

# MAR

N.º 409 - OCTUBRE 2002

## NUEVA ETAPA EN EL DIÁLOGO SOCIAL

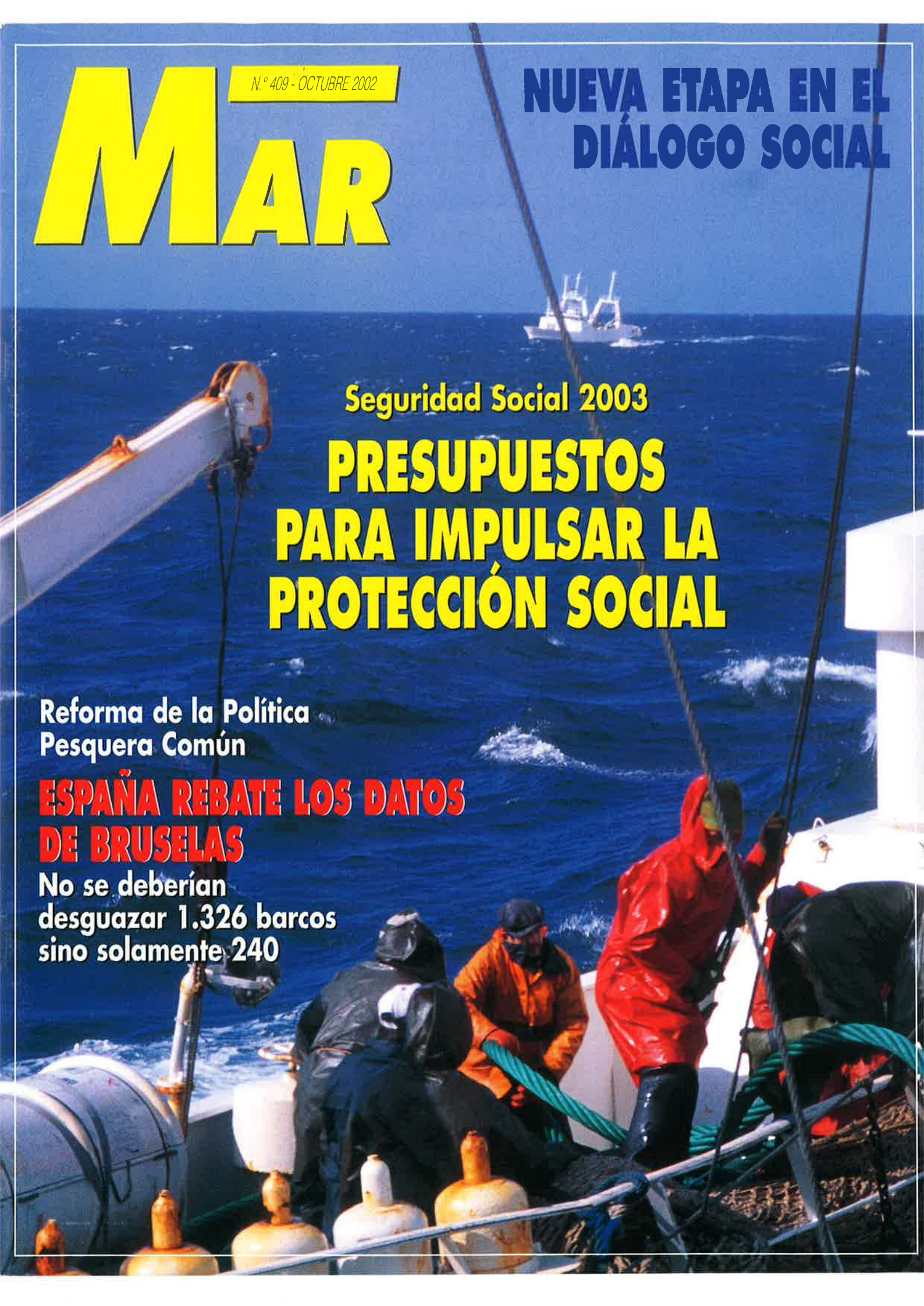
Seguridad Social 2003

# PRESUPUESTOS PARA IMPULSAR LA PROTECCIÓN SOCIAL

Reforma de la Política  
Pesquera Común

**ESPAÑA REBATE LOS DATOS  
DE BRUSELAS**

No se deberían  
desguazar 1.326 barcos  
sino solamente 240





# MOTORES MARINOS SCANIA

**Nada surca los mares  
con tanta potencia y menos consumo.**



**NUEVO MOTOR DI-16 L**

#### **Economía operativa.**

**Propulsores y auxiliares marinos para salas de máquinas desasistidas.**

**Mínimo consumo de combustible y aceite.**

**Certificación de todas las sociedades clasificatorias.**

**Potencia continua sin limitación de horas ni factor de carga.**

**Garantía de cuatro años de acuerdo con las condiciones generales de garantías sin costo alguno para el cliente.**

La larga experiencia y los constantes avances tecnológicos del grupo Scania, han hecho posible crear motores marinos capaces de conseguir la máxima potencia sin aumentar el consumo. Estas cualidades y los continuos estudios y aportaciones del Departamento de Investigación y Desarrollo, han contribuido a posicionar estos motores como líderes en el sector marítimo.



**SCANIA**

División de Motores Marinos e Industriales

[www.scania.es](http://www.scania.es)

**D**ialogo, negociaciones y debates constituyen elementos de referencia en la actualidad del sector marítimo pesquero y del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en los últimos tiempos. Tres frentes abiertos sobre los que se deben producir acuerdos en los próximos meses y que se concretan en las negociaciones en Bruselas para la reforma de la Política Pesquera, con las mesas de diálogo en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el debate sobre el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado.

En Bruselas, algo que en principio nos cae más lejos, pero con una gran importancia por lo que puede suponer en el futuro para la actividad económica de nuestras flotas y el empleo, se avanza lentamente en la reforma de la Política Pesquera Común y en contra de la propuesta presentada por la Comisión. España es uno de los países protagonistas en contra de las pretensiones comunitarias y, al menos hasta la fecha, está contando con el apoyo de otros Estados del Sur a través del grupo "Amigos de la Pesca". Conociendo las estrategias de la Comisión, se puede temer en el futuro que Bruselas trate de dividir ese grupo de países en contra haciendo ofertas específicas a cada uno en función de sus intereses. España, además de su estrategia en el seno de ese grupo de países, ha seguido desarrollando sus propios trabajos de acuerdo con el sector (Comunidades Autónomas,

# 30 DIAS

armadores y sindicatos) con la elaboración de una alternativa a la propuesta comunitaria a través de la llamada Mesa para la Defensa de la Pesca. La Administración española ha concluido un primer estudio por el que se rebaten los datos de la Comisión sobre necesidades de desguace.

A estas alturas del año, aunque Bruselas tiene prisa por liquidar la reforma, parece difícil que se cierre la misma para final de año, como esta previsto.

El segundo frente de negociaciones se halla en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, donde se ha abierto una nueva etapa en el diálogo social. El Gobierno ha presentado a los sindi-

catos las mejoras que se han introducido en la reforma del Real Decreto sobre desempleo. Se ha abierto una mesa salud laboral con el objetivo de plantear un plan de medidas para luchar contra la siniestralidad laboral.

Finalmente, un tercer frente de debate se halla en el Parlamento donde se deben aprobar los Presupuestos Generales del Estado. En el caso del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, se trata de un presupuesto que tiene como objetivo potenciar y consolidar prestaciones y la protección social.

Vidal Maté

## TIEMPO DE NEGOCIACIONES



# Primer Código de Derecho Marítimo Español

La obra del profesor José Luis Gabaldón es actualizable y se consulta vía Internet

**El Instituto Marítimo Español (IME) ha presentado en Madrid el primer Código de Derecho Marítimo español, obra en cuatro volúmenes de la que es autor José Luis Gabaldón, capitán de la Marina Mercante y profesor de Derecho Mercantil de la Universidad Carlos III.**

**Un conjunto de 4.500 páginas recoge, de forma actualizable y con fórmula de acceso a Internet, la totalidad de la legislación, referencias doctrinales y comentarios de jurisprudencia relativos al Derecho Marítimo español e internacional, público y privado.**

El Código de Derecho Marítimo (CODEMAR) es la obra de madurez de un ilustre marino y profesor universitario, José Luis Gabaldón, de densa trayectoria de servicios a esta disciplina, al que el Instituto Marítimo Español (IME) distinguió con la confianza de este ambicioso empeño.

En la obra convergen los estudios y experiencias de más de una década en que el autor trabajó como consultor internacional con la OMI y la UNCTAD y la asesoría al Ministerio de Justicia en la preparación del Libro III del Código de Comercio. Y es que en José Luis Gabaldón, marino y jurista perteneciente a la Comisión General de Codificación, se da la visión de conjunto y el estímulo profesional necesarios al servicio de las Administraciones marítimas, y ha sido el propósito concreto de esta obra el de la utilidad y el sentido práctico.

En acto de presentación del CODEMAR así fue resaltado, desde la presidencia de la mesa, por el catedrático de Mercantil y ex-ministro de Educación, Aurelio Menéndez, que calificó la obra como *"un impulso histórico para el nuevo Derecho Marítimo, código singular con referencias ciertamente enriquecedoras en doctrina y bibliografía"*. Para el director general de Marina Mercante, José Luis López-Sors,



*"nos hallamos ante el nuevo código azul del sector e instrumento valioso para la Administración y los profesionales del transporte por mar"*. Y el presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Alfredo Pardo, estimó que *"la obra llena un importante vacío y propende el conocimiento y permanente actualización de un sector que necesita, ciertamente, estabilidad normativa"*, en tanto que José María Alcántara, presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM), calificó este esfuerzo editorial como *"una Biblia*

*hecha con una fuerza investigadora inagotable y a prueba del paso del tiempo"*.

## Actualizar vía Internet

El propósito informativo y pegado al terreno de este útil código ha llevado al autor a dirigirlo expresamente *"a los estudios del Derecho Marítimo, despachos de abogados, astilleros, navieras, transitarios, corredores y aseguradoras marítimas, administraciones marítimas y portuarias, etc."*, pero mucho más que por su

estructura de hojas intercambiables para actualizar, el CODEMAR entra—sin precedente histórico—en el dominio Internet.

Es algo que no existía en este tipo de publicaciones y que permitirá las entradas y consultas "on line", la actualización en tiempo real y un servicio anual, por el que el suscriptor de CODEMAR recibirá todas las modificaciones legales, de doctrina y jurisprudencia relativas a los quince capítulos de la obra.

De su índice sistemático se sigue un ambicioso planteamiento que toca gran variedad de disciplinas, desde las de Seguridad Marítima, los Contratos de Explotación del Buque, el Derecho Penal Marítimo, la Navegación de Recreo, hasta los ítems referidos a Puertos e Infraestructuras, Seguro Marítimo, etc.

Felicitemos muy cordial y cumplidamente al profesor Gabaldón, que nos ofrece una aportación española al Derecho Marítimo Internacional, a la doctrina, a la información y hasta a la más anecdótica curiosidad, que siendo especialmente estimada en las áreas de habla española, llega oportunamente a este tiempo de rediseño normativo de la Unión Europea. ■

<b>Título:</b>	Código Derecho Marítimo. CODEMAR
<b>Autor:</b>	José Luis Gabaldón
<b>Presentación:</b>	4 volúmenes de hojas intercambiables con guardas de guaflex y grabadas a dos colores.
<b>Nº de páginas:</b>	4.500 hojas con separadores grabados a un color.
<b>Precio:</b>	375 euros + 4% (IVA) - PVP: 390 euros. Gastos de envío no incluidos (Península: 8 euros; Baleares, Ceuta y Melilla: 14 euros).

### Para Venta y/o suscripción:

Instituto Marítimo Español. C/ Jorge Juan, 19-1º 28001 Madrid.  
Telf.: 91 577 40 25, Fax: 51 575 73 41, E-mail: codemar@ime.es

S. de Francisco



# Sumario

## MAR 409

**12** Se reanudó el diálogo social. Trabajo y agentes sociales reanudaron el diálogo social sobre reforma del desempleo y siniestralidad laboral.

**20** Reforma de la Política Pesquera Común. Siguen los debates en Bruselas. España rebate los datos manejados por la Comisión.

**32** Presupuestos de la Seguridad Social 2003. El Gobierno aprobó el proyecto de presupuestos, entre cuyos objetivos destaca el impulso a la protección social.



<b>6</b>	El "Esperanza del Mar", presentado en la OIT.
<b>8</b>	Seguridad y salud en marina mercante.
<b>12</b>	Se reanudó el diálogo social.
<b>14</b>	En marcha un Plan contra los accidentes laborales.
<b>16</b>	Avanzan los debates para reformar la PPC.
<b>18</b>	Los "Amigos de la Pesca" proponen un plan.
<b>20</b>	España rebate los datos comunitarios para reformar la PPC.
<b>22</b>	Hacia una pesquería más responsable.
<b>26</b>	Granjas de engorde en el Mediterráneo.
<b>32</b>	Presupuestos de la Seguridad Social.
<b>40</b>	Hablar bajo el agua.
<b>44</b>	El consumo de pescado.
<b>47</b>	Bruselas liquida la guerra de la anchoa en el Golfo de Vizcaya.
<b>48</b>	Ayudas a los astilleros.
<b>52</b>	Salvamento marítimo.
<b>56</b>	Cofradías gallegas.
<b>58</b>	Puerto de Santander.
<b>64</b>	Noticias del ISM.
<b>68</b>	De costa a costa.
<b>72</b>	Página médica.
<b>74</b>	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 - Tel. 965 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06. Barcelona: Puigxurriquer, s/n - Tel. 93 441 05 15. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 64 32. Cádiz: Casa del Mar. Tel. 965 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. 964 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. Gijón: Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03. Gulpízeoa: Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Churruga, 2 - Tel. 91 591 99 00. Málaga: Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75. Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n - Tel. 942 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50.

Vilagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. 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: ARTEGRAF, S.A. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-02-002-7

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.

**Coincidiendo  
con la reunión  
del Grupo  
sobre las  
normas  
relativas al  
trabajo  
marítimo**



*María Angélica Ducci dio la bienvenida a la directora general del ISM a su llegada a la sede de la OIT.*

## **EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA PRESENTÓ EL BUQUE HOSPITAL "ESPERANZA DEL MAR" ANTE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO**

**El Instituto Social de la Marina (ISM) presentó el pasado 16 de octubre en la Organización Internacional del Trabajo (OIT) el buque hospital "Esperanza del Mar".**

**La presentación, a cargo de María Antonia Lucena Varea, directora general del ISM, coincidió con la reunión del Grupo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo.**

**■ Considerado una aportación innovadora en la protección de los trabajadores del mar.**

OIT, hizo una breve presentación del Instituto Social de la Marina ante un auditorio formado por más de centenar y medio de representantes gubernamentales, de los armadores y de la gente del mar, del Grupo que prepara la normativa sobre trabajo marítimo, y dio paso a la intervención de la directora general.

**A** su llegada a la sede central de la OIT M.<sup>a</sup> Antonia Lucena fue recibida por M.<sup>a</sup> Angélica Ducci, directora de Relaciones Exteriores de la OIT y asesora personal del director general, quien le expresó su satisfacción por la oportunidad brindada por el ISM de dar a conocer a los países adscritos a la OIT una iniciativa tan innovadora y avanzada en la protección de los trabajadores de mar como el buque hospital "Esperanza del Mar".

Oscar de Vries, director del Departamento de Sectores de la



*La directora general del ISM entrega un modelo a escala del "Esperanza del Mar" a la directora de Relaciones Exteriores de la OIT.*



María Antonia Lucena en su intervención ante los delegados de la OIT.

Lucena Varea expuso las diferentes líneas de actuación del "Esperanza del Mar" desde su puesta en servicio en 1982, así como las características del nuevo buque hospital, y algunos de los indicadores de este servicio: número de trabajadores asistidos, evacuaciones, ingresos hospitalarios, asistencias logísticas, etc.

Ante los expertos laborales, M.<sup>a</sup> Antonia Lucena explicó también las líneas directrices del programa de sanidad marítima del ISM, justificando su carácter específico e integral en la necesidad de atender a las peculiaridades del marco en que se desarrolla el trabajo en el mar. A través de una proyección de diapositivas fue pormenorizando las actuaciones del programa en sus niveles preventivo y asistencial. En un rápido repaso habló de las actuaciones que el Instituto lleva a cabo en materia de medicina preventiva y de información sanitaria al trabajador del mar, con mención a los cursos de formación y a la Guía sanitaria a bordo.

En el capítulo asistencial recordó que, además del buque hospital "Esperanza del Mar" que se presentaba, el Instituto Social de la Marina pone a disposición de los trabajadores del

mar el Centro Radio Médico Nacional, los centros sanitarios asistenciales en el extranjero y las Campañas de Asistencia Médica Embarcada.

La intervención de la directora general concluyó con la presentación de un vídeo en el que se refleja en imágenes la asistencia sanitaria a bordo que ofrece el ISM, tanto a través del "Esperanza del Mar" como del buque asistencia que cada año cubre la asistencia médica a las flotas que operan en el Cantábrico y Atlántico Norte en las costas del bocarte y del bonito y en la pesca del pez espada.

El programa de sanidad marítima en su conjunto y de manera especial el buque hospital suscitó vivos elogios de los asistentes, que destacaron el diseño espe-

cífico como buque hospital, su moderno equipamiento y su dotación técnica, además de su disponibilidad para navegar por cualquier mar y en condiciones climatológicas extremas. Representantes de varios Gobiernos se mostraron interesados en que el ISM presentara el "Esperanza del Mar" en sus respectivos países. Un destacado miembro de la OIT propuso a M.<sup>a</sup> Antonia Lucena la posibilidad de organizar un seminario sobre sanidad marítima. Para estudiar esta propuesta con más detenimiento se mantendrá una reunión en Madrid antes de finalizar el año en curso.

En su intervención ante la OIT la directora general del ISM estuvo acompañada por la directora del Departamento Marítimo de la OIT Cleopatra Doumbia-



Asistentes a la presentación del buque hospital ante la OIT.

Henry, el director de la Oficina de la OIT en España Juan Hunt, así como el representante permanente adjunto en la Misión Permanente de España ante la Oficina Europea de Naciones Unidas y las Organizaciones Internacionales con sede en Ginebra, José M.<sup>a</sup> Bosch, en ausencia del embajador, y el consejero laboral en la misma Carlos López-Monis.

Concluida la presentación oficial, la directora general del ISM hizo entrega a la OIT de un modelo a escala del buque hospital.

## Organización Internacional del Trabajo

La Organización Internacional del Trabajo es un organismo especializado de las Naciones Unidas orientado al fomento de la justicia social y los derechos humanos y laborales internacionalmente reconocidos. Cuenta con una estructura tripartita en cuyos órganos de administración participan en pie de igualdad los trabajadores, los empleadores y los Gobiernos de los países miembros.

La OIT fue creada en 1919 como resultado del Tratado de Versalles, que dio origen a la Sociedad de Naciones. En 1946 se convirtió en el primer organismo especializado de las Naciones Unidas. En la actualidad se han integrado en esta organización 175 países. Su sede radica en Ginebra (Suiza).

En 1969, coincidiendo con su 50 aniversario, la OIT recibió el Premio Nobel de la Paz. El chileno Juan Somavía es su actual director general, el noveno que ocupa este cargo.

España formó parte de la OIT desde su fundación, con el paréntesis de 1941-1956. Es el país miembro con mayor número de Convenios Internacionales del Trabajo ratificados y uno de los que mayor volumen de fondos viene aportando a los programas de cooperación técnica de la OIT, principalmente con destino a países de América Latina. ■

Establecido un marco básico europeo para la prevención de riesgos laborales en la marina mercante



# SEGURIDAD Y SALUD A BORDO

**E**n el proyecto, de alcance europeo y liderado por la Agencia Europea para la Seguridad y Salud en el Trabajo, los sindicatos UGT y SID (Sindicato Danés de Marina Mercante) y la compañía KPMG han colaborado entre otras instituciones la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA), la Organización Internacional Marítima (OMI), la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Centro de Seguridad Marítima Jovellanos, la Dirección General de Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina. El objeto del proyecto es la implantación de

**Expertos han desarrollado un sistema de gestión de la seguridad y salud laboral sobre la normativa europea para reducir el número de accidentes laborales en las pequeñas y medianas empresas de marina mercante. La comisión, que representa a todos los interlocutores con capacidad de decisión en el sector, plantea para reducir los accidentes la implantación de un sistema voluntario de gestión de la seguridad, la creación profesional del oficial de seguridad, la formación específica en esta materia y la elaboración de una guía técnica que sirva de documento de mínimos tanto para las compañías como para los inspectores de trabajo.**

sistemas de prevención de riesgos laborales efectivos para las pequeñas y medianas empresas del sector europeo de marina mercante.

A la presentación de los resultados y conclusiones de este proyecto desarrollado entre diciembre de 2001 y septiembre de 2002 asistió la directora del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena. En su intervención subrayó la trayectoria de la institución que dirige en temas de prevención de siniestralidad especialmente dirigida al sector pesquero y destacó la formación en prevención de riesgos como uno de los objetivos prioritarios de los 400 cursos impartidos por



este organismo en sus centros por los que han pasado 6.000 alumnos. Así mismo, agradeció a la Federación de Pesca y Marina Mercante del sindicato UGT que expertos del ISM pudieran participar en el proyecto y manifestó su voluntad para mantener la colaboración en el futuro en la prevención de accidentes.

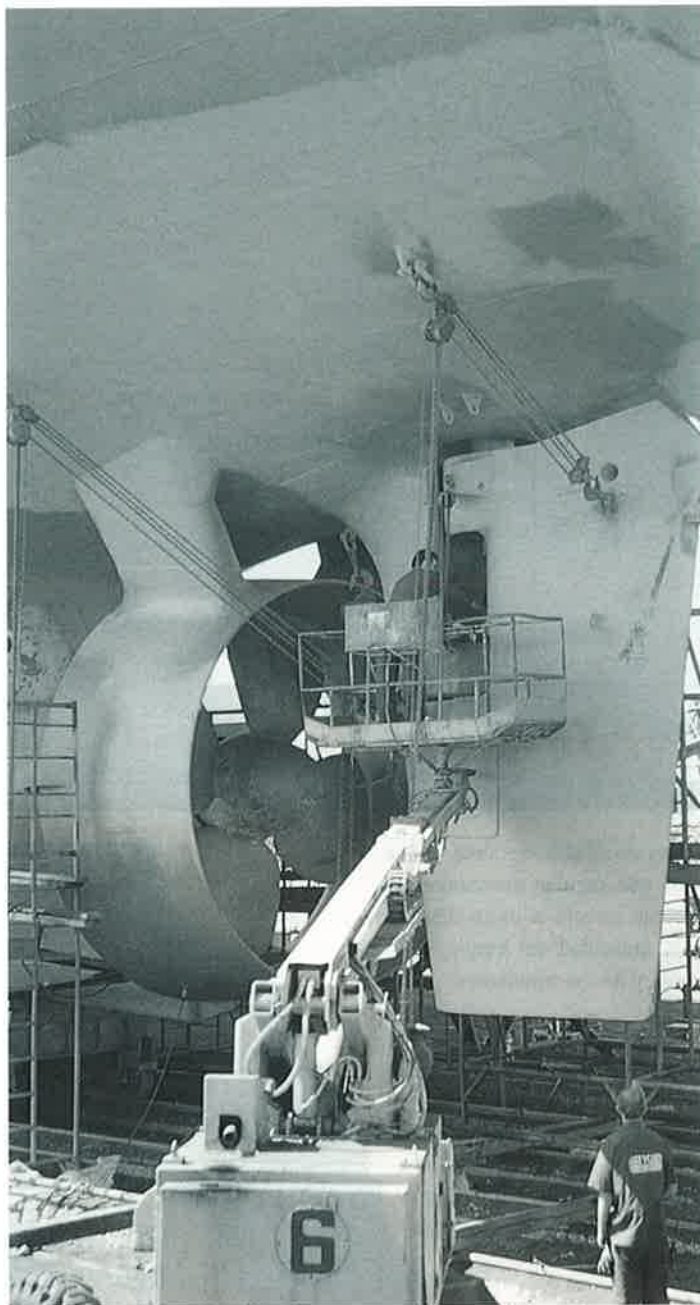
El proyecto, a pesar de la complejidad de la materia de seguridad y salud en la marina Mercante y de la disparidad de vivencias y criterios de los expertos reunidos –pues ha contado con la participación de todas las partes que tienen algo que decir en el sector–, ha presentado cuatro propuestas concretas para reducir la siniestralidad.

### **Gestión de la seguridad**

La primera propuesta ha sido la creación de un sistema de gestión de la seguridad (SEAHS). El sistema consta de una serie de recomendaciones, de carácter voluntario, de buenas prácticas en materia de seguridad y salud específicas para la marina mercante.

Su implantación facilitará la eliminación de los riesgos asociados a las prácticas no seguras en los puestos de trabajo y mejorará las condiciones de seguridad y salud en los mismos tanto de los trabajadores como de los armadores y capitanes. Tras su puesta en práctica, durante la primera fase, se prevé una segunda en la que las empresas participantes difundirían los beneficios obtenidos en términos de control interno, seguridad legal, reducción de los costes de la no prevención, mejora del clima laboral y refuerzo de la imagen pública y comercial de la compañía. En una tercera fase se realizaría una verificación independiente de las prácticas a bordo de las compañías que hayan puesto en práctica el SEAHS.

La rentabilidad del sistema se asienta principalmente en tres puntos: reducción de la siniestralidad



## **Propuestas de la Comisión Técnica:**

- ▶ **Sistema de gestión de la seguridad.**
- ▶ **Perfil profesional del oficial de seguridad.**
- ▶ **Formación sobre seguridad y salud a bordo.**
- ▶ **Guía Técnica específica para la marina mercante.**

laboral y costes asociados al tiempo no trabajado, optimización de los recursos dedicados a la gestión de la seguridad y salud a bordo de los buques con pabellón comunitario y mejora de los aspectos competitivos de la organización de un modo sostenible rentabilizando su capital intelectual.

### **Oficial de seguridad**

La segunda propuesta de los expertos ha sido perfilar las características profesionales del oficial de seguridad. La información aportada en esta propuesta por la experiencia existente en Dinamarca, donde esta calificación profesional está reconocida, ha sido determinante.

La peculiaridad del trabajo a bordo de los buques, donde se cuenta con una estructura muy jerarquizada en la que todo el personal es consciente de sus obligaciones y el diseño actual de las tripulaciones, cada vez más ajustadas a los mínimos imprescindibles de seguridad, no permite la creación de una nueva categoría profesional a bordo a la que se encomiende esta responsabilidad, lo que supone que la misma deba atribuirse a alguna de las ya existentes. Además, la modificación de los sistemas de formación de los trabajadores del mar como consecuencia de la aplicación de convenios internacionales ha incrementado el número de cursos formativos, lo que dificulta la formación en materia de salud laboral. Por lo mencionado, los expertos reunidos en la Comisión Técnica consideraron la figura del primer oficial, al estar encargado de la seguridad a bordo, con competencias que se solapan con las derivadas de las de seguridad y salud laboral, como la persona idónea.

### **Formación**

La tercera propuesta realizada por la comisión de expertos se centra en la formación en materia



de seguridad y salud para tripulaciones e inspectores. La formación de las tripulaciones en estas materias, según recoge el documento, esta determinada por las peculiares condiciones en las que los trabajadores realizan sus labores.

El barco debe ser entendido como un sistema compuesto por un número de elementos que interactúan: equipamiento, nave, tripulación, etc., a los que hay que añadir las condiciones meteorológicas, las normas políticas; y ahora hay que sumar la internacionalización del entorno laboral creando dificultades idiomáticas y culturales en las tripulaciones.

Las tripulaciones en función de las diferentes ocupaciones que desempeñan tienen como misión velar por la seguridad de la nave; por tanto, la seguridad a bordo se transforma en esencial desde su llegada a bordo hasta el último día de embarque y como consecuencia de ello es importante formar al trabajador sobre seguridad y salud laboral. También debe conocer la tripulación las exigencias internacionales en estas ma-

terias recogidas en siete convenios que regulan cuestiones que afectan directa o indirectamente a la seguridad del buque, de su carga y de los tripulantes.

Por todo lo mencionado anteriormente, se desprende la necesidad de crear módulos formativos que, de acuerdo con las conclusiones del proyecto, deberían impartirse a los trabajadores durante los períodos vacacionales.

Otro tema tratado por la Comisión ha sido la internacionalización a bordo, que se ha mostrado como causa de accidentes debido a las dificultades que tienen los miembros de la tripulación cuando no comparten la misma lengua y no pueden entenderse.

Esta causa de riesgo laboral no aparece contemplada en ningún código, pero con la proliferación de segundos registros, banderas de

conveniencia, etc., son mayoría las tripulaciones procedentes de distintos países que presentan barreras lingüísticas, culturales e incluso de castas que hay que tener en cuenta en un sistema de gestión de la seguridad y salud laboral.

Estas circunstancias deberían ser solventadas mediante módulos formativos sobre seguridad y salud laboral adaptados a la idiosincrasia de las tripulaciones y a las particularidades del trabajo a bordo.

En lo relativo a la formación para los inspectores, los expertos han apuntado la necesidad de formar un cuadro de inspectores de trabajo que sepan evaluar las condiciones y circunstancias de la prevención de riesgos laborales aplicada a los buques, teniendo en cuenta que éstos no pueden homogeneizarse como si de un único modelo se tratase, ya que dependiendo del tráfico a que se destinan tendrán características técnicas diferentes que afectarán a la seguridad en función de las mismas. También se subraya la circunstancia de que las inspecciones se realizan en puerto cuando el buque está atracado, suponiendo una diferencia notable a cuando la nave está en travesía enfrentada a los imperativos de la Naturaleza.

## Guía Técnica

La última propuesta realizada por la Comisión Técnica ha sido la elaboración de una Guía Técnica de Seguridad y Salud en el Trabajo específica para el sector de la marina mercante.

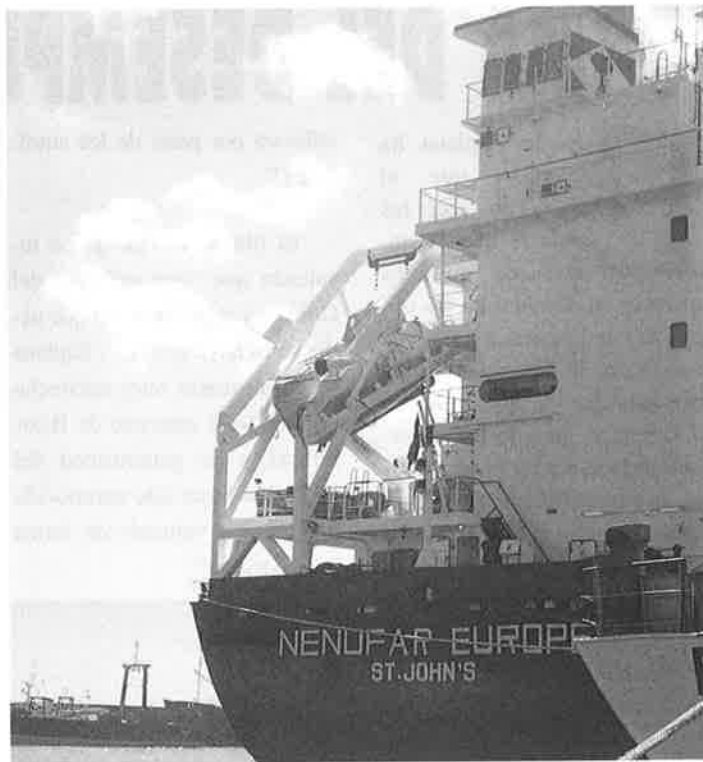
El texto expondrá, con vocación práctica, el repertorio de los principales riesgos laborales que se pueden detectar a bordo, así como las cautelas básicas que deben adoptarse ante los mismos. También incorporará un catálogo de normas que las organizaciones mercantes deben cumplir y las principales consecuencias que se derivan de las mismas.





Las recomendaciones de la Guía no tienen obligatoriedad jurídica; pero, como subraya el asesor jurídico de Marina Mercante y Pesca de UGT, Roberto Fernández, y uno de los directores técnicos del proyecto, “sería positivo que las mismas vinieran avaladas por un organismo oficial y tuvieran vocación generalista en el sentido de poder ser aplicables a los distintos tipos de buques con independencia de su tráfico o pabellón”.

Estas directrices supondrán un documento de mínimos que aportaría beneficios en disintintos ámbitos. Esta Guía sería un instrumento práctico para las Administraciones con competencias en materia de inspección de seguridad y salud en el trabajo que careciesen de personal especializado, ya que orientaría su actuación mejorando su eficacia. Para las compañías supondría unas normas mínimas que mejorarían en función de sus propias necesidades. También la Guía sería beneficiosa para las pequeñas y medianas empresas carentes de estructura suficiente para desarrollar programas de seguridad y



salud específicos para su estructura. La Guía serviría de punto de partida para orientar su actividad en esta materia.

El proyecto, por tanto, pretende ser el marco básico de normativa europea sobre seguridad y salud para el sector de la marina mercante, que en el futuro contará

con un distintivo que identifique a las compañías que lo implanten. Esta herramienta de gestión tiene por objetivo reducir la siniestralidad y con ello aportar un doble beneficio a las empresas que lo pongan en práctica. Primero reducir los accidentes laborales y los costes derivados de ellos y, se-

gundo, al crearse un distintivo de buenas prácticas que identifique a las empresas, éstas atraerán a las mejores tripulaciones con la consiguiente mejora en sus tareas. Además de estos beneficios los Estados europeos podrían, como señaló José Vicente Galindo de KPMG-España, y codirector del proyecto, “reducir el coste de las tarifas portuarias a las compañías acreditadas con el distintivo”.

En definitiva una iniciativa importante en la que se han implicado sindicatos, armadores, la compañía KPMG y distintas entidades tanto nacionales como europeas que pretenden ser una herramienta de gestión que reduzca las altas cifras de siniestralidad en un sector en el que términos como “bandera de conveniencia”, “segundo registro” o “registro internacional” posibilitan el cambio de pabellón y, por tanto, el cambio de obligaciones y responsabilidades que dificultan exigir unos estándares comunes a todos los buques sobre temas tan importantes como tripulaciones mínimas, tiempos de trabajo, formación o tripulaciones mixtas. ■

Jesús M. Salamanca

Gobierno y sindicatos se encuentran algo más cerca desde el pasado 7 de octubre. En esa fecha, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, presentó a los agentes sociales las mejoras que el ejecutivo ha realizado al Decreto Ley de la Reforma del Desempleo, que actualmente se encuentra en el Senado para su aprobación. A través de las enmiendas presentadas por el Grupo Popular, CIU



Zaplana informó a sindicatos y empresarios de las enmiendas presentadas en el Parlamento

# EL GOBIERNO INTRODUCE MEJORAS EN LA REFORMA DEL DESEMPLEO

y Coalición Canaria, el Gobierno introduce importantes mejoras al mencionado Decreto Ley, que fue aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 24 de mayo, sin desnaturalizar el texto originario.

Entre estas mejoras figuran la restitución de los salarios de tramitación, el reconocimiento a percibir prestaciones por desempleo a los fijos discontinuos o la compatibilidad de la indemnización con el subsidio de desempleo.

Para el ministro de Trabajo "este ejercicio de flexibilidad del Gobierno ha sido valorado y reconocido por los sindicatos".

**E**duardo Zaplana ha señalado que el Gobierno con las mejoras que ha introducido "no se ha apartado en absoluto de los objetivos y la filosofía iniciales de la reforma de desempleo" y ha afirmado que "lo que ha hecho el Gobierno ha sido un importante esfuerzo para buscar puntos de encuentro que, sin desnaturalizar el anterior texto, permitiera que ese ejercicio se

valorara por parte de los sindicatos".

El titular de Trabajo ha recalcado que "este esfuerzo del Gobierno se produce sin que nadie se lo haya pedido". Zaplana se ha mostrado muy satisfecho porque "este ejercicio de flexibilidad y de generosidad del Ejecutivo haya sido reconocido por todos y valorado de forma muy positiva".



## Satisfacción en los sindicatos

Los secretarios generales de UGT y CCOO, Cándido Méndez y José María Fidalgo, valoraron muy positivamente estas mejoras y reconocieron el esfuerzo realizado por el Gobierno y así lo expresaron al finalizar la reunión que mantuvieron con el ministro de Trabajo el pasado día 7. Zaplana quiso explicar personalmente a los representantes sindicales el alcance de las 24 enmiendas presentadas por los grupos parlamentarios del Partido Popular, CIU y Coalición Canaria al Decreto Ley de Reforma del Desempleo, actualmente en el Senado, y que recogen la mayoría de las mejoras que pedían los sindicatos.

## Reunión con los empresarios

También se reunió el titular de Trabajo con el vicepresidente



dente de la CEOE, Juan Jiménez Aguilar y con el de la CEPYME, Jesús Bárcena. Y también los empresarios ven con buenos ojos las mejoras introducidas “porque sin modificar sustancialmente el texto del Decreto Ley, lo mejoran técnicamente y lo hacen más funcional y operativo”.

### Salarios de tramitación

El principal punto de las mejoras propuestas por el titular de Trabajo es la vuelta a los salarios de tramitación, que son los que cobra un trabajador despedido mientras los tribunales deciden si el despido es procedente o no. El Decreto los suprimió y los sustituyó por el paro, pero ahora los empresarios tendrán que volver a pagarlos, siempre que los jueces digan que un despido es improcedente o salvo que ellos mismos reconozcan de entrada que el despido es improcedente e indemnicen al trabajador despedido.

Esta indemnización la puede consignar el empresario en el juzgado en cuarenta y ocho horas, quedando cerrado el contencioso, a la espera de sentencia. Si el empresario no consigna la indemnización, comenzarán a correr los salarios de tramitación hasta que se produzca di-

cho depósito, bien por iniciativa del empresario, o por orden de un acta de conciliación, o por sentencia judicial.

### Fijos discontinuos

Otra enmienda introducida al Decreto es la de dar un plazo de cien días a los trabajadores parados para buscar trabajo por su cuenta y será a partir de esa fecha cuando el INEM buscará el denominado “empleo adecuado”, que también se clarifica. Se tendrá en cuenta que el desplazamiento no supere el 25 por ciento de la jornada laboral, que haya transporte adecuado, así como las características perso-

nales, familiares y profesionales del parado.

A partir de ahora se tendrá en cuenta el último empleo del trabajador, siempre que éste haya durado más de tres meses.

Además en los despidos será compatible el cobro de una indemnización con el de las prestaciones por paro. Los trabajadores autónomos podrán cobrar el desempleo de una sola vez para poner en marcha un negocio y si deciden contratar a un empleado con carácter indefinido tendrán importantes bonificaciones en la Seguridad Social. La sustitución de un trabajador de baja por un minusválido tendrá coste cero en cotizaciones a la Seguridad So-



Foto de los empresarios.

## LAS PRINCIPALES MEJORAS

- 1** En los salarios de tramitación, el empresario deberá fijar en 48 horas la indemnización en caso de despido improcedente. De no fijarla, si la sentencia no le es favorable, deberá pagar los salarios de trámite.
- 2** Se restituye el derecho de los autónomos a capitalizar el seguro de desempleo.
- 3** Se restituye el derecho de los fijos discontinuos a percibir el seguro de desempleo.
- 4** Se restituye el derecho a compatibilizar indemnización y subsidio de desempleo, siempre que la primera no exceda lo legalmente establecido.
- 5** Se objetivan los criterios para aceptar un oferta de trabajo. El INEM pierde el derecho de discrecionalidad.

cial, tal y como sucede en los casos de maternidad.

Los trabajadores fijos discontinuos, que son los que trabajan todos los años durante el mismo periodo de tiempo, cobrarán el paro cuando no estén trabajando.

Otro punto que se ha mejorado a través de enmiendas parlamentarias es el cobro de las vacaciones no disfrutadas. El empresario tendrá que pagarlas y cotizar por el seguro de desempleo y la Seguridad Social.

### Sin medidas retroactivas

El Gobierno no prevé introducir medidas retroactivas para los trabajadores afectados por el Decreto Ley, que como es sabido estará en vigor hasta que se apruebe el nuevo reformado.

En el Congreso de los Diputados están ya aprobadas todas las enmiendas impulsadas por el Gobierno y que ya han pasado al Senado para su convalidación definitiva. ■



**AVANZA  
EL DIÁLOGO  
SOCIAL**

# **TRABAJO Y AGENTES SOCIALES SE COMPROMETEN A ELABORAR UN PLAN CONTRA LOS ACCIDENTES LABORALES**

**Gobierno, empresarios y sindicatos han llegado a un acuerdo para consensuar, antes de que finalice el año, una serie de medidas y reformas con el objetivo de reducir la siniestralidad laboral. Se trata de prevenir y evitar en lo posible los accidentes laborales. Tanto el Gobierno como los agentes sociales quieren que estas medidas estén listas este trimestre para que se empiecen a aplicar el año que viene.**

**El nuevo plan propone, entre otras medidas, incrementar los medios materiales y humanos para la Inspección de Trabajo; una mayor coordinación en la aplicación de las medidas de prevención; mayor control en las empresas con más accidentes e intensificar la vigilancia sobre las empresas de más de mil trabajadores y de todas las que mantengan vínculos con ellas a través de subcontratas.**

**A** este principio de acuerdo se llegó el pasado día 14 de octubre en una reunión mantenida, a propuesta del titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, y a la que asistieron los secretarios generales de Comisiones Obreras y UGT, José María Hidalgo y Cándido Méndez, respectivamente, y el vicepresidente de la CEOE, Juan Jiménez Aguilar. El ministro estuvo acompañado por todos los altos cargos del Departamento.

Con esta reunión se ha reactivado la Mesa de negociación de la Prevención de Riesgos Laborales, inactiva desde hacía un año, y se ha dado un paso más hacia la reanudación del diálogo social. Así la valoraba el ministro de Trabajo: "Reuniones como ésta vienen a contribuir al clima de diálogo en el que estamos inmersos en los dos últimos meses". En concreto, Zaplana hizo una valoración "tremendamente positiva" de la reunión de esta Mesa que para el ministro "ha transcurrido francamente bien, en un clima de

■ **Eduardo Zaplana desbloquea la Mesa de negociación sobre Prevención de Riesgos Laborales, después de un año de inactividad.**

diálogo con muchas coincidencias que permitirá alcanzar un escenario concreto de acuerdo antes de que finalice el año".

Asimismo, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales resaltó el compromiso adquirido por las partes en "la corresponsabili-

dad necesaria entre agentes sociales, Comunidades Autónomas y Gobierno" para atajar el problema de la siniestralidad, insistiendo en que todas las aportaciones habían sido "absolutamente positivas".

## **Medidas propuestas**

A la vista de las alarmantes cifras de accidentes laborales, accidentes que se cobran cada año cerca de mil vidas de trabajadores, situando a España como el país con mayor siniestralidad de Europa, Gobierno y agentes sociales están dispuestos a combatir juntos esta lacra. Para ello van a negociar durante los próximos tres meses una serie de medidas que el Gobierno ha puesto encima de la mesa. Según las ha resumido el secretario general de Empleo, Juan Chozas, en esencia se trataría de poner en marcha nuevas medidas de inspección y prevención.

Tanto el Gobierno como los agentes sociales están de acuerdo



en la necesidad de vigilar de cerca a las mil empresas más grandes del país, en las que trabajan más de cuatro millones de empleados y, muy especialmente, a las que hayan tenido más accidentes, como son las de la construcción, donde existen más riesgos de que éstos se produzcan.

### Premio y castigo

A propuesta del Ministerio de Trabajo, el Gobierno estudia premiar o castigar a las empresas de acuerdo con sus índices de siniestralidad. Se trata de la fórmula conocida como "bonus-malus", que modificaría las tarifas de cotización de la empresas, bonificando a las que tengan menos siniestralidad y penalizando a las que la aumenten o incumplan la Ley de Prevención de Riesgos laborales.

Según ha explicado el secretario general de Empleo, Juan Chozas, "incorporar a la actividad diaria normal de las empresas un mecanismo que incentive económicamente a aquellas que implanten de una mejor manera la prevención de riesgos y que en el otro lado sancionen a los que no implanten la prevención de riesgos puede ser un elemento muy eficaz".

Otra medida, considerada novedosa por los asistentes a la reunión, es la de reforzar la Inspección de Trabajo en las empresas de más de 1.000 empleados, inclu-

yendo la cadena de subcontratas y empresas de trabajo temporal que trabajan para ellas. El Plan consistirá en comprobar que cumplen la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, evaluando si es correcto su sistema preventivo, según lo dispuesto en la citada ley.

### Más inspección

También Trabajo ha propuesto incrementar las dotacio-

nes de medios materiales y personales a la Inspección de Trabajo. Otra de las actuaciones prioritarias será mejorar sustancialmente la información de las causas de los accidentes mortales y de las estadísticas y desarrollar planes para la formación en las tareas de prevención, así como retomar la figura del delegado territorial que actúe en las empresas que no tienen representantes propios.

### Reacciones positivas

Al final de la reunión también las organizaciones empresariales y sindicales mostraron su satisfacción por el grado de consenso logrado. Tras calificar el talante de Zaplana como de "dialogante", los empresarios, por voz de Juan Jiménez Aguilar, de la CEOE, manifestaron que "nosotros somos los primeros interesados, junto con los demás, en que se reduzca la siniestralidad en nuestro país".

Por su parte, tanto UGT como CCOO agradecieron que por primera vez existiera en esta materia un calendario, un método de trabajo y unas materias a tratar. "Si sobre todas las materias consiguiéramos un acuerdo sería una muy buena noticia para el conjunto de los trabajadores", dijo Joaquín Nieto, representante de Comisiones.

De otro lado, Dolores Fernández, de UGT, destacó que "por primera vez en los últimos años el Gobierno adquiere un compromiso activo sobre siniestralidad laboral que se plasmará a primeros de año".

Finalmente, hay que significar en lo que respecta al método de trabajo que, según ha explicado Juan Chozas, se actuará en paralelo "en el diálogo social con los agentes sociales y en el diálogo político con las Comunidades Autónomas". ■

C. H.

## LAS CLAVES PARA UN ACUERDO

Éstas son las materias concretas sobre las que versará el posible Acuerdo a que se llegue antes de que finalice el año:

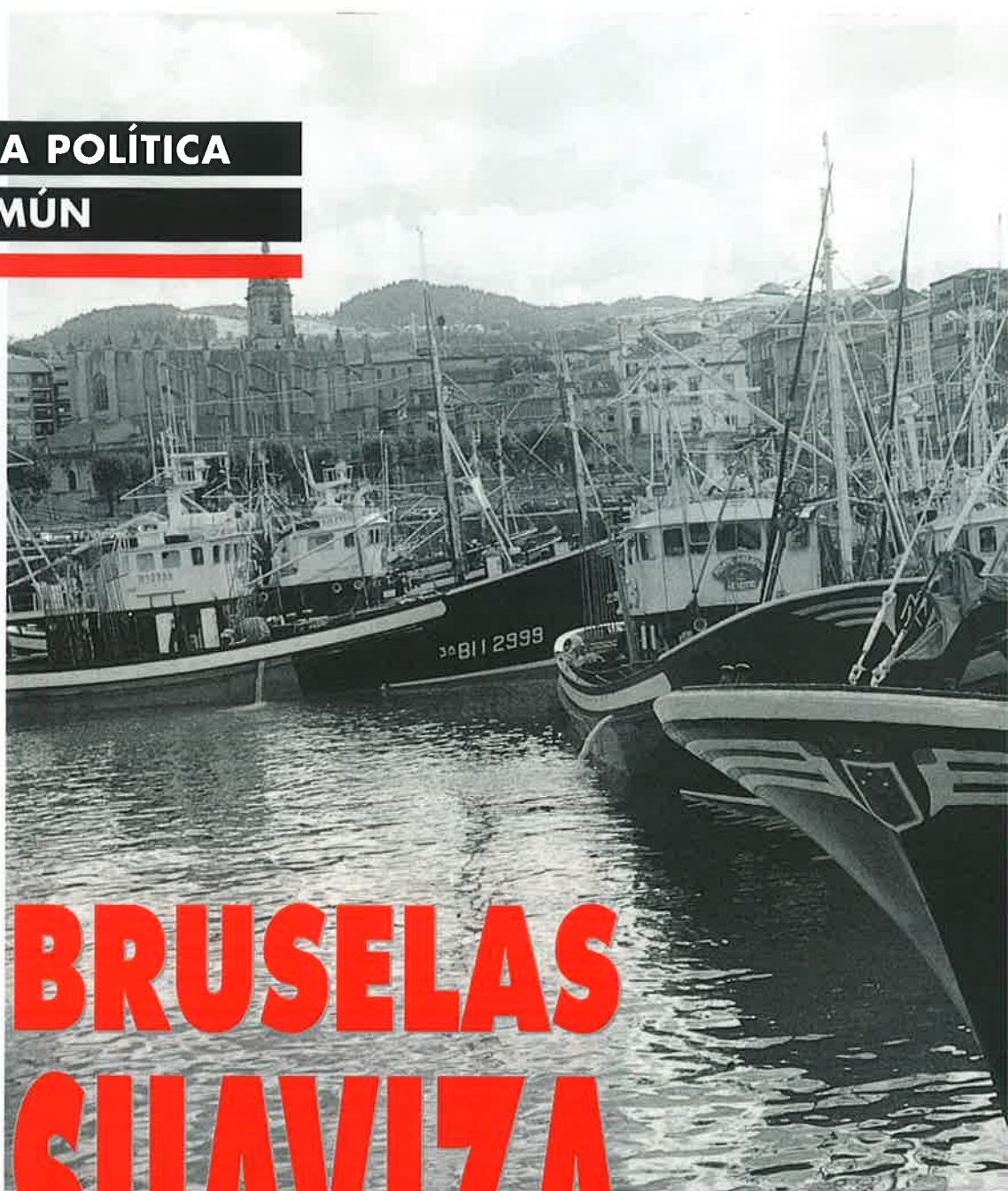
- Mejora sustancial de la información estadística y de las causas de los accidentes de trabajo, y en especial, información rápida o inmediata de los accidentes mortales y sus causas.
- Actuación específica en las empresas que registren mayor siniestralidad (especialmente en el sector de la construcción), con un mayor esfuerzo de coordinación y suma de todos los esfuerzos de agentes sociales, Comunidades Autónomas y Gobierno, y con un sistema de evaluación y seguimiento permanente.
- Plan de actuación inspectora en empresas con más de mil trabajadores, incidiendo en los aspectos de contratas, subcontratas y participación de las ETTs en ellas.
- Esfuerzo en la mejora de dotación de recursos humanos y materiales del sistema de inspección.
- Desarrollo de la normativa que regula la subcontratación y la externalización de tareas.
- Futuro y diseño de la Fundación de Prevención de Riesgos Laborales.
- Regulación de los sistemas de tarifas sobre accidentes de trabajo.
- Implantación de un sistema "bonus-malus" para las empresas.
- Sistema para implantar una formación básica en prevención de riesgos laborales.

## REFORMA DE LA POLÍTICA

## PESQUERA COMÚN

La Comisión de la Unión Europea ha suavizado sus posiciones iniciales en relación con sus propuestas para la reforma de la Política Pesquera Común. Frente a las duras posturas del comisario Franz Fischler de hace solamente unos meses, todo parece indicar que se ha producido un ligero acercamiento a los planteamientos defendidos por un grupo de países encabezados por España autodenominado "Amigos de la Pesca". Este acercamiento procede tanto desde algunos países del Norte, con la presidencia danesa al frente, como de la propia Comisión. A la vista de este nuevo clima de diálogo, no se descarta la posibilidad de que se logre un compromiso en las fechas previstas inicialmente de finales de año.

**L**os ministros de Pesca comunitarios debatieron en su primera reunión tras las vacaciones de verano, a finales de septiembre, la propuesta para la reforma de la Política Pesquera Común. Este debate de los ministros ha estado precedido en los últimos meses por un fuerte movimiento contra los planteamientos de la Comisión tanto desde diferentes Administraciones de los países del Sur como por parte de organizaciones pesqueras desde la bajura a la altura. Este duro rechazo de las pretensiones comunitarias fue encabezado por España, Francia, Grecia, Italia, Portugal y Finlandia, aunque contó con el respaldo de otros como el Reino Unido, Alema-



# BRUSELAS SUAVIZA SU PROPUESTA

**La Comisión se muestra dispuesta inicialmente a dar un trato especial a la flota artesanal a la hora de aplicar las ayudas.**

nia, Holanda, Suecia y Dinamarca. Entre los puntos más polémicos de la propuesta destacaba la pretensión comunitaria de acabar con las ayudas para la modernización de las flotas, el fomento a los desguaces o la eliminación de ayudas para la exportación de barcos a terceros países que en los últimos años ha constituido una salida a los problemas de excedente de TRB y falta de caladeros. Igualmente, las organizaciones pesqueras han acusado duramente a la Comisión de hacer unos planteamientos duros de ajuste de flotas por la falta de recursos sin que las situaciones de los caladeros sean las mismas y con datos científicos insuficientes.





Tras esta primera discusión de la propuesta comunitaria en el Consejo de los ministros de Pesca, la impresión del responsable español Miguel Arias Cañete es que se han producido avances positivos de cara a lograr un acercamiento de posiciones respecto a los planteamientos de los países del Sur. Para el titular español de Pesca, este acercamiento ha correspondido tanto a la presidencia danesa como a la propia Comisión así como a los países del Norte, que en principio habían dado su apoyo total a la propuesta comunitaria.

Estos avances de cara a lograr un compromiso favorable

para las flotas de los países del sur, entre otros puntos, se podría concretar en dar un tratamiento diferenciado positivo para las flotas artesanales a la hora de recortar las ayudas para la modernización de las flotas o las primas por desguace. Los barcos artesanales suponen aproximadamente el 50% de la flota comunitaria pero significan solamente el 20% de las capturas, por lo que su presencia no se estima tan peligrosa para la conservación de los recursos.

La Administración española ha valorado positivamente la postura comunitaria, pero la misma se sigue considerando in-

suficiente. España no quiere hacer en principio distinciones entre las flotas de altura y las flotas artesanales en cuanto todas ellas tienen problemas y se dedican a la misma actividad de la pesca.

La presidencia danesa tiene especial interés en liquidar la reforma de la Política Pesquera Común antes de finales de este año. En este primer Consejo bajo su mandato, planteó a los países miembros un cuestionario sobre los problemas en los que existen las mayores discrepancias, como la gestión multianual de los recursos, la política de flotas, la política de estructuras y el control.

En el caso de la gestión de los recursos, desde la Comisión se mantienen las mismas propuestas generalizando los planes para vigilar los stocks y reduciendo capturas y el esfuerzo pesquero.

Aunque la presidencia no recoge todos los planteamientos en esta dirección de los países del Sur, sí se contempla la posibilidad de dar un tratamiento diferenciado en función de la situación de cada stock y del tipo de pesquerías que se llevan a cabo en esas zonas. España apoya cambios en los mecanismos para la gestión de los recursos. En esta línea se propugna que ese mecanismo de gestión sea único de esfuerzo o de capturas pero nunca ambos a la vez, así como el desarrollo de programas piloto para ver contrastados datos sobre los mismos.

En política de flotas, una mayoría de países apoya una

gestión centrada en un sistema de entradas y salidas en el convencimiento de que ello debe aportar una mayor transparencia a las actividades de las mismas. España, como lo viene haciendo desde hace ya algunos años, reclama que a la hora de analizar las flotas, se tengan en cuenta las reducciones hechas en este periodo donde unos países han cumplido sobradamente los objetivos marcados por la Unión Europea, mientras otros, lejos de hacer recortes, han aumentado su potencial.

**España  
mantiene  
que los  
apoyos  
deben  
seguir para  
todas las  
flotas sea  
cual sea su  
eslora.**

En materia de estructuras, frente a la dureza inicial de la Comisión de eliminar todo tipo de ayudas, la mayor parte de los países son favorables a introducir ajustes pero evitando que se puedan producir situaciones traumáticas para cualquier tipo de flotas. Una mayoría apoyaría el mantenimiento de las mismas tanto para la construcción de barcos como para la exportación o la constitución de

sociedades mixtas. En esta línea, los países del Sur propugnan el mantenimiento de las ayudas tal como estaba previsto en la actual reglamentación hasta el año 2006.

España mantiene su filosofía para que se mantenga un equilibrio entre los intereses de los pescadores y la situación de los recursos, evitando en todo caso situaciones traumáticas irreversibles. ■

Vidal Maté

## REFORMA DE LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN

Los ministros de Pesca de España, Francia, Grecia, Portugal, Italia e Irlanda, coincidiendo con el último Consejo de Ministros celebrado en Bruselas, presentaron tanto al comisario Franz Fischler como a la presidencia danesa Mariam Fischer Boel un documento—alternativa a la propuesta comunitaria para la reforma de la Política Pesquera Común. Este documento contiene una serie de planteamientos técnicos y políticos, junto con textos jurídicos, en defensa del mantenimiento de la actual política de ayudas para la modernización de las flotas. La entrega de esta alternativa se hizo una vez finalizado el Consejo de los Ministros de Pesca, por lo que su contenido no pudo ser debatido en el mismo. Los responsables comunitarios criticaron a este grupo de países autodenominado como "Amigos de la Pesca" que hubieran hecho entrega del mismo en los pasillos o que no se hubieran dirigido previamente a la presidencia para indicar su existencia.



# LOS "AMIGOS DE LA PESCA" PRESENTARON UNA ALTERNATIVA

Entre otras medidas, rechazan el fin de las ayudas para la modernización de las flotas planteadas por la Comisión.

Según manifestaciones del ministro español de Pesca Miguel Arias Cañete, en este documento los países firmantes defienden una reforma donde se conjugue una gestión responsable con dimensión social y económica de la pesca comunitaria. Especialmente en los países firmantes de este documento, son muchas las zonas donde la actividad pesquera es motor y eje de sus economías, razón por la cual no es aceptable que se puedan adoptar medidas que pongan fin a ese sector.



Junto a la ordenación de los caladeros en los mares del Norte, el documento contempla igualmente la necesidad de que se reconozcan las necesidades específicas del Mediterráneo y de las regiones que tienen una dependencia directa de sus aguas. Ante la serie de atropellos sin control que se están produciendo en la zona por parte de una serie de flotas incontroladas, los "Amigos de la Pesca" reclaman el establecimiento de unas reglas de juego, sobre todo de que se cumplan las mismas.

El control de la gestión de los recursos ha sido y se mantiene como uno de los puntos más polémicos de esta reforma así como de las actuaciones llevadas a cabo en el pasado. En su

escrito, esos países apoyan una adaptación de las modalidades de gestión a la situación real de cada recurso. Frente a la propuesta comunitaria de poner en marcha los planes de recuperación para todos y cada uno de los caladeros, los "Amigos de la Pesca" reclaman más datos científicos sobre los mismos y que esos planes solamente se apliquen en aquellos casos donde la situación sea realmente grave. Para el resto, deberían ser suficientes medidas de control y seguimiento de los stocks.

Con la mirada puesta en la actividad de las flotas como empresas, se apoya una política de capturas con un enfoque plurianual y multispecífico que dé también una cierta estabilidad a

los armadores a la hora de programar sus inversiones. En esta línea se propugna que no se aplique simultáneamente la política de TACs y el esfuerzo en la pesca como política de gestión. A la hora de la toma de decisiones, frente a algunos intentos de renacionalización de esa política de pesca, se apoya que se mantengan todas las competencias del Consejo a la hora de adoptar decisiones.

El mantenimiento de las ayudas es igualmente uno de los ejes de la propuesta de los países "Amigos de la Pesca". En su opinión, las políticas de modernización y renovación de las flotas comunitarias son esenciales tanto para el desarrollo futuro de su actividad como para mejorar la seguridad de los pescadores. Por todas esas razones, se considera necesario seguir con una ayuda pública. Insisten los "Amigos de la Pesca" que el desarrollo de esos procesos de modernización de las flotas no debe suponer en ningún caso un crecimiento del esfuerzo pesquero.

Frente a los últimos planteamientos de algunos países de la propia Comisión de mantener ayudas para las flotas artesanales, el documento propugna que se mantenga la actual política de ayudas para el conjunto de las flotas al margen de su capacidad, siempre que ello no implique una sobrecapacidad o incremento del esfuerzo pesquero. En esa dirección, se defiende que sigan las ayudas tanto para

la construcción y modernización de los buques de pesca y las ayudas a la exportación de barcos a terceros países como para la construcción de sociedades mixtas.

Los "Amigos de la Pesca" señalan finalmente la necesidad de que la Unión Europea refuerce sus posiciones en los organismos internacionales donde se dirijan intereses para las flotas comunitarias así como para desarrollar acuerdos de pesca con terceros países con ayudas comunitarias. El sector rechaza algunos planteamientos de la Comisión según

los cuales la actividad de las flotas en caladeros de terceros países es muy rentable, por lo que el coste de los mismos deberían pagarlo los armadores.

Frente a esta ofensiva de estos países en defensa de una alternativa a la propuesta a comunitaria de reforma, el comisario Franz Fischler no descarta la posibilidad de ir introduciendo fisuras

en ese grupo introduciendo ayudas para determinadas flotas como la artesanal, que beneficiaría especialmente a Italia. El comisario acusó igualmente a Francia, no a España, de mantener las posiciones más duras. Para la Administración española, el objetivo de ese grupo de países no es mantener una postura de enfrentamiento con la Comisión, sino de tener la posibilidad de negociar y lograr acuerdos aceptables. ■

**Plantean una reforma donde se combine una gestión responsable con la dimensión social y económica de la pesca comunitaria**

Vidal Maté

# ESPAÑA **REBATE** LOS DATOS DE BRUSELAS

**Los datos barajados por la Comisiones para elaborar su propuesta de reforma de la Política Pesquera Común son incompletos. No se han tenido en cuenta las situaciones reales de cada caladero y, en consecuencia, las exigencias en materia de desguaces son erróneas. En el caso de España, el manejo de datos incorrectos plantea para el sector el desguace de 1.326 embarcaciones, mientras que, de acuerdo con las cifras manejadas por el sector y por la Administración, la política de ajuste planteada por Bruselas debería afectar solamente a 240 unidades.**

**É**sta es la conclusión final más importante a la que se ha llegado en la Mesa para la Defensa del Sector de la Pesca tras los trabajos realizados en los últimos meses para el estudio de la propuesta de reforma de la PPC presentada por el comisario Franz Fischler. Los datos de estos estudios se deberán debatir a partir de este momento con las autoridades comunitarias de cara a un acuerdo sobre la reforma que Bruselas pretendía en un primer momento aprobar para finales de año.

El comisario Franz Fischler, en el momento de la presentación de la propuesta de reforma, reconoció que las cifras contempladas en la misma tampoco se podían considerar al pie de la letra y que se trataba simplemente de unos números orientativos. Sin embargo, según los estudios realizados en el caso de la Mesa para la Defensa de la Pesca las exigencias de desguace son mucho más elevadas que las estrictamente necesarias.

La propuesta para la reforma de la Política Pesquera Común elaborada por la Comisión se basaba en la existencia de una situación de sobreexplotación de los caladeros comunitarios y la necesidad de lograr una recuperación urgente de los mismos. El instrumento que se pretende utilizar para lograr ese objetivo era una fuerte reducción de las flotas pesqueras. En el caso de España, ese recorte afectaba a 1.326 barcos

■ Según el estudio, no sobrarían 1.326 barcos sino solamente 240

■ Para el sector español, la Comisión ha utilizado datos incorrectos sobre la situación de las poblaciones pesqueras

con 69.638 de GT. Para España, esos barcos suponen el 100% de la flota, incluida la del caladero nacional, que faena en las zonas de pesca donde, según los datos manejados por Bruselas, se hallan las especies afectadas, las que se hallan fuera de los límites biológicos de seguridad y aquellas otras zonas para las que se recomiendan planes de recuperación. Para España es sorprendente que los datos utilizados para la elaboración de la actual propuesta de desguaces sean los mismos que los empleados en 1997 para la elaboración del IV POP. Por ejemplo, se sigue considerando la sardina como especie en peligro cuando la misma se halla en este momento en unos niveles de recuperación.

En la misma línea de desmontar los argumentos utilizados por la Comisión, la Mesa de la Pesca considera que Bruselas ha aplicado un porcentaje de reducción piloto que es del 30% en el caso de España, tanto para las pesquerías de arrastre como para las artes fijas, una cifra similar a la aplicación en el IV POP. España señala la necesidad de aplicar una reducción ponderada considerando los

## SEGÚN LA COMISIÓN

### SITUACIÓN DE LOS RECURSOS

CÓDIGOS STOCKS	STOCKS	SITUACIÓN
HKE VI, VII	Merluza en zonas CIEM VI, VII	Plan de recuperación
NEP VIIIabde	Cigala en zona CIEM VIIIabde	Plan de recuperación
NEP VIIIc	Cigala en zona CIEM VIIIc	Plan de recuperación
NEP IX, X	Cigala en zona CIEM IX, X	Plan de recuperación
SOL VIIIab	Lenguado en zona CIEM VIIIab	Plan de recuperación
WHB VI, VII	Bacaladilla en zonas CIEM VI, VII	Plan de recuperación
WHB VIIIabde	Bacaladilla en zonas CIEM VIIIabde	Plan de recuperación
WHB VIIIc, IX, X	Bacaladilla en zonas CIEM VIIIc, IX, X	Plan de recuperación
ANF VI	Rape en zona CIEM VI	Fuera de límites biológicos seguros
ANF VII	Rape en zona CIEM VII	Fuera de límites biológicos seguros
ANF VIIIabde	Rape en zona CIEM VIIIabde	Fuera de límites biológicos seguros
ANF VIIIc, IX, X	Rape en zona CIEM VIIIc, IX, X	Fuera de límites biológicos seguros
LEZ VIIIabde	Gallo en zona CIEM VIIIabde	Fuera de límites biológicos seguros
JAX VI, VII, VIIIabde	Jurel en zonas CIEM VI, VII, VIIIabde	Fuera de límites biológicos seguros
JAX VIIIc, IX	Jurel en zonas CIEM VIIIc, IX	Fuera de límites biológicos seguros

## SEGÚN ESPAÑA

### SITUACIÓN DE LOS RECURSOS

CÓDIGOS STOCKS	STOCKS	SITUACIÓN
HKE VI, VII	Merluza en zonas CIEM VI, VII	Plan de recuperación
NEP VIIIabde	Cigala en zona CIEM VIIIabde	Plan de recuperación
NEP VIIIc	Cigala en zona CIEM VIIIc	Plan de recuperación
NEP IX, X	Cigala en zona CIEM IX, X	Plan de recuperación
SOL VIIIab	Lenguado en zona CIEM VIIab	Plan de recuperación
WHB VI, VII	Bacaladilla en zonas CIEM VI, VII	Recuperación ICES: TAC 600.000 T
WHB VIIIabde	Bacaladilla en zonas CIEM VIIIabde	
WHB VIIIc, IX, X	Bacaladilla en zonas CIEM VIIIc, IX, X	
ANF VI	Rape en zona CIEM VI	Fuera de límites biológicos seguros Se está pescando por encima de Fpa, no están definidas ni Blim ni Flim
ANF VII	Rape en zona CIEM VII	Fuera de límites biológicos seguros L. piscatorius fuera (aunque muy próxima) de límites biológicos seguros (B<Bpa y F>Fpa), L. budegassa dentro de límites biológicos (B>Bpa y F<Fpa)
ANF VIIIabde	Rape en zona CIEM VIIIabde	Fuera de límites biológicos seguros L. piscatorius fuera (aunque muy próxima) de límites biológicos seguros (B<Bpa y F>Fpa), L. budegassa dentro de límites biológicos (B>Bpa y F<Fpa)
ANF VIIIc, IX, X	Rape en zona CIEM VIIIc, IX, X	Fuera de límites biológicos seguros Fuera de límites biológicos seguros, recomendación de reducir un 30%
LEZ VIIIabde	Gallo en zona CIEM VIIIabde	Stock plenamente explotado Se está pescando un poco por encima de Fpa (B>Bpa y F>Fpa)
JAX VI, VII, VIIIabde	Jurel en zonas CIEM VI, VII, VIIIabde	Stock plenamente explotado Desconocida aunque se recomienda reducir la mortalidad a nivel de F01
JAX VIIIc, IX	Jurel en zonas CIEM VIIIc, IX	Stock plenamente explotado F ligeramente superior a Fpa B>Bpa
HKE VIIabde	Merluza en zonas CIEM VIIabde	Plan de recuperación
HKE VIIIc, IX	Merluza en zonas CIEM VIIIc, IX	Fuera de límites biológicos seguros
LEZ VI	Gallo en zona CIEM VI	Sin problemas
LEZ VII	Gallo en zona CIEM VII	Stock plenamente explotado Se está pescando un poco por encima de Fpa, aunque B permanece por encima de Blim
LEZ VIIIc, IX, X	Gallo en zona CIEM VIIIc, IX, X	Sin problemas
		Desconocido
NEP VI	Cigala en zona CIEM VI	Sin problemas
NEP VII	Cigala en zona CIEM VII	Sin problemas
ANE VIII	Anchoa en zona CIEM VIII	Sin problemas
ANE IX, X	Anchoa en zona CIEM IX, X	Sin problema Desconocido
MAC VI, VII, VIIIabdec	Caballa en zonas CIEM VI, VII, VIIIabdec	Sin problemas F supera ligeramente Fpa per B está muy por encima de Bpa
MAC VIIIc, IX, X	Caballa en zonas CIEM VIIIc, IX	Sin problemas

• **Merluza.** Faltan inclusiones sobre la situación de la pesquería en el Golfo de Vizcaya, donde hay previsto un plan de recuperación, y la merluza de las zonas VIII y IX, que se considera fuera de los límites de seguridad.

• **Bacaladilla.** A pesar de que el ICES no considera necesario un plan de recuperación y recomienda un TAC de 600.000 Tm la Comisión habla de un plan Jurel del Norte. La Comisión maneja un plan de recuperación y el Ices señala no conocer su situación.

• **Atún rojo y pez espada.** Hay recomendaciones para recuperación del atún rojo, pero no para el pez espada.

De acuerdo con ese nuevo análisis, la Administración y el sector español plantean una nueva propuesta en materia de recuperación de poblaciones pesqueras, lo que a efectos de flotas supone el desarrollo de un nuevo escenario de ajustes. España comparte los objetivos comunitarios sobre la recuperación de recursos y está dispuesta a seguir haciendo esfuerzos de ajuste de flotas asumiendo incluso un aumento del 20% en las cuotas por desguace. Pero se considera que esos ajustes no deben ir más allá de lo necesario y es preciso evitar escenarios catastrofistas. ■

Vidal Maté

## SEGÚN ESPAÑA

### ESCENARIO DE AJUSTE

capturas de cada especie y los diferentes segmentos de flotas. Desde esta posición se reclama a la Comisión que tenga en cuenta la multiespecificidad de las pesquerías a la hora de abordar la reforma.

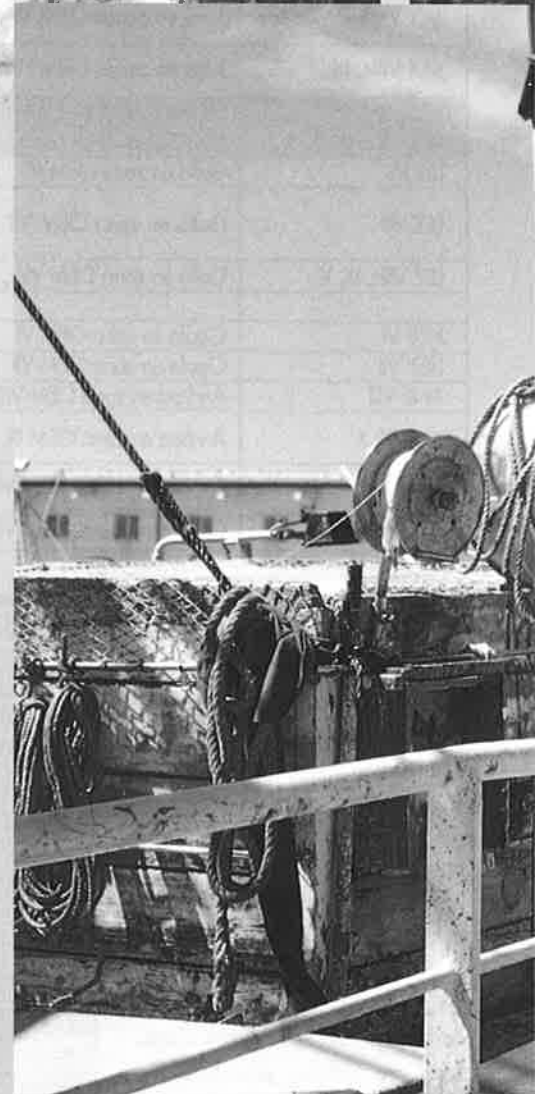
Según los datos manejados por el sector y la Administración española, la Comisión ha presentado tres cuadros diferentes y no coincidentes sobre la situación de las poblaciones pesqueras que no coinciden con la realidad. Entre otras, se habrían detectado las anomalías siguientes:

FLOTA: SITUACIÓN A 31-12-2001								
% PILOTO: DEC 2002-70-CE			% PONDERACIÓN: SITUACIÓN DE LOS STOCKS ÚLTIMO INFORME DEL ACFM DE ICES					
SEG	N.º buques	GT	% Piloto	% Reducción ponderada	GT medio	Buques afectados	GT Reducción	
4E1	10.857	20.524						
4E2	1.906	130.431	36,0	4,5	68	85	5.819	
4E3	1.080	50.754	36,0	13,6	47	147	6.925	
4E4	789	46.578	24,0	1,0	59	8	486	
4E5	420	151.053						
4E6	295	52.286						
4E7	39	75.976						
<b>TOTAL</b>	<b>15.386</b>	<b>527.601</b>				<b>240</b>	<b>13.230</b>	

**Enmarcado  
en el Plan  
Internacional  
de Acción  
de la FAO**

# **ESPAÑA LEGISLA LA PROTECCIÓN DE TIBURONES Y AVES MARINAS**

En el marco del Código de Conducta para la Pesca Responsable, la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) adoptó en 1999 el "Plan Internacional de Acción", en el que se establecían una serie de medidas para la protección de especies en peligro. Dicho Plan atribuye a los Estados la responsabilidad en la elaboración de sus propios Planes Nacionales para la protección de estas especies, que es lo que ahora ha realizado España con la publicación de sendas Órdenes en el Boletín Oficial del Estado sobre tiburones y aves marinas.





**Entre las condiciones establecidas para reducir la mortalidad de aves marinas se establece que los palangres deberán calarse solamente entre el anochecer y el amanecer.**

**N**uestro país goza, desde hace tiempo, de una merecida fama en el terreno de la protección de los recursos marinos. Su legislación, para evitar el saqueo de los recursos pesqueros o salvaguardar la mortalidad incidental provocada por la actividad pesquera, ha recibido el reconocimiento de los principales grupos ecologistas. Baste recordar su decidido alineamiento en la defensa de las ballenas, o la lucha y el decisivo papel mantenido en la eliminación de las temibles redes de enmalle a la deriva en aguas comunitarias, para corroborar esta afirmación.

La adopción de las condiciones aplicables para las capturas de tiburones, a fin de controlar el esfuerzo de pesca sobre esta especie, o de las medidas previstas para reducir la mortalidad incidental de las aves marinas en las pesquerías

de palangre de superficie (ver BOE, número 123, jueves 23 de mayo de 2002), viene a corroborar esta sensibilidad por el medio marino.

Esta revista dedicó un amplio reportaje a la alta mortalidad ocasionada en las aves marinas por el palangre de superficie (ver MAR 396, julio-agosto 2001). Una línea de palangre puede alcanzar hasta 130 kilómetros de largo y contener 40.000 anzuelos. Se estima que se lanzan cada año unos cien millones de anzuelos en los que perecen entre 100.000 y 300.000 aves marinas al acudir atraídas por el cebo que se coloca en el anzuelo.

La alta mortalidad ha llevado a que de las 24 especies de albatros que hay en el mundo, 20 estén amenazadas. Una manzanza que además perjudica notablemente a los pescadores, pues como señalaba a MAR Carles Carboneras, de la Sociedad Española de Ornitología

(SEO/BirdLife), un anzuelo que pesca un ave es un anzuelo que no pesca un pez.

### **Mortalidad de aves marinas**

La preocupante situación producida por esta altísima mortalidad ha llevado a organizaciones ecologistas como la SEO/BirdLife a realizar una campaña internacional para concienciar a pescadores, Estados y organizaciones oficiales de la necesidad de adoptar unas mínimas normas, y de sencilla aplicación, que eviten la tremenda dimensión de estas cifras.

La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), así como el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), también han tomado cartas en el asunto. La FAO estableció un Plan de Acción, cuyo cumplimiento es de carácter voluntario, pero con la inten-

ción de que los distintos países incorporaran esas medidas a su Plan Nacional de Acción. España, que ya en su día se mostró favorable a dicha incorporación, ha dado ahora el paso necesario para dicha integración, recogiendo las recomendaciones efectuadas por dicho organismo internacional.

Así, señala que la mortalidad se produce, especialmente, durante las maniobras de calado de las líneas de anzuelos. Respondiendo a la necesidad de reducir dicha mortalidad incidental de aves marinas en las pesquerías comerciales del Océano Austral, España, como miembro de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, adoptó las medidas propuestas en 1992 para minimizar estas capturas.

Al mismo tiempo, se señala que nuestro país firmó, en abril del presente año, el Acuerdo regional sobre la conservación de albatros y petreles (Canberra, 2001), emanado del Convenio sobre la conservación de especies migratorias de animales silvestres (Bonn, 1979), en el que se definen medidas encaminadas para la conservación de diferentes especies de albatros y petreles del Hemisferio Sur.

Se hace referencia, asimismo, al Código de Conducta para la Pesca Responsable, en cuyo marco la FAO adoptó, en 1999, el Plan Internacional de Acción para reducir estas capturas incidentales que atribuye, como se señalaba anteriormente, a los Estados la responsabilidad de la elaboración, aplicación y seguimiento de sus propios Planes Nacionales.

Por todo ello, y tras las consultas efectuadas con las Comunidades Autónomas y el sector afectado, se establece que “los

palangres deberán calarse solamente entre el anochecer y el amanecer, no debiéndose encender otras luces que las estrictamente necesarias para la seguridad de la navegación y de las operaciones de pesca, a fin de minimizar la atracción de las aves”.

Se establece que si fuera inevitable el vertido de restos de pescado al mar durante las operaciones de calado o virado de los palangres, dicho vertido deberá realizarse en el costado opuesto a aquél en que se practican dichas operaciones.

### Captura de tiburones

El esfuerzo de pesca que se viene ejerciendo sobre los tiburones hace necesario regular sus capturas. Desde hace años, y tras la caída de las capturas de pez espada, la pesca de tiburones se ha convertido en especie objeto en vez de especie asociada. Esta situación se ha visto favorecida, además, por el importante aumento de la demanda de esta especie en el mercado internacional. Otro gran problema que se plantea es el de que estamos ante una pesquería no sometida a regulación alguna. Los expertos han reiterado que si no



**Se establecen las condiciones de captura de los tiburones tendentes a evitar su sobreexplotación, al tiempo que incentiva su aprovechamiento integral, prohibiendo el corte de las aletas descartando el resto del cuerpo.**

se pone orden en esta pesquería, dejará de ser rentable y la especie podría llegar a desaparecer.

Ante la importancia que viene adquiriendo la captura de tiburones, que arroja niveles sin precedentes en los últimos veinte años (las exportaciones de carne fresca o congelada se duplicaron en la última década), el Instituto Español de Oceanografía empezó a dedicar importantes esfuerzos para poder valorar cómo estaba afectando este hecho a una especie de la que se sabe muy poco. Estos estudios se enmarcaron en las actuaciones de la Comisión Internacio-





nal para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), para conocer el nivel actual de las capturas.

Estadísticas recientes de la FAO cifran en unos cien millones los ejemplares de escualo que se capturan cada año. La carencia de una regulación de esta pesquería, unido a los altos precios que se pagan por las aletas de tiburón (pueden llegar a superar los 420 euros, unas 70.000 pesetas), está provocando una auténtica persecución. Una situación, además, de auténtico despilfarro de recursos, ya que a los tiburones se les cortan las aletas y se les devuelve al mar, con unas prácticamente nulas posibilidades de sobrevivir.

Nos encontramos con una alta tasa de explotación, por un lado, y con una escasísima información científico-técnica, por otro, agravada por el hecho de que muchos países no suministran datos oficiales.

Todas estas circunstancias, unido a que la flota española ostenta la supremacía dentro de los países europeos productores de aleta de tiburón (según WW/Aдена, los pescadores españoles recogen más de novecientos mil kilos de aletas al año), dan mayor importancia a la medida adoptada ahora por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para regular las condiciones de su captura.

Como en el caso de las aves marinas, y dentro del marco del Código de Conducta para una Pesca Responsable, la FAO adoptó el Plan Internacional de Acción para la protección de los tiburones, con el objeto de asegurar la conservación y ordenación de esta especie y su

aprovechamiento sostenible a largo plazo.

España ha adoptado en su Plan Nacional las medidas propuestas para su protección, por lo que en la presente disposición se establecen las condiciones para su captura, tendentes a evitar su sobreexplotación, así como incentivar su aprovechamiento integral y como alimento humano, mediante la prohibición de la práctica del corte de las aletas, descartando el resto del cuerpo. De esta manera, se integra el peso unitario de cada tiburón capturado, favoreciendo el control del esfuerzo pesquero realmente ejercido sobre esta pesquería.

Al objeto de verificar el peso global del tiburón, se aplicarán unos coeficientes de conversión para determinar la correspondencia entre el número de aletas y el peso del resto del cuerpo. Asimismo, se establece que "en el supuesto de tenencia a bordo, desembarque, trasbordo o transporte de aletas de tiburón sin el resto del cuerpo o viceversa, deberán acompañarse del documento acreditativo de la comercialización de cada parte, según corresponda".

Estas condiciones serán de aplicación a todos los buques españoles en aguas sometidas a soberanía o jurisdicción nacional, en aguas de otros Estados y en alta mar, así como a buques de países terceros en aguas españolas.

El incumplimiento de lo dispuesto en ambas órdenes, tanto en la establecida para reducir la muerte incidental de aves marinas como en la que se establecen las condiciones para la captura de tiburones, será sancionado de conformidad con lo establecido en el Título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado. ■

Raúl Gutiérrez

## **A pesar de la falta de información sobre los efectos de estas instalaciones**

En febrero de 2001 se celebró en El Campello, Alicante, una jornada de debate sobre la situación que se está generando por la proliferación de granjas de engrase de atún rojo en el Mediterráneo. Impulsada por el Instituto de Ecología Litoral (IEL), y con la presencia de todas las partes implicadas, se trataba de abrir la discusión sobre una actividad en continuo crecimiento sin que, pese a ello, existan estudios de impacto ambiental, control sobre su actividad, incidencia entre la población de atunes y la interacción con otras actividades, como



# **LAS GRANJAS DE ATÚN COLONIZAN EL MEDITERRÁNEO**

la de los pescadores artesanales (ver MAR, número 393, abril de 2001). Entre 1996 y 2001 esta industria ha multiplicado por 20 su producción en el Mediterráneo, sin que las llamadas de atención de ecologistas y científicos sobre las consecuencias de esta actividad, expresadas tanto en dicha jornada, como en foros y por organizaciones internacionales, hayan tenido una respuesta acorde con los problemas planteados.





■ **Las granjas de engrase de atún rojo están acaparando cerca de la mitad de la cuota anual de capturas de esta especie para todo el Atlántico Este. En España, las previsiones de crecimiento cuadruplican la producción actual.**



■ **La Comisión Europea, en su reciente Comunicación sobre Acuicultura (septiembre de 2002) en el marco de la reforma de la PPC, reconoce la problemática que implica esta actividad para la conservación del atún rojo.**

**L**a producción mundial de atún engordado en jaulas ha experimentado un espectacular incremento en los últimos años. De 13.300 toneladas en 1999 se pasó a 15.000 en 2000, y a unas 20.000 toneladas en 2001. En España, uno de los principales productores mundiales, de las 3.900 toneladas declaradas (que parecen estar muy por debajo de las cifras reales) entre las granjas existentes en Murcia y Andalucía, se han presentado proyectos de expansión que elevarían esta producción a más de 14.000 toneladas (ver recuadro).

Sin embargo, y al igual que ocurre sobre los datos referentes a las capturas de atún en el Mediterráneo (como se señala más adelante), las cifras sobre producción de estas granjas no cuadran por ningún lado. Estas cifras, según datos aportados verbalmente a WWF/Adena por la Secretaría General de Pesca Marítima, la producción actual habría que elevarla hasta las 12.000 toneladas, aunque oficialmente consta que se produjeron unas 7.000 toneladas. Una producción muy superior a la publicada oficialmente coincidiría con los datos aportados en prensa por el grupo Ricardo Fuentes, que se adjudican una producción –a lo que a su grupo se refiere– de 10.000 toneladas. Esta confusión y oscurantismo en las cifras de producción es la tónica dominante en las actividades que afectan a estas granjas de engrase.

Por otra parte, a estas cifras cabe añadir dos nuevas granjas que se instalarán en Cataluña, una de las cuales es del poderoso grupo Fuentes, que ha expandido su negocio hasta Malta, Croacia e Italia (Sicilia). Los Gobiernos de Baleares y Valencia no han tramitado ninguna autorización hasta el momento. Marruecos y Túnez

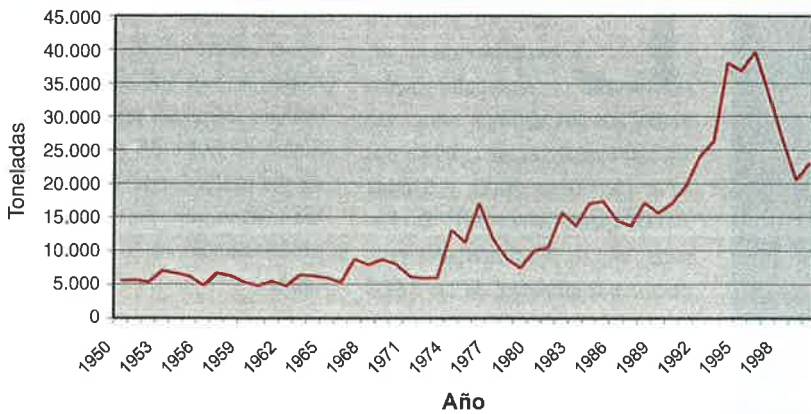
son otros dos de los puntos donde estas empresas quieren instalar sus granjas. Poco a poco, las aguas costeras de todo el Mediterráneo se van poblando de estas granjas formadas por jaulas flotantes de entre 50 y 90 metros de diámetro donde se engrasa a los atunes para su exportación, prácticamente en su totalidad, a Japón.

Una muestra del gran poder no sólo económico sino también político de esta industria, como señala Sebastián Losada, de Greenpeace, es que el pasado 27 de abril los quince ministros de Agricultura reunidos en Murcia como parte del programa de la Presidencia española de la Unión Europea fueron llevados, a bordo del buque escuela de la Armada “Juan Sebastián El Cano”, a visitar las instalaciones de engorde de atún que proliferan en esta zona, y cuyos efectos perniciosos tanto sobre el medio ambiente como sobre las poblaciones de atún en el Mediterráneo son puestas en entredicho por ecologistas y organizaciones internacionales.

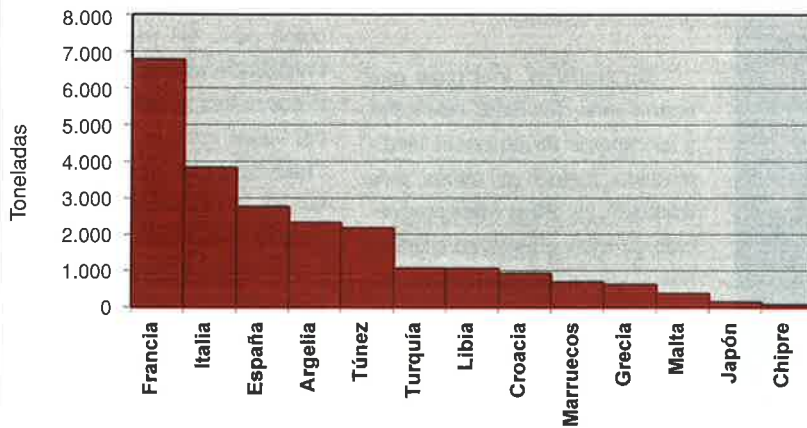
### **Impacto ambiental**

Con motivo de la citada visita, Greenpeace, el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF/Adena) y la Asociación Naturalista del Sureste (ANSE) volvieron a denunciar la proliferación de estas “granjas marinas” y reclamaron una moratoria sobre su instalación. Al mismo tiempo, denunciaron la absoluta falta de transparencia que suele acompañar a la instalación de estas granjas. *Siete años después de iniciada la actividad de engrase de atunes en esta Región [de Murcia], se desconoce su impacto ambiental en el medio marino, hecho reconocido en el propio Estudio de Impacto Ambiental del nuevo proyecto [instalación de cuatro nuevas granjas frente al puerto de San Pedro del Pinatar y*

## Capturas totales de atún rojo en el Mediterráneo (1950-2000)



## Principales países que capturan atún rojo en el Mediterráneo. Año 2000



la playa de Torre Derribada]: “No existen prácticamente datos sobre los ciclos de producción de túnidos en cautividad y, mucho menos, sobre los aportes de desechos al medio por este tipo de cultivos”.

Las tres organizaciones antes citadas señalan que, en el trámite de impacto ambiental de las nuevas instalaciones, con una capacidad de producción de mil toneladas cada una, deberían haber sido consultadas instituciones como el Instituto Español de Oceanografía (IEO), que ya había informado negativamente de otros proyectos anteriores.

A pesar de los temores sobre su impacto ambiental de ecologistas y científicos, algunas de estas granjas siguen instalándose en zonas protegidas o en hábitats ri-

cos en *Posidonia oceanica*, como es el caso de una de las que se instalarán en Cataluña, o como la granja situada en las inmediaciones de la cala de Bolete, Cabo Tiñoso, Cartagena, propiedad de la empresa Viver Atún, emplazada en una zona de alto valor ecológico de la costa murciana. Precisamente ante esta instalación, buceadores de ANSE, WWF/Adena y Greenpeace desplegaron una pancarta submarina, el 15 de agosto, con el lema “Stop granjas de atún”.

Tampoco están sirviendo de mucho las llamadas de atención realizadas desde organismos internacionales, dirigidas especialmente a la falta de control sobre las capturas y de cómo puede estar afectando al crítico estado de atún rojo del stock oriental. Se estima que estas empresas están

acaparando cerca de la mitad de la cuota anual (TAC) de esta especie para todo el Atlántico Este año sólo las existentes en Murcia se llevan el 25% de la cuota. El pasado año el Foro Científico de Pesca en España señalaba que *el enjaulamiento de atún está empeorando de forma indudable la situación, distorsionando aún más el sistema de administración aplicado a esta pesquería, además del posible impacto negativo en los ecosistemas.*

### Aumento de la presión pesquera

Desde el Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) se ha incidido, en diversas ocasiones, sobre este mismo asunto. La última, el mes de mayo pasado, cuando el Subcomité Científi-



Fuente: Información de la VI Reunión ICCAT-CGPM sobre stocks de grandes pelágicos del Mediterráneo, Silema, Malta, 15-19 abril de 2002.





Ezequiel Navio (WWF/Adena)



## Previsiones de crecimiento en España

REGIÓN: Murcia		Producción actual: 3.362 Tm		Previsto: 12.186 Tm
Granjas operativas	Compañía	Número de jaulas	Prod. (Tm)	Ampliación solicitada
	Viver Atún Cartagena, S.A.	5	300	hasta 1.400
	Tuna Graso, S.A.	7	300	hasta 1.400
	Granjas de Atún del Mediterráneo, S.L.	6	150	hasta 800
	Atunes de Mazarrón, S.L.	8	942	-
	Caladeros del Mediterráneo, S.L.	5	870	hasta 1.840
	Viveros Marinos Alba, S.L.	6	800	-
Nuevas granjas	Empresa	Número de jaulas	Producción prevista	
	Cultivos Marinos del Medit., S.L.	5	204	
	Servicios Atuneros del Medit., S.L.	4	1.000	
	Viv. Mar. Hijos de Albadalejo, S.L.	3	800	
	Viver Atún Cartagena, S.A.	10	1.500	
	Atunes de Levante, S.A.	10	1.500	

REGIÓN: Andalucía		Producción actual: 545 Tm		Previsto: 1.985 Tm
Granjas operativas	Compañía	Número de jaulas	Prod. (Tm)	Ampliación solicitada
	Pesquerías de Almadraza, S.A.	3	350	-
	Sabor del Mar, S.L.	3	195	-
Nuevas granjas	Empresa	Número de jaulas	Producción prevista	
	Almadraza Farm, S.L.	5	980	
	Nature Pesca, S.L.	4	450	

Nota: En Cataluña hay prevista la instalación de dos granjas

co Consultivo de este organismo indicó la necesidad de crear un grupo de trabajo específico para contabilizar las capturas de atunes rojos destinados al engorde, porque no se está haciendo adecuadamente, lo que repercute lógicamente en la gestión de sus poblaciones. Raúl García, de WWF/Adena, señalaba a MAR que, extraoficialmente, sabemos que la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) está teniendo grandes dificultades para la estimación de la población de atún rojo, precisamente por la mala calidad de los datos que manejan dado el sistema de información de capturas de las granjas de atún. Esta situación es la que ha postergado la realización de una nueva evaluación del stock desde 1998.

La Comisión Europea, en su reciente comunicación sobre Acuicultura (septiembre de 2002), en el marco de la reforma de la Política Común Pesque-

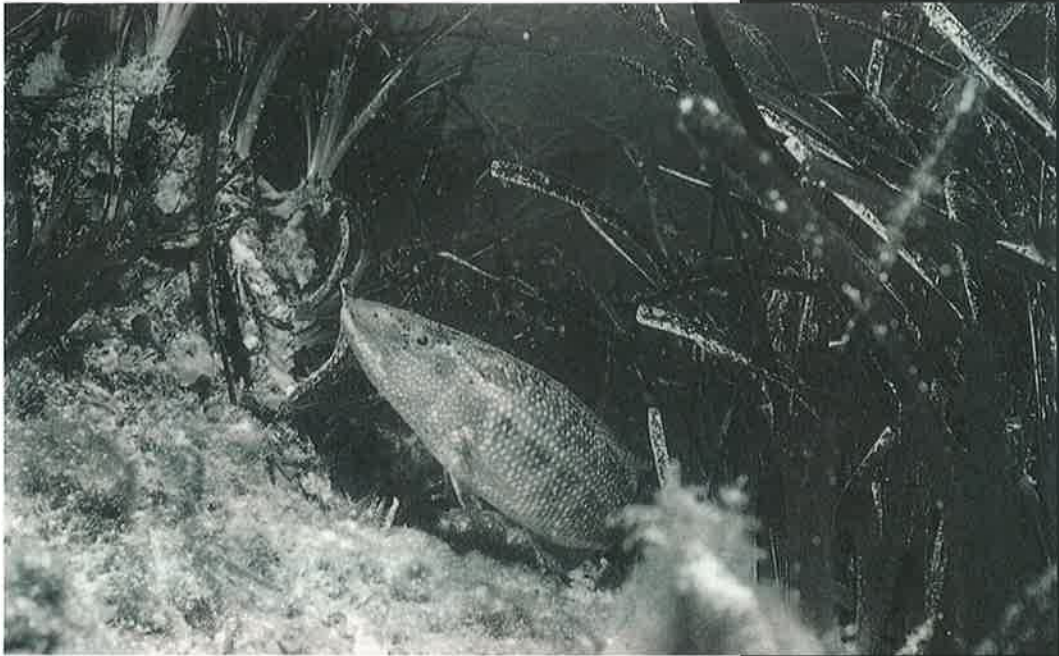
ra (PPC), reconoce la problemática que implica esta actividad para la conservación del atún rojo.

A esta falta de datos fiables para la realización de las pertinentes estadísticas de capturas se une la poca precisión de los declarados por la pesca tradicional de atún y las actividades de los barcos con bandera de conveniencia. La presión añadida que ahora supone la actividad de estas granjas no está siendo adecuadamente considerada en las deficientes estadísticas de captura de este túnido, como quedó reflejado en la última reunión mixta ICCAT-CGPM sobre grandes pelágicos, celebrada en Malta el pasado mes de abril.

En alguna ocasión, y en la idea de ofrecer "argumentos" que reduzcan las acusaciones sobre el aumento de la presión pesquera respecto a una especie que en ese momento está en período de reproducción, se ha llegado a afirmar que en las granjas el atún

sigue reproduciéndose. A este respecto, MAR ha consultado a Francisco Alemany, ictiólogo del IEO de Baleares, quien señaló que es posible que cuando están en cautividad los atunes puedan realizar puestas. Pero una cosa es que se realice una puesta, y otra es que el producto de esa puesta sea viable. Esos huevos están en una zona que, desde el punto de vista medio ambiental, no es la más adecuada, y lo más probable es que no sobreviva ninguno. Si la especie, durante miles de años, ha elegido unas zonas de puesta, por algo será.

Volviendo a la presión pesquera, que tanto preocupa a los expertos, incidir en que no sólo se desconocen las capturas sino cuántos ejemplares perecen durante el traslado de las zonas de pesca hasta las granjas, como señala Pedro García, de ANSE. Una grave situación, pues, que afecta a una población que es un 20% de la que existía en 1970.



*Algunas granjas de engrase, pese a las denuncias de su impacto ambiental, se sitúan en zonas de alto valor ecológico, como en terrenos próximos a las praderas de Posidonia oceánica.*

Precisamente, las operaciones de traslado de los atunes desde las zonas de captura hasta las jaulas de engorde están provocando además fuertes perjuicios a otras flotas, como frecuentes roturas de artes por parte de los arrastreros de las jaulas (como sucede en Fuerteventura). Estos aspectos suponen un fuerte impacto socioeconómico en las flotas pesqueras locales, así como en las propias estructuras organizativas del sector.

El aumento de la demanda de atunes por parte de estas granjas está motivando un aumento del esfuerzo de la actividad pesquera que propicia la construcción de nuevos barcos cerqueros para capturar atunes para estas granjas. En Cataluña, por ejemplo, habrá tres nuevos barcos subvencionados, además, con fondos públicos.

En este sentido, y enlazando con los efectos socioeconómicos, hay que tener en cuenta la competencia que suponen los cerqueros



(especialmente de la flota francesa, que trabaja principalmente para estas granjas, y que ha sido reiteradamente denunciada por el uso ilegal de avionetas en el mes de junio para la localización de bancos de atunes) y el uso de la más avanzada tecnología frente a la almadraba, el palangre y caña, que tradicionalmente han aprovechado estos recursos en el Mediterráneo y en el Cantábrico, como señala Raúl García de WWF/Adena.

#### **Incidencia en la cadena trófica**

Otro de los problemas añadidos es la captura de pequeños y medianos pelágicos, calamares y otros cefalópodos para ali-

mentar a los atunes. Estas pesquerías, además de entrar a menudo en competencia con las flotas artesanales que explotan estos recursos, están mal reguladas y hay pocos datos disponibles para su supervisión. Buena parte de estas capturas son desembarcadas directamente en las granjas sin pasar por lonja, con lo que no existe ningún control sobre las mismas.

Algunos pequeños pelágicos, como la anchoa, ya están bajo sus niveles naturales y óptimos en algunas áreas. En el caso de la alacha, utilizada también para la alimentación de los atunes, se puede estar alterando la cadena trófica a escala local y regional, pues de ella dependen poblaciones importantes de especies como el delfín común, con concentraciones en ocasiones espectaculares en las costas próximas a Cartagena.

Tanto WWF/Adena como Greenpeace destacan la baja tasa de conversión del alimento en el cultivo de los atunes (el objetivo es mejorar la calidad de la carne a través de un aumento en contenido de aceites en lugar de aumentar cuantitativamente la biomasa del pez), lo que hace que sean necesarias ingentes cantidades de alimento (se le sobrealimenta) para conseguir el producto deseado. Esto convierte a las granjas de engrase en una práctica altamente ineficiente, despilfarradora de biomasa y fuente de contaminación orgánica.

Éstos son algunos de los aspectos, aunque no los únicos, en los que esta potente industria está incidiendo. Aspectos que llevan a científicos y organizaciones ecologistas a pedir que se tomen medidas tendentes a regular esta actividad, así como a desarrollar un estudio del impacto de la misma. ■

**El fuerte crecimiento de esta industria, la falta de regulación para su instalación y el impacto medioambiental y sobre el stock de atunes hace que Greenpeace, WWF/Adena y ANSE soliciten una moratoria para la creación de nuevas granjas.**

**Raúl Gutiérrez**

# PARA CONSUMOS EXCEPCIONALES, MOTORES MARINOS CAT



## LA POTENCIA SE LLAMA CATERPILLAR

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



Central: Arturo Soria, 125 - 28043 Madrid. Tels. 91 413 00 13 - 91 413 90 12. [www.finanzauto.es](http://www.finanzauto.es)

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

# MÁS PROTECCIÓN SOCIAL

# AUMENTA EL FONDO DE RESERVA

# SUPERÁVIT FINANCIERO

La Seguridad Social gastará el próximo año 77.303 millones de euros, lo que representa un crecimiento del 6,7 por ciento con respecto al año anterior y supone destinar 4.838 millones de euros más a la protección social. De esta cantidad, 61.828 millones de euros corresponden al pago de las pensiones, con un incremento del 6,6 por ciento con respecto a 2002.

Según ha explicado el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, "este presupuesto para el próximo año tiene como finalidad principal consolidar y potenciar los niveles de bienestar social alcanzados, en un marco de seguridad, de solidaridad y de garantía de sostenibilidad del Sistema". Se trata, según el responsable de la Seguridad Social, de continuar la línea iniciada en 1996, de potenciar las políticas de gasto social para impulsar los niveles de bienestar social alcanzados, en el marco de unas cuentas saneadas y estables.



2003

PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL



**El Presupuesto de la Seguridad Social para 2003 alcanza la cifra de 77.303 millones de euros, de los que 61.828 millones serán para el pago de las pensiones**



Con este presupuesto, la Seguridad Social aumenta su participación en el Producto Interior Bruto (PIB), que pasa del 9'93 por ciento en 2002 al 10'3 por ciento en 2003.

**El superávit alcanza el 0,55 del PIB**

Para 2003, la Seguridad Social presenta, por quinto año consecutivo, un presupuesto equilibrado en sus ingresos y gastos, con un superávit financiero de 3.909 millones de euros, el 0'5% del Producto Interior Bruto (PIB). Según los responsables de la Seguridad Social, este presupuesto colaborará en el objetivo de alcanzar la estabilidad presupuestaria en el conjunto de las Administraciones Públicas y sirve de base para la creación de empleo y el mantenimiento del crecimiento de empleo, de acuerdo con el Programa de Estabilidad de España 2001-2005, aprobado por el Parlamento en abril de 2002 y comprometido ante las instituciones europeas.

**Aumentará el Fondo de Reserva**

El superávit previsto no sólo permite contribuir a la estabilidad presupuestaria sino que también hará posible incrementar el Fondo de Reserva de las pensiones con una nueva dotación de 1.202 millones de euros. No obstante, los responsables de Seguridad Social advierten que esta cantidad es una estimación

inicial, ya que su dotación definitiva queda abierta a los acuerdos que se adopten por el Consejo de Ministros en la medida que lo permitan las posibilidades financieras del Sistema.

El Fondo de Reserva cuenta actualmente con más de 6.000 millones de euros (más de un billón de pesetas), lo que ha permitido –según explicó Gerardo Camps en el Parlamento– cum-

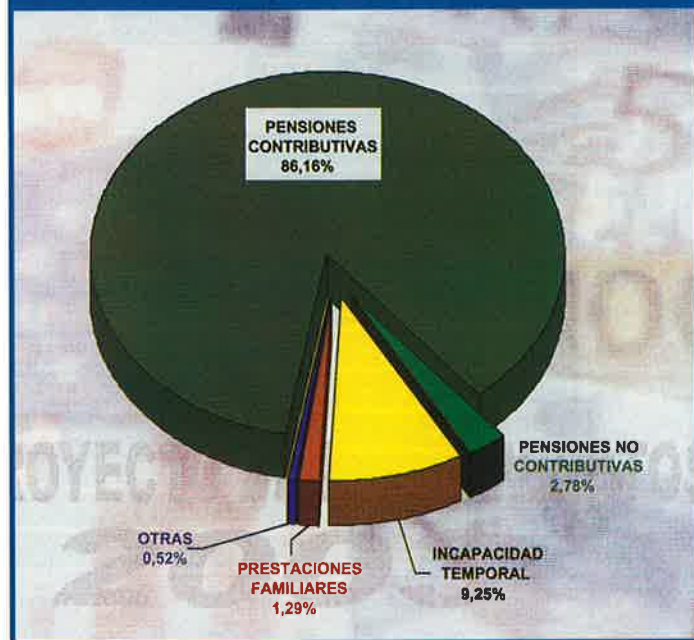
plir con dos años de antelación las previsiones fijadas en el Acuerdo para la Mejora y el Desarrollo del Sistema de Protección Social (conocido como Acuerdo de Pensiones), firmado por el Gobierno, las organizaciones empresariales y el sindicato CC OO en abril del pasado año.

**Mantenimiento del poder adquisitivo**

Otro punto a destacar es que estos Presupuestos para el año 2003 también dan cumplimiento al mandato legal de garantizar el mantenimiento del poder adquisitivo de todas las pensiones, actualizándolas en función del IPC (Índice de Precios al Consumo) del año 2003 y compensándolas por la probable desviación del índice de precios de este año con una única paga extra.

Según ha informado el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, ante la Comisión de Presupuestos del Congreso de los Diputados, “pase lo que pase con la inflación, el superávit de la Seguridad Social está más que garantizado en 2002 y en 2003”. Y también aseguró que, tal y como

**DISTRIBUCIÓN DEL GASTO EN PRESTACIONES ECONÓMICAS**





está previsto en el Acuerdo de Pensiones, subirán todas las pensiones mínimas y de viudedad.

### Separación de fuentes

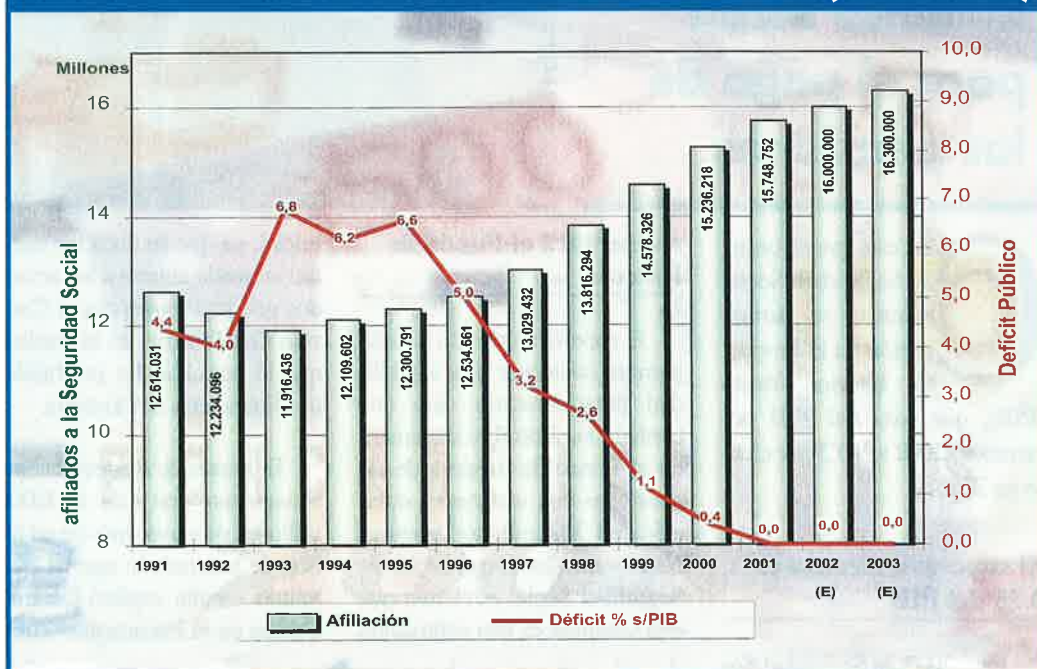
Como en años anteriores, el Presupuesto de la Seguridad social continúa avanzando en la separación de fuentes de financiación —de forma que las cotizaciones a la Seguridad Social se destinen a financiar las prestaciones de tipo contributivo y las prestaciones no contributivas a cargo del Estado— tal y como se indicaba en las recomendaciones del Pacto de Toledo y en el Acuerdo de Pensiones firmado con los agentes sociales.

Así, para el año 2003 se incrementa casi un cien por cien (97,9 por ciento) la aportación del Estado para la financiación de los complementos a mínimos de pensiones, que se eleva a 606,3 millones de euros. Esta cifra supone un aumento de 300 millones de euros sobre la cuantía aportada en 2002 y supone un fuerte avance en el cumplimiento del compromiso recogido en el Acuerdo de Pensiones, según el cual la financiación total a cargo del Estado de los complementos a mínimos se llevará a cabo de forma gradual en un periodo máximo de doce años a partir de 2001.

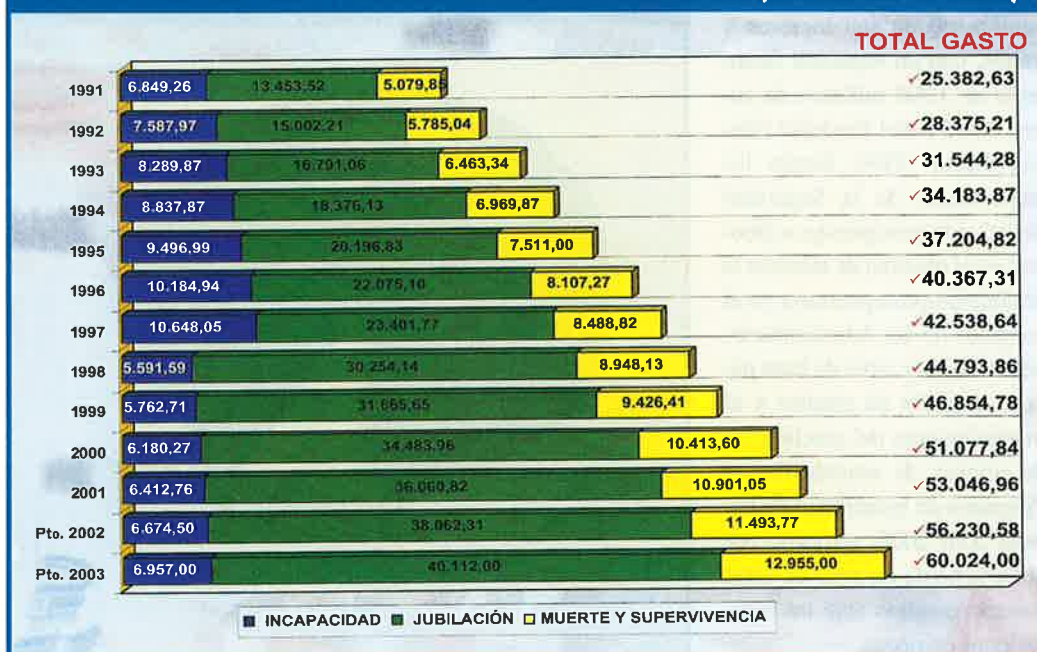
### Más de 16,3 millones de afiliados

Dado que la mayoría de los ingresos de la Seguridad Social

## DÉFICIT PÚBLICO Y AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL (1991-2002)



## EVOLUCIÓN DEL GASTO EN PENSIONES CONTRIBUTIVAS (EN MILLONES DE EUROS)





proceden de las cotizaciones de los afiliados, las estimaciones prudentes realizadas por los responsables de la Secretaría de Estado prevén una cifra de afiliados de 16,3 millones de trabajadores. Esto supone crecer a una media de 1.600 nuevos cotizantes al día y representa un crecimiento del 1,8 por ciento sobre los dieciséis millones de afiliados previstos para finales de 2002.

En la misma línea, se ha hecho una estimación también prudente de los ingresos por cotizaciones sociales, que son la principal fuente de financiación del sistema.

### Los gastos de la Seguridad Social

De los 77.303 millones de euros a que asciende el Presupuesto de la Seguridad Social para el próximo año, el 92,74 por ciento se destina a la protección social del Sistema y el 1,9 por ciento a la gestión de servicios comunes de Tesorería, Informática y Control Interno. Las operaciones de activos y

**El superávit de la Seguridad Social previsto para 2003 es de 3.909 millones de euros, el 0,5 por ciento del PIB.**

**Todas las pensiones mantienen el poder adquisitivo y se abonará una paga si se supera el IPC previsto.**

**El Fondo de Reserva se incrementará en 1.202 millones de euros. En la actualidad cuenta ya con más de 6.000 millones de euros.**

pasivos financieros completan el presupuesto, con una participación en el mismo del 5,32 por ciento.

A prestaciones económicas la Seguridad Social destina el 90,3 por ciento, es decir **69.820 millones de euros**, lo que repre-

senta un incremento del 7,1 por ciento con relación a 2002.

Al pago de las pensiones se destinarán **61.828 millones** de euros, con un incremento del 6,6 por ciento sobre el año 2002. De este gasto, **60.024 millones de euros corresponden**

a pensiones contributivas, con un incremento del 6,8 por ciento, que recoge el aumento previsto en el número de pensiones, el mantenimiento de su poder adquisitivo con una revalorización del 2 por ciento según el IPC previsto, y otros efectos como el de sustitución en la cuantía de las pensiones que causan baja por las nuevas altas.

A las pensiones no contributivas se destinan **1.804 millones** de euros, con un aumento previsto sobre el presupuesto del ejercicio actual del 2,8 por ciento, que incluye el incremento de los beneficiarios y el 2 por ciento de actualización del IPC previsto.

La incapacidad temporal contará en 2003 con una dotación de **4.623 millones de euros**, un 14,8 por ciento más que en 2002. Este crecimiento responde, según los responsables de la Seguridad Social, al incremento del colectivo protegido (número de afiliados) y recoge además el efecto de la desviación registrada en el año anterior. Si se tiene en cuenta este hecho y si se toma como referencia el gasto liquidado en el año 2001, el incremento interanual se sitúa en el 3,9 por ciento.

Las prestaciones por maternidad y riesgo durante el embarazo recibirán en 2003 una asignación de **995 millones de euros**, lo que supone un aumento del 8,1 por ciento con respecto a 2002. Este incremento se debe al aumento del empleo femenino, que viene situándose en más del doble que el masculino, así como al aumento del número de nacimientos. Conviene recordar que la prestación de riesgo durante el embarazo se creó por la Ley 39/1999, de 5 de noviembre, para promover la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras.

A prestaciones familiares se destinan **889 millones de euros**, que representan un aumento del 5,3 por ciento, y las **restantes prestaciones**, que consisten esencialmente en indemnizaciones y entecas únicas reglamentarias y ayudas equivalentes a la jubilación anticipada, ascienden a **472,3 millones de euros**.

### Asistencia sanitaria

Según informan los responsables de la Seguridad Social la **asistencia sanitaria** en 2003 se caracteriza por haber sido asumida prácticamente en su totalidad por los servicios de salud de las Comunidades Autónomas. Este hecho, unido al nuevo sistema de financiación de dichas comunidades, reduce la cobertura presupuestaria actual de esta función a la que se presta en los ámbitos territoriales de las Comunidades Autónomas de Ceuta y Melilla y a determinadas acciones de carácter territorial, a la de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, en el ámbito de las contingencias profesionales, y a las prestadas a través del Instituto Social de la Marina, que tanto en su gestión directa como en la transferida permanece en este presupuesto.

Los créditos presupuestados para **asistencia sanitaria** en el ejercicio 2003, afectados por las circunstancias comentadas, registran una dotación de **1.246 millones de euros**, lo que representa un 3,5 por ciento de incremento sobre los del ejercicio anterior.

Los programas de mayor dotación presupuestaria son los de atención primaria y especializada, que suponen más de 769 y 384 millones de euros, respectivamente.



## POTENCIAR LA PROTECCIÓN SOCIAL DE LOS DESEMPLEADOS

La creación de empleo, reforzar las políticas activas y potenciar la protección social de los desempleados son los tres objetivos básicos que persiguen los presupuestos de la secretaria General de Empleo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Según el secretario general de Empleo, Juan Chozas, la "preocupación por la inserción laboral de los desempleados supone un reto adicional en los presupuesto del próximo año. Por ello, se modernizará el Servicio Público de Empleo mediante la incorporación de nuevos efectivos, cuyas actuaciones estarán centradas, fundamentalmente, en un seguimiento personalizado de los desempleados". Los elementos básicos para la creación efectiva de empleo son el Plan Nacional de Acción para el Empleo y las políticas activas de empleo. Precisamente a esta partida de políticas activas se van a destinar en los Presupuestos 2003 un total 5.291,3 millones de euros, lo que supone un aumento de 216,5 millones con respecto al año anterior (un 4,3 por ciento más). La favorable evolución del empleo en los últimos años, según los responsables de la Secretaría General, ha permitido que las políticas

activas hayan pasado de 1.752,8 millones de euros en 1996 a los actuales 5.291,3 millones, lo que supone un aumento del 260 por cien.

Dentro de esta partida se destinarán al fomento y la gestión del empleo un total de 3.156,3 millones de euros, lo que representa un aumento del 4,9 por ciento con respecto al año anterior. Para formación profesional ocupacional se dedican 1.646 millones de euros, lo que supone un incremento del 4,4 por ciento sobre 2002. Lo que no ha variado ha sido la dotación para las escuelas taller, casas de oficios y talleres de empleo cuyo presupuesto se mantiene en 488,9 millones de euros.

A la protección por desempleo la cantidad destinada es de 10.507 millones de euros, lo que significa que crece un 19,6 por ciento en relación con el año anterior. De esta cifra, 10.206 millones se emplearán en pagar prestaciones y 300,5 millones a la renta activa de inserción, dirigida a desempleados con especiales necesidades económicas y dificultades para encontrar empleo. Cabe destacar en los presupuestos de Empleo que la modernización de los servicios públicos de empleo constituye el reto



## FONDO DE RESERVA PREVISTO EN EL ARTÍCULO 91.1 DE LA LEY GENERAL DEL LA SEGURIDAD SOCIAL



Las transferencias a Comunidades Autónomas, teniendo en cuenta que las correspondientes al INSALUD ya no se integran en el presupuesto del Sistema, quedan reducidas, según los responsables de la Seguridad Social, a las del Instituto Social de la Marina y sólo

representan el 4,1 por ciento del gasto total de esta función.

### Servicios sociales

En situación análoga a la descrita para la asistencia sanitaria, los servicios sociales del IMSERSO y del Instituto Social de la Marina, dada su natu-

raleza no contributiva, son financiados por el Estado.

Las dotaciones en el presupuesto de la Seguridad Social para 2003 para dicho capítulo ascienden a **625 millones de euros**. Las partidas más importantes se destinan a los programas para discapacitados y mayores, en el ámbito competencial del IMSERSO, con una dotación de 300 millones de euros, y a los de seguridad e higiene en el trabajo, en el ámbito de las Mutuas, con 150 millones de euros.

La reducción que ha experimentado esta función, que ha pasado a representar el 0,8 por ciento del presupuesto, se debe fundamentalmente a la baja que se viene produciendo en los subsidios a extinguir de la LISMI (Ley de Integración Social de Minusválidos), al optar sus beneficiarios por las pensiones no contributivas del Sistema, que otorgan mejor protección.

Finalmente, el presupuesto de gastos de la función de **Tesorería e Informática** asciende el próximo año a **1.502 millones de euros**, lo que representa menos del dos por ciento (1,90) por ciento del presupuesto total de gastos de la Seguridad Social.

**El gasto medio anual por parado en políticas activas será de 3.310 euros en 2003, y la cantidad destinada a protección por desempleo crece casi un 20 por ciento en relación con 2002.**



fundamental de los mismos, cuya finalidad es lograr la rápida inserción laboral de los desempleados. Para ello está prevista la incorporación de nuevos efectivos que se encargarán de llevar a cabo tutorías individualizadas a los desempleados, que culminen con la búsqueda de puestos de trabajo. La cantidad presupuestada para modernizar estos servicios es de 114,5 millones de euros. Finalmente, y por lo que se refiere a los presupuestos del INEM, los ingresos previstos

por cotizaciones sociales para el próximo año ascienden a 15.085 millones de euros, de los que 13.757 millones procederán de cuotas de desempleo y 1.328 millones de cuotas de formación profesional. Según los cálculos de la Secretaría General de Empleo, el crecimiento por cotizaciones sociales para el próximo año, con respecto a 2002, será del 13,97 por ciento. Además se sumarán 821,1 millones procedentes del Fondo Social Europeo, cifra que se incrementa un 29,68 por ciento.

### Ingresos de la Seguridad Social

Según los datos facilitados por la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, su presupuesto para el próximo año se presenta equilibrado, ascendiendo los ingresos al igual que los gastos a **77.303 millones de euros**. De esta cantidad, **71.702 millones de euros** corresponden a cotizaciones sociales, **4.294 millones de euros** a transferencias del Estado y el resto a otros ingresos. La reducción que experimenta con respecto al año anterior (83.375 millones de euros) obedece a las razones ya expuestas de las transferencias a

las Comunidades Autónomas de la asistencia sanitaria y los servicios sociales.

### Cotizaciones

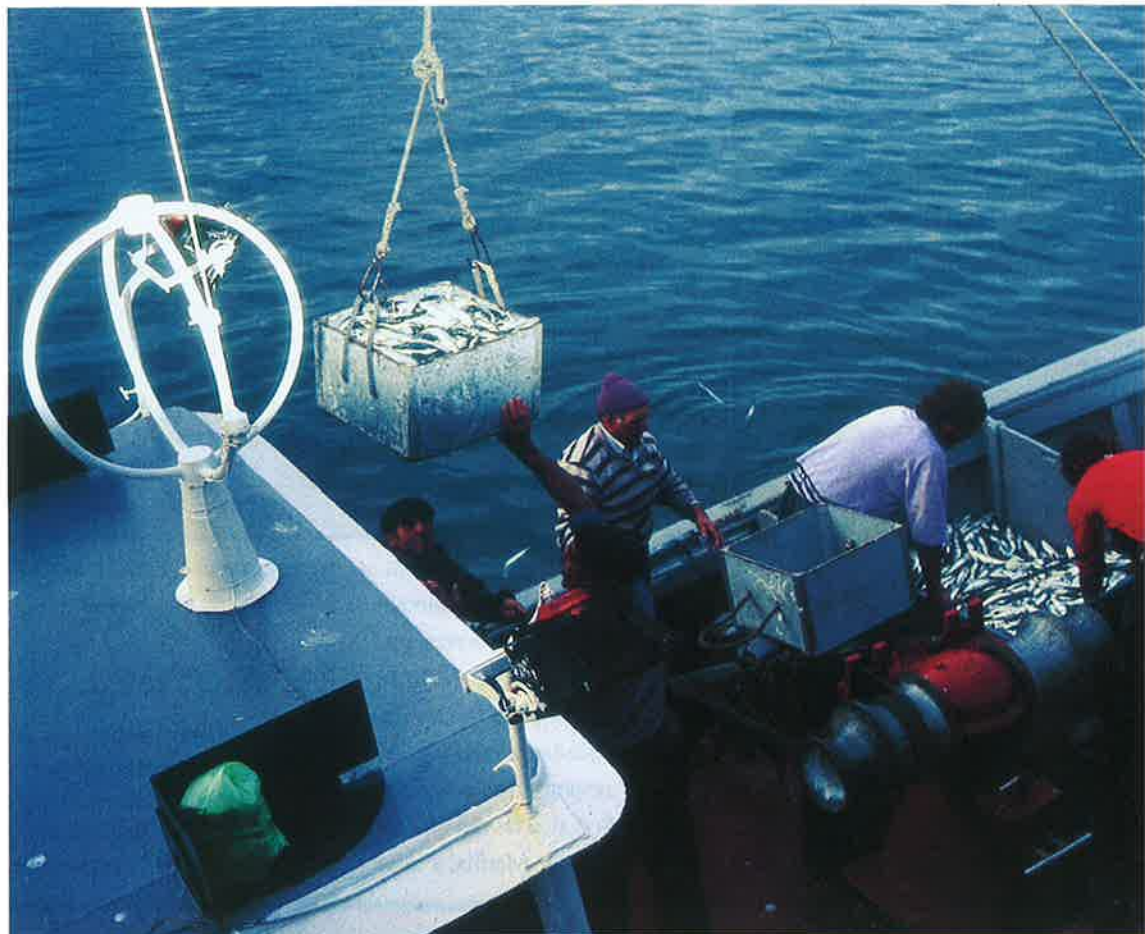
Por cotizaciones sociales la Seguridad Social prevé ingresar el próximo año **71.702 millones de euros**, un 6,7 por ciento más que en 2002, como consecuencia del crecimiento del empleo, los incrementos salariales, la mejora de los procesos de recaudación y los balances en el control informático de la morosidad. Por regímenes, el General supone el 73,3 por ciento del total.

Según los datos del presupuesto se reduce la presión contributiva de las cotizaciones, que pasan del 10,01 por ciento del PIB en 2002, según datos de previsión de liquidación, al 9,82 por ciento presupuestado para 2003.

Esta previsión contempla la ampliación de las reducciones y bonificaciones en beneficio de la contratación y de la permanencia en el empleo de las mujeres y de los colectivos más vulnerables al desempleo.

Según la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, las bases máximas de cotización crecen un 3 por ciento con la finalidad de aproximar su crecimiento a la evolución real de los precios y reducir, en parte, las diferencias entre su incremento anual según el IPC previsto y las desviaciones de la inflación en los últimos ejercicios. El incremento se traducirá en una mejora de la cuantía futura de las prestaciones.

Las bases mínimas del Régimen General y asimilados, así como las de los Regímenes Especiales de Autónomos, Agrario y Hogar, aumentan en igual porcentaje que el salario mínimo interprofesional.



### Recaudación en vía voluntaria

Según recoge el informe de Presupuestos de la Seguridad Social 2003, el buen pulso de la recaudación en vía voluntaria, soportado, por un lado, por el aumento sostenido de la afiliación y, por otro, por la disminución de la morosidad, que ha si-

do posible en gran medida por las mejoras aplicadas en el procedimiento de recaudación y los avances en el control informático de las deudas pendientes, han permitido reducir el importe de los derechos reconocidos pendientes de cobro a 844 millones de euros, frente a 1.013 millones de euros que re-

gistra la previsión de liquidación del ejercicio de 2002.

### Transferencias del Estado

Las transferencias del Estado a la Seguridad Social, que se destinan a financiar el gasto causado por las prestaciones y servicios no contributivos, quedan cifradas en 4.294 millones de euros. Esta cifra supone un 71 por ciento de disminución con respecto al ejercicio anterior y una participación en el presupuesto consolidado del 5,6 por ciento. Esta reducción deriva de la exclusión del presupuesto de gastos de la Seguridad Social de la asistencia sanitaria del INSALUD, transferida a las Comunidades Autónomas del artículo 143 de la Constitución.

La partida más importante de las transferencias del Estado es la destinada a financiar **las prestaciones no contributivas** del Sistema, que aumenta un 3,5 por ciento y alcanza la cifra

### EVOLUCIÓN DE LA APORTACIÓN DEL ESTADO A LOS COMPLEMENTOS A MÍNIMOS DE PENSIONES





de 2.831 millones de euros. Destaca el significativo aumento de las aportaciones para financiar los complementos a mínimos de pensiones, un 97,9 por ciento con respecto a 2002, en aplicación del Acuerdo de Pensiones.

Por el contrario, el importe destinado a soportar el gasto de las prestaciones de la LISMI disminuye un 17,2 por ciento, a consecuencia de la reducción que viene experimentando el número de beneficiarios de estas prestaciones.

Finalmente, cabe destacar que, en cuanto a las operaciones financieras, por tercer año consecutivo no ha sido necesario recurrir a la financiación externa (préstamos del Estado), lo que pone de manifiesto, según Gerardo Camps, "la suficiencia financiera del Sistema y su situación saneada". ■

C. H. C.

## LOS PRESUPUESTOS DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Los Presupuestos asignados al Instituto Social de la Marina, como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, ascienden para el año 2003 a 1.390.463 miles de euros, lo que supone un incremento de un 4 por ciento con respecto al año pasado, en que la asignación fue de 1.336.260 miles de euros.

De este volumen de recursos, el gasto previsto en gestión directa es de 1.332.531 miles de euros, equivalente al 95,8 por ciento del presupuesto, mientras que la dotación a las

Comunidades Autónomas por la gestión de los servicios sanitarios y sociales asumidos asciende a 57.932,92 miles de euros, que representan el 4,2 por ciento restante.

Dentro de las partidas asignadas a la gestión directa, los programas de prestaciones económicas: pensiones y otras prestaciones, absorben el 89,5 por ciento, los asistenciales el 6,4 por ciento y los de administración que contienen actividades de inscripción y afiliación de empresas y trabajadores el 4'1 por ciento restante.

FUNCIÓN GRUPO DE PROGRAMA PROGRAMA	NÚMERO DE PERSONAS	IMPORTE EN MILES EN EUROS	PORCENTAJES		
			S/GRUPO	S/FUNCIÓN	S/PTO.
<b>1 PRESTACIONES ECONÓMICAS</b>	<b>157</b>	<b>1.192.818,76</b>		<b>100,00</b>	<b>85,79</b>
11 Gestión de prestaciones económicas contributivas	134	1.178.761,02	100,00	98,82	84,77
1101 Pensiones contributivas	105	1.138.499,01	96,58	95,45	81,88
1102 Incapacidad temporal y otras prestaciones	29	40.262,01	3,42	3,38	2,90
12 Gestión de prestaciones económicas no contributivas	23	14.057,74	100,00	1,18	1,01
1202 Protección familiar	23	14.057,74	100,00	1,18	1,01
<b>2 ASISTENCIA SANITARIA</b>	<b>805</b>	<b>93.107,74</b>		<b>100,00</b>	<b>6,70</b>
21 Atención primaria de salud	529	16.803,25	100,00	18,05	1,21
2121 Atención primaria de salud	529	16.803,25	100,00	18,05	1,21
22 Atención especializada		8.048,92	100,00	8,64	0,58
2223 Atención especializada		8.048,92	100,00	8,64	0,58
23 Medicina marítima	276	17.375,38	100,00	18,66	1,25
2325 Medicina marítima	276	17.375,38	100,00	18,66	1,25
27 Transferencia a CC.AA. por los serv. san. asumidos		50.880,19	100,00	54,65	3,66
2799 Dotac. tran. a CC.AA. para la cob. de prest. san. asum.		50.880,19	100,00	54,65	3,66
<b>3 SERVICIOS SOCIALES</b>	<b>753</b>	<b>50.735,97</b>		<b>100,00</b>	<b>3,65</b>
34 Otros servicios sociales	753	43.683,23	100,00	86,10	3,14
3434 Acción asistencial y social	118	6.821,57	15,62	13,45	0,49
3435 Acción formativa y gestión de empleo trabajadores mar	558	34.018,89	77,88	67,05	2,45
3437 Gestión de desempleo de los trabajadores del mar	77	2.842,77	6,51	5,60	0,20
36 Transferencias a CC.AA. por los servicios sociales asumidos		7.052,74	100,00	13,90	0,51
3699 Dotac. tran. a CC.AA. para la cob. de serv. sociales asumidos		7.052,74	100,00	13,90	0,51
<b>4 TESORERÍA , INFORMÁTICA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES COMUNES</b>	<b>1.257</b>	<b>53.801,48</b>		<b>100,00</b>	<b>3,87</b>
41 Gestión de cotización y recaudación	120	3.244,39	100,00	6,03	0,23
4161 Gestión de afiliación, cotización y recaudación voluntaria	120	3.244,39	100,00	6,03	0,23
45 Administración. y serv. grales. tes. y serv. func. comunes	1.137	50.557,09	100,00	93,97	3,64
4591 Dirección y servicios generales	1.137	50.557,09	100,00	93,97	3,64
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>2.972</b>	<b>1.390.463,95</b>			<b>100,00</b>

# HABLAR BAJO EL AGUA

La primera cabina telefónica submarina entrará en funcionamiento a finales del presente año, según un desarrollo tecnológico de France Télécom que permite hablar -desde un fijo o móvil- con cualquier submarinista o buzo sumergido, sin límite de profundidad.

El zumbador y un destello de luz avisan al submarinista de la llegada de la llamada y éste sólo tiene que apretar los dientes, pues el sonido se transmite debido a la capacidad de los huesos para conducirlo bajo el agua. Esas vibraciones sonoras se propagan hacia el oído a través de la cavidad craneana, que actúa como una verdadera caja de resonancia.

**L**os investigadores de France Télécom, con la compañía Amphicom, no se conceden ni el plazo de un año para el lanzamiento comercial de la cabina telefónica submarina. Desde el 20 de

octubre pasado ya la usaron unos arqueólogos del Centro de Estudios Alejandrinos, que se encontraban investigando en Qait Bay y sumergidos debajo del lugar en que se encon-

traba el antiguo Faro de Alejandría. Y a finales del presente año, será un lujo al alcance de submarinistas, operarios de plataformas petroleras, técnicos de astilleros, practicantes de

deportes subacuáticos, etc., eso de "no callarse ni debajo del agua"...

Se acabó aquello de que los submarinistas hayan de subir constantemente a la superficie para comunicarse. No



**La cabina telefónica submarina se comercializará en un año.**

**Permite la comunicación bidireccional bajo el agua, sin límite de profundidad.**



se perderán ni tiempos ni informaciones, pudiendo investigar interactivamente y sin descomprimir de por medio, a más del añadido de seguridad, tan importante, que el sistema aporta al conjunto del

equipo submarino. Las referidas investigaciones que, sobre restos de barcos hundidos, se practicaban cerca del Faro de Alejandría empezaron a tomar una velocidad desusada que asombró al equipo su-

baquático, bidireccionalmente comunicado a través de la cabina.

Bastará, además, con que se añada un numerador al dispositivo de la cabina para que el submarinista pueda telefo-

near -bajo el agua- a su casa o a cualquier interlocutor de fijo o móvil, con sólo marcarle su número. Una primicia mundial ha empezado a gritar desde el silencio submarino.



### **Así funciona la cabina: basta apretar los dientes**

La cabina submarina no se aparta del equivalente de la clásica, ya que su dispositivo se compone de un flotador de superficie dotado con un teléfono GSM de enlace. Enlazada con el flotador, mediante un hilo de unos diez metros, la estación cuenta con un teclado de tipo telefónico, así como con una boquilla específica para hablar, además de una lámpara zumbador.

El submarinista queda enterado de la llamada por dos medios, el zumbador, un tipo de altavoz que emite pitidos en alta frecuencia y produce vibraciones transmitidas por el agua, y un flash luminoso. La puesta en conversación tiene lugar gracias

## **Su industrialización revolucionará el trabajo subacuático a plena seguridad interactiva.**

a un sistema de escucha submarina por conducto óseo, de novísima patente: basta apretar los dientes y el propio cráneo hace de caja de resonancia.

Al cerrar los dientes y morder la boquilla no se ha hecho otra cosa que pulsar el botón de conexión, es decir, “se ha descolgado”. A la inversa, el submarinista puede también “llamar” marcando

el número correspondiente en el cajetín de plástico adherido a la cabina; por el momento, sólo cuatro botones gradúan los ajustes de volumen, si se quiere subirlo o bajarlo, etc.

Así de fácil, como la caída de la manzana newtoniana, nació el fenómeno de la “transmisión de sonido por conducto óseo y con enlace dental”. Como los expertos saben ya hace mucho tiempo,

percibimos los sonidos gracias a la cóclea, un órgano auditivo que se pone a vibrar ante una señal acústica, si bien estas transmisiones eran —lo normal— por vía aérea. El sistema Amphicom/France Télécom revoluciona el traslado hacia el conducto óseo, anulando los elementos aéreos y mecánicos del oído.

### **Sistema insensible a la variación de presión**

La calidad de este sistema activo se funda, principalmente, en que resulta insensible a la variación de presión, ese gran condicionante de la inmersión submarina. Los técnicos de Amphicom han integrado un sistema activo en el interior de la boquilla, de una válvula de descompresión o

del tubo, lo que permite hacer la transmisión del sonido por conducto óseo y enlace dental.

Esta boquilla, con la que al morder activamos el sistema, lleva dos cápsulas piezoeléctricas, una de las cuales sirve para emitir y la otra para recibir. Han quedado puenteados los elementos aéreos y mecánicos del oído, en beneficio exclusivo de los elementos óseos, que se activarán al apretar las mandíbulas.

El sistema, que aún responde en su base científica actual a la tecnología de cable, está abierto a una próxima extensión a las conexiones GSM sin cable.

Por el momento, ya nada será igual en el mundo subacuático —expresa el ingeniero-director Jean Yves Empereur—, pero la gran conquista refuerza sobremedida la seguridad y la eficacia de estos movimientos, que podrán ser seguidos en tiempo real y con correcta ubicación entre los equipos “de arriba y abajo”. Se comprenden las prisas y la importancia de que la cabina telefónica submarina se industrialice antes de una año. ■

S. de F.



## Por tierra, mar y aire

Verdadero “annus horribilis” está siendo éste para las grandes compañías de telecomunicaciones europeas, que caen sistemáticamente en Bolsa, tras el “boom” reciente que las llevó endeudarse con la compra de licencias hacia una “tercera generación” de móviles que no se acaba de ver clara...

Deutsche Telecom, France Télécom, Telefónica, pujan con unos importantes pasivos, intentando nuevos negocios y tecnologías para sustituir sus ingresos tradicionales, maduros y decrecientes, en suma... Los franceses acaban de alumbrar algo nuevo bajo las aguas, al fin, que llevarse al balance de un mal año.

Completan el ciclo de búsqueda por tierra, mar y aire con la cabina telefónica submarina. Patente y negocio globales, el invento hace posible burlar las leyes de la física, y que hablando hasta debajo de el agua, hará que no decaiga el furor telefónico que vivimos, pese a todo...

S. de F.

A pesar  
de la subida  
de precios

# LA DEMANDA DE PESCADO SIGUE EN ALZA

En 2001 el  
consumo  
aumentó un  
9,3 % y los  
precios se  
incrementaron  
el 1,8 %

España sigue siendo uno de los principales países consumidores de pescado del mundo y el primero de la Unión Europea. A pesar de las subidas de precios provocadas por las cada día mayores dificultades para realizar las capturas, la demanda de pescado en volumen en España sigue una línea ascendente frente al descenso que tienen otros productos básicos en la cesta de la compra. De cada 100 euros que se gasta en los hogares en productos alimenticios, 14 corresponden a la pesca y derivados, frente a los 8,3 que suponían en los años sesenta.



Según los datos elaborados por el Ministerio de Agricultura, el gasto total en alimentación en 2001 ascendió a 10,2 billones de pesetas, 61.440 millones de euros, lo que supone un incremento respecto al ejercicio anterior del 8,3% en valor en pesetas corrientes y un aumento del 1,9% en pesetas constantes. Por diferentes estratos de la demanda, el gasto en los hogares fue el que más creció con un incremento del 9,8% y del 1,6% en volu-

men. En hostelería el gasto subió el 4,6% y el consumo el 1%. Finalmente, en instituciones, el gasto aumentó al 4,3% y el consumo el 2,3%.

El gasto total en alimentación en los hogares fue de 7,4 billones de pesetas, 44.740 millones de euros, lo que supuso un gasto por persona y año de 185.495 pesetas, 1.114,85 de euros, lo que supone un 9% más que el año anterior. De esa cifra, los gastos en productos de la pesca suponen 25.723 pesetas,

154,8 euros, con un incremento del 13,9% sobre el año 2000. Todos los datos ponen de manifiesto un crecimiento de los precios muy superior al incremento de la inflación. Tomando como referencia los datos recogidos por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación desde los años cincuenta, se ha producido un cambio importante en la demanda de productos alimentarios en los hogares. En 1958, de cada 100 pesetas de gasto en los hogares en productos alimentarios, 18,5 correspondían a pan,



**De cada 100 euros que se gastan los hogares en alimentación, 14 corresponden a la pesca.**

pastas y cereales, 17,3 a carnes, 13,1 a patatas y hortalizas, 8,7 a leche y derivados, 8,5 a aceites y grasas, 5,3 a frutas frescas, 6,8 a huevos, 4,4 a vinos, cervezas y licores y 4,2 a azúcar y dulces. Los productos de la pesca suponían 8,7 pesetas.

En 2001 se ha producido un cambio espectacular respecto al pasado. Pan, pastas y cereales han caído hasta suponer solamente 8,6 pesetas de cada 100. Las patatas y hortalizas frescas han bajado a 9,6 pesetas, los huevos a solamente 1,4 pesetas y el azúcar y las grasas a 2,4 pe-

## LA ALIMENTACIÓN EN LOS HOGARES

### EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA DEL GASTO (%)

	1958	1996	2000	2001
Pan, pastas, cereales	18,5	9,2	9,0	8,6
Patatas, hortalizas frescas y transformadas	13,1	9,5	9,9	9,6
Frutas fresca y transformadas	5,3	8,7	9,5	10,1
Carnes	17,6	26,2	24,1	24,5
Huevos	6,8	1,6	1,5	1,4
Leche, queso y mantequilla	8,7	12,8	12,1	12,5
Aceites y grasas comestibles	8,5	4,0	2,9	2,4
Azúcar y dulces	4,2	5,4	5,5	5,6
Café, malta y otros	2,1	1,5	1,2	1,1
Vinos, cervezas, licores	4,4	3,9	4,1	3,7
Bebidas no alcohólicas	0,3	2,6	2,7	2,7
Otros	2,2	2,6	3,9	4,0
	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuentes: Año 1958, INE. Años 1995-2000, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

setas. Frente a esos descensos, destacan el incremento en el faso en frutas frescas y transformadas, que se han duplicado, los mayores gastos en carnes, leches y derivados y en los productos de la pesca. Frente al 8,3% que suponían los gastos del hogar en 1958 en pescados, en 2001 ese porcentaje había subido hasta el 13,9% tanto por el incremento de la demanda como por los mayores precios. Este peso de la pesca en la dieta alimentaria española se ha traducido en los últimos años en un incremento de las importaciones y que determinados países comunitarios o fuera de la UE vean a España como un mercado a dominar.

Según los datos manejados en este estudio, en 2001 el consumo total de pescado en España fue de 1.422.000 toneladas, frente a un volumen de 1.301.000 toneladas el año anterior, lo que supone un crecimiento del 9,3% con una demanda por habitante de 35,28 kilos. En el caso de los hogares, la demanda de productos de la pesca fue de 1.080.000 toneladas frente a las 980.000 toneladas del ejercicio anterior, con un crecimiento del 10,3%. En el caso de la hostelería, la restauración y los centros institucionales, la demanda pasó de

**Bilbao**  
**22/25 de Enero**  
**de 2003**



**SINAVAL'2003**

**Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima y Portuaria**



**Feria Internacional de la Industria Pesquera**

**FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO**



**BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Apdo. 468-Tel.+34 944 285 400-Fax. +34 944 424 222-48080 BILBAO-www.feriadebilbao.com/sinaval



**Diciembre es el periodo de más consumo, y julio y agosto los de menos.**

321.8000 a 341.000 toneladas, con un crecimiento de solamente el 6,1%. En valor, los productos de la pesca vendidos en 2001 en España ascendieron a 1,4 billones de pesetas con un aumento del 11,3% sobre el año anterior. De esa cifra, 1,3 billones de pesetas correspondieron al gasto de los hogares y 372.000 millones de pesetas a la restauración y a los centros institucionales. El incremento medio de los precios para los productos de la pesca fue del 1,8%. La demanda de los productos de la pesca en los hogares fue de 27 kilos por persona y año. Frente a esta media, se hallan por encima las Comunidades Autónomas de Asturias, La Rioja, Castilla y León Navarra, Galicia, Aragón, País Vasco, Madrid, Cataluña y Cantabria.

En la parte negativa están otras como Canarias, Baleares, Extremadura, Valencia, Castilla-La Mancha, Andalucía y Murcia.

Por meses, el periodo de mayor demanda es el mes de diciembre junto con octubre y noviembre. Los dos primeros meses del año suelen registrar un descenso, así como los meses de verano, y especialmente agosto.

Por puntos de venta, el pescado se mantiene como uno de los productos donde sigue dominado la tienda tradicional frente a los hipermercados o los supermercados, aunque estas dos últimas fórmulas de distribución van elevando su participación en este sector. ■

Vidal Maté

# BRUSELAS PROHÍBE EL TRASPASO DE CUOTAS ENTRE FRANCIA Y PORTUGAL

La Comisión de la Unión Europea aprobó en la última reunión del Consejo de Ministros poner fin al traspaso de cuotas de sardina en el Golfo de Vizcaya. La decisión comunitaria supone simplemente aplicar oficialmente una medida impuesta por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea que falló a favor de España.

La pesquería de la anchoa en el Golfo de Vizcaya ha sido en los últimos años un motivo de polémica entre España y Francia que ha dado lugar en muchas ocasiones a enfrentamientos entre los pescadores de ambos países y a los bloqueos de puertos. Esas situaciones conflictivas se trataron de superar con el acuerdo de Arcachon, que expira para finales de este año y que se deberá volver a negociar a la vista de los cambios habidos en la pesquería. Para la Administración española se espera que la decisión comunitaria tenga un efecto positivo para favorecer la paz social en esa zona pesquera.

Desde el ingreso en la Unión Europea, sobre un total de cuotas para la anchoa de 30.000 toneladas en el Golfo de Vizcaya, el 90% han sido asignada a España y el 10% restante a Francia.

**El pasado mes de abril el Tribunal de la Unión Europea ya dio la razón a España, que se oponía a los acuerdos entre ambos países.**

El trasvase de cuotas entre países miembros de algo habitual en función de los intereses de los pescadores. En es contexto, Francia y Portugal suscribieron por primera vez un acuerdo en 1995 por el que los portugueses transferían a los franceses la pesca de 3.000 toneladas de anchoa a cambio de una cantidad de bacalao.

Sin embargo, lo que podía ser una operación perfectamente legal al hilo de la disposiciones comunitarias, no lo era en este caso en cuanto los portugueses cedían una cuota que debían pescar en el Golfo de Cádiz para que fuera capturada en el Golfo de Vizcaya. Contra este acuerdo recurrió la Administración española en el Tribunal de Justicia de la Unión

Europea por estimar que esa situación suponía una mayor presión sobre ese caladero por encima de los techos fijados por Bruselas. Lo grave de esa situación era que, mientras España recurría al alto organismo comunitario, la Comisión estuvo haciendo la vista gorda durante varios años. Finalmente, el pasado mes de abril el Tribunal de Justicia falló a favor de los planteamientos de los pescadores españoles dejando incluso la puerta abierta al sector par reclamar daños y perjuicios a la Administración comunitaria por haber hecho en ese periodo una clara dejación de funciones.

Con la sentencia en la mano, los servicios de la Comisión han decidido finalmente anular el reglamento por el que Francia y Portugal habían hecho ese intercambio de cuotas.

El acuerdo de Arcachon se firmó en 1992 para que los barcos españoles y franceses no coincidieran en los periodos de captura de la anchoa en el Area del Golfo de Vizcaya. Aunque la negociación corresponde fundamentalmente a ambas partes, no se descarta la presencia de ambas Administraciones para impulsar un nuevo compromiso que apoye la paz social entre los pescadores de la zona. ■

V. M.



## ASTILLEROS

Francia levantó al fin su reserva a la concesión de ayudas temporales a la construcción naval de la Unión Europea y quedó así fracturada la minoría de bloqueo (países escandinavos, holandeses y británicos) que las impidió hasta junio último. Y el nuevo modelo de subvenciones a los astilleros beneficia a España, cuyo 30 por ciento de producción naval podrá acogerse a las mismas, al haberse incluido la construcción de metaneros.

## UNIÓN EUROPEA

# VUELVEN LAS AYUDAS TEMPORALES A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

**L**a reconsideración de Francia, cuyo veto duraba más de un año perdido, desbloquea al fin el establecimiento de ayudas a la construcción naval de la UE frente al prolongado "dumping" de los protagonistas surcorea-

nos. Desde el 8 de mayo del 2001 la Comisión Europea había decidido poner en marcha un Mecanismo de Defensa Temporal (MDT), en paralelo y simultáneamente con la apertura de procedimiento ROC (Reglamento sobre Obstáculos al Comercio) contra Corea del Sur,

pero los sucesivos Consejos de Ministros de la UE no obtenían la mayoría necesaria para su aprobación.

Francia era la llave que sostenía el veto, ahora reconsiderado, y ha habido que esperar hasta últimos del pasado junio para

salvar la minoría de bloqueo, integrada por Holanda, el Reino Unido y países escandinavos, no partidarios de la subvenciones. Al fin, Francia se unió a Alemania, Italia, Grecia, Portugal y España, al ampliarse aquéllas al segmento de buques gaseros, punto fuerte de los mercados de





## Francia reconsideró su veto, al incluirse los metaneros, segmento que beneficia a España.



ciento, el total de buques a construir en España acogiéndose a estas ayudas. La irrupción en las mismas del segmento gasero prima especialmente al astillero público IZAR, y fuentes del sector atribuyen el cambio de postura francés a razones postelectorales —que lo habían demorado previamente—, y, desde luego, a la inclusión de los gaseros.

Pero el pleito continúa en referencia a las actitudes de los astilleros de Corea del Sur, porque los comunitarios prolongan su ultimátum al gobierno de Seúl para que deje de hundir los precios mundiales, y acopian documentación para demostrar el referido “dumping”, no sólo en portacontenedores, carga general y petroleros, si no también en los gaseros y metaneros. Y es que los constructores comunitarios tienen claro que Corea del Sur ha extendido sus malas prácticas comerciales a los gaseros también, e incluso está sentando la emulación de otros países emergentes, por lo que “o hay acuerdo amistoso, o se irá a la OMC...”.

### Ayudas poco más que simbólicas

El régimen de estas nuevas ayudas previstas bajo el pompo-

## IZAR POSPONE LA ENTRADA DE BENEFICIOS

El astillero público español, IZAR, es uno de los grandes perjudicados por la inconsistente política de Bruselas frente al “dumping” de los constructores surcoreanos, pero así mismo ha debido paralizar su producción de barcos de crucero turístico a partir de los sucesos del 11 de septiembre.

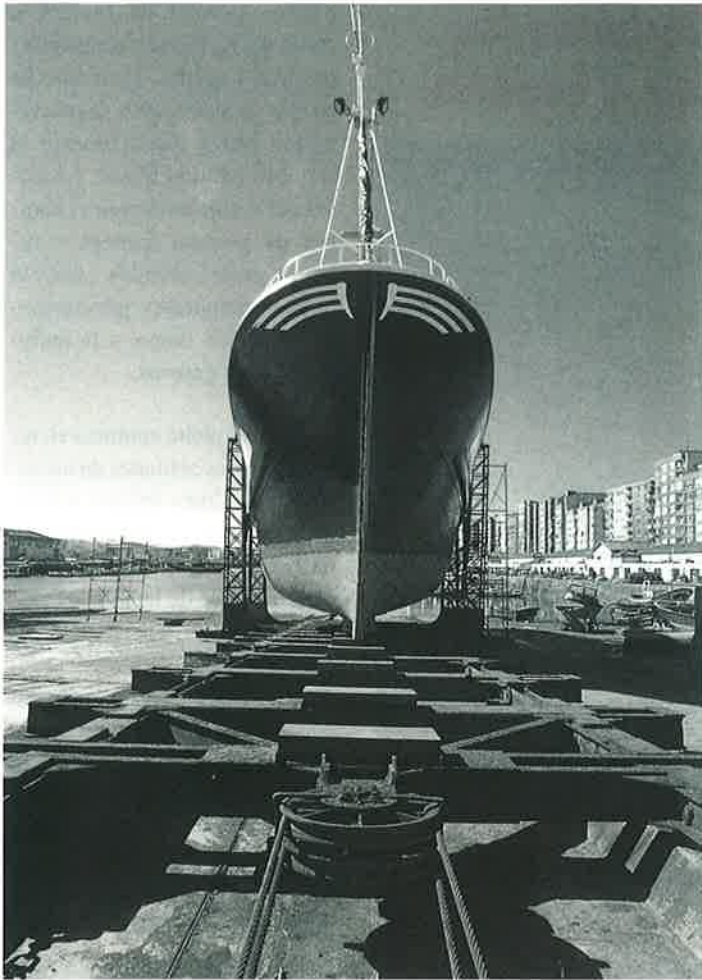
Es por lo que parece haberse juntado todo al astillero español, producto de la fusión AESA-Bazán, que deberá posponer su calendario de entrada en beneficios hasta 2005, cuando la había señalado para 2003.

Ambos imponderables hacen que, consecuentemente, también se demoren los planes de privatización de IZAR, supeditados en todo caso a su refluotamiento financiero. El astillero público se halla, en este momento, en clara expectativa de conseguir los mantenimientos de la Sexta Flota americana para sus instalaciones de Cádiz, objetivo que sumaría un importante prestigio a su tecnología militar.

S. de F.

la UE y concretamente el francés y el español.

Para las autoridades españolas del Ministerio de Ciencia y Tecnología, la nueva modalidad de ayudas —que ha quedado expedita— levanta hasta el 30 por ciento, desde el 3 por



so título de Mecanismo de Defensa Temporal (MDT) tiene más valor simbólico y cualitativo que otra cosa, pues solamente alcanza al 6 por ciento –como máximo– del precio total constructivo de los buques. Se podrá aplicar a la obra de nuevos gaseros, portacontenedores, químicos y petroleros, pero, en el caso europeo, muchos de estos segmentos presentan una visible saturación del mercado, de la que no les va a sacar el nuevo mecanismo.

Los países que aceptan las ayudas gustosamente, como el nuestro, entienden que son de justicia y justeza, pero sobremañera rompen una inercia negativa, y el resto habrá que seguir litigándolo contra Corea del Sur más pronto que tarde. El mecanismo de ayudas temporales a los astilleros de la Unión Europea durará hasta el 31 de marzo

## PEQUEÑOS Y MEDIANOS ASTILLEROS

### SIGUE FUERTE EL FONDO PATRIMONIAL

**El director general de PYMAR S.A., Luis Lomo, dio cuenta, la junta general de un balance positivo, por 5.009.706 euros, durante el ejercicio 2001, así como de un 5,8% de aumento del Fondo Patrimonial de Garantías, cuyo "rating" ha sido elevado, de "A" a "A+", por la entidad Internacional FITCH IBCA, durante el referido período.**

**La salud financiera de PYMAR S.A. se ha fortalecido, incluso en un año de caída en las contrataciones, por el correcto desenvolvimiento de las sociedades garantizadas –astilleros y armadores–, aprobándose en 2001 unas 54 operaciones de garantías para la construcción de 11 nuevos barcos.**

**Para Luis Lomo, "el sector de pequeños y medianos astilleros deberá intensificar la reducción de costes, especialmente los fijos, y dirigir sus estructuras hacia el modelo de astilleros de síntesis, a través de una mayor integración de la industria auxiliar".**

**El director general de Política Tecnológica,**

**Arturo González, anunció a la referida junta general la próxima presentación del Plan Tecnológico Marítimo, que se elaborará en el seno de la Fundación para el Desarrollo de las Industrias Marítimas, "como principal herramienta de futuro y estabilidad para el sector". Añadió que ambos protocolos "representarán la fragua de las decisiones para modernizar el sector", para lo que habló de "calidad, diseño y nuevas tecnologías" como principales componentes de la innovación. El segmento de pequeños y medianos astilleros no ha podido hurtarse, durante 2001, a la tendencia de caída de las contrataciones –próxima al 20 por ciento, respecto a 2000–, pero ha sido un año bueno en producción, y prometedores los síntomas de 2002, con incrementos de volumen en carga contenerizada y aumentos en los desguaces, de abril en adelante.**

S. de F.



## EL MEDITERRÁNEO GANA CUOTA MERCANTE AL NORTE DE EUROPA

Los puertos del sur de Europa sostienen una sensible ganancia de cuota sobre los del norte europeo, según un reciente estudio del Instituto Superior de Economía Marítima francés (ISEMAR). El tráfico contenerizado, en aumento, y la mejora de los intercambios marítimos con Extremo Oriente, son las causas de esta nivelación de fuerzas, casi al 50 por ciento, entre el Mediterráneo y el Norte europeo.

Para la prestigiosa institución, "hasta 1990 el tráfico de contenedores favoreció a los puertos norteeuropeos, pero los países mediterráneos han invertido la tendencia al ganar desarrollo portuario e intermodalidad transportista".

Las autoridades españolas suman a este favorable horizonte la implantación del cabotaje de corta distancia, con "buenas expectativas de sustitución para un país -como el nuestro- que envía unos 15 millones de camiones/año hacia Europa, cuyas mercancías crecen entre un cinco y un diez por ciento anual"...

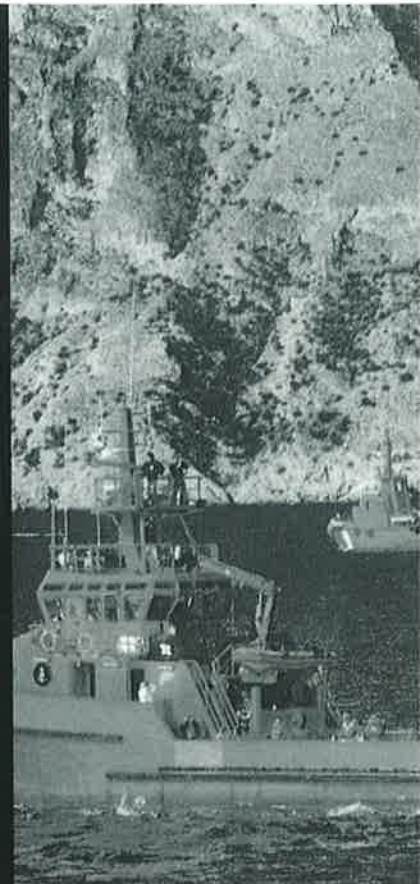
## AL DE GARANTÍAS



del 2004 y serán implantadas antes del final del presente año, en que, presumiblemente, Corea del Sur no presentará propósito de acuerdo o capitulación.

La construcción naval española cerrará así otro año de decaimiento y espera, como ha sido el 2001, en que se construyeron 57 grandes buques mercantes, veinte menos que en el 2000, y con una pérdida de tonelaje total de aproximadamente el 22 por ciento, que viene a ser la media de lo ocurrido en la mayoría de países de la OCDE. En resumen, sólo se salva de la caída el segmento de los gaseiros, por lo que se refiere al mercado UE, y para eso con la alarma subsiguiente de saber que Corea y otros países emergentes le están tomando afición, también, a este tipo de barcos. ■

S. de F.



# EN MARCHA EL PLAN NACIONAL

**El Ministerio de Fomento supervisa la entrada en vigor del Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino 2002-2005, al que dio luz verde el Consejo de Ministros de julio último. La neta financiación por los Presupuestos Generales del Estado, el impulso coordinador de todos los medios salvamentistas y la madurez de presentación del Servicio Navtex –transmisión de mensajes y avisos de seguridad en todas las costas españolas– son sus principales propósitos. El esfuerzo financiero trianual asciende a 296 millones de euros.**

Los tres supuestos de actuación del Plan, vigilancia, operativa y rescate, van a entrecruzarse –durante los próximos tres años– con un sistema de actuación integral de los medios regionales y locales. Se configuran una serie de convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas y los or-

ganismos internacionales, para mejora de la capacidad de respuesta a la emergencia y se reordenan los Centros de Coordinación del Salvamento en dos grupos:

1. Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) para el seguimiento y la ejecución de las operaciones de

búsqueda, rescate y salvamento o lucha contra la contaminación, en el ámbito geográfico asignado.

2. Centro Nacional de Coordinación (CNCS), ubicado en Madrid, que coordinará a todos los periféricos y enlazará con los internacionales.

El Plan pretende impulsar la presentación del Servicio Navtex, en idioma español para la transmisión de mensaje y avisos de seguridad a la navegación, dentro del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima que propugna la Organización Marítima Internacional (OMI).

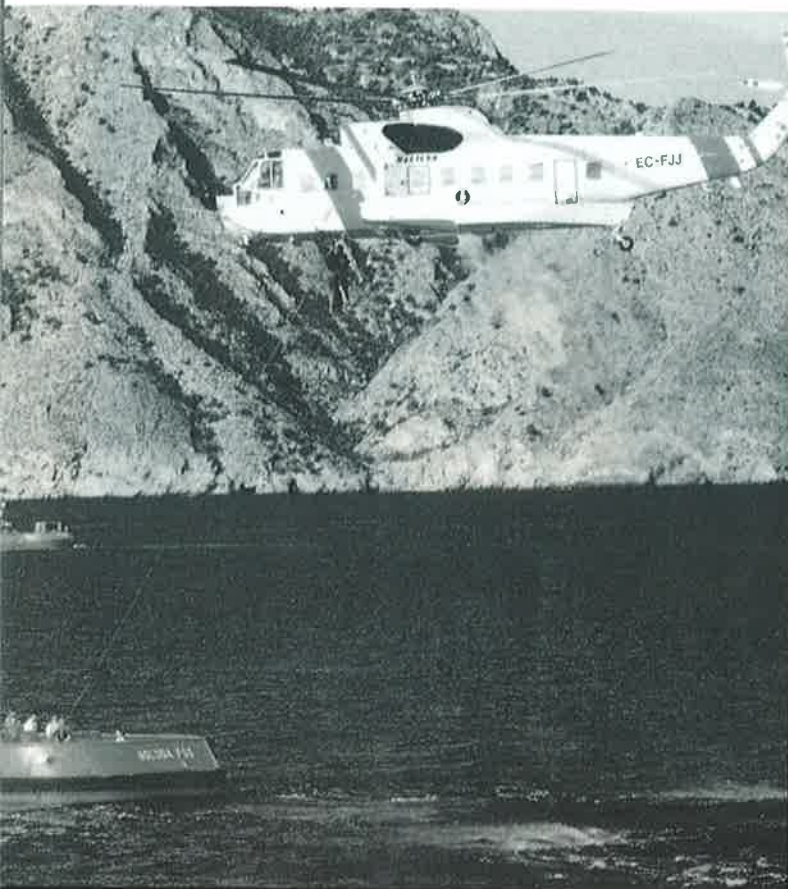
La totalidad del presupuesto trianual, 295,89 millones de eu-

ros, se subdivide en 77,70 destinados a inversiones y 218,19 a gasto corriente, ocupándose los principales rubros de la renovación de embarcaciones, equipamientos y materiales.

Se ha licitado, así mismo, por Consejo de Ministros de junio último, el Contrato de Socorro para la Seguridad de la Vida en el Mar, por seis años, que sustituirá al ya finalizado que prestaba Telefónica, y se asegura la continuidad del mismo desde los centros de comunicaciones de Bilbao, La Coruña, Valencia, Málaga, Las Palmas y Tenerife.

### **Lucha contra los vertidos**

La vigencia del presente Plan y su neta preocupación conser-



# DE SALVAMENTO 2002 - 2005

vacacionista del medio marítimo coincidirá –en este período trienal– con la nueva ofensiva que la Organización Marítima Internacional (OMI) dedicará, a partir del 2003, a la persecución de los vertidos y residuos.

Y es que a partir del próximo año todos los buques de más de 400 toneladas de registro bruto –sean de pesca, mercantes o deportivos– estarán obligados a entregar en puerto sus residuos. La obligatoriedad se refiere a todas las sustancias capaces de producir los indeseados vertidos y contaminaciones, desde el agua de lastre hasta los aceites, gases y desperdicios.

Esta inmediata medida OMI deberá dar respuesta cumplida, al fin, al problema de los vertidos

## SE DOTA CON 300 MILLONES DE EUROS, DE PLENA FINANCIACIÓN ESTATAL, Y ASPIRA A MEJORAR LA COORDINACIÓN EN BÚSQUEDA, SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN MARINA

oleosos, que pese a estar prohibidos desde 1994, aún son una notoria asignatura pendiente del sistema inspector, y se confía que, con los nuevos medios de vigilancia –que suma el presente Plan– se dará la batalla definitiva a las manchas de aceites usados.

En materia de seguridad de la vida humana en el Mar, y si-

guiéndose las recomendaciones OMI a países limítrofes, España y Francia inaugurarán este mismo año el “Plan Golfo de León”, recientemente firmado por la Prefectura Marítima de Toulon (Francia) y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima de España (SASEMAR), para el seguimiento del día a día operativo en esa área.

Con el mismo propósito de vigilancia y seguimiento de los incidentes y supuestos de contaminación marina, Bruselas lanza este año, así mismo, el proyecto “Ecoports”, un sistema de seguimiento on-line para la información medioambiental de los cincuenta puertos y terminales marítimas más importantes de la Unión Europea, al que se integrarán –por los próximos tres años– Barcelona y Valencia.

También el ámbito de la pesca se ha sensibilizado hacia la búsqueda de soluciones medioambientales y el reciente foro de la Asociación de Ciudades de la Pesca (Puerto Real-Cádiz) se ocupó de trazar líneas para una Guía de Actuaciones en casos de siniestro que causen contaminación marítima. ■

S. de F.

**La navegación de recreo motiva las más altas tasas de intervención, mientras se contiene el total de falsas alarmas**



## **SE INCREMENTARON UN 20 POR CIENTO LOS RESCATES EN 2001**

**Salvamento Marítimo coordinó un 20 por ciento más de rescates durante el pasado año 2001, en el que cerca de 9.000 personas fueron atendidas en más de 4.000 emergencias a todo lo largo de la costa española. Las navegaciones de recreo y el período estival significaron los mas importantes capitulos de la actividad salvamentista, y, aunque sigue siendo elevado el número de falsas alarmas y llamadas de socorro, ha decrecido el total de avisos sin fundamento o emergencia no contrastadas.**

**E**l Control de Tráficos de Tarifa ya supervisa el paso de más de 80.000 buques/año, mientras el de Finisterre sumó otros 40.000, cifras que se consideran récords históricos de un año más en que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima ha coordinado sus esfuerzos con otros medios y profesionales de la Armada, Ejército del Aire, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Vigilancia Aduanera, Cruz Roja y Servicio Marítimo de Telefónica.

Durante el pasado ejercicio 2001 se ha producido en las costas españolas el rescate de 8.690 personas en las 4.279 emergencias marítimas atendidas. El número de personas rescatadas aumentó un 19 por ciento respecto al año 2000, en que se asistió a 7.323 personas y se coordinaron 4.147 emergencias.

La principal parte de las respuestas a emergencias que practicó Salvamento Marítimo se refirieron a buques y tripulaciones, en concreto 2.168, un cincuenta por ciento del total.

Le han seguido en número las actuaciones debidas a emergencias no relacionadas con buques ni tripulaciones, como son los casos de caídas desde acantilados, recogida de objetos a la deriva, bañistas, submarinistas, windsurfistas o pescadores deportivos de costa. Importante capítulo ocuparon, también, las actuaciones referidas a la defensa del medioambiente marino, pero destaca del conjunto la alta implicación de las embarcaciones de recreo en las llamadas de socorro o activación instantánea de las señales automáticas de emergencias.

El total de buques de recreo implicados en situaciones de emergencia ascendió a 1.509 casos, el cincuenta y cinco por ciento del total, confirmando la tendencia de los últimos años —especialmente durante el período junio/septiembre—, de visible aumento del parque de estas embarcaciones. Igualmente, siguen

correspondiendo a las zonas de Catalunya y Baleares las principales cuotas de avisos de emergencia y de rescates, razonablemente debidas a sus más elevadas cifras de practicantes y emergencias matriculadas.

La mitad de las emergencias se justificaron posteriormente como debidas a fallos mecánicos o estructurales de las embarcaciones. Por zonas de búsqueda y salvamento, la temporada de verano se resumió en 167 emergencias en Atlántico, 85 en Estrecho, 503 en Mediterráneo, 35 en Canarias, más otras 17 que fueron atendidas fuera de zona española y con colaboración de organismos de otros países.

### **Falsas alarmas y motos de agua**

Salvamento Marítimo sigue estrechamente la repercusión

## Fallos de propulsión y olvidos de combustible

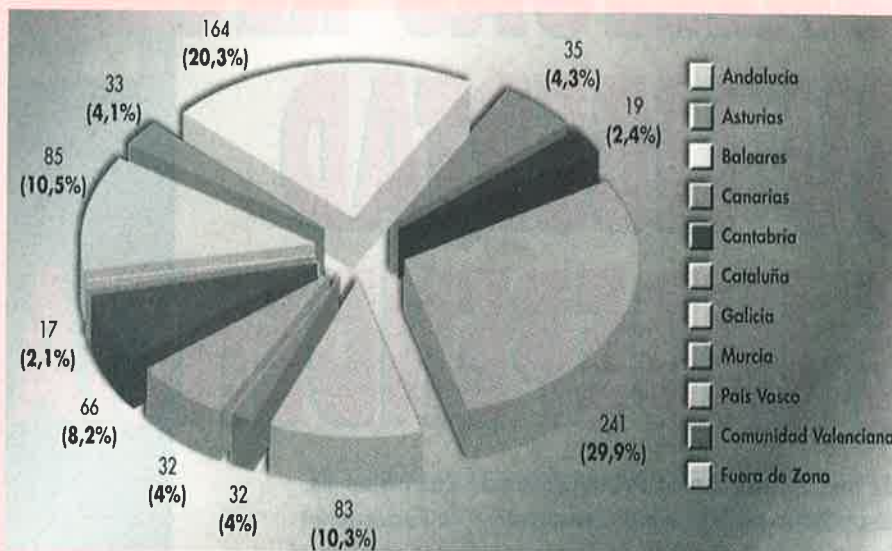
Aunque las autoridades de Marina Mercante publican guías y avisos para el gran contingente de navegantes de recreo, los fallos y olvidos en la previsión de equipo siguen ocupando gran parte de las causas de emergencias, desde la no revisión del motor y la propulsión hasta los olvidos o quedar cortos de combustible.

Marina Mercante ha desplegado un gran esfuerzo en las titulaciones de recreo, las atribuciones y formas de obtención de las mismas, con el consiguiente reflejo en la seguridad y responsabilidad de las navegaciones -las de recreo- que más incidentes y emergencias causan a lo largo del año... Ya no se salvan de la obligatoriedad de título ni los deportistas procedentes de la Unión Europea que piloten lanchas matriculadas en España, que han de estar titulados por su país respectivo

y autorizados por la Capitanía española correspondiente. Hoy día ya no se puede navegar sin título más que con las siguientes embarcaciones o aparatos flotantes: de motor, hasta 4 metros de eslora y 13 caballos de potencia, de vela,

hasta 5 metros de eslora, motos acuáticas, piraguas, kayaks, patines a pedales, tablas, etc. (BOE 03/7/97).

El gráfico muestra la distribución de emergencias atendidas en el verano 2001, por Comunidades Autónomas.



del fenómeno de las falsas alarmas, que aún se consideran elevadas, aunque en el último ejercicio salvamentista habían decrecido. Existe una justificada polémica sobre las bondades del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), cuya activación automática falló 451 veces en el año 2000 y ha vuelto a hacerlo en 433 ocasiones en el 2001. Es un dato que se considera abultado, si se tiene en cuenta que las llamadas de socorro canalizadas por este sistema fueron 602 apenas.

Tampoco decrece la polémica sobre que las motos de agua sigan campando por sus respetos en playas, costas y zonas de baño, sin otra prescripción que la de que sus usuarios tengan 18 años, o bien 16, con permiso paterno. Siguen estimándose muy peligrosos los accidentes propios de estas navegaciones de

cierta elevada velocidad. Una concreta queja sobre estos indiscriminados usos de las motos de agua llegó hasta el Senado, en forma de pregunta al Gobierno que dirigió el senador del Grupo Popular Enrique Fajarnés, que recibió la respuesta gubernamental de un próxima delimitación de zonas para este tipo de vehículos, que así mismo serán objeto de otro tipo de revisiones de seguridad y graduación de cilindradas.



### Alto incremento de tráfico

Salvamento Marítimo reconoce que el aumento de la cifras de actuación en rescates y emergencias debe ser relacionado con el incremento -mucho mayor, en tasas porcentuales del 10 por ciento anual- del parque de embarcaciones deportivas, espectacularmente notables en los últimos veranos. La mejora del servicio y la integración de otras instituciones en la atención de la llamada de socorro permiten obtener razonables resultados, aun cuando sigue en aumento el paso de buques por los corredores de Finisterre y el Estrecho, verdaderas "autopistas marítimas" es-

pañolas, a las que la Marina Mercante quiere sumar -en breve- dos nuevos dispositivos, frente a los cabos de San Antonio y de La Nao, para el incremento de la seguridad en el Mediterráneo.

Los mismos incrementos de tráfico marítimo-portuario han recomendado el estudio de un próximo dispositivo de separación para la bahía de Algeciras, por la que ya se registran anualmente 40.000 entradas y salidas, repuesta que se arbitró a raíz del espectacular accidente del penúltimo verano, en que colisionaron el "Ciudad de Ceuta" y el "Ciudad de Tánger". El proyecto habrá de ser visado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en cuanto que afectaría también a Gibraltar, donde recalcan otros 5.000 buques al año.

S. de F.

La Federación de Cofradías recurre el decreto que regula los pósitos en Galicia

# LAS COFRADÍAS GALLEGAS RECLAMAN SU LIBERTAD E INDEPENDENCIA

**Las tres Federaciones Provinciales de Cofradías de pescadores gallegas han solicitado a la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores que recurra el decreto recientemente aprobado por la Xunta. La norma autonómica, que presenta como cambios más notorios, entre otros, la limitación del poder del patrón, la creación de la figura del gerente y la capacidad de tutela por parte de la Consejería de Pesca para solventar situaciones graves, ha sido calificada por los representantes de los pescadores como intervencionista y poco unitaria.**

**L**os servicios jurídicos de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) están elaborando un recurso al Decreto por el que se aprueban las normas reguladoras de las cofradías de pescadores a petición de sus Federaciones en Galicia al no haber procedido la Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia a la anulación del borrador del Decreto tal y como se había pedido por los representantes de los pescadores en A Coruña, Lugo y Pontevedra.

De acuerdo con los representantes de las cofradías, la Consejería de Pesca de la Xunta de Galicia, se ha excedido en sus funciones de tutela y organización de las cofradías, al legislar en el Decreto 261/2002, que entró en vigor el pasado mes de septiembre, en determinados aspectos de estas entidades tales como: disolución, intervención o fusión de una cofradía por Decreto u oficio del Conselleiro, así como la intromisión en la capacidad electoral de sus socios o limitación (a tres) en el número de mandatos de los Órganos de Gobierno elegidos democráticamente cada cuatro años.



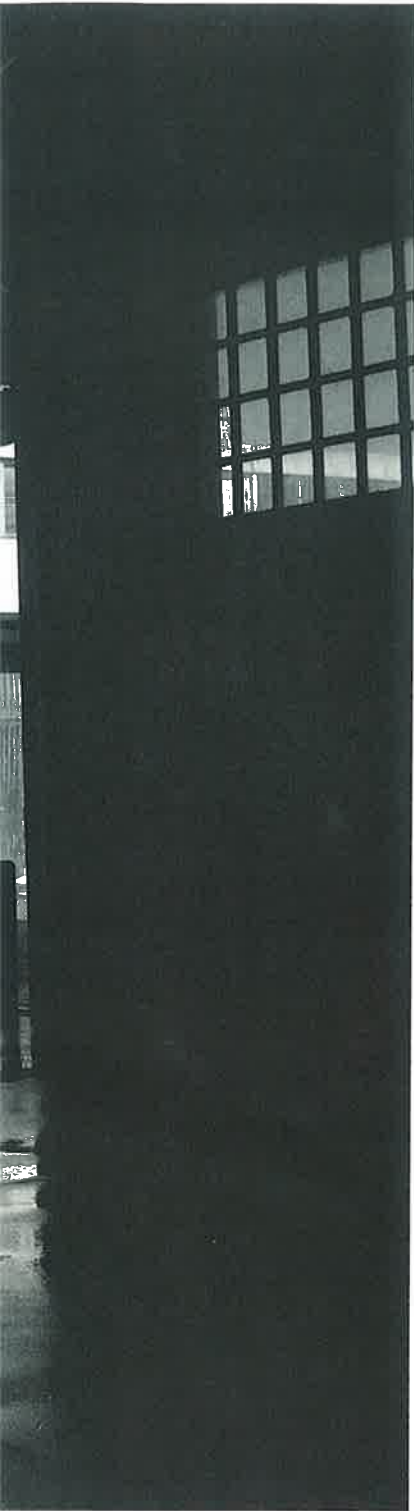
## Disolución y fusión de los pósitos

Mediante la aplicación de este Decreto, Pesca puede decidir de forma directa, tanto la disolución como la fusión de las cofradías de pescadores (artículos 67 y 68), ya que la norma capacita a la Administración a iniciar de oficio proceso de fusión de dos pósitos cuando la

unión proporcione una mejora importante en la prestación de los servicios y en la satisfacción de los intereses generales. La fusión requiere el voto favorable de las tres cuartas partes de los miembros de las juntas generales de las dos cofradías involucradas en el proceso.

Hasta el presente, como se argumenta desde la FNCP, la di-





la Ley 3/2001 de Pesca Marítima del Estado, que las regula hoy con carácter básico, ni en las demás leyes o normas reglamentarias publicadas en las distintas Autonomías con competencias en materia pesquera". Y en un escrito reciente remitido por el Secretario General de Empleo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, se engloba a las cofradías de pescadores dentro del concepto de Administración corporativa, equiparándolas a los Colegios Profesionales, las Cámaras de Comercio, etcétera. Así las cosas, y asumiendo esta equiparación, los representantes de los pescadores entienden que no existe una regulación semejante en estas corporaciones como la que se ha aprobado en el Decreto gallego.

#### **Intromisión electoral**

En lo relativo al proceso electoral, recogido en el anteuúltimo capítulo del Decreto, las cofradías gallegas consideran una intromisión en la capacidad electoral de sus socios la eliminación de listas cerradas en el sistema de votación (sistema que se sigue utilizando en numerosos pósitos del litoral de

nuestro país), de forma semejante al contemplado en la Ley Orgánica del Régimen Electoral General. También consideran que establece una discriminación en relación a los armadores jubilados al eliminar su capacidad electoral y representativa.

Otro punto que enfrenta a los representantes de las 63 cofradías gallegas con la Consejería de Pesca es la limitación en el Decreto en el número de mandatos de los Órganos de Gobierno elegidos democráticamente cada cuatro años. En este caso el motivo de enfado de las Federaciones Provinciales de Cofradías de Galicia es por no haber sido consultadas previamente, pues la limitación de tres mandatos consecutivos no figuraba en el proyecto de borrador.

Para los pescadores esta limitación de mandatos, aparte de no haber sido consultados, vulnera el principio de igualdad, en relación con todos los miembros de las Juntas Generales de las 225 cofradías de pescadores existentes en nuestro país. Añaden a su favor el hecho que esta limitación por Decreto que se aplica los pósitos no se ha establecido nunca en otras corporaciones de carácter público tales como Ayuntamientos, Diputaciones, Cámaras de Comercio, Colegios Profesionales, etcétera.

Por tanto, para el secretario de la FNCP, esta norma autonómica "desconoce que junto con el principio de autonomía, existe el principio de unidad que impide regular por Decreto las cuestiones esenciales que un este caso afectan de una forma grave y discriminatoria a las cofradías de pescadores existentes en Galicia, lo que ha motivado que desde la Federación Nacional se presente el recurso al Decreto de cofradías gallegas. ■



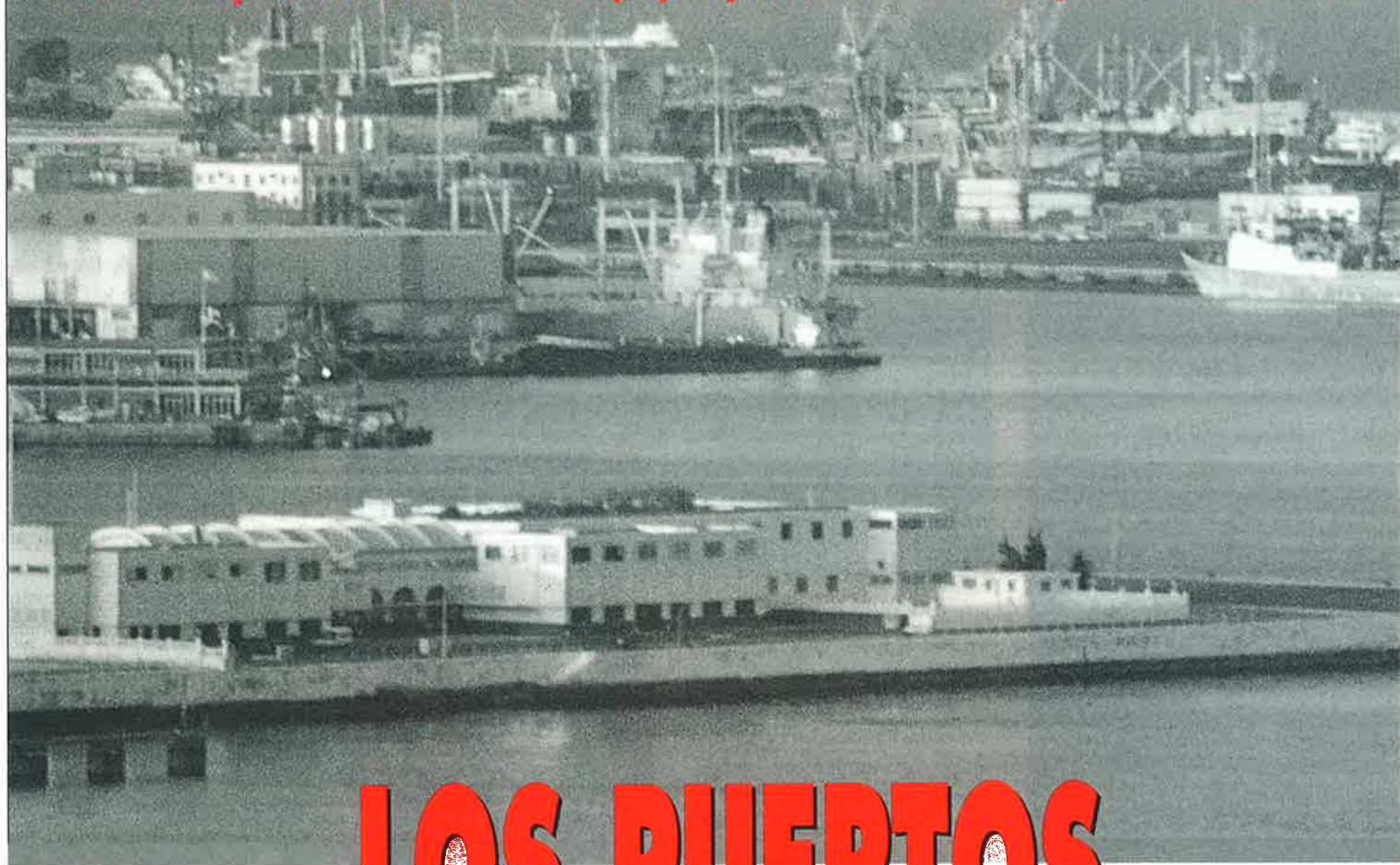
**"La norma desconoce que junto con el principio de autonomía, existe el principio de unidad que impide regular por Decreto las cuestiones esenciales."**

**(José Manuel Gil de Bernabé)**

solución o fusión de una cofradía o cualquier otra corporación pública únicamente podía decidirse por acuerdo interno de la misma o por sentencia judicial. Además, como subraya el secretario de la FNCP, José Manuel González Gil de Bernabé, "este tipo de intervención no tiene precedentes en las normas que han regulado nuestras corporaciones anteriormente, ni en

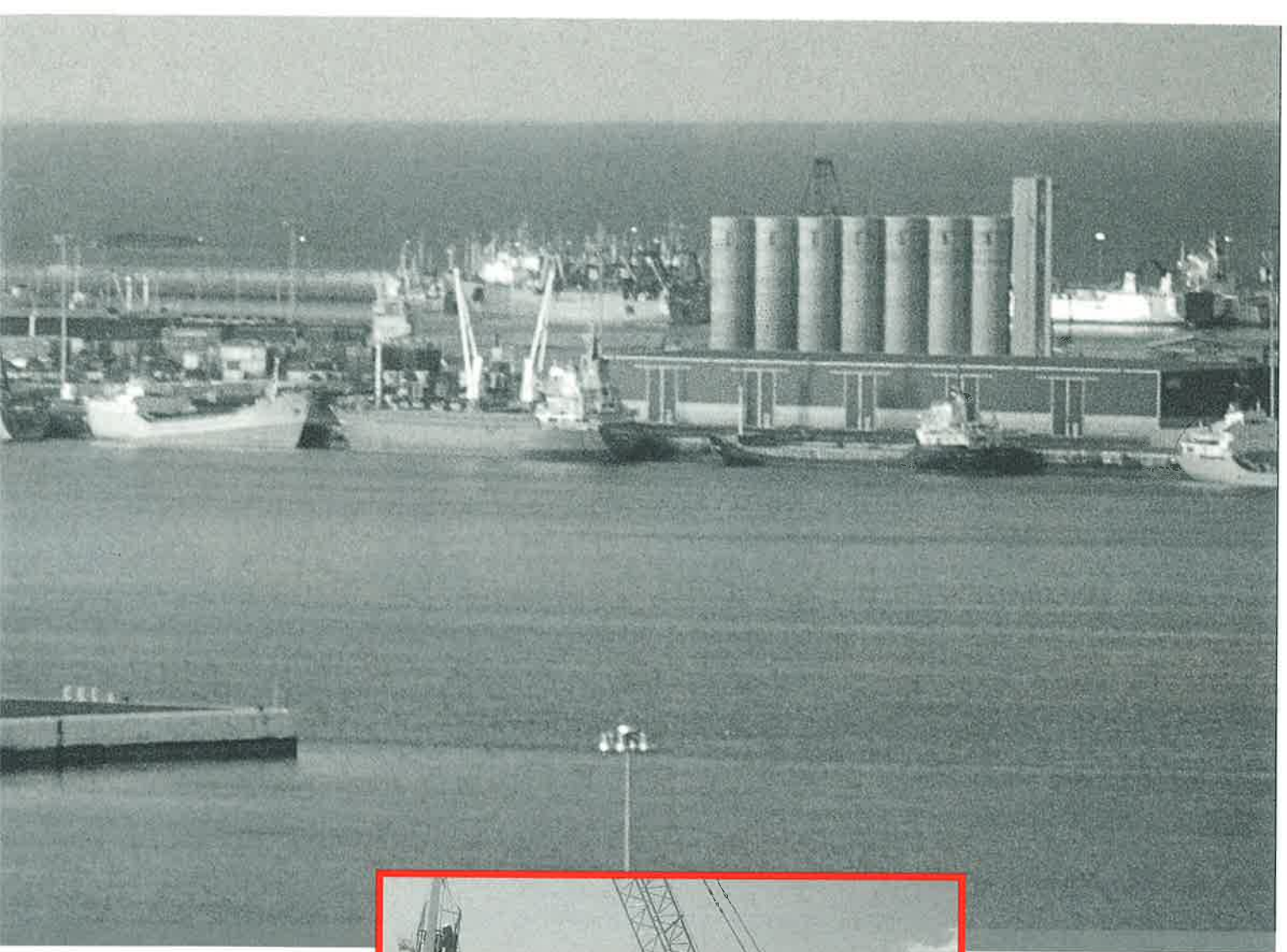
J. M. S.

**El entorno portuario cambia su papel pero mantiene su peso económico**



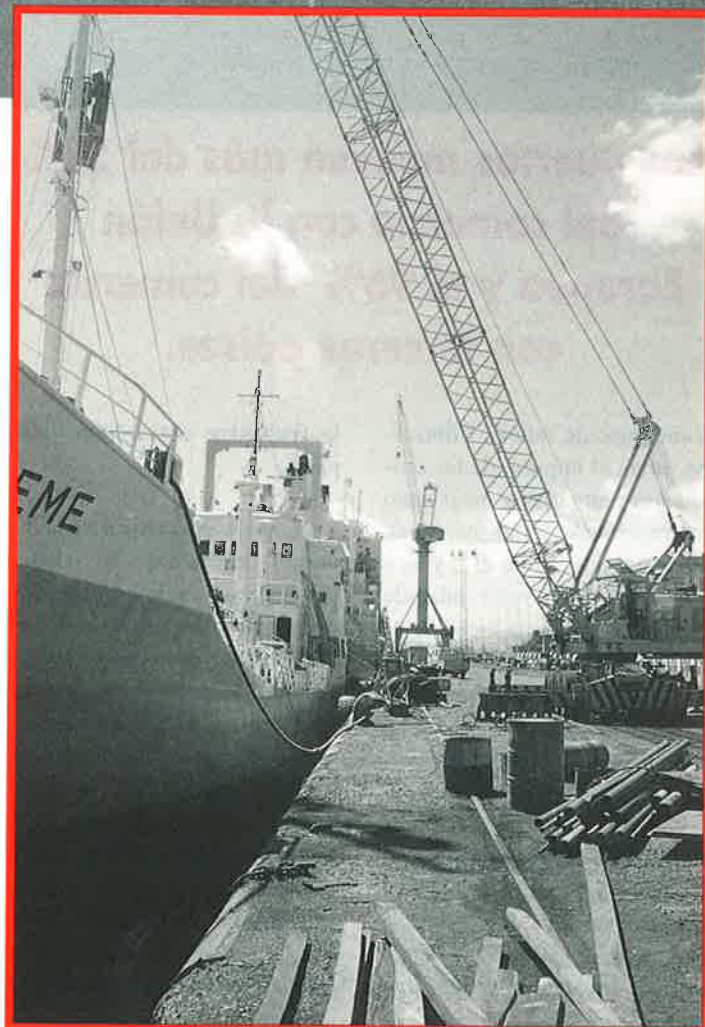
El impacto de los puertos en el desarrollo económico en la ciudad en la que se ubican y en su zona de influencia supone en determinados casos el 10 por ciento del valor añadido bruto (VAB), como lo demuestran distintos estudios realizados teniendo en cuenta los indicadores fundamentales de la actividad portuaria. Estos indicadores y los cambios económicos apuntan una tendencia hacia puertos más flexibles que reduzcan el número de empleos en los que ganarán peso las industrias dependientes del puerto. El crecimiento de los puertos para mejorar el servicio a los clientes y la captación de tráficos pasará por un equilibrio entre las ampliaciones y el respeto al medio ambiente.

# LOS PUERTOS, MOTORES DE LA ECONOMÍA REGIONAL



**L**os puertos son una pieza clave en el sistema general de transporte de nuestro país y constituyen un hecho económico de importancia creciente en la economía española en general y en particular en las localidades en las que se encuentran y en sus zonas de influencia, ya que los tránsitos portuarios suponen más del 52% del comercio con la Unión Europea y el 96% del comercio con terceros países y en términos medios el 78% del total de las importaciones y el 51% de las exportaciones.

El impacto de los puertos en el desarrollo económico y social de las zonas en la que se ubican es un hecho, pero conocer la repercusión económica de su actividad a través de la utilización de una metodología adecuada y analizar la situación de los tráfcicos para determinar las inversiones a realizar en el puerto o el estable-



cimiento de relaciones con otros puertos a través de puertos secos son actuaciones novedosas que acercan a las Autoridades Portuarias (AA.PP.) cada vez más a la gestión empresarial privada y a la competencia por captar tráfcicos.

Esta autonomía en la gestión de las AA.PP., que cuentan con personalidad jurídica y patrimonio propio, ha llevado a la entidad pública Puertos del Estado a establecer por quinto año consecutivo el máximo absoluto de tráfcicos en nuestro país, alcanzando los 348,4 millones de Tm y situando el comercio marítimo español en el 6 por ciento del total mundial, y ha supuesto un cambio económico en el entorno portuario que fue objeto de estudio en un curso de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo dirigido por el catedrático del Departamento de Economía de la Universidad de Cantabria José Villaverde.



## Actividad portuaria

La evolución del papel tradicional de los puertos como nodo de enlace entre el transporte marítimo y el terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril, tiende a configurar una oferta portuaria más dinámica, compleja y diversificada. Ahora los puertos desempeñan un importante papel en la cadena de transporte, tanto como parte del transporte marítimo, como por ser nodos de transferencia modal. Además, según el director del curso, cada vez más por sus funciones de plataformas logísticas, con crecientes actividades de valor añadido que exceden las funciones básicas de carga, descarga y almacenamiento. Esta evolución hace de los puertos un motor de desarrollo local y regional de gran impacto económico y social para su entorno.

Los estudios realizados,

## Los puertos mueven más del 52% del comercio con la Unión Europea y el 96% del comercio con terceros países.

como puso de relieve Villaverde, sobre el impacto de las actividades portuarias a nivel tanto internacional como nacional, muestran que “entre el 2 y el 3 por ciento del valor añadido bruto (VAB) y de la creación de empleo son generados por la industria portuaria propiamente dicha (Autoridad Portuaria, aduanas, estibadores, transportistas, etc.). Pero hay un porcentaje superior que varía según la economía a la que hacemos referencia (mayor el porcentaje cuanto menor es la economía) que puede llegar al 10 por ciento si al impacto de la industria portuaria se suma el impacto de

la industria dependiente del puerto”.

La industria portuaria y la industria dependiente del puerto, por tanto, tienen un impacto económico determinante en la localidad y en la región en que se encuentra. Y para mantener este peso económico los responsables portuarios han de realizar las inversiones necesarias para competir en el mercado europeo y captar nuevos tráficos, ya que con la presentación, por parte de la vicepresidenta de la Comisión Europea, Loyola de Palacio, del plan para la apertura regulada a la libre competencia en los muelles con

más de tres millones de toneladas y la necesidad de las Autoridades Portuarias de captar nuevos tráficos, se ha dado el pistoletazo de salida en la carrera por la expansión de los puertos.

## Creecer o no crecer

Esta expansión portuaria, para Rosa Aza, profesora de la Universidad de Oviedo, no es una opción, es una imposición del mercado y, por tanto, hay que crecer puesto que “si tú no te mueves, se mueven los demás” y la no inversión supone un retroceso en el mercado con la consiguiente repercusión en la economía regional. Pero la expansión de los puertos presenta aspectos positivos y negativos en su entorno.

Un aspecto a favor, como ya se ha citado, es que la existencia del puerto es vital para el desarrollo económico de una región como es el caso de El Musel, el



Puerto de Santander o el de Bilbao. Éstos deben seguir creciendo para ser competitivos en su entorno, y en el caso de no realizar inversiones la economía regional se vería afectada. Además, la actividad portuaria atrae inversiones que de otra forma no llegarían a la ciudad.

En contra de la expansión portuaria se dan dos problemas: el factor medio ambiental y el elevado número de puertos en un espacio reducido que luchan por captar tráfico.

En cuanto al daño que puede ocasionar la continua expansión de las zonas portuarias al medio ambiente y el impacto visual que puedan causar, como subraya Villaverde, la cuestión es "conjugar la actividad portuaria con el medio ambiente de la ciudad en la que se ubican".

Esta fórmula no parece que proporcione el resultado espera-

do, como lo muestran las alegaciones presentadas por Greenpeace a la ampliación del puerto de Gijón, cuyo anteproyecto fue presentado el pasado mes de abril. De acuerdo con la asociación ecologista, "el dique de 5 kilómetros que se plantea construir será un auténtico muro que convertirá la bahía de Gijón en un área de aguas muertas". También sufrirá las consecuencias de la ampliación portuaria la playa de San Lorenzo al alterar el litoral, y de acuerdo con las alegaciones presentadas al proyecto la regeneración artificial con aporte de áridos que tendría que realizarse será muy costosa, ya que regenerar un 1 kilómetro de playa cuesta 6 millones de euros.

Otro tema tratado fue el desequilibrio existente entre la forma en que llegan las mercancías a nuestro país y la forma en que se exportan, que, a juicio de los ex-

## El puerto de Santander genera un 15 por ciento del empleo regional

Los estudios realizados sobre el impacto del puerto de Santander en la economía de Cantabria muestran que la actividad de éste se ha mostrado más dinámica que la de la Comunidad Autónoma, poniendo de relieve que el puerto es un motor fundamental para el crecimiento de Cantabria.

El impacto del puerto en el caso específico de la ciudad de Santander y la región de Cantabria ha sido analizado en diversos trabajos realizados por los mismos autores sobre distintos periodos. En los análisis se han distinguido las actividades portuarias en dos grupos: la actividad desarrollada por la industria portuaria (IP) y las vinculadas a las industrias dependientes del puerto (IDP).

El primer grupo lo forman la Autoridad Portuaria de Santander (APS), la Administración de Aduanas y el resto de industrias portuarias (RIP). Este primer grupo engloba todas aquellas actividades que son imprescindibles para acometer el desempeño portuario: carga, descarga de mercancías y el movimiento de pasajeros.

El segundo grupo es la suma de las actividades económicas desarrolladas en el *hinterland* del puerto. Es decir, la actividad que mantiene cierto grado de dependencia con el puerto tanto si son demandantes como oferentes. Las primeras son aquellas que utilizan el puerto como base de operaciones para el transporte de mercancías que compran o venden. Es decir, son clientes del puerto. Las últimas, por el contrario, son las que prestan servicios a la industria portuaria; por tanto, son suministradoras.

La estimación del impacto económico se ha realizado

valorando los impactos directos e indirectos sobre el empleo, las ventas, los impuestos, los sueldos y salarios, el excedente bruto de explotación (EBE) y el valor añadido bruto (VAB).

De esta forma los efectos de la industria portuaria en la creación de empleo regional suponen un 1,8 por ciento y el valor añadido bruto asciende al 2 por ciento regional.

Los efectos totales más significativos del puerto de Santander sobre la economía de Cantabria pueden sintetizarse en un impacto total sobre el empleo regional del 15 por ciento y crean un VAB en torno 29.8 por ciento.

Al contrastar estos datos con los extraídos de los análisis anteriores se desprende una tendencia a la pérdida de empleo generado tanto por la industria portuaria como por la industria dependiente del puerto. A la vez que se experimenta un incremento en la participación del VAB regional.

Esta circunstancia es debida, subrayan los autores, a la implantación de nuevas tecnologías. De tal forma que a medida que el funcionamiento del puerto sea más ágil y flexible se tenderá a reducir empleo, aunque se incrementará la cuantía real de los salarios y el valor añadido bruto.

El análisis concluye afirmando que el puerto de Santander se ha mostrado más dinámico que la economía de la Comunidad Autónoma en su conjunto e impulsa el crecimiento de la economía regional. Por tanto, las actividades portuarias deberían centrar la atención de los agentes implicados en el progreso de la economía regional.

J. M. S.



ertos, no va a cambiar. Esta circunstancia se debe a que el puerto no tiene alternativa en determinado tipo de importaciones como es el caso del petróleo o gas. Y por otro lado el tipo de mercancías que nuestro país exporta tienen alto valor añadido y como destino los países europeos; por tanto, se transportan por carretera debido a la rapidez. Teniendo en cuenta esto, parece evidente que en el futuro este desequilibrio tenderá a aumentar.

### Tendencias futuras

El futuro de las actividades portuarias pasa, de acuerdo con los participantes en el curso, en la competencia, la cooperación, la especialización y el uso de las nuevas tecnologías.

Aunque los términos cooperación y competencia puedan parecer una contradicción a

**“La suma del impacto económico de la industria portuaria y la dependiente del puerto en una región puede llegar al 10 por ciento de su valor añadido bruto (VAB)”**

**(José Villaverde)**

priori, no lo son, ya que la cooperación entre puertos será necesaria cuando los responsables lleven a cabo proyectos como puertos secos que permitan conectar mediante línea férrea varios puertos como es el caso del Puerto Seco de Madrid, que une a las Autoridades Portuarias de Bahía de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia, o para organizar la infraestructura telemática

de la actividad portuaria de forma conjunta que permita el acceso a los clientes para obtener información de la situación en la que se encuentra su mercancía.

Otro aspecto de la colaboración pasa por la concienciación que tiene que producirse entre los responsables de los distintos eslabones que intervienen en la activi-

dad portuaria. De acuerdo con Guillermo Adams, experto en gestión de la empresa Nearco, este sector todavía no tiene conciencia como tal, a pesar de la importancia económica que tiene la actividad portuaria en el conjunto de la economía de nuestro país y, por tanto, no actúa como sector. De acuerdo con Adams “No da pasos como sector, no toma iniciativas como sector, y no piensa como sector, lo que debilita sus actuaciones y resta importancia a su papel”. La cooperación y la unidad en determinados proyectos dotaría a decisiones tomadas por los responsables portuarios de una fuerza importante a la hora de exponerlas ante las distintas Administraciones.

Por otra parte, la competencia ya se produce entre puertos por captar determinados tráficos y llevará al establecimiento de alianzas entre autoridades portua-



rias que se complementen para crecer en detrimento de otros puertos. Este crecimiento y concentración de tráficos terminará produciéndose, ya que en relación con el entorno europeo los puertos de nuestro país no son comparables con Rotterdam o Amberes en cuanto al volumen de tráficos. En este sentido y desde el punto de vista económico, opinó el director del curso, "sería posible una concentración de la actividad en aquellos puertos mejor posicionados por localización y posibilidades de expansión". Esta opción es difícil de llevar a cabo por cuanto los responsables políticos de las distintas regiones tendrían problemas para explicar la pérdida de tantos puestos de trabajo a los votantes de su región.

Otro aspecto a tener en cuenta por los responsables de las Autoridades Portuarias para el futuro inmediato es la aportación de las nuevas tecnologías en los puertos. La tecnología de la información y las comunicaciones se han convertido en una herramienta indispensable. Voz, datos e imágenes viajan instantáneamente a través de las redes de fibra óptica permitiendo al cliente obtener información fiable y a tiempo real de la situación de su mercancía. Las nuevas tecnologías permiten también simplificar notablemente el intercambio de datos y documentos relacionados con los trámites portuarios. En la actualidad, la recepción, el tratamiento y envío de datos se realiza automáticamente a través de una red de comunicación interna a la que tienen acceso los clientes.

Internet ha permitido la creación de los puertos on-line, que añaden eficacia a la actividad portuaria; aunque el papel de los puertos, de acuerdo con el director del curso, seguirá siendo determinado por las instalaciones, los muelles, las grúas y los atraques que el puerto logre captar por sus instalaciones. ■

Jesús M. Salamanca

## Destino de las inversiones en los puertos españoles

La inversión total en los puertos de nuestro país durante el período 2000-2007, con repercusiones presupuestarias hasta el 2010, alcanzará los 7.513 millones de euros, de los cuales 4.732 millones proceden de la inversión pública y 2.781 millones de la privada. Por lo tanto, la participación del sector privado para este período supone el 35 por ciento del total.

### INVERSIÓN PÚBLICA

- Construcción de áreas abrigadas y accesos marítimos (diques de abrigo y dragados de primer establecimiento).
- Incorporación de suelo mediante adquisición de terreno o ganándolo al mar.
- Construcción de accesos y enlaces viarios y ferroviarios.
- Construcción de atraques asociados a servicios portuarios no concesionados o de interés estratégico para el abastecimiento y la comunicación del territorio.
- Instalación y mantenimiento de ayudas a la navegación y otros elementos asociados con la seguridad portuaria.
- Incorporación de nuevas tecnologías de la información y la comunicación al proceso de prestaciones y gestión de los servicios portuarios.

### INVERSIÓN PRIVADA

- Creación de terminales especializadas.
- Construcción de instalaciones auxiliares como almacenes, depósitos, silos, frigoríficos, etcétera.
- Adquisición de equipos e instalaciones de manipulación y transporte de mercancías y para la prestación de otros equipos portuarios.
- Actuaciones puerto-ciudad.



Coordina: **CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO**

# Nuevo impulso al Centro Nacional de Formación Náutico Pesquera de Isla Cristina

**La voluntad de mantener y modernizar la Escuela Nacional de Formación Náutico Pesquera de Isla Cristina (Huelva) y adaptarla a las necesidades de las tareas que como Centro Nacional de Formación viene desarrollando ha sido el motivo por el que se han iniciado en el mismo unas importantes obras de remodelación, aunque seguirá manteniendo sus programación formativa.**

La Escuela Nacional de Formación Profesional Náutico Pesquera de Isla Cristina comienza su andadura con el primer curso de Formación Profesional Reglada Marítimo Pesquera en el curso 1977/1978, impartiendo las ramas de Máquinas y Puente y Cubierta de Pesca. En el año 1981 se autoriza a la Escuela para impartir los Certificados de Competencia Marinera, sucediéndose a partir del curso 1984/1985 los cursos de Motorista Naval, Patrón de Pesca Local y Patrón de Pesca Litoral de 2.ª Clase.

Tras la publicación del Plan Piloto de Formación del Instituto Social de la Marina, en el curso 1988/1989 se comienzan los cursos de Formación Ocupacional Marítima: Acuicultura, Redero, Soldadura, Módulos de Seguridad Marítima, Formación Sanitaria, Competencia Marinera, Mecánico Naval de 2.ª Clase.

A partir del año 1990, y una vez regulada la formación en Seguridad Marítima, la Escuela es homologada por la Dirección General de la Marina Mercante para la impartición de Certificados de Especialidad Marítima en Supervivencia en la Mar Primer Nivel, sucediéndole el Segundo Nivel. Posteriormente se homologa para los cursos de Lucha Contra Incendios Primer y Segundo Nivel, Operador

General y Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos y Manejo de Embarcaciones de Salvamento. Estos cursos se complementan con los de Formación Sanitaria y Prevención de Riesgos Laborales, incluidos en el programa de cursos cofinanciables por el Fondo Social Europeo, dentro del "Plan de formación continua en seguridad y salud en el trabajo

marítimo", encuadrado en el Programa Operativo denominado "Iniciativa Empresarial y Formación Continua", como forma de intervención, en virtud de lo dispuesto por el Reglamento (CE) 1262/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de julio de 1999. Este Programa Operativo comprende su período de programación y desarrollo en el 2000/2006, dirigiendo sus actuaciones a la



## PROGRAMACIÓN DE LA ESCUELA DE F.P. NÁUTICO PESQUERA DE ISLA CRISTINA PARA EL 2º SEMESTRE 2.002

- OPERADOR GENERAL DEL S.M.S.S.M.
- MANEJO DE EMBARCACIONES DE SALVAMENTO
- SUPERVIVENCIA EN LA MAR PRIMER NIVEL
- SUPERVIVENCIA EN LA MAR SEGUNDO NIVEL
- LUCHA CONTRA INCENDIOS PRIMER NIVEL
- LUCHA CONTRA INCENDIOS SEGUNDO NIVEL
- COMPETENCIA MARINERA
- FORMACIÓN SANITARIA NIVEL 1

formación continua de los trabajadores del mar, en el área de la seguridad y salud en el trabajo marítimo, contemplando las actividades formativas y de sensibilización del colectivo al que va dirigido.

La búsqueda continua de nuevos cursos que permitan la adaptación a las necesidades laborales, tales como el de Buceador Profesional o Instalador de Energías Alternativas, y la adaptación a las necesidades formativas de un sector con unas demandas cambiantes (horarios y fechas más adecuados a sus faenas y paradas biológicas), son las claves de que cada año se formen en sus aulas unos 2.000 alumnos procedentes de toda España.

La necesidad de una formación profesional adecuada a las demandas de un sector marítimo moderno y competitivo exige un esfuerzo formativo cada vez más especializado y adaptado a las nuevas técnicas de comunicación satelitarias, introduciéndose los cursos de Operador del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, que se imparten con simuladores de alta tecnología. Por otra parte, se produce la adaptación de los cursos de seguridad marítima a los nuevos criterios de ámbito internacional de las titulaciones, con la entrada en vigor el próximo año del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gentes del Mar (STCW-78/95) de la Organización Marítima Internacional, el cual ha sido ratificado por España.



## Actividades en la Casa del Mar de Palma de Mallorca

Durante el pasado mes de septiembre tuvieron lugar en el salón de actos de la Casa del Mar de Palma de Mallorca una serie de actividades entre las que cabe destacar la celebración del I Congreso Ordinario de la Federación de Transportes y Comunicaciones y Mar. En el transcurso del mismo se eligió la nueva ejecutiva. El acto de clausura contó con la presencia del Presidente de la Comunidad Autónoma Balear.

Asimismo el salón de actos acogió una reunión de representantes de las Cofradías de Pescadores, que contó con el Conseller de Agricultura y Pesca. En ella se trató de la transferencia de explotación de la Lonja de Pescado de Palma de Mallorca a OPAMALLORCAMAR 0PP58, una organización de productores pesqueros, constituida en noviembre de 2001 y reconocida por la Administración el pasado mes de mayo.



## Remodelación de la Casa del Mar de Cala Rajada

Antes de que termine el presente año finalizarán las obras de remodelación que se están llevando a cabo en la Casa del Mar de Cala Rajada, dependiente de la Dirección Provincial de Baleares.

Con un presupuesto total de 146.122 euros, las obras tienen como objetivo acoger la unidad básica de salud y las oficinas del Instituto Social de la Marina.

En la primera planta se ubicarán cuatro despachos para médicos, dos salas de enfermería, una de pediatría y una de curas. En la segunda planta estarán las oficinas del ISM.

También está siendo objeto de remodelación la Casa del Mar de Alcudia, en la que se están suprimiendo las barreras arquitectónicas, entre otras mejoras. El presupuesto de la obra es de 298.796 euros.

## El ISM convoca el concurso fotográfico "Casa del Mar"

La dirección provincial del Instituto Social de la Marina en Gijón ha convocado el concurso fotográfico "Casa del Mar", cuya temática es todo lo relacionado con el mar. Este certamen es de carácter regional y se han establecido dos categorías: blanco y negro y color. Cada una de ellas está dotada con un primer premio de 180 euros, un segundo de 120 euros y un tercero de 90 euros. Se ha establecido también un premio especial dotado con 300 euros para los participantes que justifiquen su pertenencia al Régimen General del Mar.

Cada concursante podrá competir con un máximo de tres obras. La fecha límite para la recepción de fotografías es el 22 de noviembre.

Asimismo esta Dirección Provincial ha convocado las ayudas de estudio para los afiliados al Régimen Especial del Mar destinadas a la atención de las necesidades de formación y promoción de los trabajadores del mar y sus beneficiarios. La convocatoria ha estado dirigida a los huérfanos del sector, a alumnos docentes del ISM en Asturias y a los propios afiliados al REM que cursen estudios marítimos en centros oficiales reconocidos.



## Homenaje al Instituto Social de la Marina en Santa Cruz de la Palma

**P**rofesores y alumnos de la Escuela Taller de Conservación y Recuperación del Litoral Palmero han entregado una embarcación a escala de un bote llamado "Roque Ida fe" a la Casa del Mar de Santa Cruz de la Palma en homenaje a los pescadores de esta ciudad. El presente fue recogido por el director provincial del Instituto Social de la Marina en Santa Cruz de Tenerife, Diego Muñoz Cobo Rosales.

El bote, de dos metros de eslora y ochenta centímetros de manga, ha sido bautizado con el nombre de "Roque de Ida fe" y ha sido realizado siguiendo las técnicas artesanales de los carpinteros de ribera.

La Escuela Taller de Recuperación y Conservación del Litoral Palmero comenzó su andadura en diciembre de hace dos años, dependiendo del Ayuntamiento de Santa Cruz de la Palma, y su financiación del programa de Escuelas Taller, Casas de Oficio y Talleres de Empleo, de la Consejería de Trabajo del Gobierno de Canarias, del Fondo Social Europeo.

La Escuela Taller viene formando a cuarenta y nueve jóvenes desempleados en edades comprendidas entre los 16 y los 24 años en cuatro especialidades distintas: pesca y transporte marítimo, socorrismo acuático, buceo y carpintería de ribera y enfibrado.

Cinco monitores ocupacionales,



especialistas, apoyados por un equipo directivo y administrativo, constituyen el personal docente encargado de la formación, durante dos años, de estos jóvenes, teniendo como objetivos: activar la formación

como instrumento de creación de empleo, fomentando el espíritu de las Escuelas Taller: "aprender trabajando y trabajar aprendiendo", brindando a un amplio número de desempleados una

primera experiencia laboral. También se intenta potenciar la inserción laboral y dotar a los jóvenes de conocimiento y actitudes necesarias para el correcto desarrollo de una profesión.

## Premiado por el periódico *Lloyd's List* **El "Esperanza del Mar", mejor buque para servicios especiales**

El periódico *Lloyd's List* ha distinguido al buque hospital "Esperanza del Mar" como el mejor buque para servicios especiales. Estos galardones, concedidos por primera vez este año en el marco de la Feria Marítima de Hamburgo, pretenden premiar la innovación en la construcción naval y el avance en tecnología marítima.

El jurado que ha concedido estos apreciados premios estaba integrado por representantes de instituciones internacionales vinculadas al sector naval, como la Sociedad de Arquitectos e Ingenieros Navales, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, la Organización Marítima Internacional, el Instituto de Ingeniería, Ciencia y Tecnología Naval y el Consejo Europeo de Equipamiento Marítimo.

La prestigiosa publicación ha



galardonado a trece embarcaciones de diferentes categorías. En cada una de estas clasificaciones se habían seleccionado a tres finalistas. Al premiar al "Esperanza del Mar" se subraya el hecho de que va equipado con las más modernas instalaciones sanitarias para proporcionar una asistencia médica de la máxima calidad y dispone de medios para prestar servicios de remolque y salvamento contra incendios y control de la contaminación.

Con anterioridad el buque

hospital "Esperanza del Mar" ha sido seleccionado como uno de los barcos más relevantes del año 2001 por las revistas *The Royal Institution of Naval Architects* (The RINA) y *Maritime Reporter and Engineering News*. Con estos galardones se destacan, por un lado, su carácter altamente innovador como barco sanitario y de asistencia logística y, por otro, el hecho de que sea el único buque de asistencia civil expresamente dirigido a prestar asistencia a una flota pesquera.



## **Jubilación del director del ISM en Alicante, Juan Antonio Montesinos**

Juan Antonio Montesinos ha cerrado en la Dirección Provincial del ISM de Alicante una vida dedicada a la docencia y a la actividad política. Catedrático de Matemáticas de profesión, fue director del Instituto Politécnico de Alicante. En su dedicación política fue diputado en las Cortes Generales durante tres legislaturas, vicepresidente de las Cortes Valencianas y Director Territorial de la Consejería de Bienestar Social. A la Dirección Provincial del ISM llegó en 1966. Nacido en 1932, le ha llegado la jubilación. Con este motivo, sus compañeros de la Dirección Provincial de Alicante le ofrecieron el pasado 18 de octubre una despedida oficial en la Casa del Mar de Santa Pola.

Al acto asistieron también el Secretario General del ISM, Armando Gracia, y el Subdirector General de Administración y Análisis Presupuestario, José Carlos Martín, quienes, en nombre de la Directora General, hicieron entrega de una placa conmemorativa con el anagrama del Organismo.

El secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, excusó su ausencia y remitió un telegrama a Juan Antonio Montesinos en el que le expresaba su agradecimiento personal y el del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales por los numerosos servicios prestados a lo largo de su "brillante y ejemplar trayectoria profesional", al tiempo que expresaba los mejores deseos en esta nueva etapa de su vida.

## **Programa de formación en Cantabria y Tarragona**

La Dirección Provincial del ISM en Cantabria ha programado una variada oferta de cursos que se impartirán durante el último trimestre del año en las Casas del Mar de Santander, de San Vicente de la Barquera, de Santoña y de Castro Urdiales. Los cursos están dirigidos a adultos y versarán sobre Gimnasia de Mantenimiento, Manualidades y Corte y Confección.

Por su parte, la Dirección Provincial de Tarragona ha impartido durante el mes de octubre cursos de Formación Sanitaria de nivel I y II en las Casas del Mar de Tarragona y Sant Carles de la Rápita.





Coordina:  
**Jesús M.  
Salamanca**

CANTABRIA

## Mueren 14 de los cetáceos varados en Canarias

Quince cetáceos, de los que murieron catorce, quedaron varados en Lanzarote y Tenerife el pasado 24 de septiembre. Según un informe de la Universidad de Las Palmas y otro de la Sociedad Española de Cetáceos, la masacre fue debida a la realización de unas maniobras militares de la OTAN que se desarrollaban en la zona, al afectarles las emisiones de baja frecuencia y alta intensidad producidas por los sonar de los buques de la Armada.

Los ejemplares afectados son zafios, unos cetáceos con dientes que miden entre cuatro y seis metros y de los que poco más se sabe, salvo que son muy sensibles a los impactos acústicos. Sebastián Losada, de Greenpeace, señaló a esta revista que los zafios se alimentan a profundidades cercanas a los mil quinientos metros, por lo que resulta muy difícil que sucesos como éste se deban a la interacción con la navegación.

Esto, unido a los precedentes de cetáceos afectados por maniobras militares, hizo recaer las sospechas de los varamientos, desde el primer momento, sobre estos ejercicios navales. Análisis posteriores certificaron que los animales no padecían ninguna enfermedad y se

encontraban bien físicamente, al tiempo que se detectaron importantes daños auditivos.

Según la Sociedad Española de Cetáceos, se produjeron varamientos de zafios en 2000 en Madeira, coincidiendo con otras maniobras militares de la OTAN. Entonces, los científicos encontraron hemorragias en el oído interno de los animales.

Fuentes militares reconocieron que hubo un caso similar en España en 1989, tras el que se dieron instrucciones para evitar áreas con presencia conocida de cetáceos. Todo ello hace aún más inexplicable este suceso, como señala Sebastián Losada, ya que estas aguas conforman un hábitat rico en cetáceos. De hecho, y como ya conocen

los lectores de nuestra revista (ver MAR, número 407, de julio-agosto 2002), el Gobierno canario declaró Espacio Natural Protegido el área comprendida entre la Punta de Teno y la Punta de Rasca, al oeste de la isla de Tenerife, por la abundancia, entre otros, de cetáceos. Otra prueba de ello es la importancia de esta zona en el turismo de avistamiento de estos animales, el segundo en importancia a nivel mundial, sólo por detrás de Estados Unidos.

Los científicos señalaron que esto podría haberse evitado si se hubiese realizado previamente un estudio de impacto ambiental previo a las maniobras, sobre todo cuando se sabe que la zona entre Fuerteventura y África es un importante paso migratorio de cetáceos y el otoño es época de paso.

El Estado Mayor de la Armada ofreció su colaboración, en cuanto se produjo el varamiento, para aclarar lo sucedido, pero declinó suspender las maniobras, como solicitó el Gobierno canario. El director general de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno autónomo confirmó la relación directa entre las maniobras militares y la muerte de los cetáceos, y espera que esto nunca vuelva a suceder, *ni aquí ni en ninguna parte.*

Los cetáceos se consideran especies protegidas por tratados nacionales e internacionales, así como por el Catálogo Canario de Especies Amenazadas. ■





## Inspección Pesquera incauta en Andalucía 22.900 kilos de inmaduros en el primer semestre

Los Servicios de Inspección Pesquera de la Junta de Andalucía han incautado durante los primeros seis meses del presente año cerca de 23 toneladas de pescado inmaduro en el curso de su labor de control en las lonjas y en los puertos de la Comunidad Autónoma. Huelva se sitúa a la cabeza de la región en cuanto a inspecciones realizadas tanto en tierra como en mar y la especie más decomisada es la chirla, que alcanza un tercio del total incautado.

Las labores de control del servicio de inspección llevadas a cabo durante el primer semestre del año superan el millar entre las actuaciones en tierra y las salidas al mar de los inspectores. Las más de 700 actuaciones en tierra se han realizado en puertos, almacenes, mercados, y a éstas hay que añadir cerca de 400 salidas al mar. Estos trabajos han dado como resultado la inspección de 468 buques y el levantamiento de 572 actas en tierra y 277 actas en el mar a lo largo de los 800 kilómetros del litoral y en las 25 lonjas de la Comunidad.

De estas actuaciones el 74 por ciento han sido realizadas por los servicios de Inspección Pesquera de la Consejería de Agricultura y Pesca y el 26 por ciento restante ha sido realizado en actuaciones conjuntas del Departamento con la Guardia Civil.

La mayor parte de las actuaciones se han realizado en la provincia de Huelva, con cerca de 300 visitas a lonjas y más de 111 salidas al mar. En segunda posición se sitúa Almería, donde se inspeccionaron 156 lonjas y se salió al mar en 110 ocasiones. A continuación están las provincias de Málaga y Cádiz, con 102 y 94 visitas realizadas en lonjas y 54 y 91 inspecciones en mar.

Las actuaciones se han saldado con la incautación de las cerca de 23 toneladas de pescado ya mencionadas. Por espe-

cies, la mayor parte de las incautaciones corresponde a la chirla, con cerca de 8 toneladas, seguida del boquerón, con más de 3,5 toneladas; salmonete, con casi 2 toneladas, y cangrejos, que también superaron los mil kilos. Durante las actuaciones los inspectores decomisaron también artes de pesca ilegales.

### Control y concienciación

De acuerdo con el consejero de Agricultura y Pesca, Paulino Plata, la Ley de Ordenación,

Fomento y Control de la Pesca Marítima, el Marisqueo y la Acuicultura Marina de Andalucía, que entró en vigor el pasado mes de julio, "consolida y refuerza la tarea de la inspección pesquera y el régimen sancionador y es una herramienta eficaz contra la captura de inmaduros que es un fraude contra la calidad y la salud, además de ser una agresión medioambiental, ya que dificulta la repoblación de los caladeros".

Aparte del control que se está ejerciendo para controlar

la captura de inmaduros, desde la Administración autonómica también se ha puesto en marcha una campaña de sensibilización contra el consumo de especies pesqueras inmaduras para informar de la problemática que existente en torno a este asunto. Junto a la campaña también se han desarrollado Talleres en el Aula del Mar de Málaga y Terrón (Huelva) para concienciar a los escolares de los problemas causados por esta práctica. Estos mismos Talleres también se han sacado a la playa durante el verano.





**La Cofradía de Pescadores de Celeiro organiza la séptima edición de las Jornadas Técnicas de Divulgación del Sector Pesquero, que plantea para esta ocasión como temas prioritarios el Plan Gallego de la Flota de Bajura y la Política Común Pesquera. Para debatir sobre estos problemas y las posibles soluciones el pósito ha convocado a expertos procedentes de las distintas Administraciones implicadas para informar al sector.**

## Celeiro debate el Plan de Bajura y la Política Común Pesquera

**L**a localidad lúcese de Celeiro organiza la séptima edición de estas jornadas que pretenden ser un foro de divulgación y debate de los problemas a los que se enfrentan las distintas flotas gallegas. Estos temas, aunque centrados en el ámbito gallego, también afectan a las flotas de otras regiones pesqueras de nuestro litoral.

En la presente edición, que se desarrolla los días 15 y 16 de noviembre, se presentan ponencias sobre investigación, desarrollo y tecnología pesquera; inspección de buques; legislación y normativa sobre cofradías de pescadores; cultivos marinos; el Plan Gallego

de la Flota de Bajura y la Política Pesquera Común.

En las jornadas se pretende tocar todas las cuestiones que atañen a los distintos segmentos de la flota, apunta Máximo Díaz, coordinador de las jornadas y secretario de la Cofradía de Pescadores de Celeiro, y para ello cuentan con la presencia de expertos en los temas a tratar.

Durante la primera jornada, tras la inauguración por parte de Enrique López Vega, consejero de Pesca y Asuntos Marítimos, Álvaro Fernández García, director general del Instituto Español de Oceanografía, hablará del papel científico de la investigación marina y su gestión en la nueva polí-

tica común de pesca. Eliseo Miranda Cerezo, subdirector de la Subdirección General de Inspección Marítima de Marina Mercante, abordará el tema de la inspección de los buques pesqueros, y cerrará la sesión de la mañana Amancio Bandín, director del Centro Tecnológico del Mar, con una ponencia sobre el desarrollo pesquero de Galicia.

Durante la sesión de la tarde Miguel Ángel López Sierio, secretario general de la Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos, hablará sobre el decreto de cofradías aprobado recientemente. José Bez Paleo, ingeniero naval de la Universidad Politécnica de Madrid, explicará la situación

### BREVES

#### ■ Greenpeace exige a la UE cerrar sus puertos a los buques piratas

La organización ecologista ha criticado en el puerto de la Luz el Plan de Acción contra la Pesca ilegal que la Unión Europea aprobará en fechas próximas. Entre los puntos débiles del plan destacan el escaso control en puertos y operaciones de trasbordo en el mar desde los buques de pesca hacia los buques de transporte de pescado. Por tanto, de acuerdo con Greenpeace, la UE debe cerrar sus puertos a los buques de bandera de conveniencia y a aquellos implicados en operaciones de trasbordo de pesca ilegal no declarada ni regulada. Este control se podría realizar imponiendo a los buques un sistema de seguimiento vía satélite. También debería exigir el desarrollo de programas regionales de control y vigilancia pesquera a través de la Política Comunitaria de Cooperación al Desarrollo.

Con respecto a nuestro país, los ecologistas afirman que en los últimos meses se han dado pasos importantes en la lucha contra la pesca pirata (el Gobierno español ha aprobado legislación sobre esta materia a la que se sumará un Real Decreto sobre banderas de conveniencia), aunque aún queda mucho camino por recorrer.

#### ■ Los estibadores se oponen a las modificaciones de la Ley de Puertos

La Mesa de Unidad de Acción de los trabajadores del mar a nivel nacional ha convocado movilizaciones contra los cambios portuarios en distintos puertos de la geografía española. Los estibadores piden que se les expliquen las modificaciones que presenta el borrador de la Ley de Puertos que está siendo ultimado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento. El texto, que tras su finalización será





actual de los cultivos marinos y el futuro de los tipos de instalaciones y cultivos. Cerrará la sesión Andrés Hermida Trasto, responsable de Estructuras Pesqueras y Mercados, que dará in-

formación sobre el Plan Gallego de la Flota de Bajura.

El sábado se dedicará preferentemente a la Política de Pesca Común y contará con la participa-

ción de representantes de las Administraciones regional, estatal y europea.

El patrón mayor del pósito José M<sup>a</sup>. Sánchez y el resto del

equipo organizador de las jornadas entienden que "el Plan Gallego por su interés y repercusión es un tema idóneo para debate y difusión de sus líneas maestras en ese foro". El coordinador de las Jornadas califica el Plan de realista, viable y ambicioso e insta a todas las partes implicadas a colaborar para garantizar el presente y el futuro de un colectivo que en Galicia es muy numeroso y del que depende muchas familias.

Por lo que respecta a la Política Pesquera Comunitaria, la cofradía celeirense pretende acercar al sector toda la información posible sobre la nueva PCP que entrará en vigor el próximo 1 de enero de 2003.

Los organizadores esperan que esta edición despierte tanto interés en el sector como lo despertaron las anteriores, que contaron con gran participación. ■



entregado a la Comisión de Subsecretarios, antes de ser aprobado por el Consejo de Ministros, se adecuará a la normativa comunitaria que plantea la liberalización de los servicios portuarios. Los trabajadores temen que la estiba de los buques pueda ser realizada por las tripulaciones de los barcos, que en muchos casos está compuesta de mano de obra barata poco cualificada.

### ■ Un fallo en la guardia provocó el naufragio del Cistude

La Oficina de Investigación de Accidentes del Mar, organismo dependiente del Gobierno francés, apuntó como un fallo en la guardia del pesquero "Cistude"

la causa principal del naufragio en el que desaparecieron cuatro marineros ocurrido a finales de agosto al colisionar el pesquero francés con el carguero noruego "Bow Eagle" en aguas bretonas. De acuerdo con las

investigaciones, el abandono del puesto o el sueño del hombre de guardia a bordo del "Cistude" y la circunstancia de que el radar anticolidión no estuviera operativo en el momento del choque son las dos causas principales apuntadas por el informe.

No obstante, los autores de la investigación, subrayan el hecho de que el carguero noruego siguiera su ruta sin auxiliar a los marineros. Esta circunstancia agravó notablemente las consecuencias del naufragio, ya que el comportamiento inadecuado del oficial de guardia del buque noruego, que no auxilió a los naufragos, pudo haber evitado la muerte de los pescadores.

El hecho de que ocurriera un error a bordo del "Cistude" fue agravado por la inconcebible falta de auxilio tras la colisión. Además, la tripulación del carguero negó el accidente durante dos días y únicamente ante las evidencias admitió su participación en la trágica colisión.

### ■ Dos marisqueros muertos en Finisterre

Un golpe de mar volcó la embarcación "Ferveza III" cuando José López Lago y Belarmino Castineira, dos marisqueros de Finisterre, pescaban sargos y robalizas con caña en la Lobeira Chica.

El dispositivo de salvamento se puso en marcha tras ser avisado por la mujer de uno de los pescadores. Horas más tarde la lancha "Salvamar Atlántico" volvía a puerto con el cadáver de José López Lago a bordo, quien consiguió agarrarse a un bidón de combustible para mantener a flote pero no pudo sobrevivir al frío. El cuerpo sin vida de Belarmino fue arrastrado a tierra por las corrientes nueve días después hasta la playa de Caldebarcos, que se extiende hasta Camota. Esta playa es célebre porque allí devuelve el mar los cuerpos de los naufragos ocurridos en la zona. El lugar donde se produjo el accidente es un islote que cuando hace mal tiempo se convierte en un sitio peligroso para los pescadores que intentan capturar sargos en el rompiente y se acercan demasiado a las rocas.

## Sanidad a bordo

**La hemorragia digestiva es una de las urgencias médicas más frecuentes, que suelen llevar en muchos casos al ingreso del paciente en un centro hospitalario.**

# LA HEMORRAGIA DIGESTIVA

**L**a mortalidad global por hemorragia digestiva, que oscila según las diferentes series entre el 5 y el 20%, no ha variado en los últimos años a pesar de los progresos que se han realizado en cuanto a las técnicas de diagnóstico y de tratamiento.

Esto último se ha atribuido a que la edad media de los pacientes hospitalizados por esta complicación se ha incrementado progresivamente.

### Forma de presentación

La hemorragia digestiva puede originarse en cualquier parte del tubo digestivo, desde la boca hasta el ano, y puede ser manifiesta u oculta.

Se suele dividir en:

- **Hemorragia digestiva alta:** se produce por lesiones situadas aproximadamen-

te por encima del duodeno (primera porción de intestino delgado).

- **Hemorragia digestiva baja:** se produce por lesiones situadas aproximadamente por debajo del duodeno.

Las distintas formas de presentación son:

- **Hematemesis:** es el vómito con sangre o coágulos; el vómito puede ser de sangre fresca, de color rojo brillante o rojo oscuro, o bien en forma de restos de sangre oscuros, llamados "posos de café".

- **Melena:** es la emisión por el ano de heces pastosas de color negro brillante y malolientes. Es el resultado de la degradación de la sangre en el aparato digestivo, y no debe confundirse con el oscurecimiento de las heces provocado por la administración de algunos fármacos como el hierro o el bismuto.

- **Hematoquecia:** son heces de color negro rojizo.

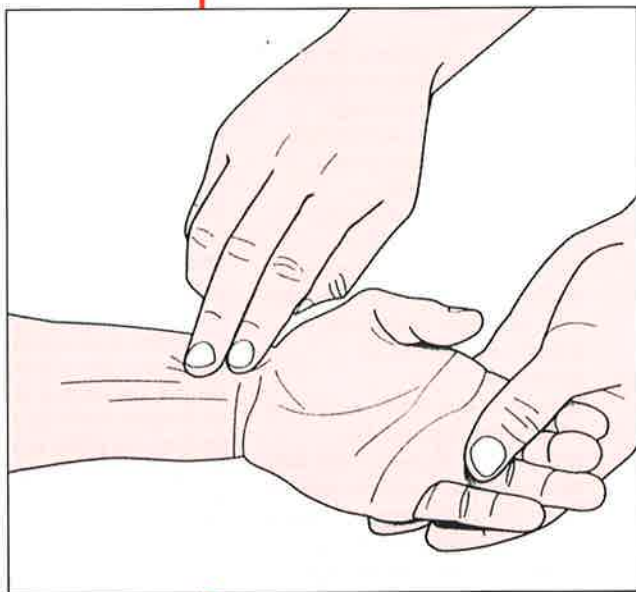
- **Rectorragia:** es la emisión de sangre roja por vía rectal, aislada o mezclada con la deposición.

- **Pérdida oculta:** no produce cambios en la coloración de las heces y se detecta sólo al realizar un análisis de las heces con un reactivo químico.

La hematemesis, la melena, la hematoquecia y la rectorragia normalmente indican la existencia de una hemorragia aguda, mientras que las pérdidas ocultas son generalmente por procesos crónicos.

### Síntomas y signos

Las manifestaciones clínicas de una hemorragia digestiva van a depender del punto donde se origina la misma, de la velocidad del sangrado y de la enfermedad a la que se asocia.



Toma de pulso radial.



Toma de pulso carotideo.





*Cómo colocar el manguito de presión y dónde situar la campana del estetoscopio.*

Los grados de hemorragia menores pueden manifestarse en forma de cambios en la frecuencia de las pulsaciones (con un aumento superior a 10 latidos por minuto), o con un cambio en la presión arterial (con una caída de superior a 10 mm Hg). En pacientes con un problema cardíaco, los cambios de estos dos parámetros (pulso y tensión arterial) han de interpretarse con mucha precaución.

Los pacientes con pérdidas crónicas de sangre pueden presentar los síntomas típicos de una anemia: debilidad, fatigabilidad fácil, palidez, dolor en el pecho, mareos.

### Diagnóstico

Antes de realizar un diagnóstico sobre la causa de la hemorragia, es necesario estabilizar al paciente con transfusiones si fuera necesario y con otros tratamientos.

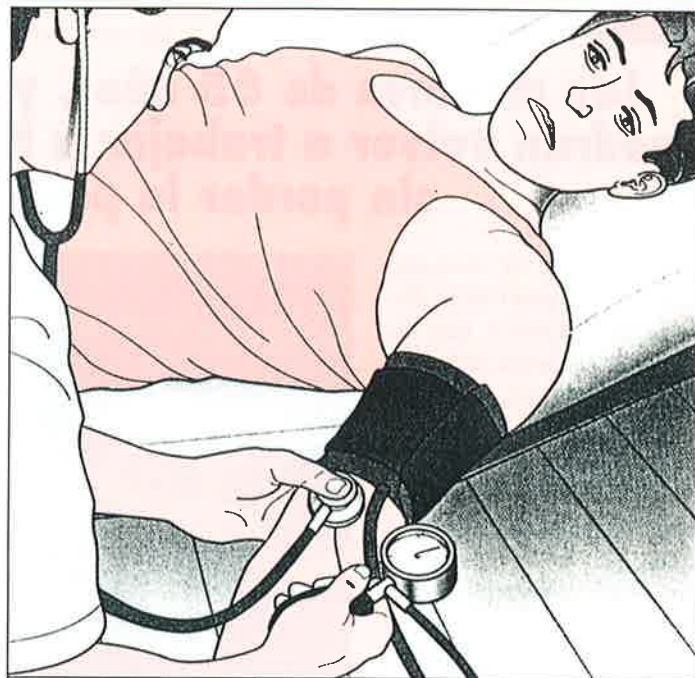
Es necesario realizar una buena historia clínica al enfer-

mo, haciendo hincapié en preguntar los antecedentes sobre enfermedades pasadas o actuales y sobre si el paciente toma fármacos bien de forma habitual o esporádicamente.

Tras la historia, se ha de hacer una exploración física buscando signos que puedan mostrar el origen de la hemorragia digestiva.

Posteriormente se llevan a cabo las pruebas complementarias, que generalmente conllevarán la realización de una exploración endoscópica (a través de un tubo), bien por vía oral o por vía anal, según se trate de una hemorragia digestiva alta o una hemorragia digestiva baja. Para el diagnóstico también se emplean radiografías con contraste.

A veces en estos pacientes existen contraindicaciones para realizar la endoscopia, por ejemplo cuando se sospecha de la perforación de una víscera, cuando los enfermos están inestables desde el punto de vista



*Tensiómetro insuflado.*

hemodinámico, cuando tienen dificultades respiratorias o bien han sido operados del aparato digestivo en la semana anterior.

### Tratamiento

Una hemorragia digestiva aguda, alta o baja se debe considerar como una urgencia.

En un principio se debe tratar la hemorragia en sí, para después tratar la causa de la misma.

Se debe realizar una valoración de la pérdida de sangre, teniendo en cuenta los datos aportados en la historia clínica y los datos de pulso y tensión arterial en el momento de ser atendido. Asimismo se realiza un análisis de sangre.

Tras la valoración se decide si el enfermo necesita reposición mediante transfusiones de sangre y posteriormente a restablecer el volumen sanguíneo ha de observarse estrictamente en busca de signos de una nueva hemorragia (por ejemplo aumento de pulso,

disminución de la presión arterial, vómitos de sangre fresca, recurrencia de deposiciones sueltas o alquitranosas).

El tratamiento específico de la causa que ha originado la hemorragia se aborda en una segunda fase.

Las causas más frecuentes de hemorragia digestiva alta son:

- Úlcera gástrica.
- Varices en esófago o estómago.
- Lesiones o inflamación de estómago o esófago.
- Tumores.

Las causas más frecuentes de hemorragia digestiva baja son:

- Divertículos en el colon.
- Alteraciones vasculares en la mucosa del intestino.
- Tumores. ■

**Ana María Aragón**  
Médico de Sanidad Marítima

Reunión de la Comisión de seguimiento del  
Acuerdo de Pensiones

## Los mayores de 65 años, ya jubilados, podrán volver a trabajar a tiempo parcial sin perder la pensión

El Gobierno, el sindicato CCOO y la patronal CEOE, firmantes del "Acuerdo para la mejora y el desarrollo de la protección social" (Acuerdo de Pensiones), acordaron el pasado mes de octubre que el Reglamento que desarrollará el nuevo sistema de jubilación gradual y flexible, que está en vigor desde enero pasado, contemple la posibilidad de que las personas mayores de 65 años, que en esos momentos estén ya jubilados, puedan volver a iniciar una actividad laboral, a tiempo parcial, manteniendo la parte de la pensión correspondiente a la reducción de jornada.

El secretario de Estado de la Seguridad social, Gerardo Camps, ha señalado que con esta medida que contemplará el nuevo Reglamento se "abre una puerta" que hasta ahora no existía y destacó que ello va a permitir que las personas jubiladas que voluntariamente lo decidan, puedan reincorporarse



al mercado laboral, sin pérdida alguna de rentas porque "mantendrán la parte de pensión que no es cubierta por el salario que cobren".

Al término de la reunión de la Comisión de seguimiento del Acuerdo de Pensiones, Camps señaló que las partes habían hecho un análisis amplio tanto de las medidas que están en marcha y de su seguimiento, como de aquellas que aún tienen que ponerse en marcha en el plazo de dos años.

En esta reunión se fijó también el calendario para las cuestiones aún pendientes de desarrollo por parte de los firmantes del Acuerdo, y el Gobierno se ha comprometido a llevar a esta Comisión, en el plazo de mes y medio (al finalizar noviembre), tres nuevos temas: la Ley que creará la Agencia Nacional de la Seguridad Social, la Ley que va a regular el Fondo de Reserva, así como fijar en una única reunión cuales tienen que ser los tiempos para que la Comisión o Grupo de trabajo que vaya a tratar el tema de la Dependencia elabore una propuesta inicial a Comunidades Autónomas y ayuntamientos para el inicio del tratamiento de esta materia. La finalidad es cumplir el compromiso del Gobierno de elaborar una Ley Básica de Dependencia, que articule los principios por los cuales se ha de regular esta cuestión tan importante para la mayor parte de las personas mayores en nuestro país. ■

## Zaplana asistió al Sexto Seminario Hispano-Británico de Empleo



El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, asistió en Edimburgo, los pasados días 13 y 15 de octubre, al Sexto Seminario Hispano-Británico de Empleo. Este encuentro se centró en el proyecto europeo de lograr la creación de más y mejor empleo y aumentar la cohesión social, que se fijó como objetivo en la cumbre de Lisboa en el año 2000 y en el Consejo europeo de Barcelona de marzo pasado.

Tras la sesión plenaria, en la que intervinieron el ministro de Trabajo y Pensiones británico, Andrew Smith y la secretaria de Asuntos Sociales, Concepción Dancausa, los distintos grupos de trabajo debatieron sobre la modernización de los servicios de empleo, la formación permanente, la mejora de la empleabilidad y la lucha contra la exclusión social.

El acto de clausura contó con la presencia y la intervención del titular español de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana. ■

## La afiliación a la Seguridad Social creció un 2,79% hasta septiembre

El número de afiliados ocupados al sistema de la Seguridad Social creció un 2,79 por ciento en los nueve primeros meses de este año y se situó al finalizar septiembre en 16.187.368 trabajadores.

En lo que va de año, hasta septiembre, la Seguridad Social registró 438.616 nuevos afiliados, el 87,5 por ciento de ellos en el régimen general. Este régimen acumula un crecimiento del 3,35 por ciento en los nueve primeros meses del año.

Dentro de estas cifras cabe destacar que el número de extranjeros afiliados a la Seguridad Social alcanzó el pasado mes de septiembre la cifra de 823.779 personas. De ellos, 181.213 son ciudadada-



nos de países de la Unión Europea y 642.566 proceden de otros países.

En lo que va de año, los afiliados extranjeros a la Seguridad Social se han incrementado en 218.879 personas, de ellas 195.060 procedentes de países de fuera de la UE. ■



# un producto de éxito 365 días al año

Por su competitiva relación calidad / precio.  
 Por su disponibilidad permanente (sin temporada).  
 Por su comodidad y sabor (idéntico al fresco).

EL MARISCO Y PESCADO CONGELADO es un producto muy apreciado por los consumidores y uno de los platos más recurridos todos los días del año.

Sin duda, el aliado perfecto para su negocio y toda una garantía de rentabilidad.



SABORES DEL MAR CONGELADOS

¡Saber comer!

¡Saber vivir!



UNIÓN EUROPEA  
I.F.O.P.

CONXEMAR – ANAMAR – ASPE – O.P.P.C.3 – ACEMIX



SECRETARÍA GENERAL  
DE PESCA MARÍTIMA



# PONGA RUMBO



## A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confie siempre en MURIMAR,  
le guiará la máxima seguridad.

---

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

---



**MURIMAR**  
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.