caballa, jurel atlantoesandinavo)	Todas las zonas

LA COMISIÓN PLANTEA UN PAQUETE DE
MEDIDAS AL SECTOR

PARAR LA SOBREEXPLOTACIÓN EN EL MEDITERRÁNEO

Hace justamente un año, la Comisión remitía una comunicación al consejo y al Parlamento Europeo con una serie de medidas para reordenar las pesquerías en el Mediterráneo ante el proceso de deterioro que se viene produciendo en las últimas dos décadas. Estas propuestas ya tienen hoy forma bajo una propuesta de reglamento que comienza a debatirse con los Estados miembros y fundamentalmente con los países ribereños. El objetivo es claro: acabar con una sobreexplotación de recursos en la zona donde la actividad de la pesca ocupa en este momento a unos 100.000 trabajadores en su mayor parte con ingresos escasos y con una gran dependencia del mar.





Desarrollar una política más común de pesca para el Mediterráneo constituye una de las metas planteadas por la comisión en los últimos años frente a una Política Pesquera Común mucho más desarrollada en otras aguas comunitarias. Se trataba de un objetivo complejo por las características de la zona, países ribereños comunitarios y de terceros países, así como por el tipo de actividad pesquera que se desarrolla con flotas de gran volumen para un determinado tipo de pesquerías junto con otras donde domina la pesca artesanal casi fuera de todo control.

Al final se han ido cerrando los trabajos hasta concluir en una propuesta de reglamento donde abundan las medidas encaminadas a la sostenibilidad de los recursos limitando y regulando con mayor dureza el uso de artes de pesca. Como siempre, Bruselas avanza despacio en sus actuaciones pero mantiene un ritmo imparables e implacable de acuerdo con los objetivos marcados inicialmente.

Para el comisario de Pesca Franz Fischler, «los caladeros del Mediterráneo están viendo reducidas sus reservas. Esta propuesta, señala el comisario, supone un nuevo planteamiento para garantizar la sostenibilidad de la actividad pesquera en la zona y proteger el futuro de 100.000 trabajadores del sector. Muchos de los planteamientos de la propuesta, recalca el comisario, lo ha sugerido la industria, con la que seguiremos debatiendo. Pero, el Mediterráneo sobrepasa las fronteras de la Unión Europea, por lo que es clave la cooperación internacional

a través de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo». En esta línea se espera que en la cumbre de pesca a celebrar este mes de noviembre en Venecia se articulen mecanismos para lograr unas políticas uniformes entre todos los países, comunitarios y norteafricanos, con intereses en la zona.

Capturas a la baja

Durante los últimos años, desde diferentes organizaciones científicas e incluso desde el propio sector, se ha venido denunciando el estado lamentable de las pesquerías en el Mediterráneo donde los índices de producción se han venido recortando progresivamente a pesar de un mayor esfuerzo pesquero.

En relación con la situación de hace 20 años, en algunas de las zonas más productivas como el Adriático o el estrecho de Sicilia, los índices de captura por unidad de esfuerzo pesquero se ha reducido hasta un 60%. En especies como la vieira este porcentaje llega incluso al 90%.

**Las capturas
en algunas zonas
y para
determinadas
especies se han
reducido hasta
un 60% en los
últimos 20 años**

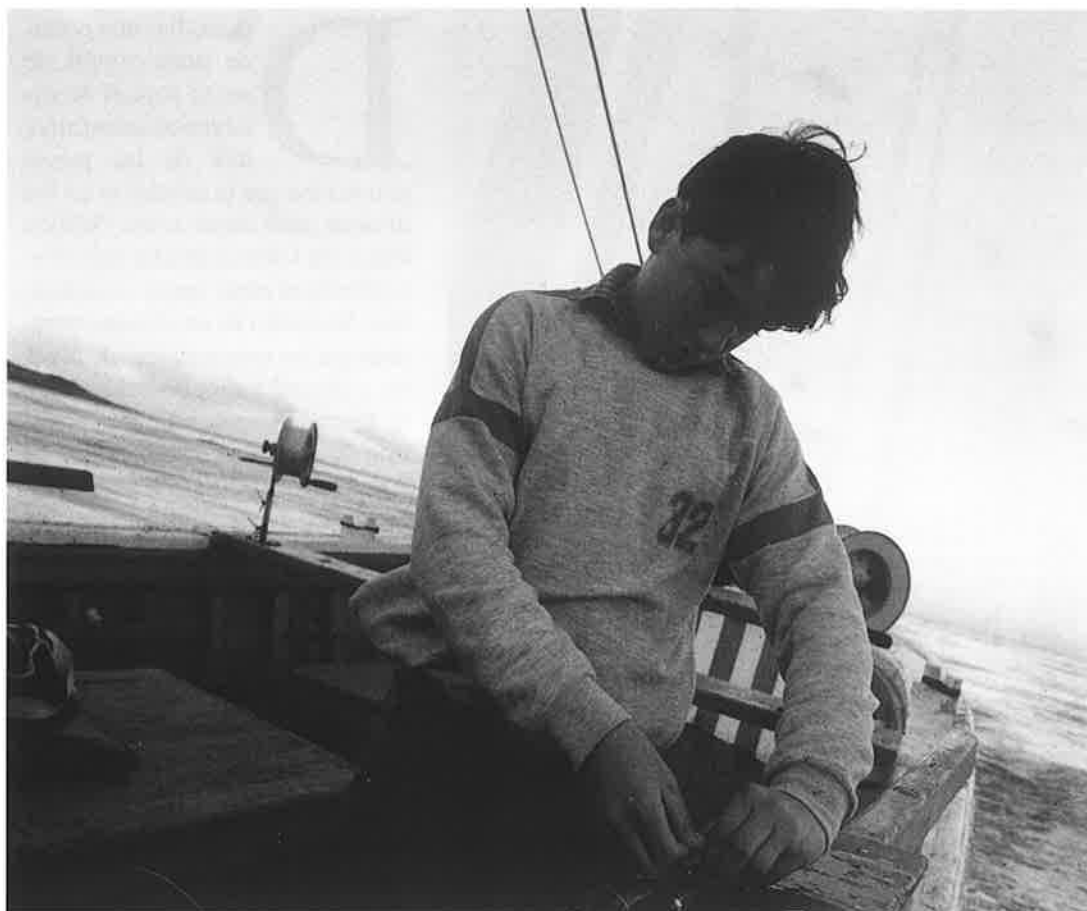
Para los científicos, es preocupante la reducción de los niveles de biomasa en varias poblaciones muy importante y se impone la necesidad de proteger a los juveniles para lo cual es fundamental modificar los métodos de pesca para evitar la actual sobreexplotación que afecta a todas las aguas hasta profundidades superiores a los 800 metros.

La propuesta de reglamento contempla, entre otros puntos importantes las siguientes cuestiones: a) Inclusión de nuevas medidas técnicas para mejorar la selectividad de la dimensión de la malla actual de 40 mm para las redes de arrastre, sin aumento inmediato de la dimensión de

la malla y se prevé un aumento de la dimensión de la malla mínima hasta 60 mm en dos etapas en los próximos seis años. b) Consolida la prohibición de utilizar artes de arrastre en zonas costeras. c) Introduce un procedimiento de cierre, con carácter temporal o permanente, de algunas zonas a determinados métodos de pesca, en aguas comunitarias o internacionales. d) Prevé la adopción en la cuenca mediterránea de planes de gestión que combinan la gestión del esfuerzo pesquero con medidas técnicas. e) Finalmente se incluyen disposiciones para garantizar que la pesca de recreo se realice de forma que no interfiera con la pesca profesional y no comprometa la sostenibilidad de ciertos recursos.

Para el desarrollo de esta nueva política, se delegarán poder a los Estados miembros que podrán regular en sus aguas territoriales y bajo determinadas condiciones, las actividades pesqueras con una escasa dimensión comunitaria o repercusión en el medio ambiente, incluidas ciertas pesquerías locales autorizadas actualmente por el derecho comunitario. Esta propuesta incluye también medidas de conservación en la zona de gestión de 25 millas alrededor de Malta de acuerdo con las reglas de juego fijadas en el Tratado de Adhesión en 2003.

Este futuro reglamento se aplicará a la conservación, gestión y explotación de los recursos acuáticos vivos allí donde se ejerzan tales actividades en las aguas marítimas al Mar Mediterráneo al este del meridiano 5° 36' de longitud oeste sometidas a la soberanía o jurisdicción de los Estados miembros; a los buques de pesca comunitarios que faenen en el Mediterráneo fuera de las aguas señaladas anteriormente; a los ciudadanos de los Estados miembros, sin perjuicio de la responsabilidad primaria del Estado pabellón, en



el Mediterráneo y fuera de las aguas que se han definido bajo la soberanía de los países miembros. Igualmente se aplicará la nueva normativa a la comercialización de los productos de la pesca capturados en el Mediterráneo.

La propuesta de reglamento señala las especies protegidas así como los hábitats. En esta línea se prohíbe la pesca con redes de arrastre, dragas, artes de trampa, redes e cerco con jareta, redes de tiro desde embarcaciones, jábegas o redes similares encima de los lechos de hierbas marinas u otras fanerógamas marinas. En lo que respecta a las zonas protegidas se hace una división en dos partes. Si se trata de zonas comunitarias, los países miembros deberán comunicar a la Comisión antes del 30 de junio de 2004 la información referida al establecimiento de las mismas tanto dentro como fuera de los mares territoriales. Bruselas resolverá antes del 31 de diciembre de ese mismo año. Si se

trata de zonas protegidas nacionales, los Estados miembros los deberán designar antes del 31 de diciembre de 2004.

En materia de restricciones referidas a los artes de pesca, de entrada queda prohibida la tenencia a bordo de sustancias tóxicas, soporíferas o corrosivas, aparatos generadores de descargas eléctricas, explosivos, sustancias que puedan explotar si se mezclan, dispositivos remolcados para la recogida de coral rojo y martillos neumáticos u otros instrumentos de percusión para la recogida de especies que habitan en las rocas.

En relación con las artes de pesca, objetivo prioritario de la nueva regulación planteada es prohibir o limitar la actividad de aquellos que pueden dañar el medio ambiente marino y garantizar las condiciones mínimas de selectividad en los artes autorizados para proteger los juveniles y reducir los descartes. El objetivo más im-



portante es aumentar paulatinamente la dimensión de la malla actual de arrastre de fondo hasta los 60 mm frente a los 40 mm de la actualidad. Con esta medida se pretende defender las poblaciones juveniles y reconstituir las poblaciones en la zona. Ese aumento de mallas se quiere hacer de forma progresiva subiendo a 50 mm a finales de 2005 para llegar a los 60 mm antes de finales de 2008. Igualmente se pretende actuar sobre los aparejos, dimensiones máximas y sobre las posibilidades de faenar cerca de la costa.

Bruselas quiere actuar igualmente sobre el tamaño de los peces con el establecimiento de tallas mínimas de los desembarcos. En lo que atañe a la merluza, se plantea una reducción temporal de la talla de desembarque hasta los 15 cm de acuerdo con las características de la malla. Cuando la malla llegue a los 60 cm la talla mínima sería de 20 cm. La propuesta contempla la necesidad de fijar

El objetivo de este plan es lograr una pesquería sostenible para defender el futuro de unos 100.000 trabajadores del sector

límites en materia de pesca deportiva o recreativa para garantizar que la misma no interfiere a la explotación de las poblaciones. Se reclama a la pesca deportiva una mayor información sobre especies altamente migratorias como atún rojo, pez espada y los grandes tiburones pelágicos.

Debido a la naturaleza pluri-específica de muchas de las pesquerías de la zona, se contempla la adopción de medidas de gestión integradas a escala comunitaria, planes que pueden ser pro-

puestos por un país, un consejo consultivo regional y que tienen que ser aprobados por la Comisión. La propia Comisión es partidaria de que la gestión de la pesca costera que explota poblaciones no compartidas, se delegue en gran medida en los países miembros, aunque estos deberían aplicar para antes de finales de 2004 planes de gestión.

Bruselas quiere igualmente lograr unos mayores controles de las pesquerías y para ello se plantea la designación de puestos y la reducción de la cantidad mínima exigida para registrar las capturas en los cuadernos diarios de pesca. No se puede olvidar que en el Mediterráneo domina la flota de bajas capturas, artesanal desde la actividad en la mar hasta los procesos de venta.

Atención especial en esta propuesta se dedica a las especies altamente migratorias como es el caso del pez espada. La anterior disposición comunitaria fijaba la talla mínima para reducir sustancialmente las capturas de juveniles. Bruselas constata que en los últimos años se ha producido una actividad muy importante de las redes de deriva para la captura de especies altamente migratorias. Para poner fin a esta situación se plantea la prohibición de emplear esos artes para la captura de estas especies.

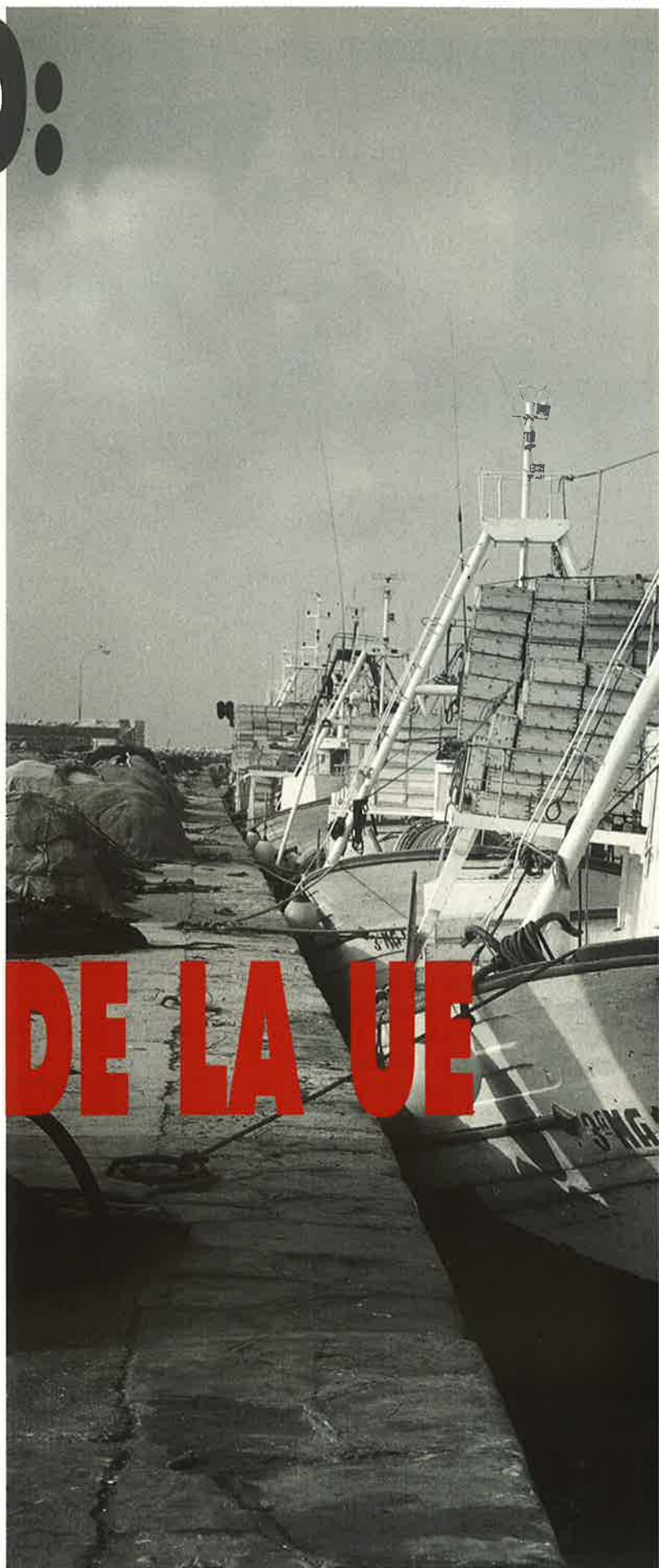
Para el caso de la isla de Malta se propone, de acuerdo con lo contenido en el Tratado de Adhesión, que la pesca en la zona de gestión de las 25 millas las lleven a cabo barcos de menos de 12 metros de eslora salvo un número limitado de grandes buques con pesquerías muy concretas.

Junto a este conjunto de propuestas, la Comisión invita además a los países miembros de la zona a adoptar otras medidas complementarias si las mismas son necesarias para garantizar la conservación de los recursos. ■

V. M.

OBJETIVO: SALVAR LA PESCA EN LOS PAÍSES DEL SUR DE LA UE

Representantes del sector de la pesca de los países mediterráneos junto a responsables de diferentes organizaciones pesqueras internacionales, participaron en Madrid en el Primer Foro Internacional sobre Pesca en el Mediterráneo Occidental bajo el lema «La Cooperación Regional: Futuro del sector pesquero». La política de gestión para esas aguas referente al control del esfuerzo pesquero constituyó uno de los ejes más importantes de los debates en el marco de la filosofía marcada por la Unión Europea en materia de Política Pesquera Común.





Este Primer Foro forma parte del conjunto de los proyectos de Redes de Cooperación para la Ordenación Pesquera en el Mediterráneo Occidental (Copemed) de la FAO que comenzó a funcionar en 1996. El objetivo del mismo es reforzar la colaboración científica entre los países del Mediterráneo occidental y central implicados en la gestión de esas pesquerías donde también se hallan otros países como España, Francia, Italia, Marruecos, Argelia, Túnez, Libia y Malta. En los debates participaron igualmente representantes de FAO, de la Comisión Europea, Comisión General de la Pesca en el Mediterráneo y de la Comisión Internacional para la Conservación de Atún Atlántico, IC-CAT. Las jornadas contaron con la presencia de la secretaria General de Pesca Marítima, Carmen Fraga.

Tras los trabajos desarrollados en este Primer foro, los asistentes adoptaron una serie de conclusiones así como otras recomendaciones encaminadas en su conjunto a la defensa de las pesquerías en el Mediterráneo.

Entre las recomendaciones más importantes, el Foro señala la necesidad de fomentar la cooperación me-

dante el mantenimiento de proyectos regionales que deberían desarrollar las respectivas Administraciones. Se pretende una mayor implicación en el cumplimiento de esos objetivos de los países miembros de la Comisión General de la Pesca del Mediterráneo (CGPM) así como de su Comité Científico. Para el desarrollo de ese proyecto, se considera muy importante disponer de datos estadísticos fiables y de calidad con metodologías de evaluación estandarizada. Además de los datos científicos sobre la situación de los caladeros, se considera muy importante la posibilidad de que, junto a esos estudios, se incluyan también datos socioeconómicos de la zona, artes de pesca, contaminación o cualquier otro aspecto que tenga alguna influencia sobre el desarrollo de los caladeros. Conscientes de que en muchos casos los datos manejados por los científicos no son bien recibidos por el sector, una de las recomendaciones señala conveniencia de asegurar una mayor difusión de los mismos de cara a lograr una mejor comprensión. Para el buen fin de las medidas que se adopten, se estima igualmente indispensable una mayor implicación activa del sector profesional en los procesos de asesoramiento a la administración a través de diferentes orga-



PRIMER FORO INTERNACIONAL DE COPEMED

nismos regionales de profesionales de la pesca. Finalmente, como una recomendación más concreta se indica la posibilidad de estudiar la factibilidad de un eventual plan piloto sobre pesquerías de pequeños pelágicos en el mar de Alborán. Este plan afectaría a España, Marruecos y Argelia y el mismo deberá ser analizado por cada uno de esos países antes de su aplicación.

Durante la celebración de este Primer Foro sobre las pesquerías en el Mediterráneo, tuvieron lugar diferentes paneles entre los que destacan los referidos a la cooperación internacional, cooperación institucional, cooperación científica y cooperación institucional. En cooperación internacional, uno de los temas objeto de debate fue la posible armonización de legislaciones y la necesidad de considerar en el Mediterráneo las especificidades locales. Por parte de los científicos se resaltó que ya tie-

nen un mayor cooperación cuando haya pesquerías compartidas. Argelia planteó la posibilidad de una mayor formación en algunos países para que todos los pescadores de la cuenca mediterránea puedan tener el mismo nivel profesional. Por parte de la Comisión de la Unión Europea se insistió en su voluntad de mantener el esfuerzo para desarrollar los programas regionales. En este mismo marco se reconoció la necesidad de que norte y sur del Mediterráneo, como componentes del mismo ecosistema, deben encontrar vías de gestión compatibles para todos considerando las condiciones técnicas y socioeconómicas de las dos riberas.

En materia de cooperación institucional, en el Foro se puso de manifiesto la gran dificultad que tienen organismos regionales de pesca como ICCAT o la CGPM para desarrollar sus trabajos ante la falta de datos fiables a la hora de

llevar a cabo tareas de asesoramiento a los diferentes gobiernos. Desde esta situación, se contempla la posibilidad de empezar a armonizar los métodos estadísticos nacionales. Desde esta perspectiva, tanto las administraciones nacionales como la comunitaria, solicitan del sector una mayor colaboración para la recogida y puesta a disposición de los datos sobre su actividad. Se trata de una información que se considera clave antes de adoptar cualquier medida sobre sistemas y mecanismos de gestión de unas aguas.

Por su parte, las administraciones de Marruecos, Argelia, España, Túnez y la UE solicitaron a los científicos una mayor sistematización en la recogida de datos para que fuera más estandarizada y coordinada en toda la región; una mayor diversificación de los temas de investigación, una simplificación de la actual terminología para que la misma sea más



accesible a todo el sector y mantener regularmente un intercambio de información.

En relación con la cooperación interprofesional, las conclusiones de este Foro abogan porque en los procesos para la elaboración de las medidas de gestión, se consideren todas las alternativas posibles evaluando también las consecuencias socioeconómicas antes de su adopción. Los profesionales del sector insistieron en su interés para participar en la actividades de la CGPM. Para que las medidas que se adopten sean efectivas, se estima es indispensable que la profesión esté implicada en los procesos. Desde el Foro se apoya la constitución de una asociación de profesionales de la pesca en el Mediterráneo, proyecto impulsado desde Europeche-Cogeca. Para los profesionales, es preciso buscar un punto de equilibrio entre la preservación de los recursos pesqueros con nuevas medidas de

gestión y preservar también la propia actividad de los pescadores por lo que un enfoque de precaución debe incluir también la protección al sector. En esta línea, se defiende una política para la gestión correcta de los recursos a tres bandas con participación de profesionales, científicos y administradores. En este contexto, se apoya el desarrollo del plan piloto para los pequeños pelágicos en el mar de Alborán, tanto por lo que puede suponer e un impacto positivo en esas aguas como por lo que significa de una experiencia piloto de cara a otros proyectos. Para los asistentes a este Primer Foro sobre las pesquerías y su gestión en el Mediterráneo, es indispensable

Bruselas propone una nueva política para la gestión de estas aguas en coordinación con los países ribereños fuera de la UE

mejorar las investigaciones y la difusión de sus resultados. Igualmente se aboga por un mayor esfuerzo para simplificar y hacer más asequibles esos resultados para el conjunto del sector.

Finalmente, el Foro abordó la cooperación científica desde diferentes perspectivas entre las que descartan las siguientes:

— Científicos-Administración-Pescadores. En el desarrollo de los debates se puso de manifiesto la dificultad que tienen las diferentes Administraciones para buscar un equilibrio entre los informes científicos y las demandas de los profesionales del sector.

En el Foro se constató la existencia de muchas reticencias entre los pescadores a la hora de aceptar las medidas, a veces muy duras, que plantean los científicos. Ese problema se considera se podría resolver en parte con una mayor comunicación entre las partes. En materia de pesquerías y contaminación se considera que se deberían tener en cuenta tras modificaciones medioambientales causadas por los cambios antropogénicos. El Foro subrayó que, tanto sector como Administración, deberían proporcionar datos fiables para confeccionar informes sólidos y apoyó la propuesta de realizar un proyecto de piloto multidisciplinar sobre pequeños pelágicos en el mar del Alborán. En cuanto a los artes de pesca se planteó la posibilidad de poner en marcha un grupo de trabajo para ofrecer alternativas a las diferentes opciones sobre medidas de gestión. Finalmente se apoyó la creación de reservas marinas como herramientas para una mejor gestión de los recursos y la necesidad de que los trabajos de investigación afecten también a los aspectos socioeconómicos de las pesquerías. ■

V. M.

La Audiencia Nacional da la razón a la cofradía de A Coruña y la OPP-7 de Lugo

ANULADA LA ORDEN QUE PROHIBIÓ EL USO DE «TREN DE BOLOS» EN EL CANTÁBRICO

Una falta en el procedimiento de tramitación de la orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) que imponía el descanso nocturno en el caladero del Cantábrico y prohibía la utilización del arrastre con tren de bolos dentro de las doce millas ha hecho que la Audiencia Nacional fallara anulándola. De esta forma, los armadores arrastreros, que habían presentado el recurso contra la orden, ven satisfechas sus demandas. La otra cara de la moneda está representada por la flota de bajura asturiana que durante meses estuvo presionando a los responsables de Pesca hasta que la orden ministerial en febrero de 2001 prohibió el uso del arrastre con tren de bolos dentro de las doce millas en el caladero Cantábrico y Noroeste. Ahora la anulación de la orden ha vuelto a generar gran inquietud.



La Audiencia Nacional ha anulado la orden que prohíbe el uso del arrastre denominado tren de bolos en el Cantábrico debido a un error cometido por la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) en la tramitación del reglamento de la pesca del arrastre al no notificar a la Comisión Europea la normativa promulgada el 2 de enero del 2002. El texto de la

sentencia también manifiesta que el plan aprobado para el caladero del Cantábrico-Noroeste no contiene ni un solo informe que justifique que las medidas adoptadas vayan encaminadas a la recuperación de los recursos marinos.

El recurso a la norma fue presentado por el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de A Coruña, Torcuato Teixeira y la gerente de la Organización de Productores

(OPP-7), Mercedes Rodríguez en el nombre de nueve asociaciones de armadores que faenan en aguas del Cantábrico-Noroeste.

Aunque la sentencia no es firme y cabe recurso de casación ante el Tribunal Supremo, con el fallo, que anula la regulación general del arrastre, 170 barcos de arrastre que faenan en el Cantábrico no tendrán que cumplir el descanso nocturno cada día y podrán

operar de nuevo en la franja costera de las 12 millas. La comunidad gallega cuenta con 110 unidades de los 170 barcos de arrastre que pescan en el Cantábrico. Y de estos únicamente una treinta utilizaba el tren de bolos en sus redes hasta enero de 2001 fecha de su prohibición.

Dos caras de la moneda

De esta forma, la resolución de la Audiencia ha vuel-

to a abrir viejas heridas entre el arrastre de litoral gallego y la bajura asturiana. Para los pescadores asturianos de bajura la derogación de la orden ha causado sorpresa e incertidumbre. Sorpresa debido a que el conflicto se daba por zanjado, e incertidumbre ya que los pescadores desconocen que legislación está vigente en la actualidad en el caladero. La orden derogada por la Audiencia prohibía el uso del tren de bolos a menos de 12 millas de la línea de costa y obligaba a los armadores a solicitar una autorización para faenar con el citado arte más allá de esa distancia. Pero esta anulación no afecta a una normativa anterior del año 2001 que restringía el uso del tren de bolos a menos de 6 millas desde la línea de costa y obligaba a los armadores a solicitar la licencia para usar el aparejo más allá de las seis millas. Esta situación posibilita un vacío legal que abre la veda a la utilización de este tipo de arrastre frente al litoral asturiano. Además, la sentencia de la Audiencia anula obligatoriedad de cumplir un descanso nocturno cada día y la imposición a las redes de arrastre de un calado de malla de 55 milímetros. Según el presidente de la Federación Asturiana de Cofradías de Pescadores, Dimás García, «la noticia de la resolución no llega en el mejor momento y es perjudicial para los intereses pesqueros del Principado».

Los representantes del arrastre de litoral, principalmente gallegos representados por la Cofradía de Pescadores de A Coruña y por la OPP-7 de Lugo, se muestran felices al haber sido estimado por la sección cuarta de la sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional su recurso interpuesto contra la orden del MAPA. Los armadores y la cofradía de A Coruña,



■ **«La noticia de la resolución no llega en el mejor momento y es perjudicial para los intereses pesqueros del Principado»**

DIMÁS GARCÍA

■ **«Los arrastreros del Cantábrico no resucitarán viejas tensiones»**

MERCEDES RODRÍGUEZ

conscientes de la crispación que creó el enfrentamiento entre la bajura asturiana y el arrastre con tren de bolos —principalmente gallego—, quieren eliminar las tensiones que la anulación del reglamento de la pesca del arrastre puedan causar y ya han afirmado, a través de Mercedes Rodríguez, que «no resucitarán viejas tensiones ya que el uso del tren de bolos fue prohibido en el caladero del Cantábrico y Noroeste por una orden ministerial de febrero de

2001, que fue recurrida por la Organización de Productores sin conseguir nada. Con posterioridad el MAPA promulgó una nueva normativa para regular el arrastre en enero de 2002; ésta es la que ha sido anulada ahora por la Audiencia». A esto hay que añadir, según Rodríguez, que «son únicamente una o dos unidades las que disponen de autorización del MAPA para faenar más allá de las 12 millas desde la línea de costa». Los armadores, añaden que el per-

juicio principal de la orden anulada ha sido la restricción de las horas de trabajo; ya que la norma limitaba a 18 horas diarias la jornada laboral obligando a parar seis horas entre las ocho de la tarde y las nueve de la mañana, lo que ha supuesto pérdidas económicas notables por las que se plantean pedir cuentas a Pesca.

Ante esta situación, desde el MAPA se afirma que se analizará el fallo con calma y la próxima primavera se va a realizar un estudio que determine el impacto que produce el uso de este aparejo en los fondos rocosos del Cantábrico. Los datos que se emplearán para la investigación serán los obtenidos por el barco del Instituto Español de Oceanografía *Vizconde de Eza* que tiene por objetivo analizar el caladero asturiano.

Cronología

El conflicto se remonta cuatro años atrás cuando los representantes de la bajura asturiana exigieron a la administración autónoma mayor control sobre la pesca capturada por una treintena de arrastreros gallegos que faenaban en el litoral asturiano utilizando el tren de bolos. A las protestas de los pescadores se unieron las de los mayoristas. Los primeros se quejaban por que este arte de pesca diseñado para arrastrar las redes por zonas rocosas arrasaba los fondos y esquilma la pesca; los últimos argumentaban que las cerca de 140 toneladas de pescado capturas por los barcos gallegos no eran subastadas en las lonjas del principado sino que eran transportadas por carretera a Celeiro o Ribeira para ser vendidas allí. Desde la Secretaría General de Pesca se convocó diversas reuniones con las partes implicadas hasta que se aprobó la orden ahora derogada. ■

BRUSELAS **DICE** **NO** QUE ESPAÑA **CONTROLA** **LA PESCA**

La Comisión de la Unión Europea ha planteado una denuncia a las autoridades de España y el Reino Unido por entender que no están llevando una política adecuada de control sobre la actividad de los barcos pesqueros tanto en lo que afecta a la política de capturas como a las descargas y vigilancia de los volúmenes desembarcados y por especies. Bruselas se ha fijado igualmente un plazo de dos meses para la Administración española rectifique en su actitud, antes de adoptar medidas en contra de sus posibilidades de capturas, lo que podría traducirse en recortes de cuotas o de acceso a determinados caladeros.

Esta denuncia ha sido radicalmente rechaza por la Administración pesquera española desde donde se entiende que simplemente se trata de una estrategia de Bruselas para justificar las duras medidas de conservación que en el futuro se quieren aplicar para determinadas especies. En otros medios del sector se estima que la Comisión quiere achacar a otros sus propias responsabilidades y fracasos a la hora de desarrollar una Política Pesquera Común con resultados positivos, algo que no han logrado en la última década.

Esta actitud de Bruselas se ve en medios pesqueros como una forma de demostrar que se comienza a aplicar la reforma de la Política Pesquera Común aprobada en diciembre de 2003.



Agricultura rechaza **las acusaciones comunitarias** **que las considera como** **«eminente políticas»**

Para los técnicos e inspectores comunitarios, las infracciones más graves en este sentido corresponderían a las zonas del norte, Cantábrico, la costa occidental de Galicia y Canarias. De acuerdo con los datos manejados por la Comisión, los técnicos de Bruselas hicieron un seguimiento sobre las actividades de las flotas es-

pañolas en los años 2001 y 2002. En su opinión, en este período, se produjo una sobrepesca para especies como la merluza, así como una gestión inadecuada de las cuotas. Los técnicos comunitarios relatan en sus informes que en algunos casos, los barcos pesqueros llevan a bordo dobles bodegas con capturas ilegales que

no declaran y que se comercializan sin control y sin ninguna dificultad. En otros casos apuntan que se especifican como capturas especiales que no corresponden con el fin de evitar la superación de cuotas. En el caso de Canarias, Bruselas dice que se inspeccionan sobre todo a los barcos extranjeros, mientras no se vigila a los nacionales. La Comisión entra también en la casuística y señala como los inspectores vieron en un puerto descargar mercancía sin ningún control.

Ante esta situación, desde la Comisión se advierte de la urgencia de poner orden en el control del sector en un plazo de dos meses ya que, de lo contrario, se podrían aplicar duras medidas que afectarían a la actividad de las flotas en el futuro.

La Administración central española ha rechazado todas estas acusaciones que, en su opinión, tienen más datos anecdóticos que referidos a la actividad de un sector. Desde Canarias, el gobierno regional rechaza las acusaciones de Bruselas señalando que a los barcos nacionales se les hace un seguimiento permanente, algo que no hacen las inspecciones comunitarias con los extranjeros. En Galicia, la Cooperativa de Armadores de Vigo considera que la Comisión debe señalar por qué hoy se acusa a la Administración y a la flota española de incumplir los mandatos de Bruselas, mientras hace unos meses era una de las flotas que mejor hacían sus deberes. ■



'PRESTIGE'



HACE UN AÑO...

Hace un año, a 137 millas de las costas gallegas, se partía en dos el petrolero "Prestige" con unas 16.000 toneladas de fuel en sus bodegas, tras haber derramado en el mar otras 60.000 toneladas antes de hundirse y provocar una marea negra que comenzó en Galicia para extenderse posteriormente a Asturias, Cantabria y País Vasco.

En los últimos doce meses, desde estas páginas hemos seguido puntualmente el desarrollo de este grave problema para el sector de la pesca en esas zonas. Hoy, al cumplirse el aniversario de este siniestro, MAR,

revista del Instituto Social de la Marina, del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, al servicio del sector marítimo pesquero, ofrece en las páginas siguientes un amplio análisis de esta catástrofe, desde el inicio de la marea negra hasta la recuperación de las playas y la vuelta a la actividad pesquera, objetivos logrados gracias a las importantes ayudas públicas, la respuesta unitaria de todo el sector y la solidaridad del conjunto de la sociedad con la población y las zonas afectadas.

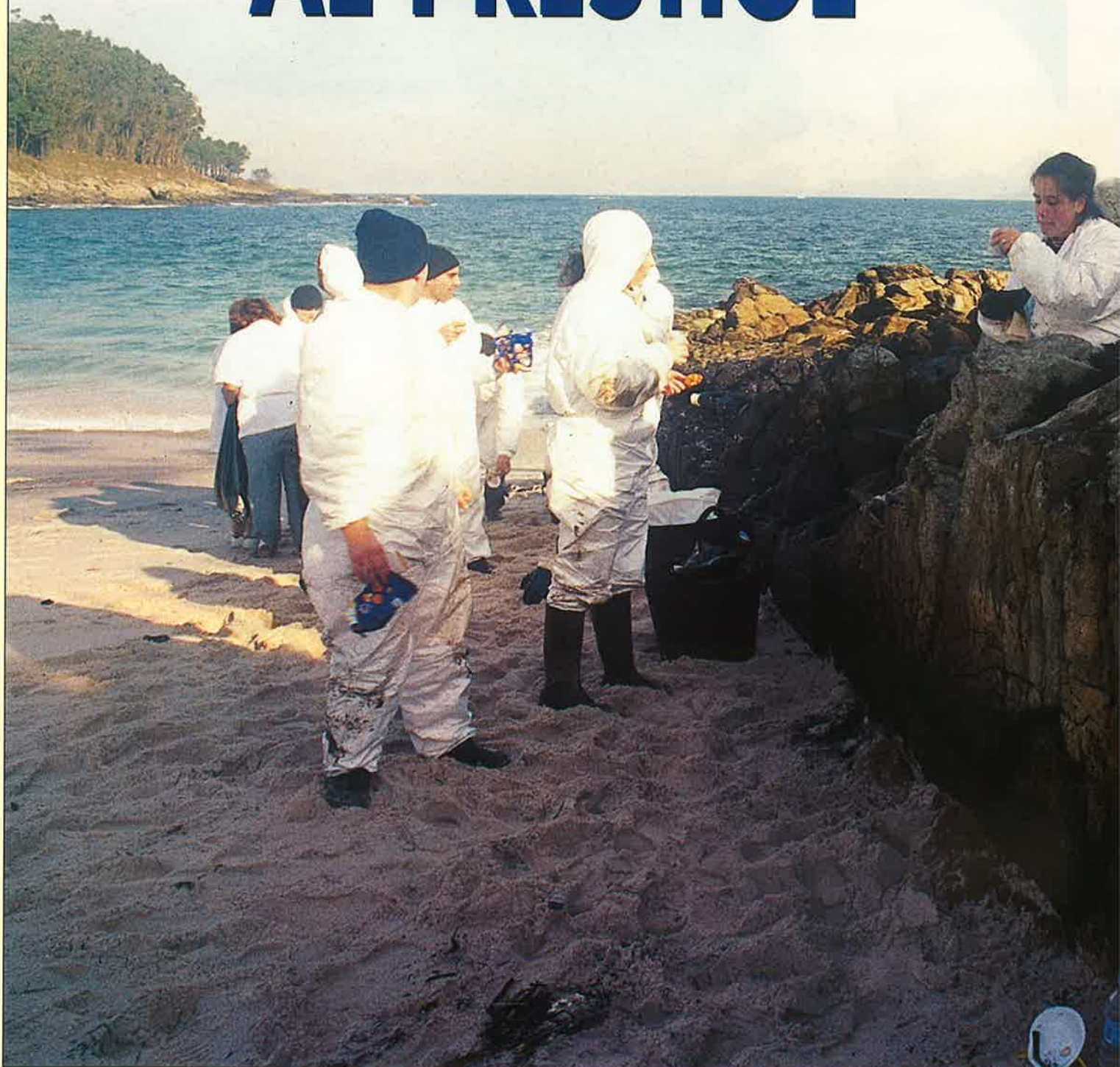
Fotos **Jesús Navarro**.



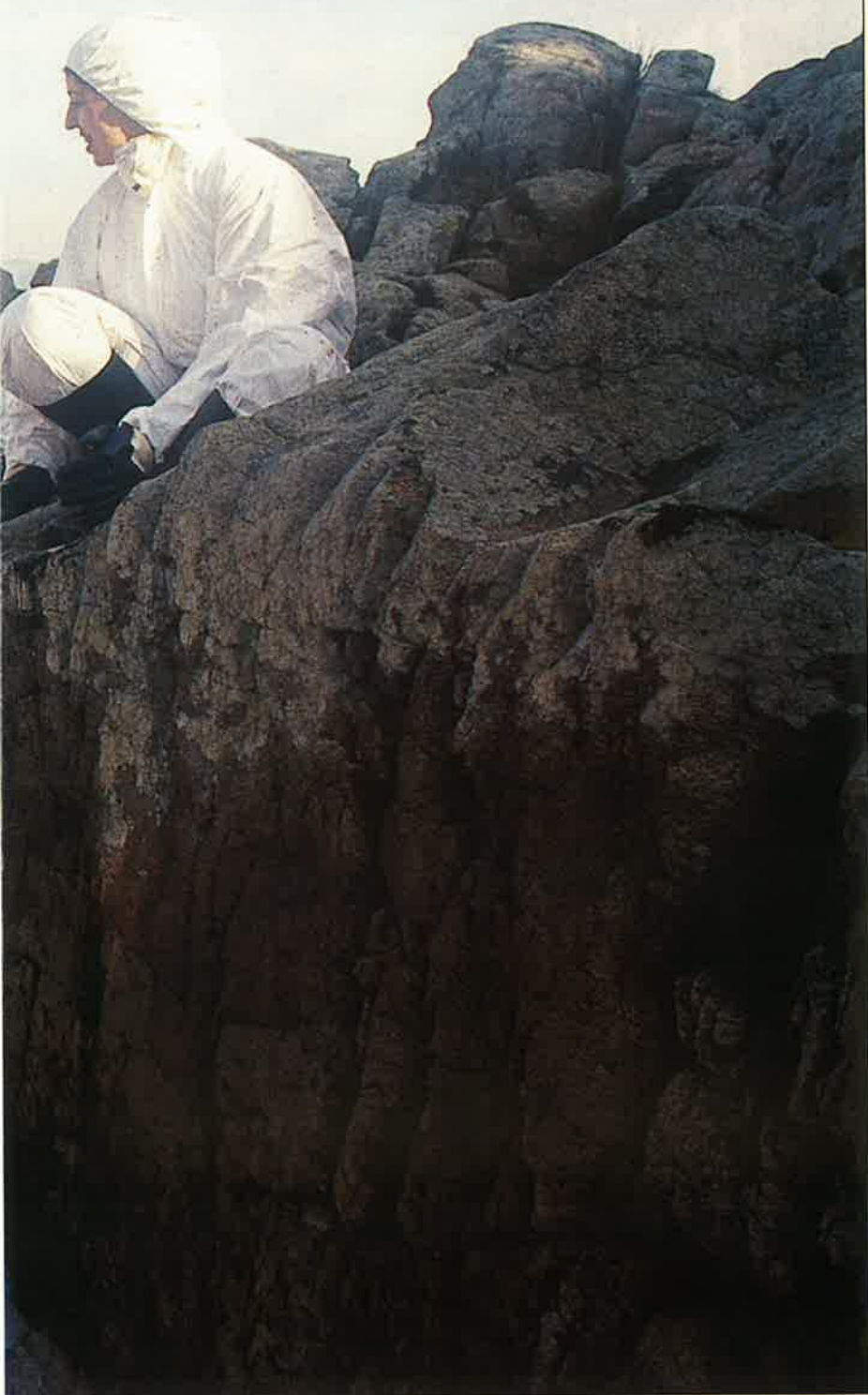
'PRESTIGE'

Primer
aniversario

RESPUESTA UNITA AL PRESTIGE



RIA FRENTE



El presente año del sector pesquero ha estado marcado por el desastre del Prestige. Las consecuencias del hundimiento del petrolero, una de las mayores catástrofes ecológicas en Europa, han sido graves en todo el litoral Cantábrico, como ya lo habían sido otros accidentes anteriores. Y como en anteriores accidentes se podría haber evitado si se hubieran adoptado las medidas de seguridad necesarias; pero a diferencia de otras ocasiones, la respuesta que se ha dado desde todos los ámbitos ha sido sorprendente. Así, la rapidez y eficacia organizativa de la gente del mar a través de las cofradías, la sorprendente implicación ciudadana personificada por los miles de voluntarios que durante meses han limpiado el litoral, el aporte de medios técnicos y humanos del Ejército en labores de vigilancia, apoyo, asistencia y limpieza, la celeridad de la Administración en todo lo relativo a ayudas económicas y, finalmente, la apuesta realizada para superar el reto técnico de sacar el fuel en bolsa mediante la utilización de robots que trabajan a 4.000 metros de profundidad, van a marcar un antes y un después en este tipo de accidentes. Sin duda, el primer año del hundimiento del Prestige ha tenido como balance la suma de los esfuerzos provenientes de todos los ámbitos de la sociedad para responder a la catástrofe.

Otro reflejo de una sociedad involucrada en dar una respuesta al vertido se muestra a través de los datos que nos ha dejado este primer aniversario. Las cifras son espectaculares: 150.000 personas trabajando en la regeneración del litoral, 2.000 kilómetros de litoral afectado en las cuatro comunidades cantábricas, 1.450.000 metros cuadrados de rocas impregnadas, 3.000 millones de euros calculados como pérdidas económicas, trabajos de recuperación del fuel a 4.000 metros de profundidad y 5.200 millones de euros añadidos a las inversiones ya previstas por el Gobierno en Galicia. La magnitud de las cifras es más que elocuente. Pero detrás de estos datos impactantes hay imágenes que han quedado estampadas en la memoria social que sirven para describir una cronología imperfecta de una catástrofe que ha afectado a todos y que por todos ha sido respondida.



'PRESTIGE'

La primera estampa de esta cronología es la estructura del Prestige partida en dos agotada por el esfuerzo y el envejecimiento de los 26 años con que contaba este petrolero monocasco cargado con 77.000 toneladas de fuel. El barco de 243 metros ya era conocido por la mayoría de la gente al haber sido noticia en los medios de comunicación desde que el 13 enviara una señal de socorro e iniciara un periplo que le llevaría a hundirse en el fondo del océano Atlántico. El hundimiento de su proa y su popa se produjo el día 19 de noviembre. Sus restos se encuentran a 3.500 metros de profundidad a 130 millas de las Islas Cíes. La imagen inusual de la proa del barco levantada mostrando el bulbo y la popa igualmente levantada formando una uve imaginaria momentos antes de iniciar su descenso a las profundidades parecía «la crónica de una muerte anunciada», y se enlazaba con las imágenes emitidas fechas antes por los medios de comunicación del barco escorado y hundido por encima de su línea de flotación, cuando iniciaba lo que sería el fin del principio.

La gente del mar

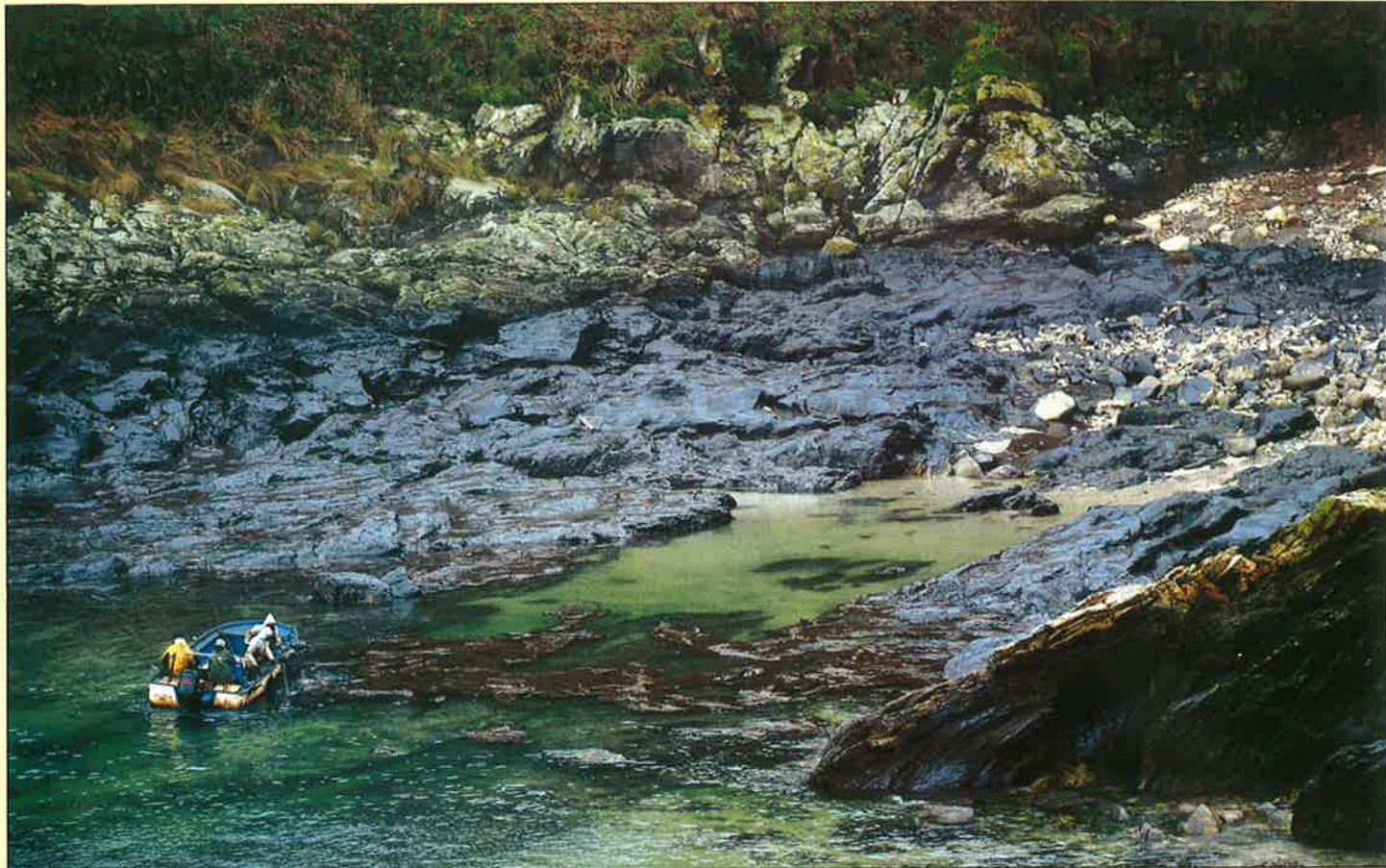
La segunda instantánea que ha quedado en nuestra memoria colectiva data de unas fechas posteriores. El 7 de diciembre, la localidad de Muxía situada en la zona noroccidental de A Coruña, recibió la primera marea negra y por el daño recibido ha sido calificada «Zona Cero». Pero ya el día 2 de diciembre marineros alertados por la presencia de fuel cerca de la isla Salvadora salieron de las rías bajas a recoger fuel en sus barcos. Las imágenes captadas por los reporteros gráficos tanto de televisión como prensa de la **gente del mar** a bordo de cientos de embarcaciones de bajura pertrechadas de capachos, contenedores, trajes de agua, palas y otros artilugios comprados en las ferreterías de



150.000 personas -especialmente jóvenes, pero también hombres y mujeres de edad avanzada- procedentes de los cuatro puntos cardinales han trabajado en la regeneración del litoral

la zona o diseñadas por ellos mismos recogiendo fuel para evitar que entrara en las rías impactó a todos.

La lucha desigual que emprendieron miles de marineros desde sus pequeñas embarcaciones de percebeiros contra la marea negra tuvo un resultado casi impensable para todos: los



marineros evitaron que el fuel entrara en las rías y destruyera su medio de vida. Sin embargo poco pudieron hacer por evitar que el fuel llegara a playas, pedreros y acantilados de las islas Cíes, que sirvieron de barrera a la marea negra. Berto, un marinerero de la Cofradía de Bayona dedicado a la captura del pulpo, epitomiza a todos esos marinereros de las rías bajas que salieron a recoger fuel en sus embarcaciones al recordar cómo hace un año la quilla de su embarcación resbalaba sobre la capa de fuel «como si fuese mantequilla» al acercarse a los arenales de las Cíes. «Lo sacamos como pudimos» continúa «y al día siguiente volvimos con unas especies de guadañas que nos permitiera contar el chapapote que tenía más de medio metro de espesor». La salida de los pescadores al encuentro del fuel para preservar su forma de vida ya es parte de la memoria social de aquellos días. Después los barcos de la flota vasca y



cántabra hicieron lo mismo. Con la lección ya aprendida. Los pescadores de estas comunidades han evitado con su esfuerzo y tenacidad que la mancha de fuel extendida por el golfo de Vizcaya haya tenido consecuencias más funestas en sus litoral.

Cofradías

Otra imagen grabada en nuestra memoria es la transformación de las lonjas de los puertos pesqueros en comedores y dormitorios donde se ha alimentado y dado merecido descanso a los miles de voluntarios llegados desde cualquier punto de España y de países tan lejanos como Japón y Estados Unidos para colaborar de forma desinteresada en la limpieza del litoral. Las cofradías mostraron su poder de organización y movilización ante la gravedad de los acontecimientos y la solidaridad se dirigió hacia estas entidades de múltiples formas: personas que destinaban días de vacaciones



para recoger fuel, empresas que donaron productos alimenticios o material diverso, y después toda la ayuda aportada por los miembros del Ejército y Protección Civil.

Los primeros días de diciembre las **cofradías** se organizan para afrontar la crisis. A primera hora de la mañana la escena era similar en todas las lonjas de las cofradías afectadas: marineros y voluntarios se organizan para realizar las labores de recogida de fuel ya en el mar o en la costa. El personal administrativo de estas corporaciones en pocos días pasa de organizar la recepción y venta de productos del mar a realizar labores de todo tipo como recepción de alimentos, organización de retenes de vigilancia y grupos de «manos limpias» (personas dedicadas a limpiar a marineros y vo-

luntarios al terminar la jornada), coordinar la limpieza de herramientas, artilugios y embarcaciones usadas durante la recogida, descarga y traslado del chapapote. Estas instituciones han mostrado su capacidad organizativa y su unión ante la tragedia, vertebrando el trabajo de miles de personas en las distintas localidades pesqueras para que cada grupo pudiera realizar el papel asignado con el objetivo de contrarrestar los fatales efectos de la marea negra.

El papel de la mujer

Hay que destacar entre las imágenes de este aniversario el papel de la **mujer** ante la catástrofe del *Prestige*. Es difícil traer a la memoria una única estampa que describa su labor, ya que la mujer ha estado presente en todas las tareas. Ya recogiendo fuel en las pequeñas embarcaciones al lado de sus maridos, limpiando las costas y cargando capachos como voluntarias o ayudadas por los mi-

litares en las tareas de intendencia en las lonjas, las mujeres, tanto las que viven del mar en Galicia o en otras comunidades afectadas por el vertido como las que como voluntarias, han contribuido a la limpieza del fuel y han estado implicadas en todos los ámbitos.

Ante el fuel no ha habido diferencias por razones de edad, profesión o procedencia. Madres, esposas e hijas de marineros han recogido fuel hasta agotarse. Peditras, percebeiras, dependientas de grandes almacenes o estudiantes de cualquier campo han compartido tareas y se han trasladado a limpiar playas en las que pasan las vacaciones o ayudar en zonas de donde procede una amiga de clase. Un responsable de una de las cofradías afectadas contaba con disgusto y orgullo

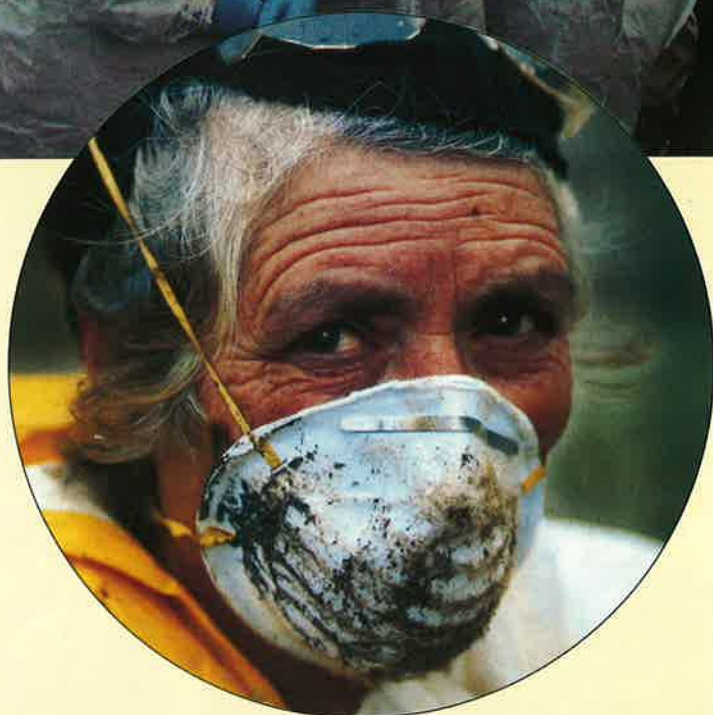
Las cofradías han mostrado su capacidad organizativa y su unión ante la tragedia vertebrando el trabajo de miles de personas



mezclados como su hija, estudiante en la universidad de Santiago, dejó los estudios por unas semanas para volver a su localidad de origen a ayudar a recoger fuel en la embarcación de su padre. «Aquí todo el mundo; los de aquí y los de fuera recogimos codo con codo el fuel. Y fue muy emotivo». Afirmaba el mismo responsable.

150.000 voluntarios

Otra instantánea obligatoria en esta cronología del aniversario del Prestige es la del voluntariado. De acuerdo con las cifras que maneja la Xunta, Galicia a recibido la ayuda de **150.000 voluntarios** en las tareas de limpieza. Personas de todos los puntos de la geografía española y de países tan distantes como Japón cercanos como Francia, Inglaterra o Portugal



5.200 millones de euros añadidos por el Gobierno a las inversiones ya previstas del Plan Galicia

han colaborado en las tareas. De forma altruista y silenciosa se han trasladado en sus coches desde sus lugares de residencia hasta la costa para ayudar durante el fin de semana o han dedicado una semana de sus vacaciones a limpiar o ayudar en las tareas que les encomendaban. En otras ocasiones han sido grupos organizados por las universidades o por los responsables de Protección Civil de su localidad los que han ayudado en la limpieza. De cualquier forma la estampa de cientos o miles de personas trabajando en silencio en la playa de Cuño, Muxía, impresionante. No se escuchan órdenes, sólo el romper de las olas contra las piedras intercalado en cortas conversaciones mantenidas en distintas lenguas y acentos. Cada cual conoce su trabajo y lo desarrolla con precisión durante las cuatro horas del tur-



'PRESTIGE'



no impuestas por motivos sanitarios. El esfuerzo va dejando huella en los rostros de los que llevan varios días trabajando en la limpieza de las rocas más cercanas al mar.

La solidaridad de los miles de voluntarios ha conmovido a la gente del mar. Tanto a los responsables de las cofradías como los pescadores y sus familiares se les cambia la cara si se les menciona a los voluntarios. «¿Qué habríamos hecho sin ellos?» se preguntan todavía, sin saber como agradecer toda la solidaridad recibida.

El Ejército

La Marina y la Armada se sumaron con sus medios técnicos y humanos en labores de todo tipo. Tres buques, aviones, helicópteros y centenares de vehículos y decenas de miles de soldados se unieron a pescadores y voluntarios en las labores de limpieza. Estos efectivos han des-



empeñado desde las tareas típicamente militares como vigilancia y apoyo en el mar a las directamente relacionadas con la limpieza de fuel en playas y acantilados, pasando por las labores de intendencia junto a las mariscadoras en las cocinas de campaña instaladas en las lonjas de las localidades más afectadas por el vertido. Día a día su presencia se fue haciendo más evidente hasta alcanzar un alto porcentaje en el número de efectivos en tareas de limpieza. En la mayoría de los casos y con independencia de las tareas realizadas, el personal de las fuerzas armadas—mujeres y hombres jóvenes—pronto se mimetizaron con los voluntarios haciendo difícil distinguirlos en la mayoría de los casos, a no ser por los logotipos impresos en la espalda de los monos utilizados en las labores de limpieza. El Ejército, como en otras situaciones en las que la sociedad ha requerido su presencia, ha desempeñado a la perfección su papel en esta sociedad.

El reto tecnológico

Si el vertido del *Prestige* ha tenido una respuesta sorprendente desde los distintos ámbitos sociales no podía faltar el de la comunidad científica. Además de las labores que han llevado a cabo expertos en distintas ciencias marinas, la última imagen que nos ha dejado el accidente del *Prestige* es la solución que se ha dado para recuperar el fuel que todavía contiene el pecio. La **bolsa-lanzadera** es el método ideado por la compañía Repsol-YPF para resolver la situación creada por el fuel que aún queda en los tanques de la proa y la popa del petrolero hundido a cerca de 4.000 metros. El proyecto pretende resolver defi-



Tres buques, aviones, helicópteros y centenares de vehículos y decenas de miles de soldados se unieron a pescadores y voluntarios en las labores de logística y limpieza

nitivamente la extracción, bombeo y confinamiento del pecio.

El sistema elegido por un comité de expertos en aguas profundas hacía necesario el desarrollo tecnológico de robots diseñados para trabajar a esa profundidad y permitir la extracción del fuel por gravedad mediante la utilización de bolsas-lanzaderas. El resultado de la primera prueba ha mostrado que el sistema funciona de la forma esperada (llenado de la bolsa, izamiento y almacenamiento en el barco *Dock Wise Enterprise*) y el reto tecnológico que representaba el trabajo se ha alcanzado. Pero, la prueba ha mostrado la lentitud del llenado de la bolsa que plantea la posibilidad de llenar varias bolsas al tiempo para acelerar el proceso.

Como se indicaba al inicio, esta cronología en imágenes del primer aniversario del *Prestige* que han quedado en la memoria social no es perfecta y han quedado muchas estampas fuera; pero lo que sin duda muestran las estampas presentadas es la suma de esfuerzos de una sociedad para solucionar una tragedia que nos ha afectado a todos. ■

Jesús M. Salamanca

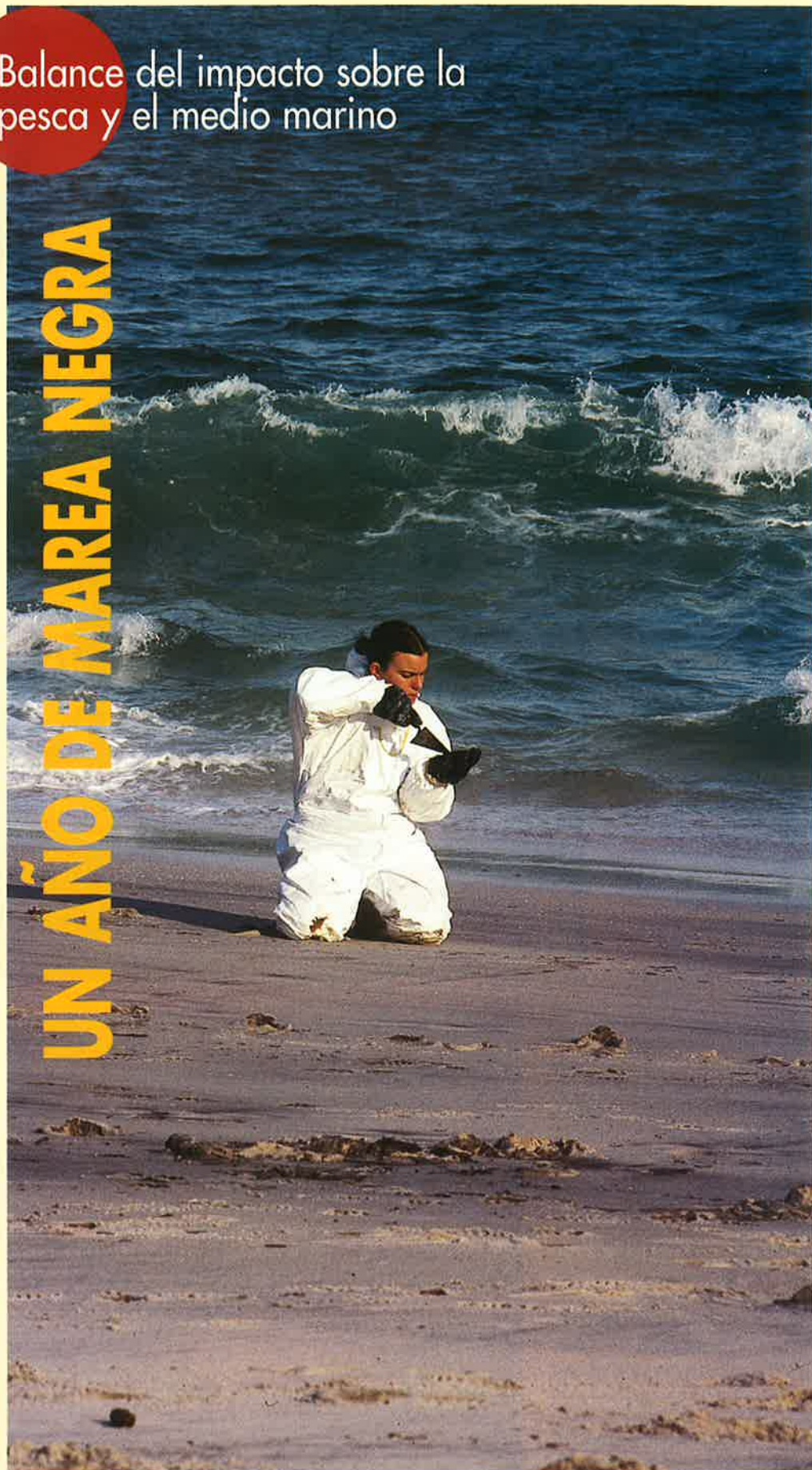


'PRESTIGE'

El 13 de noviembre de 2002 dio comienzo el que, pasados los meses, se convertiría en el mayor desastre ambiental vivido en Europa. Nada hacía sospechar que la avería -cuyo origen aún no se ha establecido de forma definitiva- que presentaba un viejo petrolero de nombre "Prestige" acabaría transformándose, después de un errático deambular de seis días frente a las costas gallegas, en un desastre económico, social y ecológico de proporciones gigantescas: 2.000 kilómetros de costa española se han visto afectados, además de parte de la costa francesa; un millón y medio de metros cuadrados de roca impregnados por el fuel; cientos de toneladas de fuel depositadas en la plataforma marina; decenas de miles de personas trabajando en labores de limpieza... Un año después, y debido a las características que tuvo este acontecimiento, el Prestige sigue siendo noticia. Desde estas páginas se ha tratado de destacar lo más relevante que ha ido sucediendo durante este año. Hoy, echamos un vistazo a las principales consecuencias de esta catástrofe.

Balance del impacto sobre la pesca y el medio marino

UN AÑO DE MAREA NEGRA





Fuente: Ministerio de MEDIO AMBIENTE



Fuente: "LA VOZ DE GALICIA"

Un año después sigue viva la imagen del hundimiento del Prestige tras partirse por la mitad. Nunca antes un accidente de este tipo ha tenido una cobertura mediática tan importante y prolongada en el tiempo, ni un impacto social de tanta magnitud. Y es que la continua llegada de chapapo-

te a nuestras costas, las graves consecuencias económicas y ecológicas del mismo, los trabajos de limpieza, las vedas de pesca y de marisqueo, así como los trabajos de extracción del fuel que resta en el pecio, han mantenido este grave accidente de actualidad. Las peores consecuencias de un naufragio suelen acontecer cuando han dejado de ser visibles las huellas de la catástrofe,



mientras que los residuos vertidos siguen destruyendo y alterando el ecosistema afectado. Debido a las características de este caso, el impacto sigue siendo visible y sus efectos tardarán en ser evaluados, manteniéndose vivo el seguimiento de las consecuencias de la catástrofe. Tal vez por ello es por lo que Pérez Varela, consejero de Cultura de la Xunta de Galicia, afirmara recientemente que fue un desastre más mediático que ecológico.

Todo comenzó a las tres y cuarto de la tarde del 13 de noviembre de 2002. El Prestige, un viejo petrolero de 26



'PRESTIGE'

años con bandera de Bahamas y cargado con 77.000 toneladas de fuel lanzó una llamada de socorro cuando se encontraba a 50 kilómetros de Finisterre. Los primeros vertidos de crudo al mar incrementaron su impacto al ser distribuidos por un amplio itinerario a lo largo de la costa gallega, ayudados por los seis días que se remolcó al barco a lo largo de la costa y por las corrientes marinas propias de la zona en esa época. En total vertió 64.000 toneladas, de las que entre 10.000 y 15.000 toneladas siguen a la deriva en el Cantábrico, constituyendo a día de hoy, y junto con el fuel que aún permanece en el pecio, el motivo de máxima preocupación de los expertos y de las administraciones afectadas. Y es que, una año después, se mantiene la incertidumbre de dónde y cuándo llegará la enésima marea negra.

La primera de estas mareas llegó a la costa de Muxía el 18 de noviembre, un día antes del hundimiento del petrolero. Los efectos se hicieron evidentes entre cabo Touriñán y la localidad de Laxe.

Desde las Rías Baixas hasta Normandía

A pesar de que en un primer momento se quiso restar dramatismo a los efectos que iba a producir esta catástrofe, lo cierto es que desde ese momento, y hasta el día de hoy, no dejaron de crecer las cifras que lo han convertido en el peor accidente vivido en Europa, y cuyas consecuencias aún no se pueden evaluar. La segunda gran oleada de fuel llegó hacia el 3 de diciembre, afectando a un área mayor. Graves daños en la Costa da Morte, así como en Corcubión, cabo Corrubedo, isla de Sálvora, cabo Silleiro y zonas



alternas de las rías de A Coaña, entre otras.

Poco después, entre el 8 y el 15 de diciembre, se produjo una masiva llegada de fuel a las costas del paraje más emblemático de Galicia, el del Parque Nacional de las Islas Atlánticas. También se hizo notar en el litoral de Lugo y playas de la ría de Ortigueira.

Las sucesivas y continuadas llegadas de fuel empezaron a teñir de negro toda la costa gallega, no dando abasto los miles de voluntarios y servicios de limpieza puestos en marcha por las administraciones en su labor de recogida de chapapote. Playas, coídos, acantilados sufrieron la visita de este enemigo que iba devorando paisajes, vida y el sustento de miles de familias. Se extendió por el Cantábrico y, en enero, llegó hasta las costas francesas. Las últimas noticias incluso



señalan que el chapapote ha desembarcado también en las costas de Normandía. E incluso, aunque de forma esporádica, en algún punto de la costa sur de Gran Bretaña, como la isla de Wight.

Error de cálculo

A finales de agosto se pudo comprobar el error mantenido hasta ese momento sobre el fuel que quedaba en el pecio (establecido ahora en 13.800 toneladas) y, por lo tanto, el derramado durante el accidente, que se cifra en unas 64.000 toneladas, como se señaló anteriormente. Fuentes de los ministerios de Ciencia y Tecnología y de Fomento señalaron que el error se debió sobre todo a que "el comité se confió de las estimaciones visuales del Nautilo y a que creyó que los dos tanques centrales de la proa estaban llenos". Esas nuevas cantidades vienen a cuadrar las cifras que se venían manejando desde distintos organismos y Administraciones, como el de las toneladas de chapapote recogido tanto en la costa como en el mar, como el que calculaba la fundación vasca para estu-

dios del mar AZTI que había en el Cantábrico. Ahora, el Gobierno español estima en cerca de 15.000 las toneladas de fuel que se desplazan por el Golfo de Vizcaya y que siguen salpicando las costas españolas, francesas e incluso británicas.

Cuando este número esté en la calle, probablemente se habrá tomado una decisión de-



finitiva para rescatar el fuel que queda en el pecio, tarea que, en todo caso, no se llevará a cabo hasta la primavera próxima. En estos momentos cunde la duda, a pesar de que la maniobra para su extracción mediante bolsa-lanzadera se solventó favorablemente, ya que se resta importancia a su posterior rotura una vez izada al barco. Eso no preocupa a los expertos, sino el coste que puede alcanzar la operación al fluir el fuel más lentamente de lo previsto (tardó 18 horas en llenarse la bolsa), y tener que plantearse, por ello, la utilización de más de una bolsa al mismo tiempo. El encarecimiento previsto a lo mejor hace aconsejable volver a la idea de la marquesina.

Impacto sobre la pesca

Preocupa, también, y mucho, la situación en que se encuentran los fondos marinos y cómo va a afectar a las especies bentónicas y demersales. Menos impactante visualmente, es el que tendrá mayor in-



cidencia sobre el medio. Es difícil saber cómo incidirá esta situación en la reproducción de especies de interés pesquero y las poblaciones que se encontraban en las primeras fases larvarias. Según Juan José González, Jefe del Programa de Contaminación Marina del IEO de Vigo, después de un año, la zona más contaminada es la que va desde Santander hasta la desembocadura del Bidasoa.

Según los resultados obtenidos en la última campaña llevada a cabo desde el buque oceanográfico «Cornide de Saavedra», se siguen recogiendo peces manchados de chapapote, que no afectó a los peces vivos pero sí a huevos y larvas

de todas las especies, lo que se notará más adelante en las pesquerías. En esa misma línea Raúl García, de WWF/Adena, apunta que *el descenso de capturas tras la marea negra del Mar Egeo (1992) fue analizada en los años sucesivos y muestra cifras esclarecedoras del impacto que puede tener una catástrofe en el sector marisquero y de bajura (...)* El hecho de que no se llevasen a cabo estudios biológicos a largo plazo, no nos permite establecer qué responsabilidad neta pudo corresponder al vertido en sí y qué fue debida a otros factores de carácter ambiental o económico.

Los científicos, que están desarrollando -y desarrollarán en el futuro próximo- una ingente labor investigadora (tanto desde organismos como el IEO, CSIC o AZTI, así como los franceses IFREMER o CEDRE, como de los departamentos de las universidades españolas, especialmente las gallegas), trabajan sobre situaciones novedosas, como el efecto que se producirá sobre una zona sometida a continuas oleadas de fuel. Se han puesto en marcha 77 proyectos de investigación, de los que 28 son internacionales. La mayor parte de ellos, un 30%, tiene como objetivo averiguar los efectos de la marea negra, mientras que otros se dirigen a dotar a España de la infraestructura científica necesaria para saber cómo actuar ante un vertido de fuel.

La marea negra del Prestige será la más estudiada junto con la del Exxon Valdez. Sin embargo, Greenpeace critica las escasas inversiones puestas en marcha desde el Ministerio de Ciencia y Tecnología y que cifra, según informaciones oficiales, en 10 millones de euros. Esta organización compara esta inversión con los 400 millones de dólares empleados por el Gobierno de Estados



'PRESTIGE'

Unidos con ocasión del mencionado accidente del Exxon Valdez frente a las costas de Alaska.

Habrà que esperar para saber el daño real que se ha producido o, mejor dicho, que se está produciendo, y comprobar cómo reaccionarán las poblaciones de interés comercial que se encontraban ya debilitadas por la sobrepesca, como la merluza o la sardina.

El daño en la plataforma marina hace difícil evaluar las repercusiones ecológicas y económicas. Plataforma que según WWF/Adena contiene unas 500 toneladas de fuel, al tiempo que destaca que sus componentes no son cancerígenos para el ser humano, pero producen graves problemas en la reproducción de muchas especies de interés pesquero.

Sin duda, y al margen de lo llamativo que resultan los efectos a corto plazo de un accidente de este tipo, quizás no sean los más preocupantes, según exponen en un trabajo biólogos de la Universidad de A Coruña, sino los efectos sutiles de los componentes del fuel derramado a medio y largo plazo sobre los procesos reproductivos. La hipótesis más pausable es que los niveles de pesca y marisqueo empiecen a reducirse en las próximas campañas.

No existen muchas evidencias sobre efectos directos de las mareas negras, salvo los casos de mortalidades catastróficas de aves marinas, dada la dificultad de documentar estas situaciones, excepto en organismos de gran tamaño y fácil monitorización, como algunos cetáceos.

Precisamente la alta mortandad de aves, entre 250.000 y 300.000 según esti-



maciones de la Sociedad Española de Ornitología (SEO), es otro de los datos que indica que nos encontramos ante la mayor catástrofe de este tipo nunca sufrida en Europa y la segunda del mundo tras la provocada en 1989 por el referido Exxon Valdez, según señala Greenpeace.

La SEO considera que las 23.000 aves (6.120 vivas y 17.061 muertas) recogidas suponen entre un 10% y un 20% de las afectadas tras el desastre, y pertenecen a más de 90

especies, especialmente araos. Galicia ha recibido más de la mitad de las aves petroleadas, siendo A Coruña la provincia en la que, con diferencia, más aves se han recogido.

Los efectos de esta contaminación se dejarán sentir, al menos, durante unos diez años sobre el ecosistema, tanto en el Atlántico como en el Cantábrico. ¿Cómo evolucionará ese ecosistema hasta volver a ser como era antes del desastre ambiental que nos ocupa, si es que llega a recuperarse hasta ese punto? Difícil de predecir, aunque muchos científicos piensan que ya nunca volverá a ser igual, especialmente en zonas tan afectadas como el Parque Nacional de las Islas Atlánticas. Cambios no sólo sobre el ecosistema,

ya que el impacto socioeconómico de este accidente está siendo tan profundo que algunos creen que puede modificar, incluso, los medios de vida y de producción económica de la zona. Ello hace que deba mirarse, como señala WWF/Adena, a la necesidad de diseñar estrategias y disponer de los medios necesarios para facilitar la progresiva recuperación de la costa y de las actividades humanas que dependen de una buena calidad ambiental.

No hay mucha información para el análisis de la evolución de las especies tras un gran vertido, como se viene señalando, en el que uno de los grandes problemas es establecer si los posibles efectos negativos son consecuencia del propio vertido o son fluctuaciones naturales. *Las poblaciones explotadas sufren grandes oscilaciones de abundancia que son debidas a la gran variabilidad natural de los reclutamientos. Esto no quiere decir que el vertido no tenga efectos negativos sobre las poblaciones, sino que estos efectos son estadísticamente difíciles de diferenciar del estado natural de la población* (texto correspondiente a un trabajo realizado por científicos del CSIC de Vigo).

Según el director del CEDRE francés, las consecuencias del Prestige no se conocerán hasta dentro de dos o tres años, *la ciencia no puede ir más rápido que la realidad*. En los próximos años, el esfuerzo investigador deberá seguir a buen ritmo y con la vista puesta a largo plazo, tanto para avanzar en las conclusiones sobre el efecto producido en los ecosistemas marinos como para corregir errores y que nunca más vuelva a ocurrir algo semejante. ■

Raúl Gutiérrez



La industria afectada se resiste a la aplicación de nuevas medidas



Transcurrido un año desde la catástrofe del Prestige, y salvo medidas parciales y, en no pocos casos, unilaterales, que tratan de disminuir el riesgo de este tipo de accidentes, todo sigue igual. Lo que sí se ha puesto de relieve son las carencias existentes en apartados como seguridad, salvamento marítimo, lucha contra la contaminación..., así como la gran presión que ejerce la industria ligada al sector petrolero sobre gobiernos y organizaciones internacionales a fin de que no se la perjudique en lo más mínimo. Reveladora de ello es la situación que se vive dentro de la Organización Marítima Internacional (OMI), desde la que se ha iniciado una campaña, junto a la industria afectada, contra la decisión de la UE de prohibir la entrada de monocascos que transporten hidrocarburos pesados a sus puertos.

¿CÓMO EVITAR OTRO PRESTIGE?

La catástrofe del Prestige debe ser el revulsivo que impulse un cambio de rumbo. Un año después del desastre ambiental, no hay soluciones en marcha a pesar de que han sido reclamadas desde todos los sectores, incluida la Unión Europea. En esta idea insiste la organización ecologista Greenpeace, en un informe con motivo del primer aniversario de este accidente. Hay que aprovechar el estado de la opinión pública y de algunas administraciones para intentar cambiar las reglas que rigen este oscuro mundo de los hidrocarburos.



'PRESTIGE'

Anualmente se vierten al mar 6,5 millones de toneladas de hidrocarburos. Según la National Academy of Sciences (USA) sólo el 5% del petróleo vertido procede de accidentes de petroleros, como es el caso del Prestige. No resulta extraño que, inmediatamente después de este accidente, se detectaran importantes manchas de hidrocarburos cercanas a las Rías Baixas procedentes del lavado de tanques de otros petroleros que pasaban por las proximidades, como afirmó Juan José González, Jefe del Programa de Contaminación del Instituto Español de Oceanografía. Cuando se quiere comprobar el origen de esa descarga ya es demasiado tarde. Y es que les resulta más barato contaminar que acudir a puerto a lavar los tanques. Esa es la máxima con la que operan.

Por ello, y aunque sea reiterativo y casi de Perogrullo el decirlo, para empezar a poner orden en este caos hay que lograr que contaminar no resulte más barato que saltarse a la torera las escasas normas establecidas.

Múltiples carencias

Como se señalaba anteriormente, frente a la enorme presión que ejerce esta industria, contando con Gobiernos que no dudan en actuar a su dictado, lo único que se pone de manifiesto son actuaciones esporádicas que no tocan el problema de fondo. Son parches consentidos en tanto en cuanto no les produzcan quebrantos económicos o para acallar reivindicaciones más onerosas.

No es de extrañar, pues, que las medidas previstas tras el accidente del Erika no hayan sido implementadas en su totalidad, a pesar del tiempo transcurrido, en la legislación europea. Lo mismo cabría decir ahora, según Greenpeace, ya que *las posibilidades de*



que un accidente de estas características se repita siguen siendo las mismas. Y ello después de que en las costas gallegas han sufrido hasta el momento seis graves accidentes.

Al igual que esta organización ecologista, WWF/Adena insiste también en la ineficacia

de la normativa existente. Se refiere, por ejemplo, a la normativa de la UE prohibiendo la entrada y salida de monacascos de sus puertos, y que el Gobierno español incluso impide su tránsito por nuestras costas. Sin embargo, *estas prohibiciones sólo afectan al transporte de fuel pesado, el*

7% de los transportes. Ello no fue óbice para que tal acuerdo fuera rechazado por Gran Bretaña, Bélgica y Holanda, que hicieron lo posible para suavizar esas medidas y que afectaran sólo a los buques que entraran en puertos europeos pero no a la flota europea, lo que permitiría a los países de la UE seguir manteniendo "barcos basura". Y es que siete de cada diez barcos de la UE navegan con bandera de conveniencia, porcentaje que según la propia OMI va a aumentar en los próximos años.

A pesar de todo, la industria petrolera ha presionado para iniciar una campaña contra las medidas de la UE. Medidas adoptadas, según sus portavoces, "al calor de una catástrofe" y de forma "poco meditada". Sus presiones en el seno de la OMI, organismo dependiente de las Naciones Unidas, ha motivado que determinados Gobiernos arremetan contra la UE por la "adopción de una medida unilateral". Y es que la OMI dice que debería haberse seguido el calendario previsto por este organismo. Eso sí, un calendario poco exigente. Para diciembre, un comité de expertos analizará posibles cambios y reformas al convenio Marpol. Como es lógico, y según información facilitada por "La Voz de Galicia", la clasificadora del Prestige, American Bureau of Shipping (ABS) se ha sumado al coro de voces críticas.

Los gobiernos asiáticos temen, por su parte, que un endurecimiento en las medidas de seguridad en Europa, aunque en la práctica no sean realmente trascendentes, hará que muchos buques basura rechazados en nuestro continente sean derivados a esa parte del mundo. Es lógico pensar que esto es lo que vaya a suceder. De hecho, cuando EE UU endureció su legislación, tras el accidente del Exxon Valdez, se produjo un traslado



de los buques menos seguros hacia aguas europeas.

Nuevo régimen de responsabilidad

España, entre otros frentes, ha propuesto que la OMI declare un área marina protegida frente al paso de buques peligrosos en el Atlántico. Una docena de países se opusieron enérgicamente a esta petición, ya que las medidas de control serían más estrictas. La decisión final sobre la propuesta de protección no será tomada hasta octubre de 2004.

La organización Greenpeace está convencida de que la solución a la situación existente pasa por la reforma del régimen de responsabilidad regulado por la OMI (ver MAR, número 418, julio-agosto 2003). Así, debería producirse un aumento significativo en el tope de la responsabilidad limitada sin culpa; un seguro obligatorio que cubra esta responsabilidad sin culpa y la negligencia; responsabilidad ilimitada en caso de culpa o negligencia; po-



sibles reclamaciones contra todas las partes y no sólo contra el propietario registrado; las inclusiones de daños medioambientales entre las indemnizaciones del Fondo Internacional de Daños por la Contaminación de Hidrocarburos (FIDAC), que ahora están explícitamente excluidos.

El primer paso es denunciar el Protocolo de 1992 de la OMI, que revisa la Conven-

ción de Responsabilidad Civil (CLC) y el FIDAC. Es una misión difícil, ya que este organismo está controlado por los países que abanderan las flotas más importantes, pero no imposible. EE UU lo hizo tras el accidente del Exxon Valdez. Después de doce meses de la denuncia del Protocolo de 1992 se puede adoptar un nuevo régimen de responsabilidad.

Merece la pena la batalla. Trece años después de que

entrara en vigor en EE UU el nuevo régimen de responsabilidad, no se ha producido en sus aguas ni un solo gran vertido de hidrocarburos. En la UE, durante ese periodo, doce.

También habría que reparar en el problema de la preparación de las tripulaciones. Las contrataciones basura y en condiciones infames que se producen en barcos con banderas de conveniencia tienen un peso importante a la hora de reaccionar frente a un accidente. Desde distintos sectores se afirma que esta situación es culpa de los armadores y los gobiernos que lo permiten para sacar beneficios rápidos.

A la hora de afrontar la solución a estos problemas la UE tiene mucho que decir, tanto por las resoluciones que adopte en su seno como por el peso que su presión, como principal potencia marítima mundial, tenga ante los organismos internacionales, incluida la OMI. ■

R. G.



Aniversario del Prestige

IMPACTO ECONÓMICO



Al cumplirse el primer aniversario del accidente del Prestige han ido apareciendo estudios que intentan determinar el impacto económico del vertido en las zonas afectadas. Las cifras apuntadas desde distintos ámbitos distan de ser similares, aunque los expertos que avalan los informes coinciden en señalar la dificultad de la tarea debido a que hay aspectos del vertido que se desconoce la manera que afectarán al sector pesquero en los próximos años.

El petrolero *Prestige*, de 243 metros de eslora y cargado con 77.000 toneladas de fuel pesado, pidió el rescate de su tripulación el pasado 13 de noviembre por el escoramiento del barco debido a olas de hasta ocho metros y una fisura en el costado de estribor que provocaba la pérdida de fuel. El día 19, tras varias jornadas de remolque, el buque se partió en dos a 130 millas náuticas al oeste de la costa gallega. Desde que se produjo el accidente y posterior hundimiento el barco no dejó de verter fuel; primero, por la fisura—en constante aumento—abierta en el costado del barco y, después, a través de las fugas detectadas en la proa y la popa del barco que se encuentran a 3.565 metros de profundidad.

En pocos días la marea negra alcanzó buena parte del litoral y el 4 de diciembre se restringían las actividades pesqueras en el litoral gallego desde la desembocadura del Miño hasta Cedeira para todas las flotas. El marisqueo quedó prohibido desde la desembocadura del Miño hasta la localidad coruñesa de Ponta Seixo Branco. La pesca quedó prohibida en más de 900 de los 1.120 kilómetros de costa de la comunidad gallega y el marisqueo en cerca de 800. Posteriormente la marea negra ocasionada por el vertido del Prestige alcanzó en nuestro país las costas de Asturias, Cantabria, País Vasco; y las costas de Francia, Portugal y recientemente las de Inglaterra.

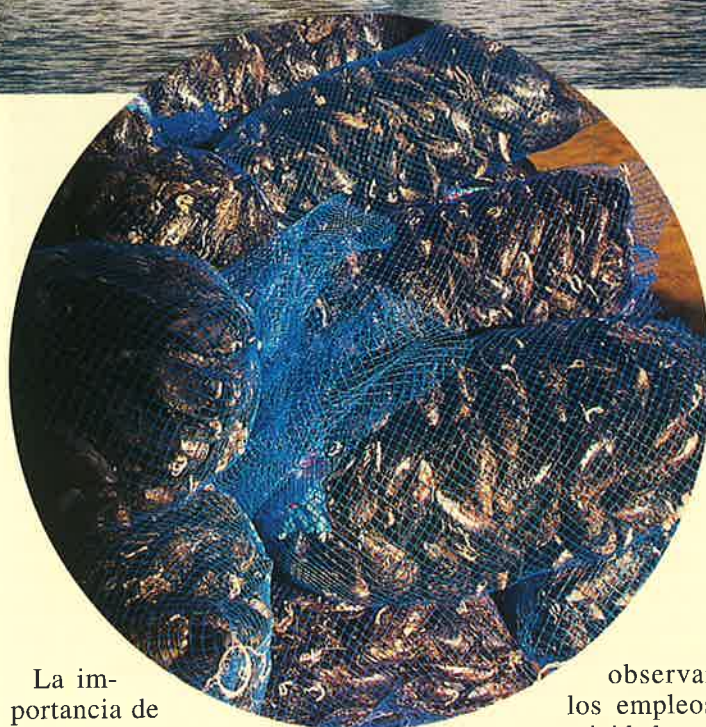
El sector pesquero

Las pérdidas económicas para el sector pesquero de las comunidades del Cantábrico Noroeste (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco) han



sido cuantiosas; especialmente Galicia, que cuenta con el sector pesquero más importante de nuestro país y las actividades ligadas con el mar son muy dinámicas y actúan como impulso de otras actividades económicas tanto en el litoral como en el interior de la región.

La población ocupada en la pesca supera las 40.600 personas (18.000 en A Coruña, 2.600 en Lugo y 20.900 en Pontevedra). Obviamente la pesca, por su naturaleza, no se distribuye por igual a lo largo y ancho de la Galicia. La actividad se centra en la zona costera, y en determinadas localidades, por los puestos de trabajo que crea, su importancia es incuestionable. Así, en lugares como Malpica, Cangas, Finisterra, Ribeira, o Cariño el sector pesquero tiene un impacto económico que se sitúa entre el 30 y el 40 por ciento.



La importancia de la pesca como actividad que arrastra a otras actividades económicas como industrias auxiliares relacionadas con la pesca, astilleros, equipamiento para buques, acuicultura, logística, etcétera puede alcanzar, según datos de Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos de Galicia, los 120.000 puestos de trabajo. Al

observar los empleos por actividades se constata que la población ocupada en la pesca más la empleada por la acuicultura y el marisqueo es de 64.122 personas; por su parte el sector comercializador genera unos 6.730 puestos de trabajo; y los empleos indirectos creados en otros sectores económicos alcanzan casi los 49.000.

Esta cifra supone que más de un 12 por ciento de los empleos de la comunidad dependen directamente o indirectamente de la pesca, lo que la convierten en la región europea que más depende del sector pesquero. Además la importancia del sector en términos de producción presenta un 10 por ciento de Producto Interior Bruto (PIB), cifra que evidencia el peso del sector. Entre la pesca y el turismo representan el 20% de la producción y el 25% del empleo en la comunidad.

El impacto económico

Por tanto, teniendo en cuenta lo anterior, el siniestro del *Prestige* y las siguientes mareas negras han tenido un impacto económico muy cuantioso. Este impacto del desastre ha sido evaluado en términos económicos en distintos informes o estudios y, aunque las cifras no coinciden,



'PRESTIGE'

existe unanimidad en que los efectos de la catástrofe en lo que se refiere a limpieza y regeneración alcanzarán una década. Y los efectos sobre las especies no se podrán saber hasta que pase un tiempo, pues sus ciclos son de dos tres años. Estas circunstancias determinan que haya que dar una cifra aproximativa.

De acuerdo con las conclusiones de informe elaborado por las Cámaras de Comercio de Galicia, las pérdidas económicas derivadas del accidente del *Prestige* en el sector pesquero y en la industria transformadora de Galicia han alcanzado durante el primer año los 1.390 millones de euros. Esta cifra supone un 35 por ciento de la facturación prevista en estas actividades, que según estas corporaciones, alcanza los 4.000 millones de euros. Los sectores más afectados son el marisqueo, la pesca, la acuicultura, la comercialización de productos pesqueros, la industria conservera y congeladora y el turismo (ver cuadro).

Por subsectores económicos, el estudio señala a la actividad del marisqueo como la que ha sufrido el mayor impacto, puesto que el accidente ha hecho que se pierda un 90 por ciento de la facturación esperada; es decir, de los 60 millones de euros previstos únicamente se han facturado 6 millones.

La pesca extractiva en aguas gallegas se encuentra en la segunda posición en cuanto a pérdidas, ya que ha perdido entorno al 80 por ciento de su negocio. De acuerdo con las Cámaras de Comercio de Galicia, la pesca extractiva de litoral tendría que haber facturado 220 millones de euros y no ha alcanzado los 50 millones.

En tercera posición de la lista está la acuicultura, cuyas



Sectores afectados directamente	Nº empleados aproximados	Facturación estimada (1)	Coefficiente impacto (2)	Pérdidas estimadas
Pesca extractiva (3)	28,500	220	80%	176
Marisqueo	9,000	60	90%	54
Acuicultura	13,500	120	75%	90
Sector comercializador	6,500	1,750	40%	700
Industria conservera	18,000	850	30%	255
Industria congeladora	3,000	700	10%	70
Otra industria transformadora	2,000	300	15%	45
Otras actividades relacionadas	28,000	S/D	25%	S/D
TOTAL	108.500	4.000		1.390

(1) En millones de euros.

(2) Porcentaje estimado de disminución del volumen de negocio.

(3) Sólo se incluyen los datos de la flota que faena en aguas de Galicia.

FUENTE: Datos procedentes de la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos y del Informe para la calificación de Galicia como Región altamente dependiente de la Pesca en la Unión Europea.

pérdidas se sitúan entorno al 75 por ciento (90 de los 120 millones previstos). El subsector dedicado a la comercialización de los productos pesqueros ha sufrido unas pérdidas en su facturación de 700 millones de euros, lo que supone un 40 por ciento de su facturación estimada (700 millones de 1.750) y le colocan en quinta posición.

La industria conservera está en el siguiente lugar con unas pérdidas del 30 por ciento (255 millones de 850) y la industria congeladora cierra la lista con unas pérdidas de 70 millones

de euros sobre 700, lo que supone que ha dejado de facturar un 10 por ciento de lo que se había estimado para el presente ejercicio antes de que ocurriera el accidente.

Ámbito universitario

El impacto económico del *Prestige* también ha sido evaluado desde el ámbito universitario en diversos estudios que han sido publicados por la Fundación Pedro Barrié de la Maza. En los análisis llevados a cabo por la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

de A Coruña, dirigidos por el director del Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Fernando González-Laxe, se resalta la dificultad de cuantificar el efecto medioambiental del vertido y afirman que *los efectos económicos de la catástrofe tienen su manifestación más palpable en el empleo tanto a nivel sectorial como territorial. Sin embargo, los efectos sobre el patrimonio natural son de difícil evaluación.* El coste de la reposición, según este instituto, se estima en 2.900 millones de euros. Esta cifra es susceptible de variación dependiendo de la evolución de sectores como el turismo y la hostelería. De esta cifra más del 80 por ciento (2.572 millones de euros), se gastará, según el estudio, en técnicas de ingeniería, en biorremediación. Las actividades pesqueras propiamente dichas supondrían 435 millones de euros.

También coincide entorno a esta cifra la valoración del daño estimada por el grupo dirigido por M^a do Carmen García Negro, directora del curso de postgrado de Economía Pesquera de la Universidad de

Santiago de Compostela. Las dimensiones del daño efectuado por el vertido del Prestige superan al ocasionado por el *Exxon Valdez* en 1989 en Alaska. El impacto de éste se estimó en aquel momento en el equivalente a 2.800 millones de euros, llegando a superar los pagos entre indemnizaciones, multas y trabajos de limpieza los 3.000 millones. Por tanto, el impacto económico del Prestige también superará al del *Exxon*.

Pero, para dar cifras, como afirma García Negro, *es todavía pronto, ya que únicamente se dispone de los datos aportados por la Oficina del Comisionado en lo relativo a gastos en limpieza, traslados, voluntarios, etc., y, por tanto, es necesario que pase más tiempo para evaluar los efectos en los sectores productivos.*

Otro aspecto que apunta este trabajo en la evaluación de daños es la despoblación que pueden sufrir zonas como la Costa da Morte debido a la pérdida de empleo por la caída progresiva de las descargas de pesca en las zonas afectadas como se ha podido comprobar por la evolución de la pesca en otras catástrofes en las que la pesca se ha reducido en 25.000 toneladas anuales. Esta circunstancia es difícil de cuantificar a corto plazo, pero parece claro que afectará a determinadas zonas de la comunidad. También se hace referencia a la necesidad de valorar las pérdidas de bienestar debidas a la marea negra.

Los representantes de los países afectados por el vertido, España, Francia y Portugal, en la última reunión con el Fondo de Compensación de Daños por Hidrocarburos (Fidac) estimaron los daños totales ocasionados por el Prestige en 1.100 millones de euros. La delegación española presentó una valoración de los perjui-



"Es todavía pronto para evaluar los efectos en los sectores productivos, ya que sólo se dispone de los datos aportados por la Oficina del Comisionado en lo relativo a gastos en limpieza, traslados, voluntarios, etc." (M^a do Carmen García Negro)

cios causados por la catástrofe de 795 millones de euros. La cifra aportada por la delegación francesa no está cerrada y oscila entre 104 y 913 millones de euros.

El Gobierno ha presentado seis partidas para justificar el total de gastos. La primera partida, por la cifra gastada, es la limpieza en la costa que asciende a 315 millones de euros. La segunda en este capí-

tulo es la limpieza del mar con 184 millones, seguida por los 129 millones dedicados a paliar los efectos ocasionados a la pesca y marisqueo. La cuarta partida alcanza los 100 millones y se dedica al pago a empresas privadas que han intervenido en la limpieza. La quinta partida es de 60 millones y se dedica a la extracción del hidrocarburo del buque y finalmente, la sexta partida es

de 8 millones que se dedica a otras pérdidas. El total asciende a 795 millones que queda muy por debajo de las otras cifras señaladas desde el ámbito empresarial y universitario.

Propuestas

Algunas de las propuestas apuntadas en el informe realizado por las cámaras tales como recuperación de la actividad extractiva y marisqueo, ayudas financieras a los distintos eslabones del sector, inversiones para recuperar la imagen de los productos del mar, etcétera, ya se han producido.

Pasado un año desde la catástrofe, desde estas corporaciones gallegas se valora positivamente las medidas de impacto que desde la administración se tomaron desde el inicio de la catástrofe y piden que se mantenga a medio y largo plazo. Por su parte, desde las cámaras se han puesto en marcha programas de consultoría para el pequeño comercio y la hostería en la Costa da Morte para evaluar a estas empresas y marcarlas pautas de futuro. También han creado un vivero de pequeñas empresas con el fin de mantener el tejido social y evitar la despoblación de la zona.

En lo relativo a la administración y pago de las subvenciones, García Negro subraya la celeridad de los pagos respecto de otras catástrofes ocurridas en nuestro litoral; pero afirma que *habrá que evaluar si el dinero ha paliado los problemas económicos y humanos de los afectados*, y cita a representantes de las cofradías que se ha dado al principio mucho dinero para acallar las voces críticas y levantar la prohibición de la pesca y el marisqueo rápidamente y dar idea de normalidad. ■

J. M. S.



'PRESTIGE'

Marina Mercante
estudia

PERITAJE-AUTOPSIA DEL 'PRESTIGE'



Marina Mercante y la Comisión Científica del "Prestige" estudian practicar una autopsia a los restos del petrolero hundido, después que terminen las operaciones de extracción del fuel. Para los peritos y expertos del Ministerio de Fomento esta autopsia confirmaría que el deficiente estado del buque fue la causa de su hundimiento, e incluso procederían con cobertura judicial a la hora de analizar los restos hundidos, e incluso rastrear en los fondos marinos el trozo de plancha naval desprendida.

Expertos de Marina Mercante y del Instituto Francés de Investigación de Accidentes Marítimos creen que la forma más directa de investigar las causas del hundimiento del "Prestige" es la utilización de los nuevos robots sumergibles para tomar muestras de la zona afectada, casco, paneles, etc.

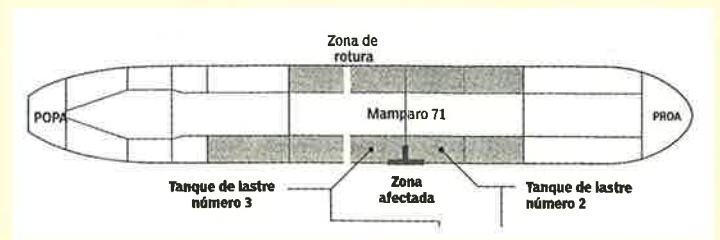
Criterio científico

Los peritos que postulan la referida operación de recuperación de piezas-clave, análisis de muestras del pecio (restos hundidos), plantas agrietadas,

refuerzos, etc., son optimistas ya que la zona de la rotura está intacta y la que se ha golpeado contra el lecho marino es la parte contraria.

Para Antonio Pérez de Lucas, uno de los ingenieros navales de la Comisión Científica del "Prestige" que tripuló inmersiones del batiscafo "Nautille", los primeros análisis se dirigieron prioritariamente a buscar una solución para las grietas, pero ahora, con los nuevos robots se pueden cortar y transportar piezas y restos que clarificarán las causas....

En todos los casos, el Ministerio de Fomento quiere un pe-



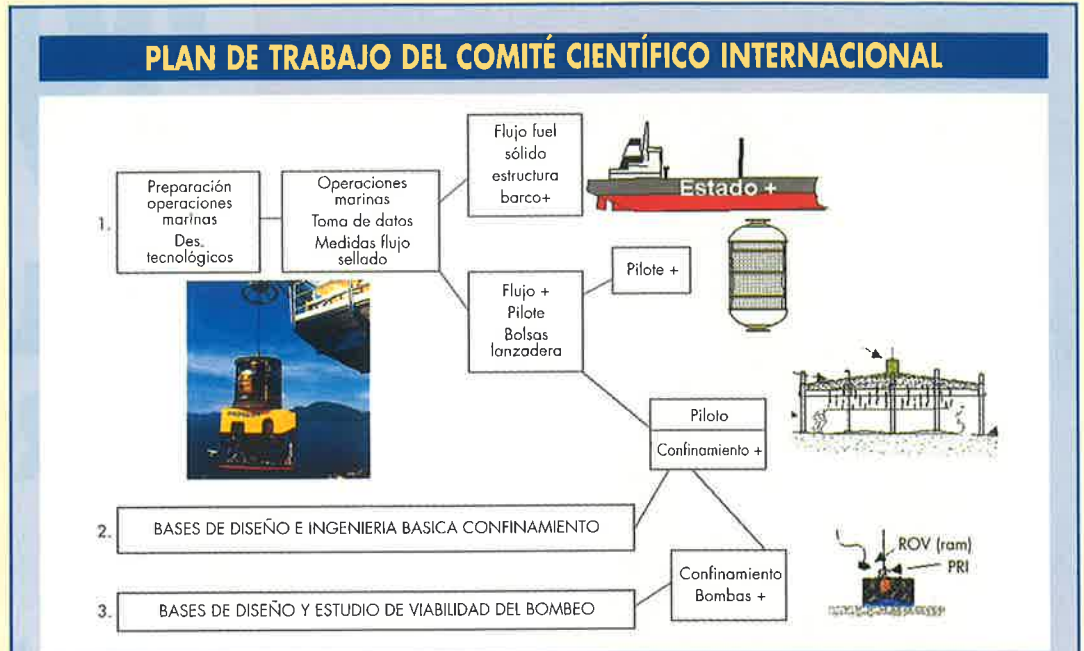
ritaje definitivo de los restos del petróleo y que en el mismo se dé prioridad al criterio científico, ya que *estamos convencidos de que el deficiente estado del buque fue la causa del desastre...*

Algunos expertos del Instituto Francés de Investigación de Accidentes Marítimos (BEA-Mer) se inclinan por la búsqueda, incluso, de la plancha desprendida —una estructura de acero de unos 12 x 2,5 metros— que se hallaría en los fondos marinos próximos al lugar inicial de la alarma y la explosión previa al SOS. Quienes se inclinan por la probabilidad de encontrar esta chapa de acero desgajada del costado de estribo del "Prestige", rastreándola a unos tres mil y pico metros de profundidad, lo hacen por considerarla clave para *invalidar definitivamente la teoría del impacto contra objeto flotante* —cada vez menos estimada— o *reforzar la de que fueron los operativos de transvase en Rusia los que causaron la debilidad estructural de esa zona del buque*, tesis más compartida.

Aunque los ministerios de Fomento y Ciencia y Tecnología han concertado con Repsol YPF los estudios, desarrollos tecnológicos, operativas de sellado, reforzamiento, tests y metodología de extracción del crudo, algunos de los elementos protagonistas y vehículos de apoyo podrían ser extendidos a la realización de esta autopsia o peritaje de los restos.

Es el caso concreto de los cuatro robots de nueva construcción, equipados con cámaras y control remoto desde la cubierta del barco nodriza, con los que se pueden suspender cargas de hasta media tonelada, así como tomar muestras, cortar e izar partes, etc.

Si la misma operativa de extracción de fuel a cuatro mil metros resultará un reto tecnológico inédito en el mundo, el referido peritaje-autopsia de los restos del "Prestige" no lo sería menos, cara a la investigación de las causas definitivas



Un rescate submarino inédito

● El Comité Científico Asesor (CCA) ya acometió en diciembre de 2002 las primeras estimaciones para actuar en el sellado de las fugas de fuel y propósito posterior de extracción de lo aún contenido en los tanques del *Prestige*.

● La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) contrata, acto seguido y ya en 2003, a IFREMER/GENAVIR, para que con su batiscavo "Nautile" lleve a cabo las inmersiones de localización de restos. El citado sumergible realizó diversas inmersiones, trabajando en el fondo marino próximo al "Prestige" por periodos de entre los 90 minutos y las horas.

● El Comité Científico Asesor, tras compulsar este estudio de la zona y el pecio (restos) entiende como fórmula más viable la de confinamiento o "sarcófago", o bien la de la extracción del fuel, según distintas variables o formas de hacerlo.

● Tras esta consulta al Comité Científico Asesor, ya en marzo de 2003, el Gobierno encomienda a Repsol YPF un estudio más, para lo que le entrega toda la documentación existente y le reúne con el Comité, con intención de pedir a la compañía petrolífera una recomendación a seguir.

● Se ha compulsado, para entonces, los principales precedentes de naufragios de petroleros ("Estonia", "Erika", "Nakhodka", etc.) y se oye a varios expertos en recuperaciones de barcos. Igualmente, se hace con las compañías petrolíferas, y, expertos de BP, Eni, Totalfina,

Petrobras y Repsol pasan a integrarse en el Comité Técnico Internacional.

● Este Comité recomienda el desarrollo inmediato de robots que puedan trabajar a 4.000 metros de profundidad y el sellado de las fugas de fuel que pudiesen seguir activas. Así mismo se postula la realización de una prueba-piloto de extracción de fuel por gravedad, mediante bolsas lanzaderas, todo ello con rigurosa atención a los criterios de seguridad medioambiental... Se haría una hendidura, de unos 70 centímetros de diámetro, en el tanque y se embocaría la bolsa lanzadera correspondiente (ver gráfico).

● De no funcionar el sistema de bolsas lanzaderas, el Comité propone el de confinamiento o sarcófago "por marquesina", con materiales ligeros y resistentes, que permitirían incluso la extracción del fuel a partir del techo o cúspide de la marquesina o bien inyectar disolventes para fluidez de la misma operación.

● Una última opción —que ya se pospondría a 2005 y al caso de fallo de las dos a implementar en 2004— sería la del Módulo de bombeo y cables flexibles y rígidos que garanticen un flujo recuperador y plena seguridad frente a pérdidas o rupturas.

En cualquiera de las opciones, el Comité se estimula en la convicción de hallarse ante una recuperación inédita para la que habrá que instrumentar tecnología que hará historia.

del siniestro. Precisamente, el Parlamento Europeo ha aprobado por amplia mayoría la necesidad de *una investigación más a fondo*, después de que hayan fracasado o no se hayan

convocado las Comisiones de Investigación sobre el "Prestige" en el Parlamento Gallego y en las Cortes Españolas... En el plazo inferior a un año —que será el de 2004— podrían coe-

xistir ambas fórmulas de arrojar luz definitiva y criterio científico sobre lo que fue y lo que queda del "Prestige". ■

S. de Francisco

Aprobado el Plan de Acción
para el Empleo 2003



29.142 MILLONES DE EUROS PARA CREAR PUESTOS DE TRABAJO

Ayudar a los desempleados a encontrar un empleo es el objetivo prioritario del Plan Nacional de Acción para el Empleo del Reino de España 2003, que el Gobierno aprobó a finales del pasado mes de septiembre, siguiendo las directrices de la Unión Europea. Este Plan beneficiará a 1.510.000 desempleados, que realizarán un total de 2.114.723 acciones de inserción y para ello se han movilizado durante el presente año 29.142,4 millones de euros entre todas las Administraciones públicas, un 9,5 por ciento más que en el anterior Plan. Del total de este presupuesto, 6.391,9 millones de euros están destinados a políticas activas de empleo, lo que supone un incremento de casi un 6 por ciento con respecto a 2002.

El plan se estructura en tres objetivos: lograr el pleno empleo, mejorar la calidad y la productividad y reforzar la cohesión y la inclusión social. Tiene diez directrices específicas que integran las aportaciones de los distintos ministerios implicados, puesto que este Plan contiene medidas que está previsto que las ejecuten no sólo el Gobierno sino tam-

bién las Comunidades Autónomas, los agentes sociales y otras entidades. La finalidad es que este sea el "plan de los países" y no el de los Gobiernos.

Las diez directrices que contempla el Plan de Acción para el Empleo 2003 son: medidas activas y preventivas a favor de los desempleados e inactivos; creación de puestos de trabajo y espíritu de empresa; facilitar el cam-



bio y promover la adaptabilidad y la movilidad en el mercado de trabajo; promover el desarrollo del capital humano y la educación permanente; aumentar la oferta de mano de obra y promover la prolongación de la vida activa; igualdad entre hombres y mujeres; promover la integración de las personas desfavorecidas en el mercado de trabajo y combatir su discriminación; hacer rentable el trabajo mediante incentivos al empleo; regularizar el trabajo no declarado y hacer frente a las disparidades regionales en materia de empleo.

MEDIDAS ACTIVAS A FAVOR DE LOS DESEMPLEADOS

A este capítulo se han destinado más de 3.169 millones de euros, lo que supone

un 10 por ciento más que en el Plan anterior. Entre las medidas a tomar figuran: la aprobación de la nueva Ley de Empleo, en trámite parlamentario, que se aprobará antes de que finalice el año y completar la modernización del Servicio Público de Empleo (antiguo INEM), mediante la incorporación progresiva de recursos humanos hasta llegar a una contratación total de 3.500 personas.

CREACIÓN DE PUESTOS DE TRABAJO

Con el fin de crear más puestos de trabajo, el Plan de Acción para el Empleo contiene medidas que reducen las cargas administrativas para las PYMES (Pequeñas y Medianas Empresas), que facilitan apoyo financie-

El objetivo prioritario del Plan es ayudar a los desempleados a encontrar un empleo

ro de 3.000 millones de euros por medio de la línea ECO-PYMES para la concesión de créditos. También se reordena el sistema de capitalización de las prestaciones por desempleo con el fin de aumentar el autoempleo. Con esta medida está previsto que se hayan creado, cuando finalice el presente año, 17.260 puestos de trabajo, de los que 260 corres-

ponderán a minusválidos. La inversión en esta directriz es de 5.427,8 millones de euros.

FORMACIÓN

En el Plan se prevé también la puesta en práctica de estrategias de aprendizaje permanente para mejorar la calidad y la eficacia de los sistemas de educación que permitan a los ciudadanos adquirir los conocimientos que requiere el actual mercado de trabajo y reducir los desfases entre oferta y demanda de empleo. Para ello el Sistema Nacional de Cualificaciones y Formación Profesional, recientemente aprobado, será un eficaz instrumento en el diseño de las carreras profesionales y en la transparencia del mercado laboral.

En cuanto a la formación de ocupados, las empresas



A formación de ocupados se dedican cerca de 1.003 millones de euros y a políticas activas 6.391,9

que la realicen, especialmente las PYMES, tendrán bonificaciones en las cuotas de la Seguridad Social, tal y como establece el nuevo modelo de gestión de la formación continua que entrará en vigor en enero de 2004. La partida presupuestaria supera los 6.200 millones de euros

PROLONGACIÓN DE LA VIDA ACTIVA

El PNAE quiere también contribuir a fomentar la permanencia en el empleo de los trabajadores mayores. Para ello continuará la política de bonificaciones de cuotas a la Seguridad Social de los nuevos con-

tratos indefinidos con personas mayores de 45 años y la de los trabajadores de la empresa que permanecen ocupados más allá de los 60 años. La bonificación comienza en un 50 por ciento de las cotizaciones empresariales y se va incrementando un 10 por ciento cada año, hasta la exoneración total a partir de los 65 años.

Para estimular a las empresas a fomentar la prolongación de la vida activa de sus empleados, la empresa que despida a trabajadores mayores de 55 años, mediante expediente de regulación de empleo, tendrá que asumir una parte de las cotizaciones del trabajador hasta que cumpla 61 años.

Aquellas personas que decidan seguir trabajando a tiempo parcial podrán seguir cobrando la pensión de jubilación, pero si el trabajador tiene entre 60 y 65 la empresa deberá concertar simultáneamente un contrato de relevo con un trabajador en desempleo.

IGUALDAD ENTRE HOMBRES Y MUJERES

Para fomentar la reincorporación de la mujer al mercado de trabajo tras los periodos de baja por maternidad se han ampliado los supuestos de bonificación de las cotizaciones para contratación indefinida de mujeres desempleadas así como para la reanudación de contratos en los 24 meses posteriores al parto.

También se ha mejorado la oferta de servicios de atención a la primera reforzándolas con un nuevo crédito para cofinanciación de gastos de inversión en la creación de nuevas plazas de atención a menores de 3 años.

La partida financiera dedicada a este capítulo pasa de los 2.240 millones de euros de 2002 a los 2.947 millones de 2003.

COMBATIR LA DISCRIMINACIÓN

El primer objetivo de esta directriz es promover la integración de las personas desfavorecidas en el mercado de trabajo y combatir su discriminación. En este sentido el gobierno se propone continuar desarrollando el II Plan Nacional de Acción para la Inclusión Social 2003-2005.

Además se van a abordar medidas de sensibilización y formación, códigos y guías de buenas prácticas en materia de atención a personas con discapacidad y mecanismos de defensa jurídica. A esta medida se unirá la modificación de la normativa de los Centros Especiales de Empleo, con la incorporación de subvenciones para

Los planes de empleo

Este es el sexto Plan de Acción para el Empleo que presenta el Reino de España a la Unión Europea desde que se acordara hacerlos preceptivos en la Cumbre de Luxemburgo de 1997. Pero el Plan del presente año inicia una nueva etapa de la Estrategia Europea de Empleo para el periodo 2003 a 2006. En esta nueva etapa las directrices para el empleo se simplifican y se reducen a petición de los estados miembros de la Comisión Europea. Con ello se pretende una mayor estabilidad, con menos cambios interanuales. El horizonte de los planes se ha fijado en el año 2010, con una evaluación intermedia al terminar el periodo 2003-2006.

BALANCE POSITIVO

Los Planes de Acción para el Empleo que ha presentado hasta ahora España han sido siempre muy bien valorados en Bruselas. Según los datos facilitados por el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el balance de los cinco años de aplicación de la Estrategia Europea de Empleo "no pueden ser



financiar el empleo con apoyo para personas con discapacidad severa.

También se van a mantener las bonificaciones de cuotas a la Seguridad Social por contratación de desempleados en situación de exclusión social, que beneficiará a más de 7.000 trabajadores y se apoyará a entidades especializadas en el tratamiento de colectivos de difícil integración laboral. Pa-

ra todo ello habrá una dotación económica de 185,7 millones de euros.

INCENTIVOS AL EMPLEO

Más de 10.352 millones de euros se destinarán a hacer rentable el trabajo mediante incentivos al empleo, otra de las directrices marcadas por la unión Europea. Así se seguirán incentivando los contratos indefinidos mediante

bonificaciones a la Seguridad Social. A ello se une la reforma de las prestaciones de desempleo que, según Trabajo, contribuirá a incentivar la creación de puestos de trabajo.

Asimismo mediante la intensificación de las labores de Inspección de Trabajo y Seguridad Social se continuará la tarea de regularizar el trabajo no declarado, especialmente en aquellos sectores donde tiene más incidencia como es el de empleados de hogar, trabajadores agrarios eventuales y del sector turístico. Esta tarea se incrementará en 15 provincias.

DISPARIDADES REGIONALES

Por último, en el PNAE está previsto potenciar la creación de empleo local para conseguir una reducción de las diferencias regionales.

Para ello se ha presupuestado un total de 74,8 millones de euros en actuaciones de "subvención global" para los años 2003 y 2004.

Otros 269 millones de euros se destinarán a incentivos regionales, cofinanciados por el FEDER, que permitirán, según los datos facilitados por Trabajo, generar 8.500 empleos en las distintas Comunidades Autónomas durante el presente año.

Asimismo el Plan apoyará con un total de 17,86 millones de euros a empresas relacionadas con la economía social. La nueva regulación

El Plan de Empleo 2003 inaugura una nueva etapa de la Estrategia Europea de Empleo en la que se simplifican y reducen las directrices para alcanzar mayor estabilidad

más positivo". La subida de más de 10 puntos en la tasa de ocupación es un hecho sin precedentes, que ha sido posible gracias a la participación en el mercado de trabajo de las mujeres y de los trabajadores mayores de 45 años.

En concreto, según datos oficiales, en España, desde 1997, las tasas globales de empleo de las personas con edades comprendidas entre los 15 y los 64 años han aumentado 11,4 puntos al pasar del 48,2 por ciento de 1997 al 59,6 por ciento en el segundo trimestre de este año. La tasa de empleo de las mujeres se ha incrementado en 8,3 puntos y la de las personas con edades comprendidas entre los 55 y los 64 años se ha incrementado en 6,9 puntos.

En el año 2002 el empleo reflejó una tendencia al alza, con un crecimiento interanual, según la EPA (Encuesta de Población Activa) de un 2 por ciento que dobla la media de la Unión Europea. Este crecimiento del empleo se ha visto confirmado durante los seis primeros meses de 2003. Por ello los responsables de Trabajo prevén que la tasa de crecimiento para este año alcance el 2,3 por ciento que podría llegar al 3 por ciento en 2004.

sobre la capitalización de la prestación por desempleo permitirá la creación de 10.000 empleos directos.

Para el próximo año está prevista la asignación de recursos para regular nuevas medidas de ayudas a la movilidad para demandantes de empleo, que incluirán ayudas a fondo perdido para búsqueda de vivienda e indemnizaciones por traslado de domicilio o por gastos de transporte o desplazamiento. El total presupuestado para hacer frente a las disparidades regionales en materia de empleo es de 748 millones de euros. ■

SEMINARIO SOBRE SANIDAD MARÍTIMA

Cartagena de Indias (Colombia), 20 al 24 de octubre de 2003



La directora general del ISM, M.ª Antonia Lucena; el director de la Oficina Técnica de Cooperación, Vicente Sellé, y el subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, Carlos Fernández Navarro, presiden la clausura del Seminario.

Coordinado por el ISM

SEMINARIO DE SANIDAD MARÍTIMA EN CARTAGENA DE INDIAS

El Instituto Social de la Marina ha coordinado el seminario sobre Sanidad Española celebrado en las instalaciones del Centro de Formación que la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI) de Cartagena de Indias (Colombia) entre los días 20 y 24 de octubre de 2003, y que fue clausurado por la directora general de Instituto, M.ª Antonia Lucena Varea. El encuentro estaba dirigido a funcionarios y técnicos con capacidad de decisión e influencia en sus países de origen dentro de sus administraciones públicas o empresas del sector marítimo. Asistieron representantes de Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, México y Perú. Las ponencias y talleres prácticos fueron desarrollados por los médicos de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina Gabriel Táuriz y José M.ª Iturriaga.

La presentación del seminario el día 20 de octubre corrió a cargo del Subdirector General de Acción Social Marítima del Instituto, Carlos Fernández Navarro, que expuso la situación de la protección social de los trabajadores del mar en España.

A lo largo de los tres días siguientes los médicos de Sanidad Marítima desarrollaron una serie de ponencias referidas a:

- Convenios y Recomendaciones Internacionales relacionados con la Sanidad Marítima.
- Recursos sanitarios para los trabajadores del mar en España.

- Programa de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina.
- El Trabajo y la salud: introducción a la prevención de riesgos laborales.
- La siniestralidad laboral de los trabajadores del Mar.
- Gestión de la prevención de riesgos laborales en España.
- La formación sanitaria de los trabajadores del mar.
- Actividades preventivas: los reconocimientos médicos previos al embarque.
- Base legislativa.
- Objetivos.
- Fichas profesiográficas.
- Tipos de reconocimiento.

- Resultado.
- Otras actividades preventivas: botiquines a bordo, Guía Sanitaria, Campaña de vacunaciones, de prevención de patologías y promoción de la Salud.
- Actividades Asistenciales: Consulta médica por radio.
- Asistencia médica embarcada y centros en el extranjero.
- Modificaciones fisiológicas durante la inmersión: riesgos generales en buceo profesional.
- Reconocimientos médicos en actividades Subacuáticas.

Se realizaron talleres, entre otras disciplinas, sobre práctica de reanimación cardio-pulmonar: parada-cardiorespiratoria; prácticas con maniqués o sistemática de reconocimientos en los Centros de Sanidad Marítima.

El Seminario planteaba la conveniencia de abordar la problemática que se deriva de los riesgos laborales del trabajo en la mar desde una perspectiva de colaboración y cooperación entre los organismos, instituciones o agentes con presencia en el sector marítimo, de los diferentes países participantes en el Seminario, para un mejor aprovechamiento de los conocimientos, experiencias prácticas y especialización de cada uno de ellos según su ámbito de responsabilidad. Perseguía, asimismo, transmitir al sector pesquero

la necesidad de elaborar programas de formación en Seguridad y Salud en el trabajo; mejorar las zonas de trabajo en los buques pesqueros, y las protecciones personales, los dispositivos de intervención rápida en el caso de emergencia, y, en suma, crear la necesidad de una mayor formación de sanidad marítima y capacitación profesional.

Diagnóstico del sistema

Durante el desarrollo del seminario cada uno de los países participantes hizo un diagnóstico del sistema de asistencia sanitaria y de la seguridad social con que cuentan los trabajadores del mar en sus ámbitos respectivos. De este análisis se detectó como nexo común a todos ellos la carencia de formación sanitaria y de seguridad marítima. Tampoco existen en ninguno de ellos una normativa de seguridad social específica para los trabajadores del mar y por ende de formación sanitaria marítima en la pesca. Carecen de una cultura de Sanidad Marítima y de seguridad y no existen programas de formación.

- **Argentina:** en la «libreta de navegación» se incluye un examen médico cada dos años que habilita para embarcarse, el examen no obstante, es igual para todos, sin

analizar su función a bordo.

• **Brasil:** de 1.240.000 pescadores tan solo 240.000 tienen formación. Los reconocimientos médicos son privados y los contrata el empresario, por tanto lo realizan solo los que se dedican a la pesca industrial, la artesanal. Cerca de 1.000.000 de pescadores no tienen ningún tipo de reconocimiento médico pues no se encuentran dados de alta.

• **El Salvador y Colombia:** la pesca artesanal no tiene seguridad social al no estar en alta y carecen de normativa sobre seguridad y sanidad en los buques.

• **México:** hay una clara diferencia entre la pesca del pacífico y la del Caribe. La primera está más preparada al ser pesca industrial y dedicada a la exportación. Sus condiciones de seguridad y formación contrastan con la pesca del Caribe de carácter artesanal, sus capturas quedan para consumo del país. Deficientes condiciones de higiene y seguridad de capturas y buques. Los trabajadores no están dados de alta.

• **Guatemala:** el seguro es voluntario en la pesca artesanal tanto para empresarios como trabajadores.

• **Perú:** la pesca artesanal tiene cierta formación profesional y un seguro de riesgo y enfermedades que le exige su Capitanía.

Todos los participantes valoraron muy positivamente la celebración del Seminario y expresaron, entre otras, las siguientes propuestas:

• Impulsar el diálogo social entre trabajadores, empresarios y administración de cara a la adopción de acuerdos que supongan un progreso en la prevención de la salud de los trabajadores del mar.

• Participar en congresos, seminarios, grupos de trabajo, tanto nacionales como internacionales, donde se debatan, estudien y propongan soluciones a los problemas que afectan a la salud laboral del sector marítimo.

• No obstante la carencia de la mayoría de países de recursos económicos necesarios para dotar a los trabajadores del mar, sobre todo en la pesca artesanal, de una cobertura social digna se debería

an crear registros o censos tanto de trabajadores como de empresarios para que, mediante un canon sobre sus ganancias pueda dotarse de una mínima cobertura contra riesgos profesionales.

• Participar en la elaboración de Programas Formativos incluyendo la sanidad y seguridad marítima, al alcance de cualquier trabajador.

• Realizar campañas de concienciación en el sector pesquero aprovechando los avances técnicos ya introducidos en otros países en materia de salud, con apoyo institucional, económico y legislativo.

Clausura

Al cierre del seminario asistieron la directora general del ISM y el director de la Oficina Técnica de Cooperación de Colombia, Vicente Sellé. M^a Antonia Lucena apuntó que el encuentro respondía a la convicción de que el programa de Sanidad Marítima tiene importancia suficiente para desagregarlo de los encuentros anteriores, dedicados genéricamen-



Foto de familia de los asistentes al Seminario.

te a la pesca artesanal, y reiteró el ofrecimiento de colaboración que viene prestando el ISM en materia de cooperación internacional. Subrayó el carácter eminente teórico de la Sanidad Marítima, a propósito de lo cual remitió al Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio como emplazamiento idóneo para desarrollar programas formativos.

Los participantes felicitaron a los organizadores por hacer llevado a cabo una de las peticiones formuladas en el marco de las Jornadas de Pesca Artesanal en anteriores encuentros y agradecieron la oportunidad que se había

brindado a cada país latinoamericano de aportar propuestas en beneficio del sector marítimo pesquero.

Con el mismo ánimo de reconocimiento de la labor desarrollada, propusieron a la AECI que a través del Instituto Social de la Marina se desarrolle un Programa de Cooperación referido a la Sanidad Marítima para los países de América Latina, de manera que el seminario no quedara como un hecho coyuntural. Igualmente, que se incluyeran programas de formación en Sanidad Marítima, también con el apoyo del Instituto Social de la Marina, en los países donde la AECI viene desarrollando proyectos de la actividad pesquera.

Conclusiones

Los participantes elaboraron un escrito de conclusiones y recomendaciones que parte de la consideración de que el aporte que el trabajador del mar proporciona a las economías de los respectivos países, y de que la actividad marítima pesquera es un trabajo de alto riesgo, en donde la inestabi-

— Examen de reconocimiento médico previo al embarque.

— Instaurar el uso de la Libreta de embarque.

— Implementar el uso de botiquines de primeros auxilios acordes con la autonomía de la embarcación.

— Concienciar al trabajador del mar de los beneficios de estar incluidos en el régimen de la Seguridad Social.

— Establecer campañas de vacunación.

• **Medicina asistencial:** Es la que tiene derecho todo trabajador del mar, cuando esté realizando su faena de trabajo a bordo de sus respectivas embarcaciones.

— Aplicar una Guía Internacional de Sanidad Marítima.

— Proveer al servicio de guardacostas de los recursos suficientes para realizar las debidas operaciones de rescate marítimo.

— Coordinar una red de asistencia médica hospitalaria con los países de la región, orientada a dar una pronta respuesta a las situaciones de emergencia presentadas en alta mar.

• **Formativa:** Mediante programas de capacitación sanitaria dirigida a todos los que intervienen en la actividad.

— Elaborar Programas de Capacitación en Sanidad Marítima acreditados por Organismos Internacionales, dirigidos a: Formador de Formadores, Trabajadores del Sector Salud, Empresarios y respectivas tripulaciones.

— Programar cursos de capacitación periódica, orientados a mantener la salud de trabajadores del mar.

Recomendaciones:

— Establecer un programa de prioridad en la consulta médica, dirigido a los trabajadores del mar, debido a que sus jornadas laborales difieren del resto de los trabajadores afiliados a la Seguridad Social.

— Establecer Centros de Formación para el Sector pesquero en América Latina, priorizando la sanidad y la seguridad marítima. ■

XIX Trofeo Almirante
Conde de Barcelona de
Barcos de época

EL ARTE DE NAVEGAR CONTRA VIENTO Y MAREA

Del 18 al 24 de agosto se celebró en aguas de la Bahía de Palma de Mallorca el XIX Trofeo Almirante Conde de Barcelona, en la que participaron 70 embarcaciones divididas en tres categorías. una prueba deportiva que es a un tiempo homenaje al espíritu del navegante, a la pericia del hombre, al conocimiento de la navegación y a la tradición marinera. El Instituto Social de la Marina, que ha venido colaborando con la Fundación Hispania en las dos últimas ediciones, entregó ejemplares de la «Guía Sanitaria a bordo» a los barcos de pabellón español participantes en la regata.

La Fundación Hispania, organizadora del Trofeo, persigue la recuperación del arte de la navegación tradicional, en el que la pericia del navegante es un elemento humano de gran valor añadido, frente al viento y el mar impredecibles, a bordo de barcos de época —construidos antes de 31 de diciembre de 1949— o posteriores, pero siempre respetando las características técnicas de los armadores de esos años.

Sin denostar ni despreciar los adelantos técnicos —radios, radar sonar, GPS (Global Position System), piloto automático o motores de elevada

potencia— la Fundación lleva casi 20 años abogando por recrear ese tipo de navegación que ha hecho al mundo más grande y más pequeño. Su propuesta se basa en la constatación de que la historia de la humanidad podría escribirse desde su primer viaje por el mar. La civilización que conocemos en la actualidad se ha desarrollado por el Mediterráneo, desde los fenicios, griegos y romanos que surcaron el Mare Nostrum y llevaron su cultura, su comercio, su política a todos los puertos luchando a favor o contra el mar haciendo de éste la cuna de tantos y tantos acontecimientos claves en la concepción del mundo que conocemos, a bordo de unas embarcaciones que hoy, quizás, dieran miedo, pero que fundamentalmente se servían de la vela y el viento..., como en la Regata del Conde de Barcelona.

La fundación Hispania es propietaria del yawl «Giralda», construido en Dinamarca por Sparkam-Stephens, que perteneció a D. Juan de Borbón y cuyo casco fue puesto a flote el pasado 24 de septiembre en el Arsenal de Cartagena, así como del histórico yate «Hispania», mandado construir por el Rey Alfonso XIII a William Fife, con el que obtuvo resonantes éxitos a principios del siglo XX. El «Hispania», esta actualmente en seco, en un puerto del Reino Unido, pendiente de su traslado a España para ser restaurado.

Mantener joven el espíritu a bordo de barcos por los que no parece pasar el tiempo puede parecer un contrasentido, pero es una baza por la que las matemáticas no cuentan. La Regata desafía la mar y al tiempo, haciéndose fuerte y joven en cada edición. Los participantes, de todas las edades, significan ese encuentro de experiencia y aprendizaje al servicio de la navegación más tradicional: tradición y juventud



se dan la mano en las tripulaciones, navegando hacia el horizonte común.

Algunos de los barcos participantes eran auténticas joyas flotantes. En el caso del «Eva», un cutter aparejado de balandra cangreja (vela mayor cangreja, escandalosa, trinqueta, foque y petifoque) diseñado por William Fife & Sons. Su primer armador fue F. Glenn MacAndrew, pro-

pietario da la entonces conocida naviera MacAndrew Shipping Line. Adquirido en el 2001 por Juan Carlos Eguiaray y tras una minuciosa y cuidada restauración dirigida por Juan Benlliure, participaba por primera vez en este trofeo. Es, además el único de bandera española entre los 26 barcos construidos por William Fife III. Otros dos barcos debidos a este cons-

tructor, el «Halloween» (1926) y el «Solway Mail» (1940) concurren también en la Regata.

Otro barco con leyenda es el ketch «Karenita» (un dos palos de 23 metros de eslora) construido en Massachuset en 1929, que fue propiedad del actor Errol Flynn. Tras una larga estancia en seco en el Caribe, sin cubierta y casi abandonado, en 1989 comenzó su res-

tauración y poco después comenzó a participar en regatas europeas, entre ellas en las del Trofeo Almirante Conde de Barcelona, con excelentes resultados.

El más antiguo entre los participantes en la regata fue el «Rafael Verdera». Con sus 142 años, es también el barco más antiguo de la flota española.

La salida de los barcos a mar abierto trasladó el espectáculo estático al estético de velas desplegadas, hinchadas de viento, tripulaciones afeanadas en sus barcos, las proas rompiendo olas y los cascos flotando en la espuma del mar..., como siempre ha sido. Tradicional, también, la presencia e algunos barcos emblemáticos y la participación de la Marina de Guerra italiana.

Homenaje a Don Juan de Borbón

En esta edición se cumplía el décimo aniversario de la muerte del Don Juan de Borbón, Conde de Barcelona, impulsor del Trofeo que lleva su nombre y un enamorado de la navegación a vela más tradicional y auténtica. Precisamente por esa efeméride significativa, el que fuera su velero «Giralda», a su fallecimiento cedido a la Armada y utilizado en la Escuela Naval de Marín, navegó desde Galicia hasta quedar fondeado frente al busto de su Patrón, añadiendo un espíritu de recuerdo entrañable a la Bahía de Palma de Mallorca. Frente al busto de Don Juan, la marinera estampa del «Giralda», esperando una nueva singladura.

Como colofón, la mañana del domingo 24 de agosto, se realizó el acto de la Gran Parada Naval, un homenaje a la memoria de Don Juan de Borbón, en la que participaron todos los participantes de la Regata. La Organización del Trofeo invitó a todos los demás barcos de los diferentes Clubs



Náuticos de Palma para estar presentes en la Revista.

El rey llegó a bordo del «Giralda», escoltado por un dragaminas, pasando revista y siendo saludados por las tripulaciones a su paso. Así, una hilera detrás de otra, todos los barcos fondeados en la Bahía fueron revistados por los Reyes, las Infantas, Elena y su esposo Jaime de Marichalar, y Cristina, y otros familiares; Jaume Matas, Presidente del Govern Balear y Emilio Espinosa, Presidente de la Fundación Hispania, convirtiendo la Gran Parada en un entrañable homenaje al Conde de Barcelona y a todos los marineros que el mar acogió en su seno.

La entrega de Premios se realizó en el Patio de Armas del Palacio Real de La Almudaina, junto a la Catedral, con la presencia de Su Majestad el Rey que presidía el acto, flaqueado por las primeras autoridades de Mallorca y patrocinadores del Trofeo.

Palmarés de la XIX Edición

El Gran Trofeo Almirante Conde de Barcelona fue ganado por el «Agneta» en el grupo de Barcos de Época, el «Manu Faité» en el grupo de Barco Clásicos, el «Buena Esperanza» en el de Espíritu de Tradición, el «Xilb» en el apartado de vela latina, que fueron entregados por El Rey.

María Antonia Lucena, Directora General del Instituto Social de la Marina, entregó su Trofeo al barco «Dulcinea» como primer clasificado del grupo «H» de Espíritu de Tradición.

De igual modo, José Luis López-Sors, entregaría el propio de la Dirección General de Marina Mercante al «Viking II» como ganador del grupo «C» de Barcos de Época. ■

Fotos cedidas por la Fundación Hispania

MENOS BARCOS PESQUEROS EN LA UNIÓN EUROPEA

■ **La flota comunitaria se redujo un 2,2% en 2002 pasando de 92.662 a 90.595 barcos**

De acuerdo con los planes comunitarios, la flota pesquera en los países miembros han seguido en 2002 su línea de recortes de cara a la adecuación de la misma a las posibilidades de pesca tanto en los caladeros propios como en terceros países.

Según los datos manejados por la oficina estadística de la Unión Europea, Eurostat, en 2002, el número de pesqueros comunitarios ascendía a 90.595 unidades frente a las 92.662 del año anterior, lo que supone un descenso del 2,2%. En ese período, los países que más redujeron sus flotas fueron Dinamarca, donde el ajuste fue del 25%, Suecia con el 26,6%, Reino Unido con el 14,6%, Portugal con un descenso del 9,5%, Bélgica con el 10% y Finlandia con el 11,3%.

Tomando como referencia los últimos años, entre 1995 y 2002, y la flota comunitaria registró un descenso del 9,5% lo que supone una reducción de la misma en 9.490 unidades. En el mismo período, la flota española se redujo en 17,8% con un descenso en el número de barcos de 3.596. Por el contrario, otras flotas comunitarias experimentaron un aumento como es el caso de Francia donde el número de barcos creció un 22,6%, 1.615



■ **En España la caída fue del 3,4% bajando de 14.408 a 14.887 unidades**

unidades más o el caso de Irlanda donde el aumento fue del 4,2% en contra de toda la política de ajuste impulsada por Bruselas.

En el último año, la flota española en el sector de la pesca ha pasado de 15.408 barcos a 14.887 unidades lo que supone un recorte del 3,4%. Esta ha sido la tónica de la totalidad de los países miembros con la excepción de Francia donde se registró un aumento de 129 unidades hasta alcanzar la cifra de 8.088 barcos. En Grecia el número de barcos bajó en 519 unidades, un 2,5%; en Italia el descenso fue del 3,4%, 554 barcos menos; en el Reino Unido el recorte fue de 191 unidades, el 2,5% menos; en Portugal la flota se redujo en sólo 39 unidades, lo que supone prácticamente estabilidad, si bien la misma ya tuvo un fuerte ajuste en los años precedentes como sucedió como la española: en Dinamarca el recorte fue de 174 unidades, el 4,3% y finalmente en Holanda se produjo el mayor descenso en 2002 con una caída del 6,2%.

En lo que se refiere a la potencia de la flota comunitaria, en 2002 se produjo una disminución del 3% con 7,26 millones de kilovatios. En España se produjo el mismo descenso hasta sumar 1,2 millones de kilovatios. ■

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA ESPAÑOLA (1986-2001)

AÑO	Nº BUQUES	T.R.B.	K.W.
1986	—	695.952	1.992.151
1987	19.719	683.211	2.029.798
1988	19.916	690.916	2.045.596
1989	19.878	680.422	2.014.016
1990	19.764	666.264	1.986.063
1991	19.466	644.989	1.910.145
1992	19.089	614.420	1.851.240
1993	18.853	570.504	1.764.391
1994	18.852	546.842	1.717.775
1995	18.478	508.247	1.629.096
1996	18.091	570.059	1.534.786
1997	18.083	461.816	1.512.115
1998	17.702	425.386	1.424.319
1999	17.204	410.900	1.376.439
2000	16.665	393.699	1.329.287
2001	15.408	386.858	1.297.487

Fuente: MAPA.

Para conmemorarlo ha puesto en marcha el nuevo servicio "¿Cómo va mi pensión?"

EL INSS CUMPLE 25 AÑOS

La puesta en marcha de la campaña "¿Cómo va mi pensión?" y la edición del libro "El sistema de pensiones en España. Conformación, consolidación y adaptabilidad a los cambios" son los dos actos con los que los responsables del Instituto Nacional de la Seguridad Social han querido conmemorar el XXV aniversario de existencia de este organismo. La presentación de ambos eventos tuvo lugar en el marco de las Jornadas de Directivos del INSS que reunieron en Castellón a los responsables nacionales de este organismo y contó con la presidencia del secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló.



El secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló.

El secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló, clausuró el pasado 30 de octubre, en Castellón, las Jornadas de Directivos del Instituto Nacional de la Seguridad Social, que anualmente se celebran por estas fechas y que convo-

ca a los responsables nacionales de este organismo. Pero en esta ocasión la convocatoria ha sido muy especial ya que el INSS cumplió su XXV aniversario el 19 de noviembre.

Con este motivo la reunión anual no se limitó a debatir y analizar los asuntos propios de la Entidad, sino que ade-



Fernando Castelló acompañado del director general del INSS, Rafael Mateos, y del subdelegado del Gobierno en Castellón, Vicente Sánchez Peral.

más se celebraron una serie de actos conmemorativos: el homenaje a tres funcionarios que siguiendo en activo, llevan ya 50 años de servicio en el INSS; la edición del libro «El sistema de pensiones en España. Conformación, consolidación y adaptabilidad a los cambios» y la puesta en marcha de la campaña «¿Cómo va mi pensión?».

Adaptarse a los cambios

El secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló, quiso estar presente en estos actos para presentarlos y destacar la «importante responsabilidad que durante 25 años viene realizando el INSS en materia de gestión y administración de las prestaciones económicas que reconoce y otorga nuestro sistema de la Seguridad Social».

Desde su creación por Real Decreto Ley 36/1978 de 19 de

noviembre, el Instituto Nacional de la Seguridad Social «ha sabido adaptarse a las circunstancias cambiantes que inciden en el plano socioeconómico y por ende en el ordenamiento jurídico aplicable a la gestión de la Seguridad Social», dijo el secretario de Estado.

Para Fernando Castelló, «desde sus orígenes, el INSS, ha sabido evolucionar para estar a la altura de las exigencias de la sociedad moderna, respondiendo a los retos que la nueva configuración política ha ido imponiendo y que ha tenido su reflejo en las profundas transformaciones del marco jurídico de las relaciones de la Seguridad Social»

»Se ha dado respuesta por tanto, en estos 25 años, siguió el máximo responsable de la Seguridad Social, a muchas expectativas que los ciudadanos albergaban respecto a la satisfacción y efectividad de sus

derechos, no solo en el aspecto de su materialización, sino también desde la perspectiva de la facilidad para relacionarse con una administración que centra buena parte de sus objetivos y esfuerzos, en el acercamiento y tratamiento personalizado del ciudadano cliente de sus servicios.»

Finalizó su intervención, Fernando Castelló, agradeciendo a todas las personas que, con su esfuerzo y dedicación, han hecho posible que «el INSS disfrute de una posición de reconocido prestigio en el ámbito de las Administraciones Públicas y sea valorada y percibida por la sociedad como una entidad que se preocupa y esfuerza por mejorar la eficacia y calidad de sus servicios».

Balance y proyectos

Con anterioridad a la intervención del secretario de Estado, el director general del

Instituto Nacional de la Seguridad Social, Rafael Mateos Carrasco, expuso ante los más de cien directivos del INSS asistentes a estas jornadas, las iniciativas, proyectos y compromisos que actualmente acomete este organismo.

Entre ellos destacó el diseño de un modelo de formación a distancia para los trabajadores del INSS, la creación del premio a la excelencia, con la finalidad de reconocer a la dirección provincial del INSS que se haya distinguido en el incremento de la calidad de sus servicios o el plan integral de comunicación interna.

Tarjeta sanitaria europea

También se refirió el director general del INSS a otro proyecto de gran trascendencia no sólo para la Seguridad Social española sino para todos los demás sistemas de protección social europeos: la tar-

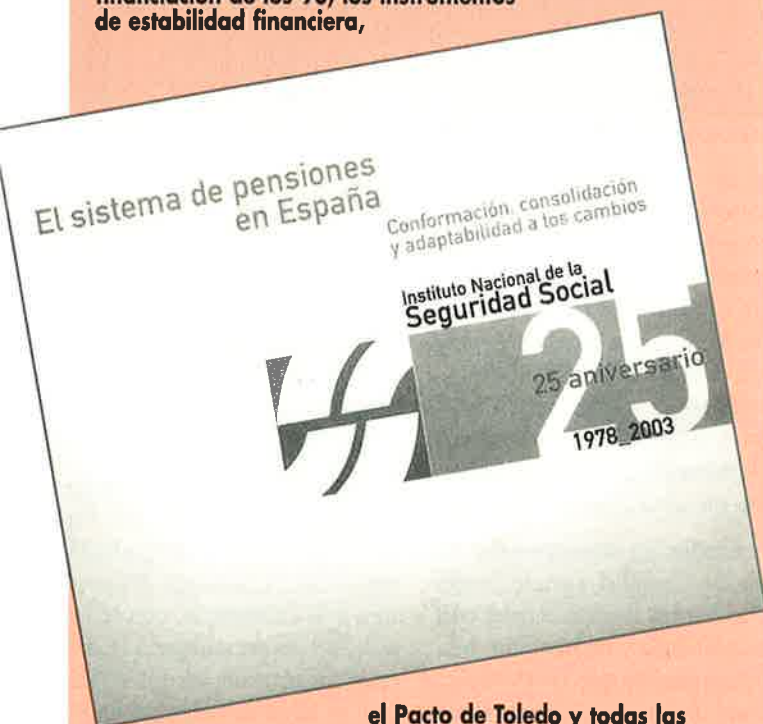
Editado por el Instituto Nacional de la Seguridad Social

«EL SISTEMA DE PENSIONES EN ESPAÑA. CONFORMACIÓN, CONSOLIDACIÓN Y ADAPTABILIDAD A LOS CAMBIOS»

Uno de los actos más significativos de la conmemoración del XXV aniversario de la creación del INSS fue la presentación del libro, editado por este organismo, «El sistema de pensiones en España. Conformación, consolidación y adaptabilidad a los cambios» a cargo del secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló.

El libro, de 347 páginas, recoge los trabajos de 21 autores especializados en Seguridad Social, que van dando un repaso a esta materia partiendo de las ideas renovadoras del siglo XIX hasta nuestros días.

En un segundo bloque se analizan los cambios introducidos en nuestro Sistema en el periodo constitucional: la Ley de Pensiones de 1985 y sus efectos; el nuevo modelo de financiación de los 90; los instrumentos de estabilidad financiera,



el Pacto de Toledo y todas las normas que han contribuido a la modernización de la gestión de la Seguridad Social.

La última parte de la obra se dedica a las perspectivas de futuro, analizando las cuestiones como la ampliación de la UE o la Seguridad Social complementaria así como la flexibilización que deben tener los sistemas de pensiones para hacer frente a problemas como los cambios demográficos, económicos y sociales.

El libro cuenta con una presentación inicial escrita por Fernando Castelló y una introducción a cargo de Rafael Mateos Carrasco y sus autores proceden del mundo académico, de las organizaciones sindicales y empresariales y de la propia Administración de la Seguridad Social.



Tres funcionarios del INSS recibieron un premio especial a la permanencia en este organismo.

jeta sanitaria, cuya creación se decidió en la «cumbre de Barcelona» en marzo del año pasado, durante el mandato español de la UE y que fue presentada por el presidente del Gobierno, José María Aznar.

Cuando esta tarjeta esté implantada, previsiblemente en junio del próximo año, los españoles que deseen viajar a otros países comunitarios no tendrán que solicitar en las CAISS los formularios E-111, sino que con la tarjeta, que se va a emitir cuando sea solicitada, podrán recibir la asistencia médica que precisen y cuyo costo será reembolsado a la institución que la haya prestado.

Reconocimiento

El broche de oro a esta jornada conmemorativa del XXV aniversario del INSS fue el homenaje y reconocimiento que se rindió a tres funcionarios del

EN MARCHA LA CAMPAÑA «¿CÓMO VA MI PENSIÓN?»

Siguiendo con su política de acercamiento al ciudadano, el Instituto Nacional de la Seguridad Social, ha querido celebrar su veinticinco cumpleaños con la puesta en marcha de la campaña «¿Cómo va mi pensión?». Según ha explicado el propio director general de este organismo, Rafael Mateos Carrasco, «me parece que la mejor manera de celebrar y conmemorar este aniversario no puede ser otra que ofreciendo al ciudadano un nuevo servicio que le facilite el ejercicio de sus derechos».

Este proyecto, que ha sido desarrollado por el INSS, es ya una realidad desde el pasado mes de noviembre y



organismo que cuentan con más de 50 años de dedicación a la Seguridad Social y que siguen en activo en el INSS desde su etapa fundacional.

Tras entregar una placa conmemorativa a Enrique Rodríguez Cabrera, a Enrique Madrid Hernández y a Félix Mota Linares, que pertenecen a las direcciones provinciales de Almería, Madrid y Tenerife y que ingresaron en la Seguridad Social en 1950, 1953 y 1951, respectivamente, el secretario de Estado, Fernando Castelló les dirigió unas palabras en las que quiso rendir homenaje a todos los trabajadores, funcionarios y personal laboral del INSS.

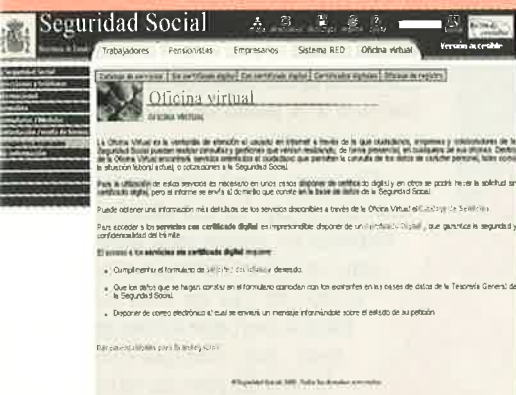
rio, se celebraron las Jornadas de Directivos del INSS, en las que tres grupos de trabajo distintos, integrados por responsables de este organismo, presentaron distintas ponencias.

La primera de ellas fue un «Estudio diagnóstico de situación y propuestas de mejora de la calidad de la comunicación escrita con el ciudadano»; la segunda versó sobre las «Reglas de compatibilidad/incompatibilidad de la percepción de pensión de incapacidad y la realización de actividades lucrativas» y por último se trató el «Procedimiento de determinación de contingencias». ■

Concha Hernández Carazo

Jornadas de directivos

Como ya se ha señalado, coincidiendo con estos actos de celebración del XXV aniversario-



«pensión, se encuentre permanentemente informado, a través de Internet, sobre la situación del correspondiente expediente administrativo, los avances que experimenta en los distintos trámites hasta su resolución».

pensión, los efectos económicos y el detalle del primer pago, entre otros.

¿CÓMO ACCEDER?

Para acceder a este nuevo servicio de la Seguridad Social, los ciudadanos han de disponer de un certificado digital, que pueden obtener conforme al procedimiento que se indica en la página web de la Seguridad Social (www.seg-social.es), desplazándose a cualquiera de las oficinas de registro habilitadas al efecto, cuya dirección podrán consultar desde la mencionada página web. La utilización del certificado digital garantiza que la información que se ofrece a través de este servicio se realiza en un entorno seguro, con garantía de confidencialidad.

GESTIÓN RÁPIDA

Según datos facilitados por el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, actualmente la Seguridad Social viene reconociendo las pensiones de jubilación en una media de 11 días, y en el caso de las pensiones de supervivencia en una media de 9 días. Pero a pesar de esta prontitud, los responsables de la Seguridad Social han considerado oportuno que durante un periodo de 3 meses, a partir del reconocimiento de la pensión, el ciudadano pueda consultar los datos que le interesen sobre la misma a través de este nuevo servicio.

Así, cuando una persona solicite de la

Seguridad Social una pensión de jubilación, de viudedad o de incapacidad permanente, podrá comprobar, en tiempo real, en qué fase del trámite está la pensión solicitada, cuáles son los trámites que en ese momento faltan para completar la resolución de la pensión y podrá comprobar también, cuando la pensión ya haya sido reconocida, los datos básicos de la misma tales como su importe desglosado, la clase de

según Mateos Carrasco «constituye una manifestación más de esa política de acercamiento al ciudadano, de esa política de transparencia y de apertura de la gestión de la Seguridad Social a la sociedad en su conjunto».

¿EN QUÉ CONSISTE EL NUEVO SERVICIO?

Según informa el director general del INSS, «con este nuevo servicio pretendemos que el ciudadano que solicita una

IZAR SE ASOCIA A UN ESPECTACULAR PROYECTO DE ALTA VELOCIDAD: EEUU-UE

La empresa naviera norteamericana FastShip y la constructora naval española IZAR han llegado a un acuerdo de análisis del revolucionario proyecto de transporte marítimo de alta velocidad entre las costas de Filadelfia y Cherburgo, en cuatro días de travesía y a mitad de coste que lo hace el transporte aéreo.

El sueño de tocar las dos orillas del Atlántico y transportar competitivamente con el avión las mercancías entre fábricas y destinos de Estados Unidos y la Unión Europea, nació en las mentes expertas de la compañía FastShip Desarrollo, que ya lo tiene simulado por ordenador, pero tiene en vela a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) —dueña de IZAR— y a la misma Xunta de Galicia, también, que quiere sumarse al proyecto.

Tres buques ultrarrápidos

Los expertos norteamericanos ya estuvieron en Galicia a primeros de año y conferenciaron largo y tendido en un salón del Hostal de los Reyes Católicos compostelano con representaciones de políticos y empresarios. El proyecto de FastShip Desarrollo solamente interesó a los más impresionables o menos escarmentados por el tradicional alto riesgo de los negocios marítimos, pero tenía su aquel —ciertamente— ya ha sido retomado unos meses después.

Ahora, FastShip e IZAR ya se hablan como socio del proyecto y se comprometen a poner en estudio la financiación para constituir tres buques ultrarrápidos que rotarían entre Fila-

delfia (Estados Unidos) y Cherburgo (Francia) semanalmente, intercambiando mercancías entre las dos orillas atlánticas. La operativa comprende así mismo la construcción de terminales especiales

y otros aspectos de la novísima red, para los que un grupo de multinacionales interesadas —BP Marine, Cargolux, CP Ships, Greenwich Terminals, Lockheed Martin, Rolls Royce y Puerto de Cherburgo— han añadido candidaturas de integración.

El importante capítulo de la arquitectura financiera correrá a cargo del establecimiento bancario norteamericano JP Morgan y, de momento, se habla de los 1.000 millones de euros como

precio aproximativo de los tres buques de alta velocidad, por cuya construcción se frotarían las manos IZAR y la Xunta de Galicia, comprensiblemente.

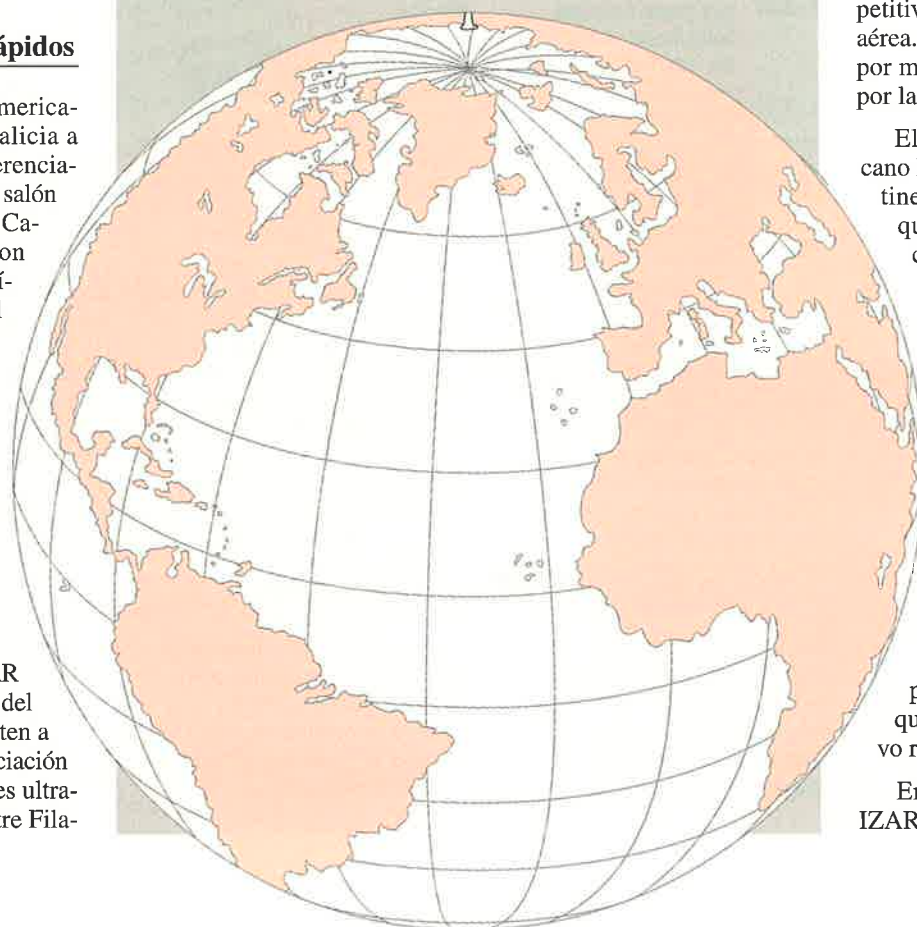
Acarrear a 40 nudos

El proyecto FastShip-IZAR no solamente sería la línea transportista mundial del siglo XXI sino la revolución tecnológica misma al servicio de la alta velocidad marítima, pues los expertos hablan de construir buques porta-contenedores que navegan a los 40 nudos por hora, sostenidamente, ya que de otra forma no saldrían las cuentas... Hay que pensar que una mercancía de salida de Chicago o Frankfurt habrá de llegar en un máximo de 4 días, entre la fábrica y la terminal portuaria de que trate, para que este transporte sea competitivo con el coste de la tarifa aérea. Es decir, habrá de hacerse por mar a la mitad de coste que por la vía aérea.

El grupo naval norteamericano ha echado las cuentas pertinentes ya, como para saber que «pueden ser cuatro incluso, en vez de tres, los barcos con que arranque esta red transportista USA-UE, pero en todos los casos serán megabuques de no menos de 265 metros de eslora», es decir, como el largo de tres campos de fútbol... Que sería lo que menos asustase al constructor español IZAR, pues de ese gigantesco tamaño tiene en proyecto actualmente una unidad para nuestra Armada, con lo que que establecerá un nuevo record histórico.

En número aproximados, si IZAR lleva a buen término este

Construiría la flota de portacontenedores para enlazar Filadelfia y Cherburgo a mitad de coste que la tarifa aérea



contrato sus beneficios alcanzarían tanto como los del programa de fragatas «F-100», asegurándose carga de trabajo para diez años, ya que su estudio de tiempos atribuye unos cuarenta meses por unidad.

El importante rastro financiero de la operación no se le escapa a las autoridades de la Xunta e incluso a un importante banco gallego que estudian sumarse al accionariado de FastShip Desarrollo, cuya empresa resultante del proyecto se afincaría en Galicia, a la cabecera de los astilleros constructores. Sería el nudo sur de la red europea, desde el que se atendería la península ibérica y el segmento mediterráneo.

Bajo el próximo «cielo único»

Todo está llamando a fusión o integración futura en las grandes líneas transportistas. Sea por tierra, mar o aire, el signo de los tiempos apunta a grandes espacios y economías de escala, como se ha visto la reciente fusión KLM-Air France, que solamente será un simple aperitivo de lo que se está tramando entre EEUU y la UE con el llamado «cielo único».

Si por el transporte aéreo se estrechan las dos orillas atlánticas, se van a fusionar compañías, participaciones, itinerarios, servicios y tecnologías auxiliares de la navegación aérea, el que FastShip e IZAR alimenten este sueño del transporte marítimo de alta velocidad, bajo un próximo «cielo único», tampoco resultaría extemporáneo.

Existen viejas y valiosas razones para que se sacuda la inercia del transporte marítimo, aquejado de crisis general, encarecimiento de fletes, vejez de flota, competencias desleales y mercados poco transparentes... Y, si ha de ser la tecnología, con la irrupción de la alta velocidad para el transporte de cargas, la que alimente este nuevo impulso su efecto multiplicador sólo puede generar beneficio a todos los sectores de la navegación. Es lo que se ha reflexionado los directivos de FastShip e IZAR al hacerse socios en el novedoso proyecto.

Primera plataforma offshore de diseño específico para el Mediterráneo

La tecnología de construcción naval de IZAR acaba de sumar otro hito histórico con la botadura, en sus astilleros de Fene (Ferrol), de la plataforma off-shore «Farwah» para Totalfina ELF. Si a principios de los años 90 estas gradas de la entonces Astilleros Españoles fueron las primeras en construir plataformas petrolíferas, lo que hoy ya se llama IZAR reimpulsa este liderazgo mundial, al botar la primera unidad específicamente diseñada para adaptarse a las condiciones de exploración del Mediterráneo.

La nueva plataforma petrolífera ha sido construida pensando en su concreta aplicabilidad a los campos de explotación existentes frente a las costas del norte de África, figurando el gobierno de Libia como uno de los participantes de la «join venture», junto a franceses y alemanes. Su concepto final de actuación ronda los 35.000 barriles/día y ha sido diseñada para trabajar

en aguas de una profundidad aproximada a los 80 metros.

La capacidad de almacenamiento es próxima a los 900.000 barriles y la unidad puede quedar permanentemente amarrada en el campo petrolífero, por medio de una torre («turret») externa, situada a proa, la misma que le permite la máxima maniobrabilidad y autoorientación frente al viento. Se le atribuye una vida de unos 25 años, dispone de helipuerto, acomodación para unas 68 personas y maquinaria generadora Man/Izar.

Los astilleros IZAR Fene han trabajado esta realización durante 1.200.000 horas, empleando a una media de 1.100 trabajadores propios o de la industria auxiliar. Esta unidad no solo es la de mayor capacidad de las construidas en España hasta el presente si no la primera en el mundo de sus características y prestaciones.

S. de F.



El Consorcio Europeo, más cerca

Pero los directivos de IZAR, aún con este importante dossier en estudio, no han perdido la periodicidad de sus reuniones con sus homólogos franceses e italianos, en pro del consorcio naval europeo. Tal parece la única señal de identidad futura para los constructores de la Unión Euro-

pea, ya hartos —por demás— del prolongado «dumping» que les hacen los surcoreanos.

Mas temprano que tarde habrá que ir a una fórmula de consorcio —como se ha hecho en la construcción aérea, con EADS— para salvar el naval, y si en abril pasado hubo reunión tripartita, en octubre fueron DCN (Francia) e IZAR (España) los que se confesaron frente a frente, en

Granada, durante dos días seguidos.

La cuestión ya ha tomado estado en el mismo Parlamento Europeo, en un momento en que se sobrecargan las alarmas mas pronunciadas sobre las carteras de pedidos: hay astilleros europeos que cumplen su segundo año consecutivo sin obra ni encargo a la vista. ■

S. de Francisco



JAPÓN Y EL «LOBBY» INDUSTRIAL BOICOTEAN LA RETIRADA ANTICIPADA DE MONOCASCOS

Aunque la Unión Europea aprobó en julio último su Reglamento para la retirada anticipada de los petroleros monocascos, un grupo de países que lidera Japón —y a los que se suma la industria del petróleo y la naviera— empiezan a boicotear la referida jubilación, atribuyéndole «una grave perturbación del mercado, si se llevase a cabo...»

Como quiera que la medida, si se tomase única y unilateralmente por la Unión Europea apenas tendría validez y efectos, la batalla pasa ahora a la Organización Marítima Internacional (OMI) —donde las decisiones se toman por consenso— y el debate ha debido aplazarse hasta diciembre, puesto que en la reunión de julio lo impidió el referido grupo de presión.

Tensiones en el comité

La reunión en Londres del Comité de Protección del Medio Marítimo de OMI discurría sin

dificultades, el pasado julio último, en que logró enmendarse el Convenio MARPOL —para que los petroleros monocasco de más de 20.000 toneladas se retiren antes de 2005 y, así mismo

los de más de 23 años—, pero la fricción surgió acto seguido, al discutirse la retirada del resto de monocascos —en el 2010—, cuando estaba previsto hacerlo en 2015, según las directrices de OMI.

Y en ese punto fue cuando Japón se rodeó de otros diez países y quedaría alineado con el «lobby» de la industria petrolero-naviera, la cual advirtió que la retirada anticipada de estos

petroleros monocascos iba a costar «una grave perturbación al mercado». El enfrentamiento hizo que se cruzasen informes y se esgrimiesen estudios que las partes habían encargado, respectivamente, a expertos y consultores, sobre el verdadero impacto de esa medida... No hubo punto de encuentro posible debate trascenderá la próxima reunión, de diciembre próximo, del referido Comité.

Un reglamento «provisional»

Aún cuando la definitiva sanción de OMI ha quedado propuesta, los principales rasgos del Reglamento de la Unión Europea aluden a una sensible mejora de la seguridad marítima y, en todos los casos a la defensa medioambiental de costas que —como la española— resisten las principales densidades de navegación.

	Reglamento CE 417/2002 de 18 de febrero	Propuesta presentada al Consejo	Reglamento aprobado por el Consejo el 22-07-03
Buques categoría 1 (Prestige)	2003/2007	2003/2005	2003/2005
Buques categoría 2	2003/2015	2003/2010	2003/2010
Buques categoría 3	2003/2015	2003/2010	2003/2010
«Gabarras»	No figuran	2010	2008

En aquellos casos en que figuran dos cifras, la primera es la del inicio del período de sustitución de buques monocasco y la segunda la de su finalización. Cuando sólo figura una cifra, ésta es la demanda de sustitución.

■ Bruselas ya aprobó su Reglamento en julio, pero Londres postpone a diciembre su discusión-clave del mismo

Sus puntos más importantes son los siguientes:

- Prohibición de entrar/salir de puertos o terminales, así como de fondear en aguas bajo jurisdicción de un Estado miembro a petroleros monocasco, cualquiera que sea su pabellón, que transporten petróleo pesado. En consecuencia, estos productos sólo podrán ser transportados en buques de doble casco.

- Definición de petróleo crudo pesado y fuel pesado, entendiendo por crudo pesado aquel cuyo grado API sea inferior a 25,7, y en cuanto a fuel pesado se entenderá aquel cuya viscosidad cinemática sea superior a 180 centistokes (cst).

- Los buques petroleros del tipo del «Prestige» que transporten productos petrolíferos no pesados no podrán entrar en puertos europeos a partir del 2005.

- El resto de petroleros monocascos que reúnan mayores condiciones de seguridad dejarán de entrar en puertos europeos, transportando productos petrolíferos no pesados, en 2010, si bien estos buques deberán pasar un control de evaluación rigurosa a partir de 2005, cuando tengan 15 o más años de antigüedad.

- Las gabarras y buques monocasco de capacidad más reducida —de 600 a 5.000 toneladas de peso muerto— dispondrán de un período transitorio, hasta 2008, para conciliar sus abastecimientos con la capacidad de construcción de los astilleros, para relevarlos. ■



El pulso español ante OMI

El representante español ante la Organización Marítima Internacional (OMI), Esteban Pachá, en el momento de firmar el Acta de la Conferencia Diplomática que constituyó el Fondo Complementario de Indemnización por Daños de Hidrocarburos.

El ministerio de Fomento español hizo la procura para elevar este Fondo, desde los 135 a los 750 millones de derechos especiales de giro (deg.), cifra próxima a los 1.000 millones de euros. Otros logros de la delegación

española ante OMI fueron las auditorías obligatorias a los buques por sus estados de abanderamiento, y la creación de una red de puertos de refugio para barcos en situación de catástrofe.

España ha sido especialmente beligerante e impulsora del Reglamento de la Unión Europea y sus previsiones de retirada anticipada de petroleros monocasco e inició sus esfuerzos desde los acuerdos del Consejo Europeo de Transportes de 2002, y su traducción a la OMI de estas peticiones se acompaña del reconocimiento mundial de la vulnerabilidad e importancia de nuestro litoral atlántico.

En el próximo período de sesiones de la Organización Marítima Internacional (OMI) es de suponer que sigan votando contra España y sus iniciativas.

Japón, Argentina, Australia, Cuba, Nueva Zelanda, Singapur y Rusia, pero nuestra Administración seguirá siendo la principal aportación en materias de legislación sobre seguridad y, sintomáticamente, el primer viaje oficial del director de la flamante Agencia Europea de Seguridad Marítima —el ingeniero holandés Willem Rüter— fue a Galicia, y Galicia, también, tiene prioridad como base del primer buque anti contaminación de la Unión Europea. ■





WALVIS BAY (NAMIBIA)

El ISM verificará las libretas de navegación de tripulantes españoles

CIBER-INTERNET EN LA CASA DEL MAR

Los tripulantes españoles que faenan en Namibia disponen desde el pasado 7 de noviembre de un servicio de comunicación vía internet en la Casa del Mar de Walvis Bay. Otra prestación que ofrecerá en adelante la Casa del Mar en beneficio de los trabajadores del mar españoles será la verificación de datos y firmas de las libretas marítimas que, posteriormente, serán legalizados por la embajada de España, situada en Windhoek.

Con la puesta en marcha del Ciber-Internet se hace realidad una de las peticiones presentadas a la directora general del Instituto Social de la Marina durante su visita al Centro Asistencial del Instituto en el puerto namibio, en febrero de 2003.

La enorme distancia entre el caladero namibio y España suponía hasta el momento un gasto considerable en la comunicación telefónica convencional. Con la introducción del nuevo servicio se abarata el coste para los tripulantes al poder contactar con sus allegados y familiares al precio de una llamada local.

El «Ciber» consta de tres ordenadores conectados a la línea de internet lway mediante la que los trabajadores del mar pueden contactar con sus familias en España, documentarse en temas de su interés o acceder a correos personales cuando regresan de la mar.

El embajador, Francisco Javier Pérez Griffo, acompañado de su esposa, Marta Callejón, y del coordinador general de la Oficina Técnica de Cooperación en Namibia, Guillermo Caro Santacruz, visitó la Ciber sala de la Casa del Mar, a la que calificó como un servicio moderno y adecuado para las gentes del mar. Pérez Griffo comprobó personalmente el funcionamiento de la nueva instalación extendiéndose en elogios sobre el significado de una iniciativa de este tipo en tierras tan lejanas de España.

La inauguración oficial concluyó con una merienda en el salón de la Casa del Mar donde el embajador charló animadamente con los empleados y hospedados en el Centro que regresaban a la hospedería al término de su jornada laboral.



La Casa del Mar de Walvis Bay verificará las libretas marítimas

La validación de las libretas marítimas por parte de un funcionario de la Casa del Mar de Walvis Bay responde al propósito de facilitar las gestiones que los tripulantes españoles deben formalizar para acreditar el tiempo de navegación. Las libretas proporcionan información imprescindible para la tramitación de beneficios, como jubilaciones anticipadas, y cualquier reclamación ante la Seguridad Social, por lo que los datos deben estar legalmente validados por las autoridades españolas: las Capitanías Marítimas en los puertos españoles, o por la representación diplomática o consular española cuando la actividad se desarrolla fuera del territorio nacional.

En el caso de los marinos españoles que trabajan en Namibia la mayoría lo hacen en bu-

ques de bandera de aquel país que atracan asimismo en puertos situados en territorio namibio. La Embajada de España, sin embargo, se encuentra en Windhoek, a más de 300 kilómetros del litoral por lo que los funcionarios no tienen posibilidad de comprobar la veracidad de los datos incluidos en la libreta de navegación.

En consecuencia, la Embajada propuso a la Dirección General de Asuntos Consulares y Protección de los Españoles en el Extranjero que fuera un funcionario español de la Casa del Mar de Walvis Bay quien verificará los datos y autenticará la firma de la capitanía del puerto y del capitán del buque. Luego, la Embajada legalizará la firma del funcionario de la Casa del Mar. La propuesta fue informada favorablemente por la Dirección General de la Marina Mercante y aceptada por la Dirección General de Asuntos Consulares. ■





Jornadas informativas sobre los botiquines



En la Casa del Mar de Vilanova i la Geltrú, dependiente de la dirección provincial del Instituto Social de la Marina en Barcelona, se han celebrado unas jornadas informativas sobre los botiquines a bordo. Esta iniciativa, cofinanciada por el Fondo Social Europeo, tiene como objetivo explicar a los pescadores la obligatoriedad y necesidad de llevar a bordo los botiquines sanitarios de tipo C y la de revisarlos periódicamente

Las enseñanzas y recomendaciones son impartidas por el personal del Instituto Social de la marina, especialmente por los responsables de Sanidad Marítima, que aprovechan también para impartir formación sanitaria.

Las jornadas cuentan con una presentación oficial a cargo de la directora o el subdirector provincial del ISM y, a continuación los médicos y ATS de Sanidad Marítima explican el contenido de los botiquines, la

utilidad de los materiales que llevan dentro, trámites para solicitar su revisión, lugares donde pueden realizarlo, etc.... Pero sobre todo insisten en que es obligatorio llevarlos a bordo y revisarlos, ya que el personal del ISM ha detectado que aún existen embarcaciones que no realizan dichos trámites.

Hasta la fecha ya se han celebrado dos ediciones de estas jornadas, las ya mencionadas de Vilanova y en

Barcelona a las que han asistido unos 80 pescadores.

Coincidiendo con ellas personal de salvamento marítimo ha explicado a los pescadores temas relacionados con las comunicaciones por radio, emergencia y seguridad.

Obligatoriedad

Como ya publicó esta revista en su número del pasado mes de julio-agosto, el Instituto Social de la Marina ha

distribuido durante este año, de forma gratuita entre las embarcaciones a las que se realiza la revisión de los botiquines a bordo en sus tres categorías A, B y C, la documentación necesaria para realizar las revisiones.

Según la normativa vigente todo buque, según en 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 distribuye el ISM.

Dicha documentación sanitaria consiste en: la carpeta de documentación sanitaria, libro de administración de fármacos a bordo; libro de revisión de los botiquines para buques de categoría A, B y C y libro de revisión de antídotos. ■





Actividad de los buques sanitarios del ISM



Los buques sanitarios del Instituto Social de la Marina —«*Esperanza del Mar*» y «*Científico*»— han atendido en los ocho primeros meses del año 1.138 consultas y han prestado asistencia a 670 trabajadores, de los que 128 fueron ingresados en las dependencias hospitalarias a bordo. De éstos, 90 fueron evacuados y 38 reintegrados a sus buques una vez recuperados. En el mismo tiempo realizaron 82 actuaciones de apoyo logístico.

En el buque hospital «*Esperanza del Mar*», propiedad del ISM, se realizaron 869 consultas — 667 radio médicas, 195 ambulatorias y 7 en otros barcos— y fueron atendidos



552 trabajadores. Los ingresos hospitalarios fueron 112, de los cuáles 79 concluyeron en evacuación. Este buque prestó 54 apoyos logísticos.

En el «*Científico*» —buque fletado por el Instituto para la Campaña de Asistencia Médica Embarcada (AME)— se han realizado 269 consultas y se han atendido a 118 trabajadores, de los que 16 fueron ingresados en las salas hospitalarias habilitadas en el buque. Once de ellos fueron evacuados y cinco reintegrados a sus barcos. Se realizaron además 28 apoyos logísticos.

Las cifras, no obstante, con ser un reflejo exacto de la labor realizada por ambos barcos, no expresan la



compleja realidad cotidiana de la asistencia en alta mar.

Tras el balance de asistencias sanitarias se esconden algunas peripecias dramáticas resueltas felizmente por la diligencia de los servicios y de los equipos humanos dispuestos por el Instituto Social de la Marina. Así ocurrió el pasado mes de julio, cuando, en un accidente lamentablemente habitual en la actividad pesquera, un joven pescador se clavó un arpón en un ojo mientras participaba en la costera del bonito. El equipo médico del buque asistencial «*Científico*» realizó una primera cura de urgencia e inmediatamente dispuso su evacuación a un centro sanitario. Al coincidir el accidente con el atentado terrorista contra el aeropuerto de Santander, el helicóptero se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia. En el lugar dispuesto, esperaba una ambulancia que trasladó al pescador herido a un hospital donde era esperado por los especialistas y fue intervenido sin demora. Afortunadamente, ha podido salvar la visión del ojo.



El «*Esperanza del Mar*» ha tenido una gran actividad durante los meses de julio y agosto, preludio de la parada biológica establecida en aguas mauritanas, donde habitualmente navega el buque hospital del ISM, en los meses de septiembre y octubre.

Además de las consultas realizadas y de las asistencias sanitarias prestadas —entre otras a un niño accidentado de un cayuco— el personal sanitario hubo de certificar el fallecimiento de un tripulante del pesquero *Mahbes* y la de otro del *Pulmar 1*, cuyo traslado a puerto en este caso se realizó a bordo del barco hospital. Durante el mes de julio también fue evacuado mediante helicóptero un tripulante enfermo del *Pescaltea Dos*.

Numerosas asistencias logísticas también por parte del equipo de buceadores-rescatadores, principalmente para liberar las hélices de aparejos: a los pesqueros *Mar Ibérico*, *Carmen Pilar*, *Mahbes*, *Playa de Castiñeiras*, *Feipesca V*, etc.; reparación de avería eléctrica al *Sobareiro* y al *Pinillos I*; suministro de agua y gasoil

al *Anduriña*; o entrega de respetos traslados desde Las Palmas al *Curbeiro* y al *Sobareiro*.

En septiembre y octubre, el buque hospital se ha desplazado al sur de su zona habitual para prestar asistencia a la flota española que faena en aguas de Guinea Bissau, Guinea Conakry, Senegal, Gambia y Cabo Verde, principalmente palangreros de superficie.

En una actividad tan amplia, las anécdotas se multiplican. Durante el mes de agosto coincidieron en el equipo sanitario la médica Isabel Bayona y la ATS Loreya Rodríguez. En una de las asistencias, a bordo del palangrero «*Mandani*», un marinero les comentó que en La Guardia (Pontevedra) hay unas pintadas en las que alguien había escrito «Mujer, si quieres igualdad, échate a la mar», mensaje que, a la vista de la actuación de ambas profesionales sanitarias, había dejado de tener valor para él, concluyó. ■

M. V.



PAÍS VASCO

Las instituciones vascas han gastado 55 millones de euros contra el vertido

Al cumplir un año del desastre del Prestige las administraciones vascas han hecho balance. El operativo contra el vertido ha supuesto un coste de 55 millones de euros, ha incluido a 200 barcos con más de 1.000 pescadores a bordo que han recogido 21.000 toneladas de fuel emulsionado en el mar y 2.000 personas que han realizado labores de limpieza en tierra. Los efectos del vertido en las pesquerías objetivo de la flota vasca no están claros, aunque los científicos afirman que afectará poco a las especies pelágicas.

Desde que el 5 de diciembre del año pasado cinco playas vascas amanecieron sucias de chapapote hasta el presente, las administraciones vascas han gastado 55 millones de euros en la lucha contra el vertido. Tras la segunda oleada de fuel recibida la segunda se-

mana de enero, los *arrantzales* vascos pertrecharon sus barcos de contenedores y herramientas para recoger las manchas de fuel antes de su llegada a la costa.

A finales de enero cerca de 70 pesqueros salieron al mar y durante las primeras semanas de febrero hubo cerca de 200 barcos de puertos cántabros y vascos recogiendo fuel.

A diferencia de los pescadores gallegos, los *arrantzales* tuvieron tiempo para salir al mar a recoger el fuel con sus barcos y de las 24.000 toneladas de restos de fuel retirados en el País Vasco cerca del 90 por ciento (21.000 toneladas) fueron recogidas en el mar y poco más del 10 por ciento han sido recogidas en las playas y en los acantilados de la comunidad. Estas cantidades de fuel emulsionado recogidas por los pescadores en el mar han superado a las extraídas por buques anticontaminación que han trabajado en la zona.

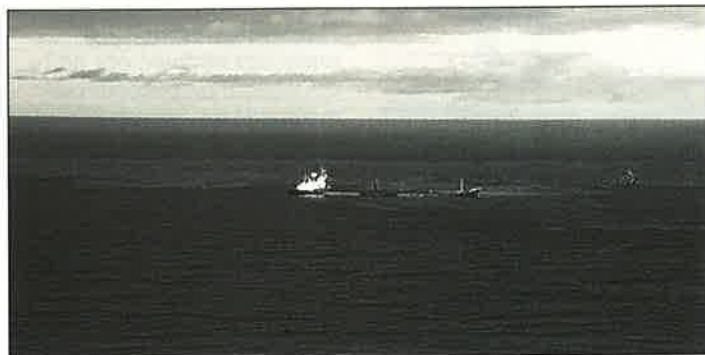
De acuerdo con las estimaciones de las administraciones vascas durante este año a los 1.000 pescadores hay que añadir a otras 2.000 personas (per-

sonal de las diputaciones forales de Vizcaya y Guipúzcoa, voluntarios, Cruz Roja, etcétera) implicadas en la limpieza del vertido.

Las zonas más afectadas en la actualidad no son las que estuvieron afectadas en febrero. Así, en la provincia de Guipúzcoa las zonas afectadas son los acantilados de La Zurrionola y Hondarribia que no estaban afectadas a principio de año. De igual forma ocurre en Vizcaya, la costa de Bakio muy afectada al inicio, en la actualidad está limpia al contrario de lo que ocurre con las áreas de Armintza y Plentzia.

Repercusión en las costeras

El efecto que el vertido tendrá en la biodiversidad es una incógnita. Ya que de acuerdo con los estudios realizados por el Instituto AZTI, "harán falta dos años más para disponer de información adecuada que sirva para analizar la evolución de las especies". Por ahora, los científicos no se atreven a adelantar acontecimientos ya que los ciclos de vida de los organismos son anuales o bianuales y, por tanto, es pronto para analizar los efectos. Los informes de este instituto coinciden con los realizados por expertos gallegos en apuntar que las especies pelágicas serán las menos afectadas, al tener la capacidad de escapar de la contaminación; a diferencia de otros seres vivos que se han visto afectados como marisco o bivalvos. ■



De COSTA a COSTA

Coordina:

Jesús M. Salamanca



La flota de cerco murciana acusa a las empresas de cría de atunes de incumplimiento de contrato

La Federación Murciana de Cofradías de Pescadores ha acusado a la Asociación de Empresarios de Túnidos (Asetum) de incumplimiento de un acuerdo firmado a finales de junio por el cual éstos se comprometían con los marineros a comprar todo el pescado que capturara la flota murciana del cerco para engorde de los túnidos. El compromiso, que se firma anualmente, fija en 0,36 céntimos de euro el kilo de pescado y no pone límite a la cantidad. Ahora los atuneros, argumentando que tienen los almacenes llenos de carnada, han interrumpido temporalmente la compra dejando a los pescadores en una situación difícil.

Cerca de cuarenta embarcaciones de cerco, que tienen sus bases en los puertos pesqueros de Mazarrón, Águilas y San Pedro del Pinatar y emplean a cerca de 300 pescadores, amarraron a puerto durante varios días para protestar por la decisión de la asociación atunera y llamar la atención sobre las repercusiones que el incumplimiento de lo acordado puede tener en el sector pesquero de la región.

El enfrentamiento entre los pescadores y responsables de las empresas piscicultoras data del pasado 15 de octubre, cuando el presidente de Asetum, Ginés Méndez, informó a los pescadores de la interrupción temporal del acuerdo alegando que con las 1.000 toneladas de lacha, sardina y caballa compradas hasta esa fecha tenían existencias suficientes.

El presidente de la Federación de Pescadores de Murcia, Manuel Ballesta, tiene la sos-

pecha de que Asetum está comprando carnada en otros países a un precio inferior y argumenta que tiene sus almacenes llenos para no comprar la pesca de la flota murciana.

Flota en crisis

En la cofradía de Mazarrón hay mucha inquietud por lo que pueda pasar tras los dos meses de paro biológico que iniciarán en diciembre, ya que cómo afirma su patrón mayor Juan Ballesta, las granjas de

engorde han impedido faenar a un buen número de barcos cerqueros y también molestan a los arrastreros. Por lo menos, afirma el patrón, que compren las capturas de nuestros barcos y las congelen para usarlas más adelante. De otra forma, si compran fuera la cofradía tendrá problemas para hacer frente a los gastos de personal y tanto la flota del cerco como la de arrastre se verán perjudicadas con la consiguiente pérdida de puestos de trabajo. ■





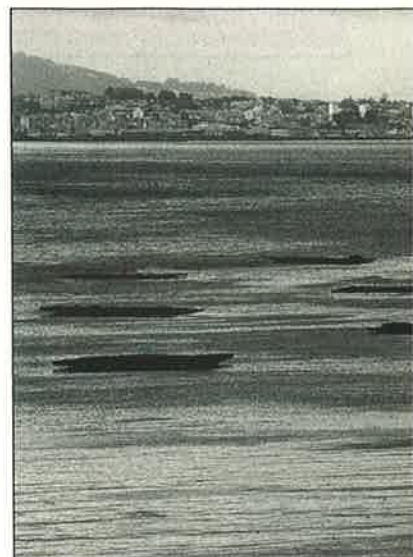
Responsables de la Consellería de Pesca de Galicia, la Agencia Española de Seguridad Alimentaria (AESA) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO) han garantizado la calidad de los productos del mar gallegos afirmando que los análisis oficiales utilizan las normas establecidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Esta afirmación se realiza para contrarrestar los efectos que pudiera producir en los consumidores las conclusiones de un estudio elaborado por científicos de la Universidad de A Coruña que muestra la presencia de hidrocarburos en los productos del mar, que podrían afectar a los consumidores, como consecuencia del vertido del Prestige.

La Xunta avala la calidad del pescado y marisco gallego

A pesar de que tanto los datos de los 1.424 análisis realizados por la Xunta y las conclusiones del estudio de la Universidad de A Coruña coinciden en afirmar que todo el producto es apto para el consumo, los datos del estudio muestran que los niveles de hidrocarburos aromáticos registrados en almejas, percebes, pulpo y gambas son muy superior a los niveles registrados por la AESA. Esta diferencia entre en los datos recogidos por la agencia y la universidad se debe a dos causas: el momento de recogida de las muestras y al número de hidrocarburos analizados.

Según aclaró el director del

Centro de Control del Medio Marino de la Xunta, Juan Mañeiro, el estudio de la universidad se llevó a cabo entre enero y marzo del presente año. En aquellas fechas las aguas en las que se hicieron los estudios estaban cerradas a la pesca y al marisqueo y, por tanto, aunque algunos productos superaran los límites permitidos, no se permitió su pesca hasta que posteriores análisis indicaron la total salubridad de los productos y se fueron abriendo paulatinamente las zonas de pesca y marisqueo. Antes de decidirse por la reapertura se realizaron por el Centro de Control 554 análisis para determinar el nivel de hidrocarburos aromáticos policíclicos acumulados en los organismos. En lo relativo al número



de hidrocarburos analizados en los análisis realizados a los organismos por las instituciones existe una diferencia de criterio ya que AESA para establecer los niveles permitidos de hidrocarburos utiliza los seis componentes más peligrosos desde el punto de vista toxicológico. Sin embargo, el método de análisis utilizado en el estudio de la universidad analiza dieciséis hidrocarburos, si-

BREVES

► Estado aceptable de la anchoa, sardina, caballa y jurel en el golfo de Vizcaya

Las pesquerías de pelágicos (anchoa, sardina, verdel y chicharro), objetivo de la flota de cerco, se encuentran en un estado aceptable, según los informes realizados por el instituto Azti. A pesar de que la población de estas especies, especialmente de la

anchoa, es muy variable como lo demuestran el paso de las 19.000 toneladas descargadas en 2001 a las 5.000 del pasado año, los estudios realizados por Azti muestran que la biomasa de reproductores está dentro de los límites biológicos seguros.

El stock de sardina está por debajo de los límites seguros, pero en línea de recuperación desde que tocara mínimos en las campañas de 1999 y 2000. La situación es peor en las regiones cantábrica y gallega y mejora en la zona centro y sur de Portugal. Los científicos del Instituto recomiendan rebajar las capturas para

la próxima campaña a menos de 100.000 toneladas.

En los casos de la caballa o verdel, sería aconsejable reducir su explotación y, finalmente, en lo relativo al jurel o chicharro se encuentra en una situación insostenible en las regiones más occidentales y en la zona portuguesa mejora su situación.

► Fomento invierte 3,2 millones de euros en la lonja de Avilés

La cofradía de pescadores de Avilés iniciará la construcción de una macrolonja que hará de esta localidad asturiana la principal terminal pesquera del Cantábrico. El proyecto, semiparado durante un tiempo, ha recibido el respaldo de la Administración que, a través del Ministerio de Fomento, destinará 3,25 millones de euros para construir la lonja. Los responsables de la cofradía están





guiendo el sistema de EE. UU. Desde AESA se argumenta en su descargo que la decisión sobre los criterios de los análisis se tomó en diciembre de 2002 en una reunión con expertos de la FAO y la OMS.

El profesor del departamento de Biología Animal de la Universidad de A Coruña, Juan Freire, ha subrayado que los resultados del estudio se limitan

a analizar los efectos del fuel en los recursos marinos, y en ningún caso en la cadena alimentaria. Los análisis muestran que los seres vivos presentan niveles de contaminación que les provocarán problemas subletales que afectarán a su reproducción. De acuerdo con esto, la hipótesis a medio plazo es que los niveles de pesca y marisqueo se reduzcan en las próximas campañas.

La Xunta mantiene un doble sistema de control para garantizar que todos los productos que llegan al consumidor reúnen perfectas condiciones. Pues a los 1.424 análisis organolépticos, químicos y visuales realizados por el Centro de Control a organismos marinos hay que añadir los 870 análisis llevados a cabo por la Consellería de Sanidad a pescados, cefalópodos, huevas o molus-

cos recogidos en establecimientos de venta directa al consumidor. A estas cifras hay que añadir las 41.938 inspecciones realizadas por la Consellería de Sanidad a depuradoras, cocederos de marisco, industrias pesqueras, lonjas o cualquier tipo de establecimiento de venta al consumidor.

La información muestra, según el director general de Salud Pública de la Xunta, Jorge Suances, «que ningún producto comercializado supera los valores guía» y por tanto, comer productos del mar gallegos no es potencialmente más cancerígeno que comer un buen chuletón de ternera.

La defensa de la calidad de los productos del mar procedentes de aguas afectadas por el vertido del Prestige ha llegado de todos los ámbitos. Pescadores, científicos y políticos han emitido sus mensajes de tranquilidad afirmando que los productos están garantizados por los controles que se realizan en los distintos eslabones del sector desde el extractivo hasta el comercial. Para el presidente de la Comisión de Cofradías, Evaristo Lareo, el pescado y el marisco está en perfectas condiciones ya que como afirmó: «nosotros lo estamos consumiendo y vendiendo». ■

pendientes de la confirmación de la aportación económica que esperan sea asignada desde la Dirección General de Pesca del Principado, que se sumaría a la de Fomento. El coste total del proyecto se sitúa entorno a los 12 millones de euros.

► La UE anula un acuerdo de pesca entre el Gobierno vasco y Mauritania

El director general de Pesca de la Comisión Europea, Jorgen Holmquist, comunicó a principios de octubre al representante español en la UE que solicite al ejecutivo de Vitoria que «tome las medidas necesarias para asegurar el respeto de la competencia exclusiva de la UE para firmar acuerdos internacionales relativos a derechos de pesca con terceros países».

El acuerdo suscrito entre el Departamento de Agricultura y Pesca Vasco y el país africano es contrario al acuerdo de pesca en vigor entre esta república magrebi y la UE.

Holmquist recuerda al representante español que el acuerdo pesquero suscrito con Mauritania que regula la actividad de toda la flota europea en las aguas jurisdiccionales de este país es el más importante para la UE y, por tanto, hay que evitar cualquier iniciativa que pueda dañar las buenas relaciones entre las instituciones europeas y los estados miembros de la Unión y Mauritania.

► Bruselas reduce un 66% el cupo de anchoa con carácter retroactivo

La Comisión Europea ha propuesto modificar con carácter

retroactivo las cuotas de capturas de anchoa y rape que ya estaban asignadas para el presente año. De esta forma de las 33.000 toneladas aprobadas en diciembre del año pasado para el Golfo de Vizcaya se ha pasado a las 11.000 toneladas fijadas ahora; es decir, el total de capturas admitido queda reducido en un 66 por ciento.

Respecto al rape el cambio es en sentido contrario; ya que se pasa de las 19.370 toneladas aprobadas el pasado año a 21.000 toneladas autorizadas ahora, que suponen un incremento de más del 8 por ciento. En el supuesto de que las capturas realizadas por las flotas española y francesas—a las que afecta esta medida—superen las cuotas de anchoa acordadas ahora, desde Bruselas se evitará penalizar a los pescadores. ■

Sanidad a bordo

La cefalea o dolor de cabeza es un motivo por el que se acude habitualmente a la consulta del médico de cabecera, y es la causa más frecuente entre las consultas de los médicos especialistas en neurología. Casi todas las personas, alguna vez en su vida suelen tener dolor de cabeza.

JAQUECAS O MIGRAÑAS

La cefalea puede clasificarse como primaria o secundaria:

- Las cefaleas primarias son las más frecuentes y dentro de éstas la jaqueca o migraña de la que se va a hablar es una de las más cotidianas.

- Las cefaleas secundarias son aquellas que son reflejo de otro trastorno como puede ser una infección, una tensión alta, un tumor, un patología cervical, y otras muchas causas.

La jaqueca o migraña se puede definir como: una cefalea (dolor de cabeza) recurrente que dura entre 4 y 72 horas, de carácter pulsátil, y de intensidad de moderada a severa, que empeora con el ejercicio y que se suele asociarse a síntomas de carácter digestivo a náuseas y vómitos, y con una susceptibilidad aumentada hacia la luz, los ruidos y los olores.

Entre el 10 y el 15% de la población padece migraña.

Es más frecuente entre las mujeres, en una relación de cuatro mujeres por cada hombre.

En cuanto a la edad de presentación, se da sobre todo en mujeres jóvenes. Aunque pueden presentarse crisis durante la infancia, el comienzo más habitual es de la adolescencia hasta los 35 años aproximadamente.

Muchos de estos pacientes presentan familiares directos de

migraña, por lo que se cree que tiene una base hereditaria.

Lo habitual en la evolución de las jaquecas es que tiendan a hacerse crónicas, pasando temporadas en que pueden ser diarias, o bien las crisis pueden llegar a desaparecer o a manifestarse esporádicamente.

El origen y el mecanismo por el que se desencadena las jaquecas no es del todo conocido,

Los fármacos se deben utilizar de forma moderada ya que pueden provocar cefaleas de rebote

Entre otras medidas, a las personas que padecen este problema, se les recomienda hacer deporte, evitar el consumo del alcohol, no fumar en exceso, evitar largas exposiciones al sol y evitar situaciones de estrés

pero se conocen varios **factores desencadenantes:**

- El estrés.
- Los estrógenos (hormonas femeninas) parecen favorecer la aparición de jaquecas, por ello, es más frecuente en las mujeres.
- El insomnio.
- Los cambios atmosféricos.
- El hambre.

— Determinados alimentos: chocolate, quesos, alcohol.

— Algunos fármacos: anti-conceptivos.

Los síntomas generalmente siguen un determinado patrón en cada paciente.

Antes de aparecer el dolor de cabeza, suele comenzar con irritabilidad, depresión, inquietud, falta de apetito, sensaciones raras de tipo visual (luces como relámpagos o centelleantes), trastornos del lenguaje, o déficits sensitivos o motores, llegando a producirse parálisis, siendo todos ellos de carácter reversible.

Posteriormente aparece la cefalea propiamente dicha, que se va instaurando progresivamente y puede durar hasta tres días.

El dolor es referido como pulsátil, de intensidad moderada o intensa y que empeora con los movimientos, por lo que la actitud que adoptan los pacientes ante la jaqueca es la de estar inmóviles acostados con la cabeza

algo levantada, en un lugar oscuro y sin ruidos.

Para llegar al diagnóstico de las jaquecas o migrañas no se dispone de pruebas específicas. Es muy importante hacer una buena historia clínica del paciente y descartar otras causas de cefaleas.

El tratamiento de la jaqueca debe ser instaurado por un médico y de manera individualizada, ya que la intensidad, la frecuencia y los factores desena-

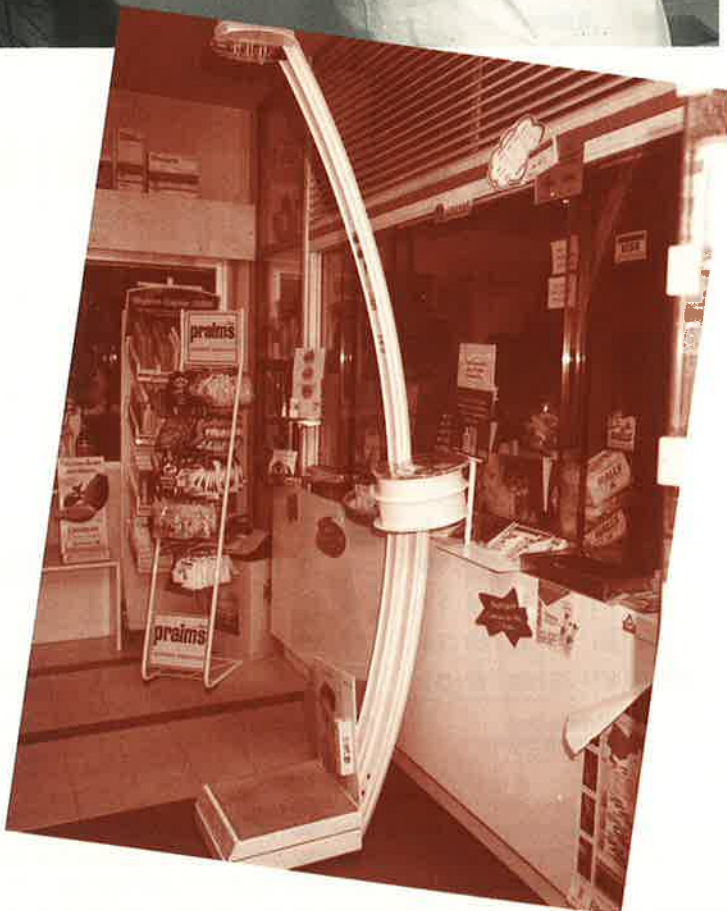


denantes de las jaquecas varían de unos pacientes a otros.

El primer paso del tratamiento es la identificación de los posibles factores desencadenantes, anteriormente citados, que han de ser evitados, pero la mayoría de estos no se pueden evitar como los cambios hormonales, los cambios atmosféricos, y el estrés.

Cuando aparece la jaqueca se recomienda permanecer en una habitación poco iluminada y silenciosa, e intentar conciliar el sueño. en algunas ocasiones esto puede ser suficiente para que la crisis desaparezca, pero en la mayoría es necesario tomar fármacos para aliviar los síntomas.

Existen varios tipos de fármacos eficaces en las crisis agudas de jaquecas, pero ninguno de ellos está exento de



efectos secundarios, por lo que se hace necesario ser muy cauto con su administración, que siempre se hará bajo indicación y estricto control médico.

Cuando más precoz sea la ingestión del medicamento, más efectivo será, por ello al parecer los primeros síntomas, previos al dolor de cabeza, es el momento de tomar el tratamiento prescrito.

Cuando la crisis son muy frecuentes o de dolor muy intenso se pueden administrar en períodos de tres a seis meses cierto fármacos, aun sin tener cefaleas, como tratamiento para prevenir la aparición de las jaquecas.

Los fármacos deben utilizarse de forma limitada. Son efectivos en muchos casos, pero en otros pueden desencadenar cefaleas de rebote durante la escalada de una crisis.

A las personas que sufren de jaquecas se les recomienda:

- Dormir de 7 a 8 horas diarias, acostándose y levantándose a la misma hora. La falta de sueño, o el exceso del mismo no son convenientes para estos pacientes.
- Hacer ejercicio físico moderado, ya que se la actividad física es muy intensa se puede desencadenar la jaqueca.
- Evitar la ingesta de alcohol y de algunos alimentos como el chocolate, pescado ahumado, quesos o salsas con glutamato monosódico, como las salsas chinas, que se consideran factores desencadenantes.
- No fumar en exceso.
- Evitar las exposiciones prolongadas al sol.
- No frecuentar ambientes ruidosos, cargados de humos o con luces y focos centelleantes.
- Evitar en lo posible situaciones estresantes. ■

Ana Martín Aragón
Médico de Sanidad Marítima

Publicado el calendario laboral de 2004

El Boletín Oficial del Estado de 30 de octubre pasado publicó la Resolución de la dirección general de trabajo por la que se fijan las fiestas laborales para el próximo año en las diecisiete comunidades autónomas y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

La citada Resolución enumera las fiestas de ámbito nacional de carácter retribuido y no recuperable. Asimismo se distingue entre los días festivos de carácter nacional que las comunidades autónomas no pueden sustituir, y aquellos que pueden ser

celebrados en otra fecha que, por tradición, sea propia del territorio.

Igualmente se recoge la posibilidad, por parte de las comunidades autónomas, de sustituir el descanso del lunes de las fiestas nacionales que coinciden en domingo por la incorporación a la relación de fiestas de la comunidad autónoma de otras que les sean tradicionales, así como la opción entre la celebración de la fiesta de San José o la de Santiago Apóstol en su correspondiente territorio.

F Nacional Fija **F** Nacional móvil **F** Autonómica

ENERO

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

- 1 Año Nuevo
- 2 Epifanía del Señor

FEBRERO

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

- 28 Día de Andalucía

MARZO

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

- 1 Día de las Islas Baleares
- 19 San José: Aragón, Castilla-La Mancha, Castilla y León, C. Valenciana, Extremadura, Galicia, Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco y Melilla

ABRIL

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

- 8 Jueves Santo excepto en Cantabria, Cataluña y C. Valenciana
- 9 Viernes Santo
- 12 Lunes de Pascua en Cataluña, C. Valenciana, Navarra, País Vasco y La Rioja.

MAYO

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

- 1 Fiesta del Trabajo.
- 17 Día de las Letras Gallegas en Galicia.
- 31 Día de Castilla-La Mancha y de Canarias

JUNIO

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

- 9 Día de Murcia y La Rioja
- 24 San Juan, en Cataluña

JULIO

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

- 28 Día de las instituciones en Cantabria

AGOSTO

L	M	M	J	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

- 16 Lunes siguiente a la Asunción de la Virgen en Andalucía, Asturias, Canarias, Cantabria, Madrid, Ceuta y Melilla.

SEPTIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

- 2 Día de Ceuta
- 8 Día de Asturias y Extremadura
- 11 Diada nacional de Cataluña
- 15 Fiesta en Cantabria

OCTUBRE

L	M	M	J	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

- 9 Día de la C. Valenciana
- 12 Fiesta Nacional de España

NOVIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

- 1 Todos los Santos

DICIEMBRE

L	M	M	J	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

- 6 Día de la Constitución
- 8 Inmaculada Concepción
- 25 Natividad del Señor
- 27 Fiesta en Baleares

NUEVE FIESTAS COMUNES EN 2004. El calendario laboral del próximo año cuenta con nueve fiestas comunes e insustituibles en toda España: Año Nuevo (1 de enero), Epifanía (6 de enero), Viernes Santo (9 de abril), Fiesta del Trabajo (1 de mayo), Fiesta Nacional (12 de octubre), Todos los Santos (1 de noviembre), Día de la Constitución (6 de diciembre), Inmaculada Concepción (8 de diciembre) y Natividad (25 de diciembre). Además, las comunidades autónomas fijan otras tres fiestas, más una autonómica y una local.

EL MEJILLÓN DE GALICIA UNA JOYA



EL MEJILLÓN DE GALICIA,
UN COMPLEJO VITAMÍNICO NATURAL RICO EN OMEGA 3.
REGALA, CADA DÍA A TU FAMILIA,
TODO SU VALOR DIETÉTICO
PREPARÁNDOLO DE MIL FORMAS SABROSAS Y DIFERENTES.
APORTÁNDOLES TODA LA FUERZA Y VITALIDAD
QUE NECESITAN.

EL MEJILLÓN DE GALICIA TODO UN LUJO DE SABOR.



MEJILLÓN DE GALICIA
• Denominación de Origen •

FROM

Por nuestro pescado de hoy y de mañana



UNION EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca

EL FROM RESPONDE
902 400 210
www.from.mapya.es



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.