

MAR

N.º 392 - MARZO 2001

El Remolcagure asistirá a las flotas de bocarte, bonito y pez espada

EL ISM AMPLIÓ LA ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA

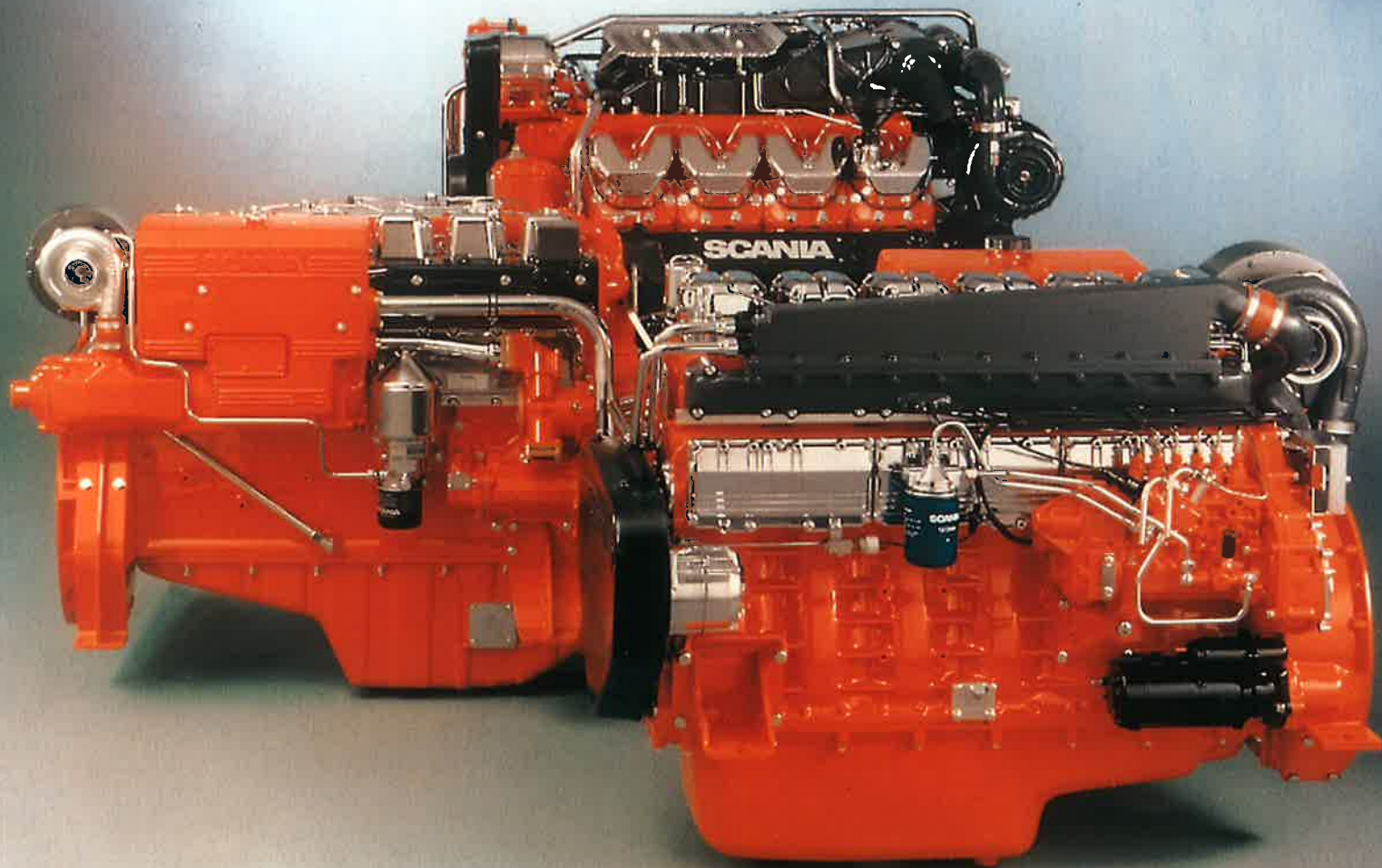
Acuerdo pesquero con Marruecos

ULTIMATUM DE BRUSELAS A RABAT

- La Unión Europea hizo su última oferta y dará por rotas las negociaciones si no se acepta su propuesta
- El gobierno negocia con el sector un plan para reordenar la flota y buscar otros caladeros

EL GOBIERNO APROBÓ LA REFORMA LABORAL

NUEVA GAMA DE MOTORES MARINOS



Economía operativa.

Propulsores y auxiliares marinos para salas de máquinas desasistidas.

Mínimo consumo de combustible y aceite.

Certificación de todas las sociedades clasificadoras.

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.**

Los motores marinos Scania son líderes gracias a los constantes avances tecnológicos del grupo Scania desde 1891 (más de 100 años). El éxito se basa en una larga experiencia y numerosas investigaciones en el Departamento de Investigación y Desarrollo y la fidelidad de todos sus clientes en el sector marítimo.



SCANIA

División de Motores Marinos e Industriales

La asistencia médico-sanitaria ha constituido históricamente uno de los buques insignia en la actividad del Instituto Social de la Marina en la prestación de servicios para el colectivo marítimo-pesquero. Tanto para la población en tierra como para la embarcada, a través de las Casas del Mar, el Servicio Radiomédico, el buque "Esperanza del Mar" y las campañas puntuales desarrolladas para flotas como la bonitera, han sido puntos de referencia para otros países del entorno a la hora de diseñar unas políticas similares para el sector de la pesca.

Siguiendo la línea seguida en los años precedentes, el Instituto Social de la Marina ha contratado una nueva campaña los servicios del "Remolcagure Bat" para estar presente desde el uno de junio próximo en el caladero donde debe faenar la flota bonitera y prestar "sobre el terreno" los servicios médico-sanitarios que requiera ese colectivo. A partir de este año, la prestación de esos servicios se amplía también a la flota dedicada a la captura del bocarte desde el 1 de abril, y para el mes de otoño el "Remolcagure Bat" se trasladará a la zona donde opere la flota espadera.

En total, un servicio para un colectivo no inferior a los 1.000 barcos con

80 DÍAS

EL ISM EN ALTA MAR

unas tripulaciones de entre 8.000 y 9.000 personas, con una repercusión social y económica incalculable para estas flotas.

Un mes más, el sector de la pesca, fundamentalmente en Galicia, Andalucía y Canarias, ha estado a la espera de noticias sobre el desarrollo de las negociaciones para la renovación del acuerdo con Marruecos. No se han producido avances, pero tampoco se han roto las conversaciones. La firma o no del acuerdo parece depender ya más en este momento simplemente de una decisión política que deberían adoptar las autoridades de Rabat. Bruselas ha puesto todas sus cartas y sus posiciones sobre la mesa. No hay disposición a pagar por la propuesta presentada por Marruecos un

dinero que no corresponde a las posibilidades de pesca que se ofrecen, al reducir drásticamente el número de barcos en ese caladero. Bruselas tiene además muy presente que una concesión a las pretensiones de Rabat sería un mal precedente a la hora de renovar otros importantes acuerdos para la flota española que terminan en los próximos meses.

En materia socio-laboral destaca la aprobación por el Gobierno de la reforma laboral ante la no existencia de un acuerdo entre empresarios y sindicatos y una vez que se habían rebasado ampliamente los plazos previstos para lograr un compromiso. ■

Vidal Maté



XVII SEMANA DE ESTUDIOS DEL MAR

Edita: Diputación Provincial de Pontevedra, Asociación de Estudios del Mar

Bajo la presidencia de honor de S. M. el Rey don Juan Carlos, la Asociación de Estudios del Mar, en colaboración con la Diputación de Estudios del Pontevedra, organizó el pasado año la XVIII Semana de Estudios del Mar, donde se analizaron diferentes cuestiones de actualidad referidas a la actividad marítimo-pesquera. Siguiendo la tradición de la Asociación, la Semana tiene un carácter itinerante, eligiéndose cada año una ciudad costera. La celebración de la de la semana se concreta en una serie de conferencias y coloquios con la participación de personalidades altamente cualificadas junto con jóvenes investigadores y universitarios interesados en este tipo de cuestiones. Entre las actividades de la asociación también cabe destacar la organización de cursos monográficos sobre materias de actualidad.

En la XVIII Semana de Estudios del Mar se desarrollaron conferencias y ponencias sobre las cuestiones más diversas relacionadas con la vida en el mar y su entorno. Entre otros puntos, se presentó un trabajo sobre Galicia y el mar, un estudio sobre los buques de guerra de cara al futuro, las innovaciones en las ayudas para la navegación, el marco estratégico del sistema portuario de titularidad estatal, el presente y futuro del puerto de Marín en Pontevedra, la supervivencia en el mar, las aves marinas, la investigación y la explotación de hidrocarburos en aguas profundas, los barcos de la expansión oceanográfica española, la influencia del mar en la institución aseguradora, los sistemas de información sobre la gestión de recursos del mar y la logística en la armada. De acuerdo con los debates celebrados durante el desarrollo de la Semana, la junta rectora de la Asociación aprobó las siguientes conclusiones:

1.^a El sector náutico gallego necesita un mayor número de puertos deportivos, por lo que deberá acelerarse el plan de la Xunta de Galicia para atender esta demanda, dado que este sector crea una serie de actividades que generan riqueza y puestos de trabajo.



2.^a La previsible extinción de aves marinas vernáculas debe ser objeto de consideración para evitar que ésta se produzca. Es de suma importancia llevar un control exhaustivo del medio marino y del hábitat de las diferentes especies.

3.^a La investigación de hidrocarburos en aguas profundas en España debe intensificarse y desarrollarse, dentro de su entorno marítimo, con el fin de continuar en la obtención de recursos y de mejorar las tecnologías que han de emplearse.

4.^a Debe instarse al Ministerio de Justicia para que se aceleren los estudios del Anteproyecto de Ley del Contrato de Seguro que se encuentra actualmente en trámite y se debate en la Comisión General de Codificación.

5.^a Se insta la Dirección General de Seguros del Ministerio de Hacienda para que lleve a la práctica lo dispuesto en la Disposición adicional quinta de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados de 8 de noviembre de 1995 sobre colaboradores en la actividad aseguradora y concretamente sobre los "Comisarios de averías", tomando al menos medidas concretas para que se cumplan los objetivos de la referida Disposición adicional.

6.^a La visión de los puertos como nodos insertados en las cadenas logísticas obliga a realizar, tanto en ellos como en su zona de influencia, unas redes de comunicaciones óptimas, destacando entre ellas las infraestructuras ferroviarias, que redundarán en un sistema de transporte eficaz y sostenible.

Por otro lado, deben fomentarse políticas de consolidación de complejos empresariales en el entorno de los puertos, imprescindibles para su desarrollo logístico. En este sentido se ha de facilitar la generación de superficies donde puedan desarrollarse las Zonas de Actividades Logísticas Portuarias con funciones de concentración y distribución de flujos a cargo de los operadores.

7.^a La experiencia adquirida en el Programa SIG MARINO, Sistema de información sobre la gestión de recursos del mar, actualmente en periodo de elaboración por el Instituto Español de Oceanografía y la Secretaría General de Pesca Marítima, indica la ineludible necesidad de colaboración e intercambio de información entre todos los Organismos que trabajan en este campo.



Sumario

MAR 392

ACUERDO CON MARRUECOS

Punto muerto en las negociaciones para la renovación del acuerdo de pesca.

"REMOLCAGURE BAT"

El buque-hospital contratado por el ISM se hizo a la mar para prestar sus servicios en las costas del bocate y de bonito, para seguir en otoño con la flota espadera.

REFORMA LABORAL

El Gobierno aprobó la reforma laboral al no haber alcanzado un acuerdo entre sí los interlocutores sociales.



6	Punto muerto en las negociaciones con Marruecos.
12	El ISM apoya proyectos en Perú.
16	La Administración acelera la aplicación del etiquetado en la pesca.
18	Las Organizaciones de Productores en el sector pesquero.
22	El Gobierno aprobó la reforma del mercado del trabajo.
26	Bajó la siniestralidad laboral.
30	Medidas para mejorar la seguridad en la mar.
32	Nueva campaña sanitaria en la costera del bonito.
38	Pinturas bajo el mar.
42	El AVE llegará al puerto de Barcelona.
47	La interprofesionalidad en el atún.
48	Acuerdo con Chile para permitir descargar a la flota espadera.
52	Feria de Sinaval.
54	Documento del Parlamento Europeo sobre la pesca y el medio ambiente.
61	La flota de Celeiro.
64	Jornadas sobre comercialización pesquera.
68	De costa a costa.
72	Páginas médicas.
74	Noticias breves.

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

Directora general: María Antonia Lucena.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaria de Redacción: María Victoria Ugarte.

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 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 969 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. 956 50 02 40. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03.

Gulpúzcoa: 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. Solileza, 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.

Villagarcía 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. Télex 23746-22107. 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. María Victoria Ugarte.

Imprime: ARTEGRAF, S.A. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-01-001-7

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.





Casi medio año después desde el inicio de la parada de la flota que faenaba en aguas del caladero de Marruecos y del Sahara, sigue sin haber un acuerdo para la renovación del acuerdo de pesca. No se han roto oficialmente las negociaciones, pero podían estarlo en las próximas semanas. Bruselas hizo el pasado 26 de marzo una última y definitiva oferta a las autoridades de Rabat. Si no hay una respuesta marroquí positiva a esa propuesta antes del próximo consejo de los ministros de Pesca comunitarios para finales de abril, la Unión Europea dará por terminada las negociaciones y se procederá a la reordenación de las flotas afectadas.

El ministro da Agricultura, Miguel Arias Cañete, con el fin de buscar una salida a la situación el pasado 28 de marzo con la Mesa de la Pesca de la que forman parte sindicatos Cofradías de Pescadores, organizaciones de armadores y comunidades autónomas. Por parte de Administración asistieron a la misma los representantes del Ministerio da Agricultura, Pesca y Alimentación y del Ministerio de Trabajo a través del Instituto Social de la Marina.

Miguel Arias Cañete comunicó a los representantes del sector y de las comunidades autónomas la decisión del gobierno de encontrar lo más rápidamente posible soluciones para la flota afectada.

Para ello, se han iniciado conversaciones con cada uno de los in-

terlocutores sociales, así como con cada uno de los segmentos de la flota para ofrecer salidas en función de los problemas de cada colectivo. La Administración considera la posibilidad de reubicar unos 100 barcos en aguas de otros países. Igualmente se baraja la posibilidad de ubicar otro centenar de barcos en aguas internacionales y en el propio caladero nacional. Para las zonas afectadas más duramente por la no renovación del

acuerdo se barajan también planes de diversificación para la recolocación de los trabajadores en tierra. Una parte de la flota envejecida, con escasa o nulas posibilidades para acceder a aguas más lojanas se deberá reestructurar con ayudas comunitarias.

La Junta de Andalucía ha reclamado la posibilidad de negociar directamente con Marruecos la re-

La Unión Europea hizo su última oferta económica y dará por rotas las negociaciones si no se aceptan sus propuestas.

ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

novación del acuerdo, algo que no ha sido aceptado por la Unión Europea.

El pasado 26 de marzo se consideraba una fecha clave para el desarrollo de las negociaciones para la renovación del acuerdo de pesca con Marruecos. El comisario de pesca comunitario Franz Fischler se entrevistó en Bruselas con el ministro de pesca marroquí Saïd Chbaatu con el fin de intentar cerrar las negociaciones. Sin embargo, el intento resultó un fracaso. Bruselas puso sobre la mesa una serie de propuestas económicas en función de las posibilidades de pesca que ofrecía Marruecos y que comenzaban el primer año con una compensación de 75 millones de euros para faenar 256 barcos. Frente a esta propuesta, Marruecos planteaba una compensación de 100 millones de euros para 239 barcos, petición que fue considerada inaceptable por la Unión Europea al no existir una relación entre coste del compromiso y posibilidad de pesca.

Ante la posición inamovible de Rabat, las autoridades comunitarias señalaron su decisión de poner en marcha los mecanismos necesarios para proceder a una reordenación de esta flota afectada por la parada en este caladero. Bruselas no ha dicho oficialmente que se hayan roto las negociaciones y se insiste en que se deja la puerta abierta a una respuesta de Marruecos a su oferta. Pero, si la misma no se produce en las próximas semanas hasta el consejo de los Ministros de Pesca de finales de abril, la UE daría por rotas definitivamente las conversaciones. El comisario de Pesca Franz Fischler ha señalado la posibilidad de que España cuenta con ayudas especiales si se tuvieran que llevar a cabo ese ajuste de la flota.



Las ayudas a la flota

Desde el inicio del paro de flota que operaba en el caladero de Marruecos, según los datos manejados por el Ministerio de Trabajo se han abonado más 10.000 millones de pesetas tanto a las tripulaciones como a los armadores. En total, se han beneficiado de las mismas 344 barcos y un colectivo de 3.028 trabajadores a razón de una ayu-

da mensual para los armadores entre uno y tres millones de pesetas según en tipo de embarcación de 151.500 pesetas para los trabajadores en paro.

Bruselas dio en su día luz verde para una prórroga de las ayudas al sector hasta el próximo mes de julio. La Administración española, con las espaldas cubiertas por la decisión comunitaria, optó por establecer prórrogas de mes a



mes para el abono de esas ayudas que se seguirán pagando en los próximos meses con normalidad.

Para el sector pesquero afectado por el acuerdo de Marruecos, una fecha clave será el próximo consejo de los ministros de Pesca comunitarios durante los días 25 y 26 de abril. Para esa fecha ya se conocerá definitivamente si Marruecos ha movido o no ficha en sus posicio-



nes de cara a la renovación del acuerdo de pesca. Pero, al margen de las decisiones de Rabat, a las autoridades comunitarias en materia de Pesca ya se le ha terminado la paciencia al decidir desde este mismo momento ponerse a trabajar para la ordenación de esta flota partiendo de que no habrá acuerdo.

En la reciente cumbre de los jefes de Estado celebrada meses

La administración española se reunió con el sector para elaborar conjuntamente los planes para reordenar la flota. Bruselas ha prometido ayudas especiales.

atrás en Niza, se había fijado el mes de marzo para comenzar a estudiar los planes para reordenar esta flota. En este momento ese plazo se ha ampliado hasta finales de abril.

Por parte de los responsables españoles de la política de pesca se pretende que para esas fechas se pueda acudir a Bruselas con los primeros planteamientos concretos sobre las salidas posibles para cada una de las flotas, así como para cada una de las zonas más afectadas por esta situación. Ese va a ser el trabajo que se pretende desarrollar en las próximas semanas con los representantes de los sindicatos, Cofradías de Pescadores, organizaciones de armadores y las propias comunidades autónomas.

Junto a las actuaciones para reubicar parte de la flota afectada por el paro en otros caladeros, bien por la vía de los mismos en aguas internacionales donde España está realizando también campañas experimentales para la búsqueda de nuevos recursos. Una salida muy importante para una parte de la flota pasaría también por la constitución de empresas mixtas en otros países africanos como con Marruecos. La Administración española considera que, ante una situación excepcional como ésta, tras varias décadas de estar renovando acuerdos de pesca, la Unión Europea deberá aportar también ayudas excepcionales para los procesos de reordenación de esta flota al margen de los recursos concedidos a España por la vía del IFOP.

La Unión Europea, en palabras de sus responsables, no se

RENOVACIÓN DEL ACUERDO PESQUERO

ha negado en principio a esta posibilidad, razón por la cual es de esperar que los barcos afectados dispongan de ayudas excepcionales fundamentalmente para los procesos de desguace y reconversión.

Con o sin acuerdo con Marruecos, la realidad es que hay una parte de la flota afectada por la falta de este compromiso, muchos barcos con muchos años de actividades, que necesitan un relevo. En el marco de los programas de reconversión o reordenación de la flota que se acuerden consecuencia de esta nueva coyuntura, es sector se podría beneficiar de ayudas más importantes.

Objetivo de la Administración española, al margen de las ayudas para reestructurar el sector que se puedan lograr en Bruselas, es conseguir el mayor número de barcos que sigan en su actividad en otros caladeros. La flota está para pescar y mucho más en un país como España que tiene un importante déficit en aprovisionamiento de productos de la pesca, razón por la cual los principales esfuerzos de la Administración se van a inclinar por la búsqueda de nuevos caladeros y posibilidades de pesca.

No crear precedentes

La posición de dureza y firmeza de la Unión Europea ante las pretensiones de Rabat en materia de apoyos económicos se justifica en primer lugar ante el convencimiento de que la oferta de Marruecos para la flota comunitaria no vale lo que ellos piden. Pero esa actitud de Bruselas responde también a la pretensión de las autoridades comunitarias de no crear un precedente en lo que afecta a las



Calendario de previsiones de la Comisión Europea para la renegociación de acuerdos de pesca

Acuerdo	Expiración	Previsión negociación
Argentina	Abril 1999	2.º Trimestre 2001
Marruecos	Noviembre 1999	En curso
Cabo Verde	Septiembre 2000	---
Gabón	Marzo 2001	4.º Trimestre 2001
Senegal	Abril 2001	3.º Trimestre 2001
Madagascar	Mayo 2001	3.º Trimestre 2001
Guinea Bissau	Junio 2001	4.º Trimestre 2001
Guinea Ecuatorial	Junio 2001	2.º Trimestre 2001
Mauritania	Julio 2001	Junio 2001
Guinea Conakry	Diciembre 2001	---
Seychelles	Enero 2002	4.º Trimestre

Elaboración propia (Carmen Fraga).

Fuente: Programa de Trabajo de la Comisión para 2001 (COM 2001/28 final).



negociaciones para la renovación de otros acuerdos de pesca con terceros países que se deben celebrar en los próximos meses, también de un gran interés para la flota española. Bruselas entiende que sin este momento, por un acuerdo que reduce las posibilidades de pesca a una tercera parte, en el caso de Marruecos, se paga una cifra muy elevada, todos los demás países que están a la espera de abrir negociaciones podrían exigir lo mismo. La Unión Europea pretende que por cada acuerdo se pague una cifra en función de su importancia para la flota. Y, en este momento, la

oferta presentada por Marruecos no tiene un valor superior al coste que supone el acuerdo con Mauritania.

Además de una cuestión de formas, también hay un tema de

fondo en la actitud de la Comisión a la hora de la negociación de los acuerdos de pesca. Bruselas tiene un presupuesto para el conjunto de los acuerdos de pesca con terceros países de 280

Se baraja la posibilidad de que 100 barcos se ubiquen en acuerdos con otros países africanos y otro 100 en aguas internacionales

millones de euros. En consecuencia, no se puede rebasar esa cifra, algo que podría suceder si comenzando por Marruecos se abre la espita de la generosidad.

Según el programa de trabajo de la Comisión, en los próximos meses se deben celebrar negociaciones para la renovación de una docena de compromisos en materia de acuerdos de pesca. Entre otros, además del que se está negociando con Marruecos, se hallan los de Argentina, Senegal, Guinea Ecuatorial y Mauritania.

Para la eurodiputada del Partido Popular Carmen Fraga, la Dirección General de Pesca de la Comisión tiene un calendario caótico para el desarrollo de las negociaciones sobre acuerdos de pesca. En opinión de la representante española, resulta incomprensible que las previsiones de negociación de Bruselas vayan por detrás de la fechas cuando se terminan los acuerdos en lugar de adelantarse a las mismas.

Carmen Fraga denunció esta situación ante el pleno del Parlamento Europeo y reclamó una mejor planificación de los responsables de pesca comunitarios. En esta misma línea, la eurodiputada española criticó a la Comisión por el trabajo desigual que hay en relación con la distribución de los fondos comunitarios para la firma de acuerdos de pesca donde hay una clara posición favorable a los países del norte de la UE frente a los países del sur como España.

Al cierre de este número, Bruselas y Rabat habían retomado los contactos, pero sin que se hubieran logrado avances sustanciales para la firma de un nuevo acuerdo. ■

Vidal Maté

La Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, ha realizado una visita a distintas localidades costeras de Perú para comprobar el desarrollo de los trabajos de cooperación y de formación en materia pesquera en los que participa el ISM dentro del Proyecto de Apoyo al Desarrollo del Sector Pesquero y Acuícola de Perú (PADESPA-PERÚ) y que financia la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI). En el transcurso de la visita, la Directora General tuvo oportunidad de inaugurar las instalaciones de la nueva lonja de la localidad pesquera de Ilo y asistir a la primera subasta de pescado que se realiza en Perú, así como a la entrega del simulador de pesca, instalado en el Centro de Entrenamiento Pesquero de Paita, proyectos ambos en los que ha tenido una importante participación el Instituto Social de la Marina.



La Directora General del ISM, María Antonia Lucena, acompañada por el Ministro de Pesquería, Ludwig Meier, el embajador de España, Carlos Díaz Valcárcel y otras autoridades peruanas.

En el marco del Proyecto PADESPA-PERÚ 1999-2004

EL ISM COLABORA EN LA MODERNIZACIÓN DEL SECTOR PESQUERO ARTESANAL DE PERÚ

María Antonia Lucena viajó a Perú acompañada del Subdirector General de Acción Social del ISM, Julio Gómez Díaz; del Director Provincial de este organismo en Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez, y de la Consejera Técnica de la Dirección General de Recursos Pesqueros, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, María Dolores Maldonado. A su llegada fue recibida por altos cargos de la Agencia Española de Cooperación Internacional y durante su estancia en Perú se entrevistó con altas personalidades de la administración pesquera de aquel país entre las que figuran el Ministro de Pesquería, Ludwig Meier, y el Contralmirante Percy Pérez, Director del Instituto Técnico Pesquero.

Las primeras actividades realizadas por la Directora General del Instituto Social de la Marina y sus acompañantes fueron las reuniones de trabajo mantenidas con el Ministro de Pesquería de Perú, Ludwig Meier, y el Contralmirante Percy Pérez, Director del Instituto Técnico Pesquero, en el transcurso de las cuales se hizo un repaso a los proyectos de cooperación que se están llevando a cabo en el marco de PADESPA-PERÚ y en las que quedó patente la voluntad de continuar desarrollando líneas de colaboración futuras.

Inauguración de la lonja del puerto de Ilo

En la primera etapa del viaje, la Delegación española viajó a la localidad costera de Ilo para visitar los proyectos promovidos por la cooperación española

la. En esta localidad, la Directora General del ISM, María Antonia Lucena, acompañada por el Ministro de Pesquería, Ludwig Meier; el Embajador de España en Perú, Carlos Díaz Valcárcel; por el Director General de Pesquería, Luis Espinoza; el Coordinador por parte de AECI del Proyecto PADESPA, Gabriel de Labra, y por el Coordinador de AECI del proyecto PADA-Tacna-Moquegua, Ramón Velázquez, tuvo oportunidad de asistir a la ceremonia de inauguración de las obras de mejora del desembarcadero artesanal del puerto de Ilo, de la fábrica de hielo en escamas y de las obras de remodelación del mercado minorista de pescado, así como a la subasta de pescado, primera que se realiza en Perú, actividades todas ellas que han contado con el apoyo y el asesoramiento del Instituto Social de la Marina.

El objetivo de estos proyectos ha sido mejorar las condicio-

nes de higiene y manipulación del pescado en las instalaciones del mercado minorista pesquero y poner en marcha el sistema de "subasta en lonja" para cambiar el vigente sistema de primera venta de pescado, lo que permitirá el mantenimiento de un precio inicial sostenible que redundará en beneficio para los pescadores al aumentar el valor añadido de la mercancía y mitigar la gran dependencia del intermediario que existe en la actualidad.

Estas actividades de cooperación que se están llevando a cabo en Ilo se completan con otras encaminadas a la mejora de las artes de pesca, que harán posible una mayor racionalización de las capturas e incrementarán las condiciones de seguridad de los trabajadores y de la manipulación del tratamiento del pescado. A este efecto el Instituto Social de la Marina ha



Las Delegaciones española y peruana, encabezadas por la Directora General del ISM, María Antonia Lucena, el Ministro y el Viceministro de Pesquería, Ludwig Meier y Álvaro Valdez. Les acompañan el Contralmirante Percy Pérez, Presidente del CEP-Paita; la Consejera Técnica del MAPA, María Dolores Maldonado; el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, Julio Gómez Díaz; el Director Provincial del ISM en Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez, y los coordinadores de la AECEI-PADESPA, José Hermoza, Gabriel de Labra, Fernando Rey y el Consejero Laboral, Nicolás Vázquez de Castro.

puesto a disposición de estos trabajos a expertos en la materia que están realizando una importante labor de asesoramiento y de formación, siempre de acuerdo a las necesidades y carencias puestas de manifiesto por los responsables pesqueros de aquel país.

Para llevar a cabo los estudios y el informe de necesidades los expertos se embarcan en los buques seleccionados previamente y mantienen reuniones con los pescadores, observando "in situ" las deficiencias subsanables así como la introducción de nuevas artes de pesca. Por el momento, está previsto que durante este año se haga la selección definitiva de las embarcaciones, en las que se van a instalar unos equipamientos técnicos imprescindibles para garantizar la mejora de las condiciones de seguridad y trabajo, y el desplazamiento de técnicos del ISM para que asesoren sobre la utilización de los nuevos equipos. Todo este proceso se realiza siempre en estrecha colaboración y coordinación con los responsables de la AECEI y del proyecto PADESPA en Perú.

Esta etapa del viaje finalizó con la visita realizada al desembarcadero pesquero artesanal y al Centro de Acuicultura de Morro Sama y al Centro de Formación Agrícola "Los Palos", de la

Agencia Española de Cooperación Internacional (AECEI), todos ellos situados en la cercana localidad de Tacna.

Entrega del simulador de pesca

En una segunda etapa del viaje la Directora General y su equipo se trasladaron al Centro de Entrenamiento Pesquero de la localidad de Paita, donde hicieron el acto oficial de entrega del simulador de pesca y navegación que, financiado por la AECEI, ha contado con el asesoramiento del ISM en lo que a elección del modelo y prestaciones adecuadas a las necesidades previstas se refiere.



Antiguas instalaciones del puerto de Ilo.

El ISM ha contribuido a la modernización del puerto artesanal pesquero de Ilo, a la puesta en marcha de la comercialización del pescado por medio del sistema de subasta en Lonja y ha hecho entrega de un simulador de pesca y navegación al Centro de Entrenamiento Pesquero de Paita.

La Delegación española quedó gratamente impresionada con las instalaciones, las acciones Normativas y los logros conseguidos por el CEP-Paita, considerándolo básico para la modernización y el impulso del sector pesquero artesanal.

La jornada se completó con una visita al entorno de la caleta pesquera de Yacila con el fin de estudiar la posibilidad de aplicar proyectos similares a los ya puestos en marcha en Ilo y Paita (ver conclusiones).

¿Qué es el PADESPA-PERÚ?

Los primeros antecedentes de la colaboración hispano-peruana en materia pesquera hay que buscarlos en el Convenio Social España-Perú suscrito el 24 de julio de 1964 y en el Convenio Básico de Cooperación Técnica de 30 de junio de 1971, que fue complementado con un Acuerdo de Formación de Mano de Obra el 21 de diciembre de 1979. En el marco de estos acuerdos, en 1983 el Ministerio de Pesquería del Perú solicitó en la reunión de la Comisión Mixta permanente España Perú colaboración en materia de desarrollo del sector pesquero y acuícola.

Con posterioridad a estos acuerdos, en el Protocolo Adicio-

nal que, en septiembre de 1999, se firmó entre la Agencia Española de Cooperación Internacional y el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para realizar tareas conjuntas de colaboración en sectores de relaciones laborales, formación profesional ocupacional y empleo, seguridad y salud en el trabajo y fomento de la economía social, así como en los de mujer, infancia, juventud, personas discapacitadas y personas mayores, se aprobó un amplio programa de formación en el Sector Marítimo en América Latina en el que el Instituto Social de la Marina se convirtió en referente indispensable.

Dentro de este programa de formación marítima se incluyó el Proyecto de Apoyo al Desarrollo del Sector Pesquero y Acuícola del Perú (PADESPA-PERÚ). Para definir el programa de actividades a llevar a cabo, una misión de expertos españoles, coordinada por la Dirección General, de Recursos Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, integrada por representantes del Instituto Social de la Marina, del Instituto Español de Oceanografía, del Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca y del Instituto Tecnológico Pesquero y Alimentario, visitó Perú y tras entrevistarse con distintos responsables de la administración y del sector pesquero de aquel país se articuló un proyecto de cooperación en base a cuatro ejes: pesca artesanal, acuicultura, transformación y gestión integral de la zona costera. Las actividades a desarrollar se decidió que se centrasen en la formación, la investigación y el desarrollo institucional.

La ejecución de dichas actividades se acordó que se llevara a cabo en la mejora de la pesca artesanal en el puerto de Ilo; en acuicultura, en Morro Sama (Tacna); para la transformación se quedó en que se irían decidiendo en el periodo de ejecución, y para la gestión integral de la zona costera en las áreas de riesgo de deterioro ambiental en la costa.

En cada una de las actividades se acordó que participaran



El simulador de pesca y navegación entregado por la Directora general del ISM al CEP-Paita.



Caleña pesquera de Yacila.

las instituciones peruanas y españolas relacionadas con la misión a desarrollar. Por Perú son el Instituto del Mar de Perú (IMARPE); el Instituto Técnico Pesquero (ITP), el Centro de Entrenamiento Pesquero de Paita (CEP-Paita) y el Fondo de Desarrollo Pesquero (FONDEPES). Por parte española, las instituciones participantes son el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Instituto Social de la Marina, organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el Instituto Español de Oceanografía y la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas y Mermiscos (ANFACO).

El Proyecto PADESPA cuenta con un coordinador nacional en Perú y otro en España, que es un miembro de la AECI, ambos residentes en aquel país.

El costo total del proyecto es de 436 millones de pesetas, siendo la aportación española de 305 millones y de 131 millones la financiación peruana. En un principio el PADESPA se firmó para el periodo 1999-2001, pero recientemente la Comisión Mixta permanente España-Perú lo ha prorrogado por tres años más.

CONTINUAR COOPERANDO

Tras finalizar el recorrido por las poblaciones costeras para comprobar el estado de los proyectos de cooperación, la Directora General del Instituto Social de la Marina y los miembros de la delegación española mantuvieron una reunión con el Viceministro de Pesquería, Alvaro Valdez, el Contralmirante Percy Pérez y los coordinadores del Proyecto PADESPA por la AECI, y por Perú Fernando Rey Gabriel de Labra para hacer un balance de los resultados de la visita.

El Viceministro de Pesquería, en representación del Ministro, dejó constancia ante la Delegación española del reconocimiento del Gobierno de Perú por el valiosísimo apoyo que, en el marco del Proyecto PADESPA, tanto la AECI como el Instituto Social de la Marina han brindado para mejorar la situación del sector pesquero artesanal de este país.

Por su parte, la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, manifestó su compromiso de continuar los trabajos en asesoramiento y formación, mejorándolos en el futuro y contando siempre con la colaboración de la Agencia Española de Cooperación Internacional, la

Secretaría General de Pesca Marítima, el Instituto Español de Oceanografía y otros organismos e instituciones relacionados con los proyectos que se aprueben.

UNIDAD DE FORMACIÓN

Prueba de la eficacia de esta colaboración será la próxima entrega a los responsables pesqueros peruanos por parte del Instituto Social de la Marina de la unidad móvil de formación, que se ha fabricado en España, y que está totalmente equipada para impartir clases teórico-prácticas en las localidades costeras de Perú de forma similar a como se está haciendo en España por parte del ISM. Con dicha unidad se podrán impartir cursos de seguridad, supervivencia, etc. Todo ello encaminado, como resalta la Directora General del ISM, a "mejorar las condiciones de trabajo, salud y seguridad de la gente que tiene en el mar su medio de vida".

CONCLUSIONES

En el transcurso de la reunión de balance final, las Delegaciones española y peruana, encabezadas por

Participación del ism

Inicialmente se determinó que la participación del Instituto Social de la Marina en el Proyecto PADESPA-PERÚ fuera la formación de un grupo de técnicos de la Administración pesquera peruana y de trabajadores de la pesca con capacidad de influencia en el sector (los llamados "líderes naturales"), así como el asesoramiento en aspectos de formación y de medios técnicos a utilizar en materia formativa. Con posterioridad se solicitó la colaboración y el asesoramiento del ISM en los proyectos de mejora de las artes de pesca artesanales y de mejora de la infraestructura del puerto de Ilo.

Con respecto a estas dos últimas colaboraciones, ya se ha mencionado anteriormente en qué fase se encuentran. Por lo que respecta a las acciones formativas hay que reseñar que éstas se desarrollaron en el Centro de Formación Marítima de Bamio en noviembre-diciembre de 1999, con la celebración del Curso para Técnicos de la Administración denominado "Orientación sobre Promoción de la Actividad Pesquera" clausurado por el entonces Secretario de Estado de la



Las nuevas instalaciones del puerto artesanal pesquero de Ilo.

la Directora General del Instituto Social de la Marina y por el Viceministro de Pesquería, respectivamente, consideraron, a la vista de los buenos resultados de los proyectos puestos en marcha, la posibilidad de difundir entre el sector pesquero artesanal de la Región Sur, las mejoras en la comercialización, uso de artes de pesca y otros aspectos vinculados a este segmento productivo, desarrollados en el puerto artesanal pesquero de Ilo, así como la formación de cuadros técnicos que sustenten y repliquen estas experiencias exitosas en otros puertos y caletas pesqueras del litoral peruano. Asimismo se sugirió a las autoridades del Ministerio de Pesquería la posible apertura, en Ilo de una filial del Centro de Entrenamiento Pesquero de Paita (CEP-Paita), tomando como referencia el Centro de Formación Agraria de Tacna, impulsado por la AECL. Todo ello en paralelo con los cursos de extensión que actualmente está impartiendo el CEP Paita en la zona, los que están ya programados y los que se deberán fijar para el futuro.

La visita que las autoridades realizaron al Centro de Acuicultura de Morro Sama (Tacna), propiedad de FONDEPES, permitió a éstas valorar la importancia que para el Gobierno de Perú tienen este tipo de instalaciones. Por ello se ha considerado muy oportuno llevar adelante la propuesta, incluida en

el Proyecto PADESPA, de construir e instalar en este Centro de Acuicultura un criadero o "hatchery" de peces planos con el objetivo de obtener alevines de rodaballo en una primera etapa y continuar después con los de lenguado. También se consideró necesario continuar con los trabajos de investigación y desarrollo en especies marinas destinadas a fomentar la acuicultura y facilitar la instalación de criaderos de especies planas.

Finalmente, la Delegación española quedó gratamente impresionada con las instalaciones, acciones formativas y logros conseguidos por el CEP-Paita, considerándolo básico para la modernización e impulso del sector pesquero artesanal. Por ello se sugirió la posibilidad de incrementar y hacer lo más fluido posible el intercambio de información y experiencias entre el CEP-Paita y el Instituto Social de la Marina.

De igual manera, tras la visita girada a la caleta de Yacila, se ha considerado la posibilidad de analizar la aplicación en esta zona de los proyectos de formación y comercialización, como la subasta en lonja, puestos en marcha en el puerto de Ilo, lo que permitiría en el futuro la mejora de la calidad de vida y de las condiciones socio-económicas de los pescadores artesanales de la caleta.

Seguridad Social y actual Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, y el Secretario General de Pesca Marítima, Samuel Juárez.

Dicho curso, al que asistieron 16 técnicos de la administración marítima peruana, se desarrolló con clases teóricas sobre "La Administración marítima española"; "La Administración social"; "La política pesquera en España"; "Seguridad y salud a bordo"; "La seguridad marítima en España"; "La formación pesquera en España"; "La prospección pesquera"; "La actividad empresarial pesquera"; "La actividad transformadora" y "Los cultivos marinos". Todo ello estuvo complementado con talleres de discusión y visitas relacionadas con los temas tratados.

Asimismo se impartió también el curso para "líderes naturales" del sector pesquero, celebrado en el Centro de Formación Marítima de Bamio en febrero de 2000, que se vio complementado, en mayo de ese mismo año, con unas Jornadas para la aplicación de resultados de los dos cursos impartidos en las que los dos colectivos, tanto los técnicos como los denominados "líderes naturales" debatieron sobre los diversos aspectos formativos recibidos en Bamio y las posibilidades de adecuación a la realidad peruana.

En estos debates se dejaron abiertas una serie de líneas de futura colaboración que se elevaron a los responsables de las Administraciones marítimo-pesqueras de España y Perú y que pueden ser objeto de desarrollo en los próximos años que tiene de vigencia el Proyecto PADESPA. Entre ellas cabe destacar las de diseñar un programa de capacitación y de concienciación dirigido a la flota artesanal de cara a la conservación del medio ambiente; promover el reforzamiento institucional de las organizaciones representativas de los pescadores; fomentar en todos sus aspectos la formación pesquera; fortalecer el programa de investigación y reforzar el programa de Seguridad Social del pescador. ■

C.H.C.



Firma del Acuerdo de Colaboración entre la Directora General del ISM y el Director del INM, ante la Subsecretaria de medio ambiente María Jesús Fraile.

Acuerdo de colaboración entre el Instituto Social de la Marina y el Instituto Nacional de Meteorología

EL BUQUE-HOSPITAL "ESPERANZA DEL MAR" COLABORARÁ EN LA TOMA DE DATOS METEOROLÓGICOS

La Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena Varea y el Director General del Instituto Nacional de Meteorología, Enrique Martín Cabrera, han firmado un acuerdo de colaboración mediante el cual se instalarán en el nuevo buque-hospital "Esperanza del Mar", que estará operativo el próximo otoño, avanzados equipos de estudio y análisis meteorológicos que permitirán la realización de sondeos aerológicos y captura de datos sobre temperatura del aire y del mar, humedad, presión y precipitación, que constituyen una información imprescindible de la que se beneficiarán la comunidad meteorológica y los trabajadores del mar.

La firma de este protocolo, que se realizó con la presencia de la Subsecretaria del Ministerio de Medio Ambiente, María Jesús Fraile Fabara, coincidió con la celebración, el pasado 23 de marzo, del "Día Meteorológico Mundial" y en el marco de los actos organizados con motivo de esta efemérides, el Instituto Social de la Marina, por medio de su Directora General, recibió uno de los galardones que anualmente concede el Instituto Nacional de Meteorología. Con el se ha querido reconocer la colaboración que, desde 1988, viene prestando el buque "Esperanza del Mar" en la captura de información meteorológica, siendo este el primer galardón que se entrega a un organismo institucional español.

En virtud de la firma de este acuerdo los equipos que el Instituto Nacional de Meteorología, organismo dependiente del Ministerio de Medio Ambiente, son un contenedor ASAP (Automatic Shipboard Aerological Programme) para realizar sondeos aerológicos, que incluye compartimiento para la preparación, inflado y lanzamiento de los globos con la sonda y las botellas de helio. Asimismo se incluye otro compartimiento para los equipos de seguimiento, recepción y transmisión de datos así como antenas de seguimiento y transmisión.

También se incluirán en el buque-hospital una estación automática dotada de sensores de viento, temperatura del aire, humedad, presión, detector de precipitación y temperatura del mar y un ordenador personal en la sala de mando del buque para la generación de la información meteorológica, incluida el estado del mar.

Con este acuerdo el nuevo buque-hospital, que sustituirá al actual "Esperanza del Mar", ampliará su dotación en avanzados equipos de estu-

dio y análisis meteorológicos, que serán costeados por el Instituto Nacional de Meteorología. Por su parte el Instituto Social de la Marina designará el personal que considere oportuno para la realización de las observaciones meteorológicas, que se adaptarán a lo establecido en la norma internacional, pudiendo solicitar al Instituto Nacional de Meteorología (INM) el asesoramiento que se precisa para el adiestramiento de los encargados de esta misión.

Predicciones meteorológicas

Asimismo, merced a este acuerdo, el Instituto Social de la Marina contará con las predicciones meteorológicas que necesite, basadas tanto en los Boletines Meteorológicos Marítimos para el "Esperanza del Mar", como en el resto de los Boletines de Predicción y de Fenómenos Meteorológicos Adversos que puedan presentar interés para el ejercicio de sus actividades y podrá disponer también de cualquier otro tipo de información o asesoramiento que necesite del INM.

Este acuerdo tiene una vigencia de un año, que será prorrogado tácitamente por periodos de un año. Para su supervisión y buen funcionamiento se ha designado un coordinador por cada organismo.

Colaboración consolidada

La colaboración entre el Instituto Social de la Marina y el Instituto Nacional de Meteorología se viene realizando desde el año 1988, por lo que se puede decir que es ya una cooperación consolidada. Se inició en el año 1988 con la participación en tareas de observación del actual buque-hospital "Esperanza del Mar". Dicha colaboración fue requerida, a modo experimental, por el INM, por resultar la zona de navegación del buque de especial interés para la captura de datos meteorológicos.

Dicha cooperación se ha plasmado en dos tipos de actividades: por una parte, la observación diaria de determinados parámetros, como los proporcionados por el barómetro y anemómetro, así como velocidades

del viento, mar y olas. De otra parte se han realizado otras actividades como el lanzamiento de radio-sondas para la obtención de información en altura. La emisión de datos desde éstas se realizan a una estación, denominada Digicora Vaisala, instalada en el buque-hospital, desde la que son envidados, después de codificarlos, al Instituto Nacional de Meteorología.

Mediante esta colaboración, el buque-hospital "Esperanza del Mar" forma parte del programa ASAP (Automatic Shipboard Aerological Programme), de carácter mundial, para una mejor observación de la atmósfera superior, con el consiguiente intercambio de datos, de cara a la mejora en los modelos numéricos de predicción y, en consecuencia, de las predicciones meteorológicas y del conocimiento de las interacciones tierra-atmósfera.

En este sentido es de destacar que el "Esperanza del Mar" es el único buque español que proporciona esta información, en concordancia con las recomendaciones de la Organización Meteorológica Mundial de fomentar este tipo de observaciones.

Por ello, los responsables del Instituto Nacional de Meteorología cuando tuvieron conocimiento de la construcción del nuevo buque de apoyo sanitario y logístico, que actualmente se está llevando a cabo en unos astilleros de Gijón, manifestaron a los responsables del Instituto Social de la Marina su interés por reforzar la colaboración existente entre ambos organismos, con la instalación de nuevos y más modernos equipos de estudio en el futuro "Esperanza del Mar". Esta instalación se está llevando a cabo durante el proceso mismo de construcción del buque.

Día Meteorológico mundial 2001

La celebración del "Día Meteorológico Mundial" de 2001, cuyo lema este año ha sido "Voluntarios para el tiempo, el clima y el agua", tendrá un especial significado para el Instituto Social de la Marina, ya que tuvo un especial protagonismo en este acontecimiento con la firma del nuevo acuerdo y por la recepción de uno de los galardones que anualmente otorga el Instituto Nacional de Meteorología. El acto celebrado para conmemorar esta efeméride tuvo lugar en la sede del INM y estuvieron presididos, en representación del Ministro de Medio Ambiente, Jaime Matas, por la Subsecretaria de este Departamento, María Jesús Fraile Fabara. Junto a ella, en la mesa presidencial, estuvieron los Directores Generales del INM, Enrique Martín Cabrera y del ISM, María Antonia Lucena Varea, la Subdirectora General de Programas Especiales de Investigación Climatológica, Rosario Díaz y el conferenciante invitado, el catedrático de Sociología de la Universidad Complutense, Amando de Miguel.

En su discurso de apertura del acto, el Director General del INM, Enrique Martín Cabrera, recordó que este es el cuarenta aniversario de la celebración del "Día Mundial de la Meteorología", establecido en 1961, con el que se quiere destacar el papel que la meteorología y la climatología desempeñan en la prestación de determinados servicios y en la resolución de problemas de fuerte impacto social en los que estas disciplinas tienen una clara influencia.

Asimismo destacó el importante papel que para los Servicios Meteorológicos Mundiales viene desempeñando la ayuda de los voluntarios que, sin ninguna vinculación laboral, han aportado su esfuerzo para mejorar la información que estos necesitan para cubrir las necesidades que en materia de meteorología y clima tiene la sociedad a la que prestan sus servicios.



María Antonia Lucena recibe el galardón de manos de la subsecretaria del Ministerio de Medio Ambiente.



La directora General del ISM entrega el premio al padre Teodoro Alonso del Monasterio del El Escorial.

GALARDÓN AL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

En el transcurso del acto de celebración del "Día Meteorológico Mundial" se entregaron los cuatro premios nacionales que otorga el Instituto Nacional de Meteorología anualmente. En esta ocasión el primero de ellos fue para el Instituto Social de la Marina, siendo la primera vez que se otorga a un organismo institucional, por la colaboración que viene prestando desde 1988 a la mejora de las investigaciones meteorológicas y como "ejemplo de participación altruista". El galardón consistente en una escultura de bronce y un diploma fue recogido por la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Lucena Varea, de manos de la Subsecretaria del Ministerio de Medio Ambiente, María Jesús Fraile.

Los otros tres galardonados a nivel nacional fueron los Monjes del Convento de la Oliva, de Carcastillo (Navarra); el agricultor de Ávila, Moises Cid Lambás, quien lleva colaborando con el INM 56 años y al padre Teodoro Alonso Turienzo, del Monasterio de El Escorial, de Madrid, a quien se lo entregó la Directora General del ISM. También fueron galardonados distintos colaboradores de 15 centros meteorológicos territoriales.

La escultura de bronce que recibió el ISM como galardón, creada en 1982, representa una nube de las denominadas "Cumulonimbo" que son las de mayor extensión vertical, pudiendo elevarse hasta los 15 kilómetros de altura. La parte superior puede ser lisa o fibrosa y casi siempre aplastada, en forma de yunque. Se desarrollan en ambientes de gran inestabilidad atmosférica (aire frío en altura, aire cálido por debajo). Son los mayores productores de tiempo atmosférico y con frecuencia dan lugar a tormentas, chubascos de granizo y fuertes vientos.

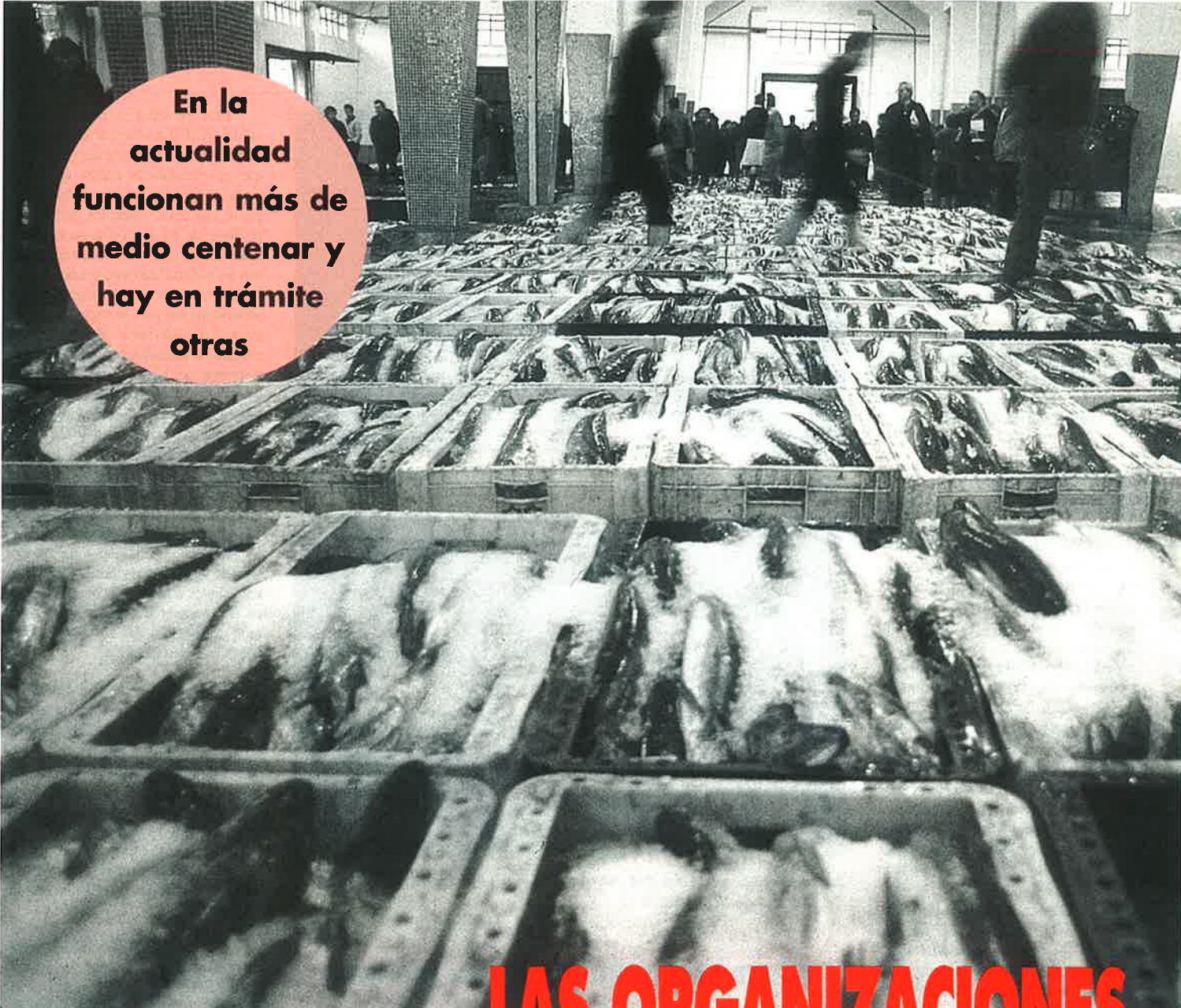
También señaló el Director General del INM "La observación en el mar es también un campo de actividad en el que el voluntariado realiza una labor esencial para los Servicios Meteorológicos. Los datos obtenidos, por los tripulantes de los barcos, a veces en situaciones difíciles o incluso peligrosas, son en multitud de casos esenciales para la predicción meteorológica y consecuentemente para la seguridad marítima. Los Servicios Meteorológicos establecen acuerdos con entidades que disponen de barcos para registrar y transmitir en tiempo real observaciones meteorológicas y oceanográficas. Hoy mismo, hemos firmado un acuerdo de colaboración entre el Instituto Social de la Marina y el INM que permitirá la realización de sondeos aerológicos y observaciones meteorológicas en el nuevo buque sanitario "Esperanza del Mar". En la actualidad existen más de 6.700 barcos de todo tipo, pertenecientes a 52 países, que participan en el Programa de Buques de Observación Voluntaria de la Organización Meteorológica Mundial".

Tras esta intervención pronunció una conferencia el catedrático de Sociología de la Universidad Complutense, Amando de Miguel en la que, bajo el título "Los españoles y el sentido del tiempo", disertó sobre la ambigüedad que el habla castellana da a la palabra tiempo que puede significar cosas tan aparentemente distintas como el tiempo cronológico y el atmosférico, hecho que no sucede en otros idiomas.

Tras una amena disertación, Amando de Miguel concluyó que "los asuntos de la Meteorología van más allá de las mediciones y predicciones. Estamos ante un asunto de comunicación, de entendimiento del concepto atmosférico, relacionado con el tiempo cronológico. Ambos deben ser medidos continuamente con creciente precisión".

Tras la entrega de los premios anuales que otorga el INM, la Subsecretaria del Ministerio de Medio Ambiente, María Jesús Fraile Fabara, en representación del titular del Departamento, cerró el acto con unas palabras en las que puso de manifiesto la influencia del clima en todas las actividades humanas, resaltó la labor del voluntariado en las observaciones meteorológicas y recordó el trabajo que lleva a cabo su Ministerio para el cuidado y preservación, del Medio Ambiente, con el fin de legarlo a las futuras generaciones en las mejores condiciones posibles. Finalmente, agradeció al INM los trabajos que realiza y los conocimientos científicos que aporta para contribuir a definir una estrategia nacional ante el cambio climático. ■

Concha Hernández Carazo
Fotos: Jesús Navarro



En la actualidad funcionan más de medio centenar y hay en trámite otras

LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES CONTROLAN MÁS DEL 50% DE LA PESCA DESEMBARCADA

Las Organizaciones de Productores Pesqueros (OO.PP.) constituyen un elemento clave en el desarrollo de la actividad de la pesca tanto para los pescadores como para quienes participan en todos los procesos posteriores de transformación y comercialización. Tras unos primeros años de cierta resistencia en el sector para participar y desarrollar este tipo de estructuras, en la actualidad las OO.PP. tienen una fuerte implantación en todo el sector gracias al esfuerzo que se ha desarrollado desde la Secretaría General de Pesca Marítima, para cuyos responsables este tipo de estructuras constituyen en elemento fundamental a la hora de organizar la actividad de la pesca de forma global con beneficios sensibles para todos los que participan en el proceso.



Una Organización de Productores es una asociación de carácter privado sin ánimo de lucro, de carácter estatal, reconocida por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y en el marco de la actual OCM, con posibilidad de ser reconocida también por la Unión Europea. Debe estar formada por organizaciones representativas tanto de la parte de la producción como de los sectores de transformación y comercialización para un determinado producto.

Según los datos manejados por la Secretaría General de Pesca Marítima, en la actualidad funcionan más de medio centenar de

En conjunto agrupan a casi 1.900 barcos donde destacan los grandes buques congeladores con casi 300.000 TRB.

Las OO.PP. constituyen un instrumento básico para el sector.

Organizaciones de Productores y hay en proceso de constitución otras diez. En conjunto, este tipo de estructuras agrupan a 1.845 barcos con 291.600 toneladas de registro bruto y con una producción de 807.000 toneladas.

En lo que afecta al número de embarcaciones, el número de barcos bajo la bandera de las OO.PP. no es muy elevado si se tiene en cuenta que en España hay registrado un total de algo más de 17.000 embarcaciones. Ese dato no es muy significativo, ya que en las OO.PP. hay un claro dominio de grandes buques con gran capacidad de capturas. Las Organizaciones de Productores aglutinan sin embargo a más del 50% del total de TRB de la flota española y a más del 50% también del volumen de las capturas que llevan a cabo barcos con pabellón español.

Por modalidades, en las Organizaciones de Productores se hallan 382 barcos de la modalidad de cerco, 582 barcos en la modalidad de arrastre, 210 barcos palangreros de fondo y otros 550 barcos dedicados a otras actividades. El empleo en las embarcaciones integradas en las Organizaciones de Productores asciende a casi 21.000 personas, lo que supone prácticamente una tercera parte del total de mano de obra directa en la actividad de la pesca.

Las zonas de pesca de los barcos pertenecientes a las Organizaciones de Productores se hallan tanto en España como en los caladeros exteriores, y tanto en virtud de los acuerdos suscritos por la Unión Europea como en aguas controladas por organismos internacionales.

Entre las capturas más importantes se hallan unas 220.000 toneladas de rabil y listado, 115.000 toneladas de mejillón, merluza, pez espada, sardina, anchoa o túnidos.

Las Organizaciones de Productores están formadas por todas las partes que participan en el proceso desde la producción a la comercialización.

Una rama de OO.PP. la forman las asociaciones de pescadores, acuicultores o de cualquier tipo de actividad pesquera cuyo fin sea la producción en fresco. Una segunda rama la componen los transformadores a través de asociaciones de secaderos, cocederos de pescado o marisco, fábricas de conservas o relacionadas con cualquier otra actividad cuyo fin sea la transformación del producto fresco para su posterior comercialización. Finalmente, una tercera pata de las OO.PP. son los comercializadores por medio de las asociaciones de mayoristas, conserveros o de cualquier otra actividad enfocada a la comercialización y venta de un producto pesquero en fresco o elaborado.

La representatividad en una Organización de Productores será proporcional según el baremo que se haya aprobado por la propia organización así como por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. La gestión de las OO.PP. será paritaria, al 50% entre la rama productora y la transformadora comercializadora.

De acuerdo con su gran importancia para el conjunto del sector, desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se trabaja tanto para lograr un mejor funcionamiento de las ya existentes como para promover la constitución de otras nuevas.

Finalidades y obligaciones

Las Organizaciones de Productores tienen una serie de finalidades y obligaciones todas ellas enfocadas por un lado a lograr un ejercicio de la actividad de la pesca más responsable y, por otra parte, a conseguir unos procesos de transformación y comercialización de interés no solamente para los pescadores sino también para el consumidor. Su figura se considera como un elemento clave en la vertebración económica del sector.

Las obligaciones de las Organizaciones de Productores las resume el Ministerio de Agricultura,



AYUDAS IFOP A OO.PP. (periodo 2000-2006)

EXCLUSIVAS

LÍNEA AYUDA	BENEFICIARIOS	CARACTERÍSTICAS
Gastos constitución, gestión y funcionamiento.	Ayuda exclusiva para OO.PP. de nueva creación, dentro del periodo 2000-2006. Productores afiliados en el momento de reconocimiento o adheridos posteriormente durante 6 meses en el año.	Reembolso por gastos realizados y justificados. Ayuda durante 3 años: Topes en cuantía: • Hasta 3% - 2% - 1% valor producción. • Hasta 60% - 40% - 20% de los gastos de gestión.
Ídem. Para asociaciones de OO.PP. Gastos en planes de mejora de la calidad (art. 15.1.b).	Ayuda exclusiva para OO.PP. que hayan obtenido el reconocimiento específico del art. 7 bis, apartado 1 del Reglamento (CEE) 3759/92. El reconocimiento específico del plan de calidad es condición indispensable para acceder a la ayuda IFOP (art. 12.4 Reglamento [CE] 104/00 del Consejo).	Calculo ayuda. Reglamento (CE) 908/2000 de la Comisión y nuevo anteproyecto modificado al anterior. Límite máximo ayuda: 180.000 euros. Reembolso por gastos estimados y justificados. Límite: 60% - 50% - 40% de los gastos en los 3 años.

PRIORITARIAS

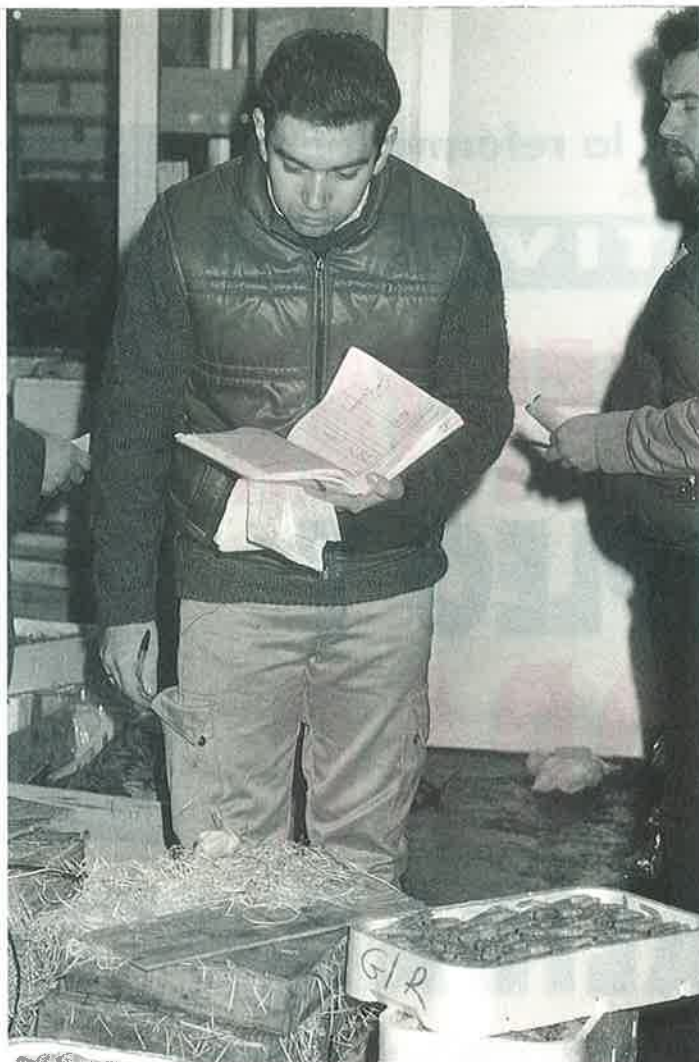
LÍNEA AYUDA	BENEFICIARIOS	CARACTERÍSTICAS
Promoción y búsqueda de nuevas salidas comerciales para productos de la pesca y de la acuicultura. (art. 14).	Ayudas prioritarias para acciones colectivas aplicadas por OO.PP. que hayan obtenido el reconocimiento específico del Reglamento (CE) 3759/92 Son prioritarios para ser aplicadas por OO.PP. sobre especies excedentarias, fomento de la calidad y acciones irrespetuosas con el medio ambiente.	Operaciones relacionadas con la certificación de la calidad, etiquetado de los productos, racionalización de la denominaciones y normalización de los productos. Campañas de promoción, encuestas, ferias, estudios de mercado, etc. Limitación. Ni marca geográfica, ni de región, ni país, salvo que sean productos amparados por indicación geográfica o denominación de origen.
Acciones realizadas por los profesionales (art. 15.2)	Acciones colectivas, duración limitada y con contribución activa de los profesionales o por OO.PP.	Hay un listado no excluyente sobre temas de recursos (gestión de acceso a zonas, de cuotas, artes más selectivas), sobre condiciones de trabajo y sanitarias, equipamientos acuícolas, comercializaciones, etc. Límite: No a los gastos del proceso normal de producción de la empresa.

ra, Pesca y Alimentación en los siguientes puntos:

- Garantizar el ejercicio racional de la pesca.
- Mejorar las condiciones de venta de la producción de sus miembros.
- Programar la producción.
- Adaptar la oferta a la demanda en cantidad y calidad.
- Aplicar planes de captura.
- Promover la concentración de la oferta.
- Estabilizar precios.
- Fomentar métodos de pesca sostenible.
- Comunicar las estadísticas de producción y venta.
- Elaborar un programa operativo anual si se quiere acceder a las ayudas de constitución y almacenamiento.
- Comunicar acogerse a los precios de retirada comunitarios o autónomos al inicio de campaña si se quiere acceder a las ayudas previstas en los mecanismos de intervención.
- Llevar un año aplicando una norma si el objetivo es hacer extensiva la misma a los no afiliados.
- Reconocimiento específico y mejora de la calidad. Para ello hay que solicitarlo al Estado miembro y presentar un plan detallado de mejora de calidad de sus productos para tres años.

Por otra parte, las finalidades de una Organización de Productores en el sector se concretarían en:

- Actuaciones para un mayor conocimiento y eficacia de los mercados.
- Mejora y seguimiento de la calidad del producto.
- Promoción de programas de investigación para la innovación.
- Promoción de las producciones.
- Información adecuada a los consumidores.



PASOS PARA FORMAR UNA O.P.

Para la constitución de una Organización Interprofesional Agroalimentaria en el sector de la pesca, según la información elaborada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, hay que dar los siguientes pasos.

1. Elaboración de los Estatutos de la nueva OIA.
2. Elaboración de un baremo de representatividad.
3. Aprobación de los estatutos y el baremo por las Juntas rectoras de cada una de las Organizaciones integradas en la nueva OIA.
4. Acta de constitución de la nueva OIA.
5. Aprobación de los Estatutos por el Ministerio de Trabajo o el Ministerio del Interior (adquisición de personalidad jurídica).
6. Aprobación del baremo por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
7. Elaboración de una memoria de finalidades, objetivos y previsión de actuaciones iniciales.
8. Acreditación de la representatividad de cada asociación en las distintas ramas, de acuerdo con el baremo aprobado en su día.
9. Solicitud de reconocimiento al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

- Actuaciones en defensa del medio ambiente.
- Adaptación de los productos a la demanda y la elaboración de los contratos tipo.

Ventajas

Pertenecer a una Organización de Productores ofrece a sus miembros una serie de ventajas tanto de carácter global como individual. Al margen de la política de ayudas que se conceden desde la Administración, la principal ventaja de las OO.PP. radica en lo que supone para la defensa de los intereses económicos y su mayor fuerza para hacer valer sus derechos. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación las resume en los siguientes puntos:

- Defensa unitaria de un producto por parte de todas las ramas afectadas.
- Voz única y común ante todas las instituciones españolas y comunitarias.
- Facilidad de solucionar problemas sectoriales en el seno de la OIA, mediante el diálogo y la adopción de acuerdos.
- Protección de los intereses de cada rama frente a los de las otras ramas presentes en la OIA.
- Posibilidad de extensión de las normas adoptadas en el seno de la OIA a la totalidad del sector relacionado con el producto.
- Ayudas económicas del Estado para constitución, funcionamiento, estudios de calidad, mercado o de medio ambiente, campañas de promoción y financiación de proyectos que afecten a todo el sector.
- Fuentes de financiación derivadas de la nueva organización común de mercados pesqueros (OCM Pesca). ■

V. M.

El gobierno aprobó la reforma laboral

OBJETIVOS

INCREMENTAR EL EMPLEO Y MEJORAR SU CALIDAD



Ante la falta de acuerdo entre empresarios y sindicatos, el Gobierno, "asumiendo su responsabilidad", ha llevado en solitario al Boletín Oficial del Estado la reforma laboral. Agotados todos los plazos sin que los agentes sociales se pusieran de acuerdo sobre las materias a reformar en el mercado de trabajo para continuar creando empleo, el Consejo de Ministros aprobó, el pasado día 2 de marzo, un Real Decreto Ley por el que se acomete la reforma laboral con el objetivo de incentivar la creación de empleo estable y mejorar su calidad.

La reforma consiste básicamente en ampliar los colectivos a los que se puede aplicar el contrato de fomento del empleo fijo, la flexibilización del contrato a tiempo parcial y la introducción de varias medidas para limitar el empleo temporal. Con la aprobación de esta normativa el Gobierno intenta mantener el equilibrio entre las demandas de los agentes sociales, asumiendo al máximo las propuestas en las que existía mayor coincidencia entre empresarios y sindicatos.

Así lo ha reconocido el propio Presidente del Gobierno, José María Aznar, quien ha justificado la aprobación por Decreto de la nueva reforma laboral para mantener el crecimiento económico y la creación de empleo y ha asegurado que "la nueva normativa profundiza en la reforma de 1997 y aplica el 90% de lo que empresarios y sindicatos habían acordado, pero no firmado".

Por su parte el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, ha declarado que el Gobierno "no busca la ovación ni el aplauso, sino la creación de más y mejor empleo".



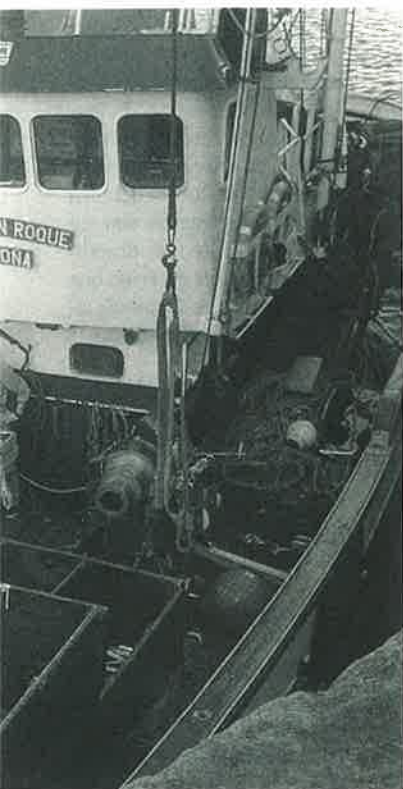
El Real Decreto Ley, que apareció en el Boletín Oficial del Estado del pasado 3 de marzo y será tramitado como Proyecto de Ley en el Parlamento, da continuidad y profundiza los acuerdos del año 1997, cuya vigencia finaliza el próximo mes de mayo. Su vigencia se mantendrá, según el titular de Trabajo, "mientras persistan las actuales circunstancias del mercado laboral".

Para el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, la reforma busca el "interés general" y conseguir cinco objetivos: **fomento de la contratación indefinida; limitación de la contratación temporal abusiva; fomento del acceso de la mujer al mercado laboral; potenciación del trabajo a tiempo parcial e integración laboral de colectivos con mayores dificultades.**

También es objetivo primordial de esta nueva reforma, según el máximo responsable de Trabajo, dar continuidad a la iniciada en 1997, que introdujo un nuevo contrato para el fomento de la contratación indefinida que ha tenido efectos muy positivos en la creación de empleo estable, con más de 2,5 millones de contratos indefinidos vigentes.

Para ello, según el Ejecutivo, el conjunto de reformas aprobadas mantiene esta orientación utilizando, con las mejoras y correcciones necesarias, las fórmulas contractuales ya utilizadas en el año 1997. Introduciendo también nuevas regulaciones en los diversos aspectos de la contratación laboral que pueden incidir positivamente en el crecimiento del empleo y en la mejora de su calidad.

Por eso, junto con la extensión del contrato indefinido de fomento



del empleo, la norma aprobada por el Gobierno pretende dar respuesta a los problemas prácticos o disfunciones que han surgido en materias como el tiempo parcial o la contratación temporal abusiva. En este sentido, se han introducido limitaciones a la contratación temporal abusiva, estableciendo indemnización de ocho días por año trabajado al extinguirse el contrato laboral. Asimismo, se han modificado los tipos de cotización por desem-

pleo con reducciones si se realiza un contrato indefinido, e incrementos si el contrato es temporal.

Además, según el texto aprobado, se facilita y fomenta el acceso de la mujer al mercado laboral, iniciando el programa de bonificaciones tras el parto; se potencia la contratación a tiempo parcial y se establecen medidas dirigidas a la integración laboral de colectivos con mayores dificultades.

Bonificaciones

Un segundo paquete de medidas establece bonificaciones en las cuotas que pagan los empresarios a la Seguridad Social dirigidas a estimular la contratación de mujeres y frenar la expulsión del mercado de trabajo de los mayores de 55 años. Estas deducciones en las cotizaciones serán compensadas a la Seguridad Social por los presupuestos del Instituto Nacional de Empleo (INEM). El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales ha estimado el coste de estas bonificaciones en unos 300.000 millones de pesetas, cifra similar a la que por este mismo concepto se venía aplicando en años anteriores.

Principales novedades de la reforma laboral

Fomento de la contratación indefinida

El Real Decreto aprobado por el Gobierno mantiene su orientación hacia el fomento de un empleo más estable y de mayor calidad. Por eso, extiende la figura creada en la reforma laboral de 1997 del contrato indefinido con coste de despido de 33 días por año trabajado a los siguientes colectivos:

- Jóvenes de 16 a 30 años (antes sólo afectaba a los de 18 a 29 años).
- Mujeres desempleadas, en profesiones con menor índice de empleo femenino.
- Mayores de 45 años.
- Parados que lleven más de seis meses inscritos como demandantes de empleo (antes sólo parados de larga duración).
- Minusvalidos.

La nueva regulación actualiza el programa de bonificaciones a la contratación indefinida, ampliando los colectivos beneficiarios e incrementándose las mismas.

Limitación de la contratación temporal

Según el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, la evolución positiva del empleo en estos últimos años ha mostrado también la necesidad

que la creación de empleo sea cada vez más estable.

Para ello se ha establecido para los contratos temporales una indemnización de ocho días por año trabajado a la extinción del contrato laboral, ya que hasta el momento no existía ninguna penalización para este tipo de contratos. Otra de las medidas para limitar la contratación temporal se refiere a la regulación del contrato eventual, donde se reduce la duración máxima de este tipo de contratos de los trece meses y medio actuales a doce meses con el objetivo de limitar este tipo de contratos a una duración anual.

Además se modifica el Estatuto de los Trabajadores para equiparar los derechos de los contratados temporalmente con los contratados de forma indefinida. El empresario tendrá también que informar de las vacantes de contratos indefinidos que se produzcan en su empresa.

Fomento del trabajo a tiempo parcial

La nueva normativa introduce también una serie de medidas de fomento del trabajo a tiempo parcial. En primer lugar, se mejora la regulación del contrato a tiempo parcial indefinido, permitiendo una mejor adecuación a las necesidades de nuestro mercado laboral y a la aproximación a los niveles europeos.

- Se elimina el límite máximo del 77 por ciento de la jornada laboral en los contratos a tiempo parcial, permitiendo su adecuación plena a las necesidades personales de los trabajadores y de las empresas, al tiempo que se mantienen los niveles de protección social.
- Asimismo, se flexibiliza la distribución horaria de la jornada, estableciéndose el cómputo de la misma sobre el total de horas trabajadas, independientemente de su distribución.

El nuevo marco legal flexibiliza también el contrato fijo discontinuo, permitiendo que su regulación quede establecida mediante convenios colectivos con el objetivo de adecuarlo a las especificidades de cada sector.

La nueva reforma laboral extiende el contrato indefinido de fomento del empleo, con indemnización de 33 días, a los jóvenes de entre 16 y 30 años, mujeres desempleadas en profesiones donde están subrepresentadas y desempleados con más de seis meses en el paro.

Los contratos temporales tendrán una indemnización de ocho días por año trabajado.

de plantear nuevas reformas que sigan favoreciendo esta evolución y que se orienten, particularmente, a reducir las aún elevadas tasas de temporalidad existentes.

La norma aprobada por el Gobierno introduce una serie de limitaciones a la contratación temporal, con el objetivo de evitar el abuso en este tipo de contratación y hacer

Integración de colectivos con dificultades

El Gobierno quiere seguir haciendo especial hincapié en la incorporación al mundo laboral de aquellos colectivos cuya inserción laboral ofrece mayores dificultades. Para ello, en la norma aprobada se han introducido algunas modificaciones en el contrato de formación e inserción.

En el caso del **contrato de formación** se amplían los colectivos beneficiarios del mismo a:

- **Trabajadores inmigrantes, durante los dos primeros años de permiso de trabajo, con el fin de favorecer la integración de este colectivo en la sociedad.**
- **Parados de larga duración con más de tres años en situación de desempleo.**
- **Parados en situación de exclusión social.**



- **Trabajadores de escuelas taller, casas de oficio y talleres de empleo.**

Además se ha regulado un nuevo contrato de inserción, financiado con cargo a fondos públicos, para favorecer la inserción laboral de los desempleados a través de la mejora de su ocupabilidad.

Bonificaciones

En materia de bonificaciones, el nuevo marco legal actúa, entre otros, sobre los siguientes colectivos: mujeres, parados de larga duración, mayores de 45 y 55 años, discapacitados o trabajadores con contrato formativo.

Mujeres

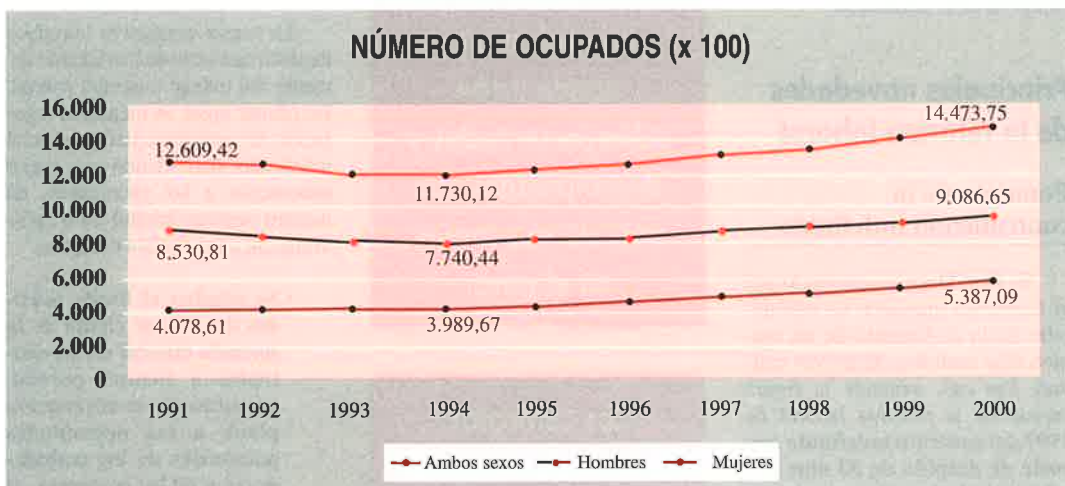
- Como principal novedad, se inicia el programa de bonificación en las cuotas de la Seguridad Social para aquellas mujeres a las que se les contrata tras un proceso de maternidad. Así, en una primera fase se establece una *bonificación en las cuotas del cien por cien*, durante un año, en la contratación de desempleadas de larga duración que se realice en los 24 meses siguientes al alumbramiento.
- Para las mujeres entre 16 y 45 años se establece una bonificación del 25 por ciento en las cuotas por contingencias comunes a la Seguridad Social durante un periodo de 24 meses.

- En aquellas ocupaciones en las que haya un menor índice de empleo femenino, se incrementan las bonificaciones del 60 al 70 por ciento para desempleadas de larga duración, mientras que para las mujeres mayores de 45 años se aumenta la bonificación del 55 al 60 por ciento durante el primer año.

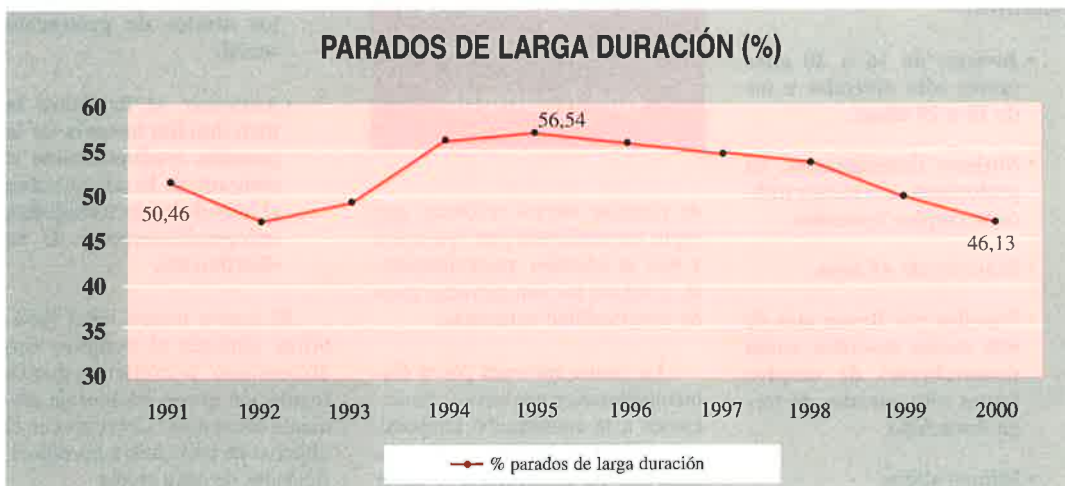
Parados con más de seis meses de desempleo

- Se amplía durante otros doce meses el periodo de bonificación con una reducción de las cuotas del 20 por ciento para los hombres, y

NÚMERO DE OCUPADOS (x 100)



PARADOS DE LARGA DURACIÓN (%)



del 30 por ciento para las mujeres.

Mayores

- Para la contratación de mayores de 55 años se establecen bonificaciones del 50 por ciento, en el caso de los hombres, y del 60 por ciento, en el de las mujeres, durante los primeros doce meses del contrato. Estas bonificaciones serán del 45 por ciento y del 55 por ciento, respectivamente, durante el resto de vigencia del contrato.
- Se mantienen las bonificaciones a la contratación de mayores de 45 años.

Otros colectivos

- Se establecen bonificaciones de entre el 45 y el 60 por ciento para la contratación indefinida de parados perceptores de prestaciones a quienes quede más de un año de prestación o subsidio.
- Se mantienen las bonificaciones a los perceptores del subsidio de eventuales agrarios.
- Se incrementan en un 5 por ciento las bonificaciones para los primeros empleados por parte de trabajadores autónomos, y en un 10 por ciento adicional en el caso de que ese primer empleado sea mujer.
- Se mantienen las bonificaciones entre el 70 y el 90 por ciento en la contratación indefinida de discapacitados durante todo el periodo de vigencia del contrato, además de una subvención por un importe de 650.000 pesetas.

Junto con estas medidas, se amplía también la bonificación en el caso de la transformación en indefinidos de contratos formativos y de relevo a contratos indefinidos, y se amplía también esta bonificación a otros tipos de contrato temporal.

La nueva norma mantiene las bonificaciones al contrato a tiempo parcial, que serán idénticas a

LAS CLAVES DE LA REFORMA

Fomento a la contratación indefinida

- Extensión del nuevo contrato indefinido a parados con más de seis meses en el INEM.
- Jóvenes entre 16 y 30 años.
- Mujeres desempleadas.
- Mayores de 45 años.

Limitación a la contratación temporal

- Indemnización por despido de 8 días.
- Duración máxima de un año del contrato eventual.

Fomento del trabajo a tiempo parcial

- Eliminación del tiempo máximo del 77% de la jornada laboral.
- Flexibilización de la distribución horaria.

Bonificaciones a las cuotas de la Seguridad Social

- Bonificación del 100% durante un año a la contratación de desempleadas tras el periodo de maternidad.
- Bonificación del 50% en las cuotas por contingencias comunes para la contratación de mujeres entre 16 y 45 años.
- Se incrementan las bonificaciones del 60% al 70% para parados de larga duración y del 55% al 60% para mayores de 45 años.
- Se amplían las ventajas para mayores de 55 años y parados de más de seis meses.

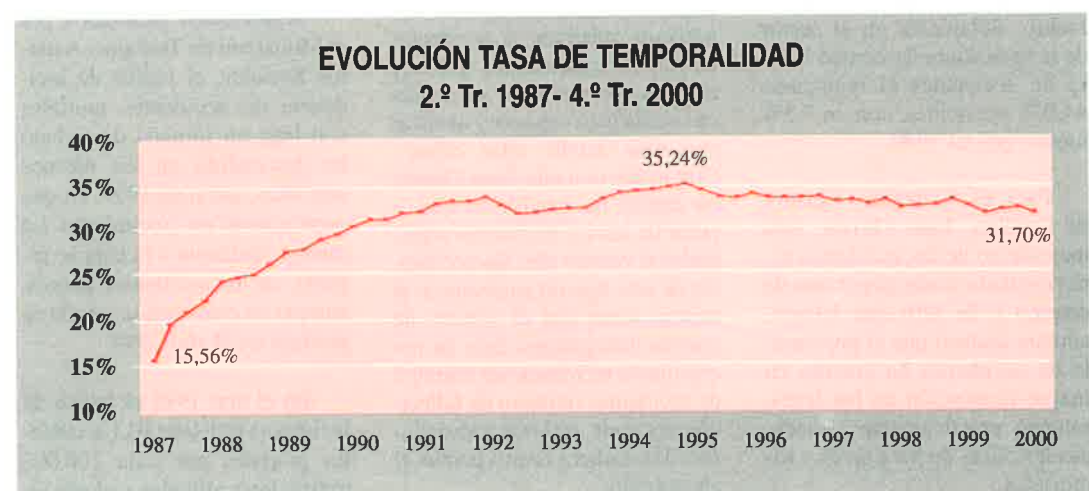
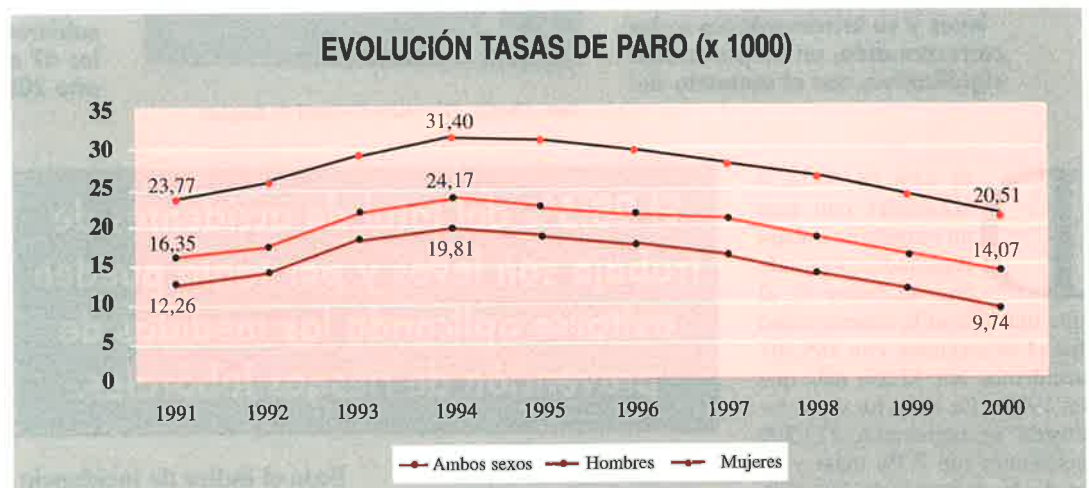
las del contrato a tiempo completo, salvo en el caso del incremento de bonificaciones para mujeres.

Subcontratación

La norma aprobada por el Ejecutivo avanza en la regulación de la contratación y subcontratación, con el objetivo de determinar mejor la responsabilidad en la cadena de contratos a efectos salariales, de Seguridad Social y de prevención de riesgos laborales. Para ello se establece **la obligación para los empleadores de informar a los trabajadores de las empresas subcontratadas sobre la empresa principal.**

Además, según la nueva regulación, **el Comité de Empresa y la empresa principal deberán conocer cuáles son los contratos y subcontratos efectuados, con el fin de poder organizar de la manera más efectiva la prevención de riesgos laborales.** ■

C. H. C.



Durante el año 2000 se registraron 935.274 accidentes de trabajo

BAJA EL ÍNDICE DE INCIDENCIA DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL

Durante el año 2000 se registraron en España un total de 935.274 accidentes en jornada de trabajo que tuvieron como consecuencia la baja de los trabajadores afectados. De este total, 922.785 accidentes fueron leves, es decir, que un 98,5% son fácilmente evitables; 11.359 fueron graves y 1.130 fueron mortales. Ello ha supuesto un aumento total de la siniestralidad de un 7,6% con respecto a 1999. Estos datos han sido facilitados por el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, quien mostró su preocupación por las altas cifras de accidentes que aún existen en el mercado de trabajo español. No obstante, Juan Chozas destacó que el 98,5% del total de accidentes han sido leves y su incremento no se ha correspondido, en un porcentaje significativo, con el aumento del



Juan Chozas, Secretario General de Empleo.

empleo y la actividad laboral, aunque, lógicamente, ha funcionado la ecuación de a más empleo-más accidentes.

Parecida tendencia a la registrada a nivel general se ha manifestado en el sector marítimo pesquero, en el que el sector del transporte aumentaron los accidentes leves, pasando de los 841 de 1999 a los 1.065 de 2000, mientras que los mortales descendieron en un 55,5%. Tan sólo se registraron cuatro muertos en dicho sector.

No fue de la misma evolución la siniestralidad en el sector pesquero, en el que descendieron en un 7,9% y un 13,9% los accidentes leves y graves y subieron los mortales, que pasaron de los 47 muertos en 1999 a los 56 en el año 2000.

Del total de 935.274 accidentes con baja en jornada de trabajo registrados el pasado año, el sector en el que más creció la siniestralidad fue el de servicios, con 385.367 accidentes (un 12,8% más que en 1999). En el sector de la industria se registraron 273.760 accidentes (un 3,7% más) y en el de la construcción 232.092, con un 7,4 por ciento de incremento. Solamente en el sector de la agricultura descendió la tasa de accidentes al registrarse 44.055 accidentes, con un 7,5% menos que en 1999.

Para el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, este incremento de los accidentes está vinculado a una mayor tasa de empleo y de actividad laboral, aunque destacó que el porcentaje de accidentes ha crecido en mayor proporción en los leves, estando prácticamente estancadas las cifras de los graves y los mortales.

El 98,5% del total de accidentes de trabajo son leves y por tanto pueden evitarse aplicando las medidas de prevención de riesgos laborales.

Según el Secretario General, “detrás de la información fría, objetiva, aislada que aportan los números relativos a accidentes de trabajo, entendemos que hay información que debe ser tenida en cuenta para conocer y analizar con más detalle estas cifras”. Con respecto a ello Juan Chozas ha puesto de manifiesto que, a pesar de las 1.130 muertes registradas el pasado año, los accidentes de este tipo no aumentaron al mismo ritmo que el número de nuevos trabajadores. Esto ha hecho que la incidencia de este tipo de accidentes (número de fallecidos por cada 100.000 trabajadores) descendiera cuatro puntos el año pasado.

Baja el índice de incidencia

Según datos facilitados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el índice de incidencia de accidentes mortales con baja en jornada de trabajo ha descendido en los últimos seis años, salvo en 1997, en que experimentó un crecimiento. La misma tendencia a la baja se registra en los accidentes graves, aunque en este caso la subida se produjo en el año 1999.

En el año 1995 el índice de incidencia reflejaba 10,1 accidentes mortales por cada 100.000 trabajadores afiliados y al año si-

guiente descendió a 9,8. Sin embargo en 1997 vuelve a subir hasta el 10,1. A partir de entonces los índices se han situado en el 9,8, 9,4 y 9,2 en los años 1998, 1999 y 2000, respectivamente.

En los accidentes graves el índice de incidencia se situaba en 1995 en 109,1 y ha descendido en los tres años siguientes a 107,5, 108,8 y 98,6, respectivamente. En 1999 ascendieron a 100,7 para bajar de nuevo en el 2000 a 92,0.

Causas no traumáticas

Según los datos facilitados por el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, de las 1.130 muertes por accidente laboral (sin contar los 445 fallecimientos producidos “in itinere”, es decir, en el traslado de ida o vuelta al trabajo) registradas el pasado año, un 30% obedeció a “causas no traumáticas”: infartos, derrames y otras causas mé-

dicas no directamente relacionadas con el trabajo.

Bajo dicha denominación se incluyen una serie de problemas de salud que no tienen su origen, al menos en su totalidad, en la ausencia de medidas de seguridad o medidas insuficientes. El texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social establece que "se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y lugar de trabajo". Sin embargo, en los países de la Unión Europea, a excepción de Francia y España, no se incluye en la estadísticas de accidentes de trabajo este tipo de accidentes por "causa no traumática".

Al igual que en el caso de los accidentes "in itinere", la consideración legal como accidente de trabajo de los accidentes mencionados hay que enmarcarla en la amplitud de prestaciones del sistema de Seguridad Social español y por lo tanto alejado del concepto técnico de accidentes de trabajo. Según los responsables del Ministerio de Trabajo, "dicho concepto técnico es el que debemos tener en cuenta a la hora de evaluar las condiciones reales de Seguridad y Salud en el Trabajo".

Los últimos datos disponibles sobre forma de accidente de trabajo reflejan que este tipo de accidente tiene escasa importancia en el conjunto de la siniestralidad laboral del país, ya que supone un 0,2% del total de accidentes de trabajo con baja en jornada laboral; sin embargo, tiene una gran repercusión cuando se habla de accidentes de trabajo mortales, tal y como se ha puesto de relieve en los datos del año 2000, en que supuso el 30% de las muertes ocurridas.

Precisamente el riesgo de este tipo de accidentes es mayor en actividades como la pesca, en las que dado el tipo de trabajo de permanencia en los barcos, hace que cualquier fallecimiento sea considerado como accidente de trabajo.

En este sentido el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, se ha mostrado receptivo a

El 30% de los accidentes mortales se deben a patologías no traumáticas (infartos, derrames y otras) que tienen su causa en aspectos médicos no relacionados con el trabajo.



la posibilidad de modificar la actual definición de accidente laboral, con el fin de excluir de ella todos aquellos casos que la empresa no podría haber evitado con una acción preventiva, como son los infartos o cualquier otra causa imposible de evitar por las empresas. No obstante, el Secretario General señaló que esta modificación deberá hacerse en el marco de la mesa de diálogo tripartita entre el Gobierno y los agentes social sobre salud laboral.

Accidentes y tipo de contrato

El Secretario General de Empleo ha desvelado también

que trabajar con un contrato temporal incrementa las posibilidades de sufrir un accidente laboral, ya que el riesgo es tres veces mayor entre los trabajadores temporales que entre los indefinidos (ver cuadro). La cuestión se agrava toda vez que la tasa de temporalidad del mercado laboral español supera el 30%. El sector de más riesgo en este caso es el de la construcción, que concentra el 24,8% de todos los accidentes y en el que la temporalidad afecta al 57,8% de los asalariados.

Los lunes, más accidentes

También ha informado Juan Chozas que los lunes son los

días de la semana en que mayor número de accidentes se registran: un 22% del total, aunque suelen ser de tipo leve, provocados por sobreesfuerzos, mientras que los graves y los mortales se van incrementando a lo largo de la semana, concentrándose especialmente en los viernes y los fines de semana (ver cuadro).

Medio billón de pesetas

Según los datos facilitados por el Secretario General de Empleo, los accidentes laborales le costaron a la seguridad Social medio billón de pesetas el pasado año, aunque significó que fue un 7,3 por ciento menos que en 1999, en que la cifra alcanzó los 540.633. De esa cantidad, 400.000 millones correspondieron a contingencias comunes y el resto a causas profesionales. También destaco que desde el año 1994 el coste de prestaciones por incapacidad temporal debido a enfermedades comunes descendió, a pesar del aumento de afiliados, en más de dos millones de trabajadores. Por el contrario, el gasto por accidentes y enfermedades profesionales subió durante el mismo periodo en mayor proporción que el aumento de la población ocupada (ver cuadro).

Inspección

Según datos facilitados por el Ministerio de Trabajo, el importe de las sanciones impuestas por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el área de Seguridad y Salud Laboral ascendió en el año 2000 a 14.173 millones de pesetas, con un 245,6 por ciento más que en el año 1999. El número de visitas realizadas fue de 111.309, con un total de 25.339 actas de infracción y de 2.498 de paralización de los trabajos. El número de accidentes investigados durante el año 2000 ha sido de 16.109, y el de trabajadores afectados por infracción, de 484.156, con unos incrementos con respecto al año anterior del 17,9% y el 416,9%, respectivamente, lo que denota, según los responsa-

bles de Trabajo, que la labor inspectora se ha incrementado considerablemente al habérsela dotado de más medios.

Plan de acción

También ofreció el Secretario General de Empleo datos provisionales del plan de acción preferente que el Gobierno puso en marcha el pasado año para reducir los siniestros en las empresas que concentran la mayor parte de ellos. Según estas cifras, correspondientes a cuatro Comunidades Autónomas, las empresas incluidas en el plan han disminuido sus accidentes

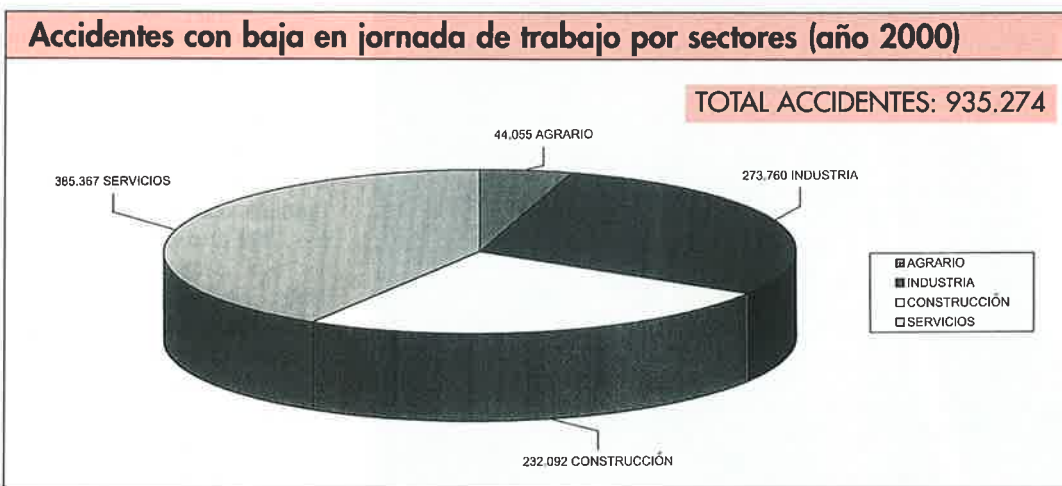
SISTEMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL				
Evolución de la Incapacidad Temporal 1990-2000 (datos en millones de ptas.)				
Años	AT y EP	C. Comunes	Total	% variación interanual
1990	55.793	358.021	413.814	
1991	62.464	439.525	501.989	21,3
1992	62.889	502.255	565.144	12,6
1993	59.725	467.513	557.238	-1,4
1994	58.515	502.984	561.499	0,8
1995	66.447	495.260	561.707	0,0
1996	71.416	513.239	584.655	4,1
1997	76.275	475.578	551.853	-5,6
1998	84.563	441.760	526.323	-4,6
1999	92.506	448.127	540.633	2,7
2000	96.596	404.465	501.061	-7,3

VARIACIÓN EN % DEL NÚMERO DE ACCIDENTES REGISTRADOS En empresas incluidas en el plan de choque	
CC.AA.	% descenso
Aragón	-28,50
Valencia	-19,42
Andalucía	-11,62
Navarra	-19,09

entre un 11 % y un 28% (Ver cuadro).

Dados los resultados, el Ministerio de Trabajo va a seguir arbitrando medidas con el fin de que la siniestralidad laboral vaya en retroceso. En principio, además del Plan de Acción ya mencionado está previsto que los próximos días 4 y 5 de mayo se celebren unas Jornadas de Colaboración entre la Fiscalía General del Estado, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y las Comunidades Autónomas para reforzar las actuaciones en materia de vigilancia.

Por su parte, las autoridades laborales de las CCAA están colaborando con el Ministerio de Trabajo en la elaboración del



PESCA Y TRANSPORTE MARÍTIMO: SECTORES DE RIESGO

De todos es sabido que, junto con la construcción, el sector marítimo pesquero es de los de mayor riesgo en materia de accidentes de trabajo. Según el último informe hecho público por la Organización Internacional de Trabajo (OIT), al menos unos 24.000 pescadores y personas relacionadas con la pesca y el proceso del pescado fallecen cada año, lo que coloca a la pesca entre las profesiones más peligrosas. Según dicho informe, este problema afecta a todos los países por igual. Tanto a los desarrollados como a los del Tercer Mundo. Sirva como ejemplo que en Estados Unidos la siniestralidad en el sector pesquero es 40 veces superior a la media nacional o que en Guinea cada año uno de cada 200 pescadores fallece en tales accidentes.

Las causas a las que la OIT atribuye estos accidentes son variadas: el aumento de la demanda de los consumidores de productos frescos y de elevada calidad, que ha determinado el crecimiento a casi el doble de las personas que trabajan en el sector pesquero y la acuicultura,

pasando de 13 a 29,5 millones entre las décadas de los años 70 a los 90.

Aunque muchos trabajadores han experimentado mejoras en sus condiciones de vida y trabajo, muchos otros, todavía, siguen trabajando en embarcaciones en las que las condiciones siguen siendo pobres y por debajo de los estándares mínimos. Otra causa apuntada por la OIT es el sistema tradicional de remuneración en el sector pesquero por un porcentaje por captura, lo que anima a los pescadores a mejorar la productividad trabajando durante turnos muy largos.

Para agravar el problema en muchos países, según la OIT, las normas de seguridad sólo son de aplicación a los grandes buques y las embarcaciones pesqueras apenas alguna vez son inspeccionadas. Por todo ello este Organismo internacional insta continuamente a los Estados para que fomenten la seguridad e intercambien información para ayudar a mejorar la seguridad y salud de los trabajadores del mar.

Accidentes en el sector marítimo pesquero

El número total de accidentes de trabajo con baja en el año 2000 en el sector marítimo pesquero fue de 6.313, de los que 1.099 se produjeron en el sector de transporte marítimo y 5.214 en el de la pesca. En el primero de ellos, del total de accidentes 1.065 fueron leves, 30 graves y 4 mortales. Ello supuso un aumento del 26,18% sobre los registrados en 1999 según datos facilitados por la Dirección General del Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Siguiendo la tónica general, fueron los accidentes leves los que más aumentaron, pasando de 841 en 1999 a 1.065 en 2000, con un 26,6% más. Los graves pasaron de 21 en 1999 a 30 en 2000, con un 42,8% de aumento, mientras que los mortales descendieron en un 55,5%, al reducirse de 9 (en 1999) a 4 en 2000.

Por su parte, en el sector pesquero el descenso de la siniestralidad fue del 7,8% y en contra de lo sucedido en otras áreas



Proyecto DELT@ (Declaración Electrónica de Trabajadores Accidentados), que permitirá la transmisión electrónica de los partes de accidentes laborales. Este proyecto supone la puesta en marcha de un sistema global de comunicaciones, tratamiento e intercambio de información relacionada con los accidentes de trabajo, utilizando las nuevas tecnologías de la información.

El objetivo de estos "ciberpartes" es agilizar y simplificar los trámites relacionados con los partes de accidentes de trabajo, a través de correo electrónico

DISTRIBUCIÓN DE AT EN JORNADA DE TRABAJO CON BAJA 1998 Y 1999, SEGÚN DÍA DE LA SEMANA DE OCURRENCIA

	Distribución en %	
	1998	1999
Lunes	21,8	21,8
Martes	18,8	19,1
Miércoles	18,4	18,0
Jueves	16,9	17,2
Viernes	16,0	16,0
Sábado	5,5	5,4
Domingo	2,6	2,5
Total	100,0	100,0

EVOLUCIÓN DE LOS AT POR SOBRESFUERZOS Y DÍA DE LA SEMANA % sobre el total de cada día

Lunes	24,65
Martes	19,11
Miércoles	17,95
Jueves	15,88
Viernes	15,56
Sábado	4,62
Domingo	2,23

e Internet, asegurando la confidencialidad de los datos.

También las autoridades de la Unión Europea están preocupadas por el alto índice de accidentes que se producen en los quince países miembros —4,5 millones de accidentes, 5.500 trabajadores muertos y 20.000 millones de euros anuales de costo—, por lo que van a organizar a través de la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo, que tiene su sede oficial en Bilbao, una campaña informativa destinada a reducir los accidentes laborales. Dicha campaña, centrada en mensajes a las empresas de todos los tamaños y sectores de actividad, se completará a partir de abril con un programa especial para la prevención de riesgos laborales y culminará en el mes de octubre con la celebración de la Semana Europea 2001 para la Seguridad y Salud en el Trabajo. Según ha explicado la Comisaria Europea de Empleo y Asuntos Sociales, Anna Diamantopoulou "A demasiados europeos, el ganarse el sustento les cuesta la salud e incluso la vida". ■

Concha Hernández Carazo

disminuyeron los leves y graves y subieron los accidentes con muerte. Así, durante el año 2000 se registraron 5.021 accidentes leves, un 7,9% menos que en 1999, en que se produjeron 5.454. El número de siniestros graves fue de 137 (-13,2%) y el de mortales fue de 56 frente a los 47 registrados en 1999, lo que dio un incremento del 19,15%.

Por lo que se refiere a la forma en que se produjeron estos accidentes, según los datos facilitados por la Dirección General del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, en el sector pesquero los accidentes mortales se produjeron fundamentalmente por caídas de los trabajadores a distinto nivel (un 42,5%) y por causas no traumáticas —infartos y otras enfermedades— (19,15%); choque contra objetos móviles (10,6%) y por atrapamiento entre objetos (8,5%).

En lo que afecta a los accidentes leves, la principal causa de los mismos ha sido la caída de los trabajadores al mismo nivel con un 21,6%. La siguiente causa fueron los

sobreesfuerzos (20,6% del total). Le siguen golpes por objetos y herramientas (17,7%); atrapamientos por objetos (7,8%); choque contra objetos móviles (5,8%); pisadas sobre objetos (3,5%).

Finalmente, la principal causa de los accidentes graves ha sido la caída de personas al mismo nivel (17,7%); golpes por objetos o herramientas (16,4%); atrapamientos o causas no traumáticas (11,3 y 10,1 %, respectivamente)

La naturaleza de las lesiones de estos accidentes fueron en los mortales asfixias (51%); infartos, derrames cerebrales y otras patologías no traumáticas (19,1 %) y lesiones múltiples (12,7%). En los accidentes leves, las tres lesiones más frecuentes fueron torceduras y esguinces (25,6%); contusiones y aplastamientos (18,7%) y otras heridas (14,8%). Finalmente, los graves fueron fundamentalmente fracturas (29,7%), conmociones, traumatismos internos, amputaciones y pérdidas de globo ocular.

Transporte marítimo

En lo referente a las causas de los accidentes en el transporte marítimo las principales causas de los accidentes mortales fueron el atrapamiento por objetos (55,5%) y las causas no traumáticas (32,3%). En los graves las principales causas fueron los golpes con vehículos (19%) y la caída de trabajadores al mismo y distinto nivel y causas no traumáticas con un 14,2% cada una.

En los accidentes leves las principales causas fueron los sobreesfuerzos (21,1%); los golpes y cortes por objetos o herramientas (17,2%); caídas al mismo y distinto nivel. La naturaleza de las lesiones causantes de los accidentes mortales fueron las exposiciones al medio ambiente (44,4%), las patologías no traumáticas (33,3%) y las lesiones múltiples (22,2%)

Los accidentes graves tuvieron como consecuencia torceduras en un 23,8%, fracturas, el 19% y traumatismos el 14,2%. Los leves fueron torceduras, contusiones, aplastamientos, hernias discales y luxaciones.

Serán adoptadas por los Ministros de Fomento y de Agricultura y Pesca

MEDIDAS PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD EN EL SECTOR PESQUERO

Los Ministerios de Fomento y de Agricultura Pesca y Alimentación han puesto en marcha una mesa de trabajo encaminada a reducir la siniestralidad en el sector de la pesca tanto en la flota que opera bajo pabellón español como en la que se halla bajo otras banderas pero donde el capital y las tripulaciones son fundamentalmente españolas. Con tal motivo se reunieron representantes de la Marina Mercante y de la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros para poner en marcha actuaciones encaminadas a reducir los problemas de siniestralidad.

Para los representantes de la Administración es fundamental actuar sobre todos los aspectos de prevención en la seguridad. Para ello, en los próximos meses se van a desarrollar análisis de todas las medidas susceptibles para su implantación en los barcos.

En los últimos años, consecuencia de las mejoras llevadas

Entre otros puntos, se intensificarán las inspecciones de buques, el uso de radiobalizas y otros elementos de seguridad.

a cabo en el conjunto de la flota, se ha logrado reducir en porcentajes muy importantes la siniestralidad en el sector de la pesca. Se ha procedido a la retirada de miles de embarcaciones con la construcción de otras nuevas y se han quitado de la circulación lo que en muchos casos las tripulaciones llegaban a calificar como "ataúdes flotantes".

A pesar de estas grandes mejoras en el conjunto de las flotas pesqueras a consecuencia de la renovación de las embarcaciones, quedan cuestiones por resolver en materia de condiciones de seguridad.

Para los representantes de la Administración, es preciso en primer lugar intensificar las inspecciones en todos los barcos. Se considera fundamental el uso de radiobalizas personales así como disponer en los barcos de trajes de supervivencia y/o chalecos de seguridad, aspectos a los que en muchos casos no se da la importancia que merecen. En esta misma línea, se estima fundamental prestar una mayor atención a los aspectos relacionados con la formación de las tripulaciones y convencer también a las mismas de que tienen una parte de responsabilidad a la hora de evitar un siniestro.

Las actuaciones que se pretenden llevar a cabo conjuntamente por los Ministerios de Fomento y de Agricultura, Pesca y Alimentación no se van a limitar solamente a los barcos de la flota que opera bajo pabellón español. El objetivo de la Administración es extender las inspecciones también a los barcos que funcionan bajo otras banderas pero donde tanto el capitán como las tripulaciones son españolas. En este sentido, técnicos de ambos departamentos viajarán al Reino Unido y a Irlanda para inspeccionar los barcos que operan en esas aguas en una política coordinada con las autoridades marítimas de los respectivos países. Cabe recordar que en los últimos meses algunos de los siniestros más importantes que se han producido en el sector de la pesca con tripulaciones españolas han sido en barcos que operaban bajo banderas de esos dos países. ■

V. M.



MESA EN GALICIA

En relación con la prevención de la siniestralidad en el Mar, el pasado ocho de marzo se constituye en Santiago de Compostela la Mesa Interinstitucional para la Seguridad Marítima, en la que participan el Instituto Social de la Marina, la Dirección General de la Marina Mercante, La Secretaría General de Pesca Marítima y la Xunta de Galicia.

Por parte del Instituto Social de la Marina asistió su directora general María Antonia Lucena. El conselleiro de Pesca de la Xunta, Amancio Landín, destacó la necesidad de mejorar los sistemas para la prevención de la siniestralidad en el mar con nuevas medidas entre las que destacaría la obligación, para los barcos que faenen más allá de las 150 millas de la costa, de contar con trajes de supervivencia a bordo. Igualmente se plantea la supervisión de todos los pesqueros que descarguen en puertos gallegos, aunque no sean comunitarios, y exigir un plan de emergencia para cada barco.

Botiquín a bordo



Salud
a bordo



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



1980 2000 CERCA ASES
Seguridad
Social



UNION EUROPEA
Fondo Social Europeo

Ampliada la cobertura de la AME'2001

EL "REMOLCAGURE BAT" INICIÓ LA CAMPAÑA DE APOYO SANITARIO A LAS FLOTAS DEL BOCARTE, DEL BONITO Y DEL PEZ ESPADA

El Instituto Social de la Marina ha ampliado para el presente año la Campaña de Asistencia Médica Embarcada (AME'2001), que únicamente se prestaba a la costera del bonito, a las flotas del bocarte y del pez espada. Así el pasado 1 de abril, dos meses antes de lo habitual, partió del puerto de Santander el buque hospital "Remolcagure Bat", fletado por el ISM, para atender durante los meses de abril y mayo a la flota del bocarte que faena en la cornisa cantábrica, integrada por 250 barco y 3.200 tripulantes. Con posterioridad, durante los meses de junio a septiembre el buque-hospital navegará junto a la flota atunera y en octubre y noviembre atenderá las necesidades sanitarias de la flota del pez espada.

El inicio de la Campaña AME'2001 contó con la presencia de la directora General del ISM, María Antonia Lucena Varela, quien explicó que los responsables del ISM, con el apoyo de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, habían sido sensibles a las demandas de las distintas flotas que venían solicitando esta

ampliación de la cobertura sanitaria en base a los buenos resultados obtenidos por las prestaciones sanitarias realizadas en la costera del bonito desde hace ya una decena de años. También señaló la Directora General que con esta ampliación del apoyo a las flotas que faenan en aguas del Cantábrico y del Atlántico Norte, la cobertura asistencial que dará la AME'2001 alcanzará a 1.000 barcos y unos 10.000 tripulantes. El coste total de la misma está estimado en 164 millones de pesetas.

El distintivo de la campaña será, como desde hace cuatro años, el de SANIMAR, que servirá de clave para identificarla, independientemente de cual se el nombre del barco que realiza la asistencia sanitaria, aunque de nuevo sea el "Remolcagure Bat".





El inicio de la Campaña de Asistencia Médica Embarcada tuvo lugar el pasado 1 de abril, en el puerto de Santander, que será la base de la AME'2001, con la partida del buque-hospital "Remolcagure Bat" junto a la flota del bocarte, integrada por 250 barcos y unos 3.200 hombres procedentes de toda la cornisa cantábrica y del noroeste de Galicia. Es en esta época cuando el bocarte o anchoa está más alejado de las costas españolas y se le localiza en las inmediaciones de las aguas francesas. De ahí la necesidad de que las flotas españolas cuenten con un apoyo sanitario próximo y no solo con los habituales medios en tierra como el Centro Radio Médico.

En esta la primera vez que el buque-sanitario atiende a la flota del bocarte. Para dar a conocer la campaña, el Instituto Social de la Marina ha editado un cartel y un díptico en los

ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA.
Si estás enfermo o accidentado llámanos...

Frecuencia Radio 3370 khz
 Emergencia Canal 16 vhf
 2182 khz
 Satélite Inmarsat 00 871 622487910
 00 874 622487910

CAMPAÑA BOCARTE, abril/mayo
 CAMPANA BONITO, junio/julio/agosto/septiembre
 CAMPANA ESPADA, octubre/noviembre

que con el lema "Si estás enfermo o accidentado, llámanos..." Se dan a conocer las prestaciones de la campaña, que contará con el distintivo "SANIMAR", al igual que en años anteriores, así como las coordenadas para contactar con el buque-hospital.

Balance

Coincidiendo con el inicio de la campaña, la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena Varea, acudió a Santander para visitar las instalaciones del buque-hospital "Remolcagure





Bat” y conocer las reformas que se han incorporado al mismo para la mejor atención sanitaria de los pacientes. Asimismo aprovechó la ocasión para presentar en el propio barco a los medios informativos la Campaña AME'2001 y el balance del Programa de Sanidad Marítima del ISM en el que se adscribe dicha campaña.

En este acto la directora General del ISM estuvo acompañada por el Delegado del Gobierno en Cantabria, Alberto Cuartas Galván y por los Directores Provinciales del ISM de Cantabria, Rafael Puente Pinedo; de Gijón, Ángel González Lago; de Vizcaya, Manuel Canosa Rodrigo y de Guipúzcoa, Domingo de la Iglesia Terrones.

En su intervención la directora General del ISM explicó el Programa de Sanidad Marítima que se asienta en dos pilares básicos de actuación: el nivel preventivo y asistencial y se orienta en tres direcciones: asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional; asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero y medicina preventiva.

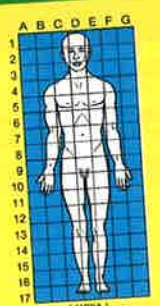
En estos momentos el ISM presta asistencia sanitaria en

CONSULTA MÉDICA POR RADIO

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

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

Láminas de situación de síntomas



Cuestionario básico

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

las Comunidades Autónomas de Andalucía, Madrid, Illes Balears, Asturias, Cantabria, Ceuta y Murcia. Para la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar el ISM dispone del Centro

Radio-Médico, en el que en los últimos diez años se han recibido más de 57.000 llamadas y se han atendido 19.974 casos; del Buque Sanitario y de Apoyo Logístico “Esperanza del

Mar”, que ha realizado 59.211 atenciones sanitarias y de los Centro Asistenciales en el Extranjero Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Abidján (Costa de Marfil), Luanda (Angola), Walvis Bay (Sudáfrica), Sey-Mombasa (Islas Seychelles/Kenya) en los que entre 1991 y 2000 se han realizado 32.447 consultas y 2.832 reparaciones sanitarias.

El capítulo de medicina preventiva el Programa de Sanidad marítima del ISM contempla los reconocimientos médicos previos al embarque, la información sanitaria al trabajador del mar y las campañas de prevención, así como la distribución de la Guía Sanitaria a bordo. En los últimos diez años, según ha puesto de manifiesto la Directora General del Instituto Social de la Marina, se han realizado 693.108 reconocimientos médicos previos al embarque y se han impartido 1.629 cursos de Formación Sanitaria en los que han participado 26.682 alumnos. En este tiempo se han realizado diversas Campañas de Prevención como la del sida, enfermedades de transmisión sexual, paludismo, etc y campañas específicas de vacunación, principalmente la que se refieren al tétanos, hepatitis b y gripe.



AME, un servicio imprescindible

La Campaña de Asistencia Médica Embarcada forma parte de este Programa de Sanidad Marítima y nació hace diez años con el fin de favorecer las condiciones de vida y trabajo y potenciar los niveles sanitarios de asistencia y prevención de la flota que faenaba en aguas del Cantábrico en la pesca del bonito.

Se estima que cada año se ha atendido a una flota entre 500 y 600 buques pesqueros, con un total aproximado de entre 4.000 y 5.000 tripulantes. El coste de esta campaña en los últimos cinco años ha sido de 310 millones de pesetas. En los últimos cinco años (96-2000) se atendieron 929 consultas, se prestó asistencia a 302 personas, se ingresaron 96 personas a bordo y se realizaron 73 evacuaciones y 76 asistencias técnicas, según el balance presentado por la Directora General del ISM, María Antonia Lucena.

Los servicios médicos proporcionados por la AME desde el buque-hospital son consultas radiomédicas, hospitalización en la enfermería del buque, en la medida que los enfermos puedan ser trasladados al mis-

mo, y la evacuación sanitaria urgente, por vía marítima o aérea, en los casos en que ésta sea necesaria. Para este último supuesto el "Remolcagure-Bat" se coordinará con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. La asistencia médica la realizan dos facultativos y un ATS del Servicio de Sanidad Marítima en cada una de las mareas mensuales.

Además de esta función sanitaria, el buque presta tareas de apoyo logístico de emergencia a los barcos que lo precisen, consistentes en reparaciones en la obra viva de los pesqueros, zafamiento de la hélices de posibles enganches en las artes de pesca, etc. Para realizar estas tareas el buque-hospital cuenta con una tripulación especializada y con mucha experiencia, en la que se incluye un equipo de buzos.

Estas prestaciones de la campaña asistencial es proporcionar un apoyo médico a las flotas del bocarte, atunera y del pez espada y favorecer y mejorar así las condiciones de vida y trabajo de las tripulaciones. Esta asistencia médica embarcada se encuadra dentro de los programas que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales viene realizando en el área de Seguridad Social con el fin de

potenciar los niveles de salud de la gente del mar, así como la de contribuir a mejorar las condiciones en que se desarrolla su trabajo.

Los buenos resultados obtenidos por las campañas de asistencia a la costera del bonito han hecho de la AME un servicio ya imprescindible no solo para esta flota, sino también para los familiares de los pescadores que, según las informaciones proporcionadas por los médicos que realizan la campaña, sienten la tranquilidad de que sus seres más próximos están perfectamente atendidos en caso de que enfermen, ya que son trasladados a las dependencias sanitarias que lleva el buque hospital.

Ampliación de la AME

Además de los factores ya mencionados el éxito de acogida que la AME ha obtenido desde su inicio tiene su manifestación más palpable en la reivindicación de un buque de apoyo sanitario por cada una de la flotas españolas, que operan en los distintos caladeros internacionales, que han venido planteando en los últimos años tanto los interesados como los diversos interlocutores sociales.

A pesar de la valoración altamente positiva que tales colectivos otorgan a la asistencia sanitaria prestada por el Centro Radiomédico, que mantienen asistencia sanitaria las veinticuatro horas del día, las peticiones del sector se han basado en que esta ayuda es insuficiente en unos momentos como los actuales, en los que la situación por la que atraviesan las economías pesqueras hacen muy costosos los desplazamientos y arribadas a puerto para atenciones sanitarias y logísticas. Según los representantes del sector, estas pueden ser resueltas en muchas ocasiones con un buque sanitario, tal y como ocurre en el banco canario-sahariano con el buque-hospital "Esperanza del mar" y como ha venido sucediendo en los últimos años con la AME y los buques-hospital fletados para la misma.

Ahora con la ampliación de esta campaña a más flotas y la futura puesta en marcha del





La Directora General del ISM, María Antonia Lucena, acompañada por el Delegado del Gobierno en Cantabria, Alberto Cuartas y los Directores Provinciales del ISM en Cantabria, Gijón, Vizcaya y Guipuzcoa a bordo del "Remolcagure Bat".

nuevo "Esperanza del Mar" que cuenta con mayor autonomía y está preparado par desplazarse a cualquier caladero estas demandas del sector pesqueros se verán indudablemente más y mejor atendidas.

Costera del bonito.

Como cada año, en junio, el ritual se repite grandes bandadas de atún empiezan a aproximarse a las costas para la puesta. Es entonces, cuando los casi 7.000 pescadores cántabro y gallegos, en su mayoría, salen en su busca tras poner a punto barcos y aparejos. Y, como cada año, junto a ellos estará el buque-hospital "Remolcagure Bat" para atender la salud a las tripulaciones y apoyarlas logísticamente en cualquier percance que sufran en el transcurso de los cuatro meses que estarán alejados de las costas españolas en busca de las más de 20.000 toneladas de bonito que capturan cada año.

La asistencia médica se desarrollará en las aguas comprendidas entre los paralelos 40 a 50 grados Norte y los meridianos 1 a 30 grados Oeste, que es el caladero comprendido entre el nordeste de las Azores y la Bretaña francesa. Asimismo, se pueden beneficiar de estas prestaciones los buques en tránsito que naveguen por la zona señalada.

La Asistencia Médica Embarcada a la flota atunera se extenderá durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre, que es cuando esta flota permanece más alejada de las costas españolas. A partir de octubre, será atendida por lo medios en tierra, especialmente el Centro Radio Médico. El total de barcos que participa en la costera del bonito es de unos 600 y unos 5.000 hombres, aunque el máximo de barcos que se estima que faena simultáneamente es de unos 350 a 400, si bien el número de licencias concedidas puede ser superior. Su procedencia es ma-

yoritariamente de Galicia y de la Cornisa Cantábrica.

Flota espadera

Cuando la flota del bonito se encuentre cerca de las costas y puede ser atendida médicamente por los medios sanitarios en tierra, el "Remolcagure Bat", se trasladará a la zona en que se encuentre concentrada la flota espadera para navegar junto a ella los meses de octubre y noviembre. La zona de operaciones aún no ha sido definida, ya que es muy amplia y dependerá en cada momento donde haya mayor concentración de flota, siempre que esta esté situada en la zona del Atlántico Norte. Dicha flota está integrada por 150 buques y 1.800 hombres.

No es la primera vez que la AME se amplía a la flota del pez espada. Ya la AME'95 la atendió sanitariamente, con el buque-hospital "Investigador", entre los paralelos 36° y 40° N y los meridianos 13° y 20° W.

"Remolcagure Bat"

El "Remolcagure Bat", en el que embarcará un equipo médico del Servicio de Sanidad Marítima, contará con el apoyo del Centro Radio Médico. La asistencia sanitaria podrá prestarse mediante consultas radio-médicas, desplazamientos del personal médico al pesquero, ingreso del paciente a bordo del buque asistencial o evacuación del enfermo, vía marítima o aérea, según las circunstancias de cada caso. El barco presta también asistencias logísticas de emergencia, contándose para ello con buzos profesionales integrados en la tripulación. Los servicios se realizan de forma gratuita a todos los tripulantes.

El buque sanitario dispone de enfermería equipada con sala de curas y sala de UVI, camarotes para alojar a siete pacientes, capacidad para 14 pasajeros en caso de necesidad, embarcación neumática para el transporte entre barco y pesqueros, grúa de 35 toneladas con alcance de 35 metros, y cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.

Datos del buque para requerir la asistencia sanitaria

El indicativo de llamada al barco para solicitar asistencia sanitaria es SANIMAR.

La frecuencia prevista de escucha se situará en 3370 KHz. Sus canales de VHF se posicionarán:

- Uno en el canal 16 permanentemente. Las llamadas de socorro se harán por la frecuencia 2182 KHz.
- El otro se situará en una frecuencia de trabajo específica para la flota atunera.

Los números del equipo INMARSAT:

- INMARSAT
00871622487910
00874622487910



Recomendaciones del ISM

El Servicio de Sanidad Marítima del ISM recomienda una serie de medidas para que los propios pescadores colaboren en preservar su salud durante la campaña. Entre estas recomendaciones se inscribe la de recordar a los pesqueros que deben contar con el botiquín reglamentario, revisado y ordenado antes de la salida del buque, provisto de fármacos y material sanitario en buenas condiciones de conservación. El ISM recuerda también que todos los tripulantes que participan en las costeras deben de tener su Reconocimiento Médico Previo a Embarque vigente, y que es imprescindible que aquellas personas sometidas a algún tratamiento con medicamentos lleven medicación suficiente a bordo.

Para facilitar el cumplimiento de estas normas de salud laboral es igualmente imprescindible que los barcos lleven junto con el botiquín la Guía Sanitaria a bordo. El ISM ha distribuido entre las Cofradías de Pescadores carteles en los que se informa a la flota de la presencia del buque hospital, de las frecuencias de contacto y de la forma de realizar la consulta médica.

La AME 2001 se inscribe en el programa que viene desarrollando el Ministerio de Trabajo y Asunto Sociales en el área de Seguridad Social, previsto en el Instrumento Financiero de Ordenación Pesquera (IFOP). ■

Concha Hernández Carrazo

El "Remolcagure Bat" tiene 57 metros de eslora, 11,40 metros de manga y un registro bruto de 758 T.R.B. Desarrolla una velocidad de 13 nudos y dispone de autonomía para 60 días. Está dotado con equipo de comunicación VHF, onda corta y sistema de comunicación por satélite INMARSAT.

Su indicativo de llamada es EACW y para solicitar asistencia sanitaria es SANIMAR. La frecuencia prevista de escucha se situará en 3370 Khz. Sus canales de V.H.F. se posicionarán uno en cada canal 16 permanentemente. Las llamadas de socorro se harán por la frecuencia 2182 Khz y 16 VHF. El otro se situará en una frecuencia de trabajo específica para las distintas flotas.

Un barco acondicionado para la asistencia sanitaria

El "Remolcagure-Bat", que ha sido especialmente pertrechado para esta actividad, tendrá como puerto base Santander, al que acudirá a repostar a finales de cada mes.

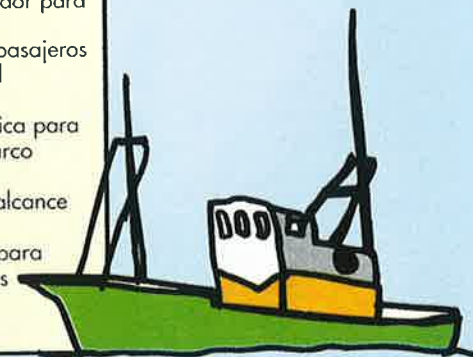
Las principales características de este buque son las siguientes:

- Eslora total: 57 m.
- Manga: 11,40 m.
- Punta: 4,75 m.
- Registro bruto: 758 TRB.
- Velocidad que desarrolla: 13 nudos.
- Autonomía: 60 días.

El barco está dotado con:

- Equipo de comunicación VH, onda corta y sistema de comunicación por satélite INMARSAT.

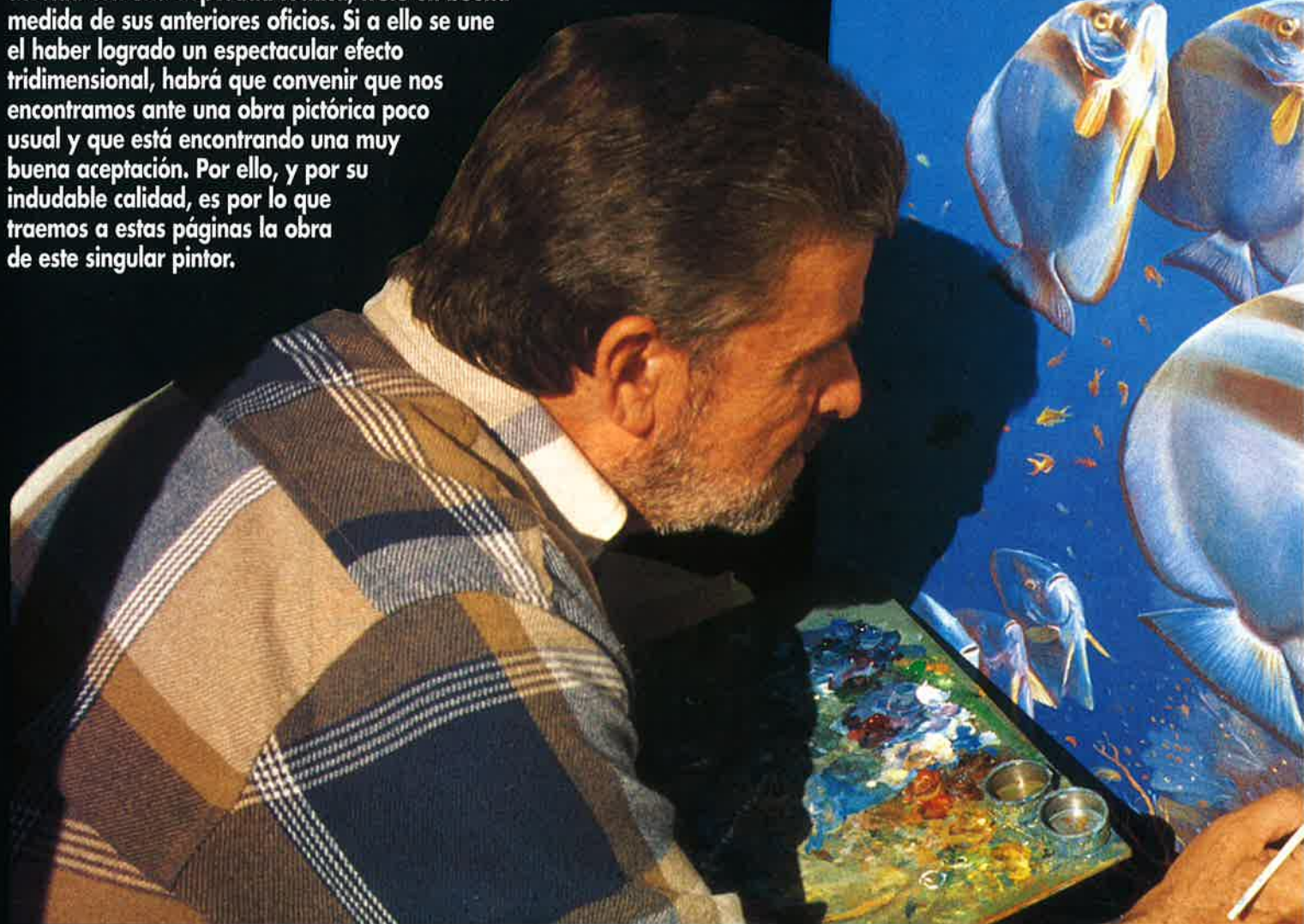
- Enfermería a bordo equipada con sala de curas y sala de UVI, con el aparataje necesario para el mantenimiento de enfermos graves.
- Camarotes para alojar a siete pacientes.
- Camarote estar-comedor para enfermos.
- Capacidad para 14 pasajeros en caso de necesidad imperiosa.
- Embarcación neumática para el transporte entre barco y pesqueros.
- Grúa de 35 Tm con alcance de 35 m.
- Cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.



FONDOS MARINOS, AL ÓLEO

MANEL GIL
TRASLADA AL
LIENZO SUS
VIVENCIAS
SUBMARINAS

El mar constituye uno de los temas recurrentes por excelencia en la pintura. Y, en este sentido, las marinas son todo un clásico a la hora de plasmar sobre un lienzo la recreación de su imagen, junto a las batallas navales o los motivos marineros. Menos frecuente es que el artista nos sumerja en el fondo del mar. Manel Gil pertenece a este último grupo, plasmando en su obra de estilo hiperrealista los misterios submarinos y sus distintas formas de vida con una depurada técnica, fruto en buena medida de sus anteriores oficios. Si a ello se une el haber logrado un espectacular efecto tridimensional, habrá que convenir que nos encontramos ante una obra pictórica poco usual y que está encontrando una muy buena aceptación. Por ello, y por su indudable calidad, es por lo que traemos a estas páginas la obra de este singular pintor.





Desde niño mostró una gran afición por el dibujo. Tras la escolarización básica, con 13 años de edad, inicia los estudios de Bellas Artes en la Escuela de la Lonja en Barcelona, donde ingresa en 1953.

Por esa época empieza también su afición por la pintura al óleo, aunque habrá de pasar mucho tiempo —hasta 1995, en concreto— para que realice la primera exposición de sus obras, cuya temática irá cambiando al tiempo que su técnica hasta llegar a la pintura actual.

Comienza pintando marinas, porque le apasiona el mar. Pero ese amor al mar le llevó a conocerlo de una manera más intensa. Desde realizar el servicio militar como buceador de la Armada, hasta que sus trabajos estuvieran relacionados con el medio marino: fue instructor deportivo de buceo durante más de veinte años; se dedicó a la fotografía submarina y también realizó películas bajo el mar; fue encargado de mantenimiento en la reserva marina de las islas Medas. *Mis primeras películas las hacía en celuloide y después en vídeo, por lo*



que tengo un gran archivo de material submarino que utilizo para sacar apuntes, comenta Manel Gil. Este trabajo, que incluso llegó a presentar en algunos festivales de cine submarino, constituye uno de los factores que posibilitarán el tipo de pintura que hace ahora este artista barcelonés.

Pasión por la inmersión

La inmersión y el submarinismo, su otra pasión, ha sido toda su vida. Manel Gil supo conjugarlo con su afición por la pintura en el más amplio sentido. Y es que, al igual que otros pintores, hace más de treinta años probó a pintar bajo el agua, aunque la experiencia no le llenaba del todo. *Como en el agua no puedes diluir el óleo con aguarrás, sino que tienes que pintar directamente de la pasta del tubo con espátula, no puedes entrar en detalles. Y como mi pintura es muy perfeccionista y me gusta además pintar fauna... Debajo del agua no puedes pintar peces, porque se marchan. Has de limitarte a pintar contraluces de cuevas submarinas y me cansé de esto, porque cuando se han pintado cuatro o cinco cuadros se torna algo repetitivo.*

Se decanta definitivamente por pintar fauna y flora marinas, pero fuera del agua. Su experiencia como buceador, que le lleva a ser un gran conocedor de los fondos marinos, le aporta el conocimiento del medio. *Para pintar esta temática la has de haber vivido. Los matices, la fauna, las algas...*

En su obra tendrá también gran importancia su anterior oficio en el mundo de la publicidad, como ilus-



trador y retocador de fotografía industrial.

Un oficio, como tantos otros, en los que las nuevas tecnologías han suplido el

trabajo de las personas. *De esa experiencia me ha quedado la técnica de entrar en detalle y que se parezca a una foto lo que yo hago.*

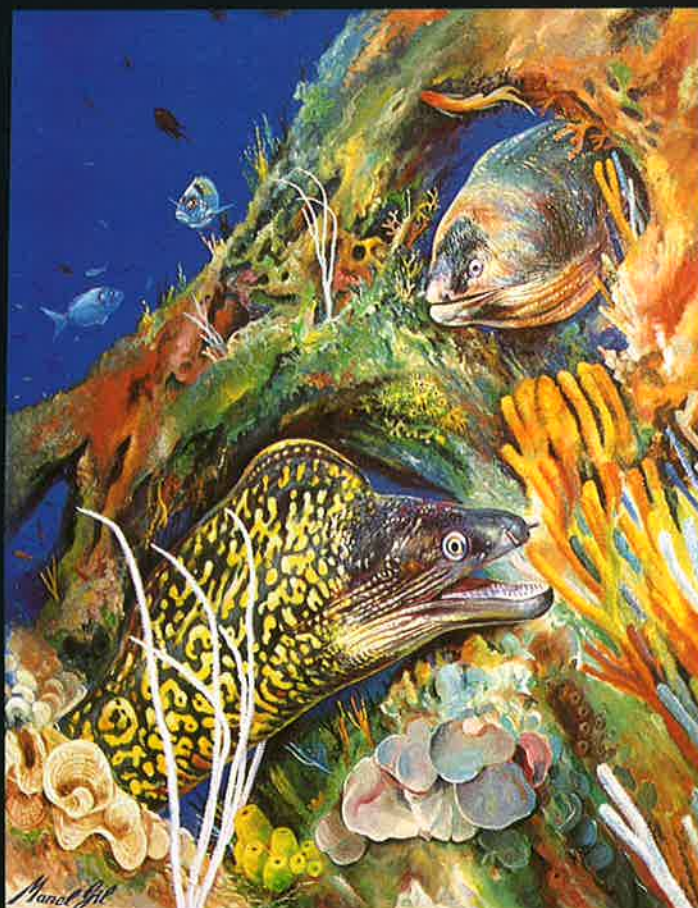
Como señala Manel Gil, *si la técnica me quitó el oficio, ahora me aprovecho de esa técnica para mis trabajos.* Se refiere a que el material gráfico, en vídeos y en películas, le sirve como material de documentación y la técnica le permite sacarle el mejor partido. *Paso mis vídeos y cuando tengo al pez en una posición óptima hago un paro digital y saco mis apuntes.*



unido al estilo hiperrealista, da la impresión de que se está debajo del agua, pero esto no es lo primordial para mí.

Y es que la técnica se la pueden "fusilar", como él mismo señala, pero lo que quiere es seguir reflejando en su pintura todas sus vivencias submarinas, especialmente por el Mediterráneo —*la costa Brava es lo que mejor conozco*—, pero también por el mar Rojo o en el Atlántico...

Como se comentaba al inicio, la primera exposición de este artista no tuvo lugar hasta 1995, en el Salón Islas Medas de L'Estartit, Girona, localidad donde tiene su residencia. Ese mismo año expone en el 34 Salón Náutico Internacional de Barcelona, a donde ha acudido todos los años desde entonces. Ha participado en exposiciones colectivas en el Festival Mundial de la Imagen Submarina, en Antibes, o en las Jornadas del Mar de Carry-le-Rouet, ambas en Francia, y en la galería "Traç d'Art" en L'Estartit, Girona, entre otras. Entre las exposiciones monográficas, además de las ya citadas en el Salón Náutico de Barcelona, citar las últimas realizadas en el Real Club Náutico de Tarragona, la galería "Art Calella" de Palafrugell, Girona, y la recién terminada, en el momento de redactar este reportaje, en el Salón Náutico y del Deporte de Canarias.



Más allá del "realismo"

A su experiencia profesional, que ha puesto al servicio de su afición pictórica, se le une el desarrollo de una técnica que está llamando mucho la atención. Y es que sus cuadros se pueden ver en tres dimensiones —gracias al desarrollo de una depurada técnica en el uso del color— con la utilización de unas gafas adecuadas. *Todo lo que se*

había hecho en tres dimensiones, con la utilización de las gafas de un cristal de cada color; sin ellas se veía borroso. Mis cuadros se ven

normal sin las gafas, pero a través de cristales blancos polarizados es cuando adquieren la visión en tres dimensiones. Viéndolo así, y

Aprovechó su paso por las islas Canarias para sumergirse en sus aguas y tomar nuevos apuntes. Unos apuntes que, tal vez, veamos pronto convertidos en cuadros en sus próximas exposiciones. ■

Raúl Gutiérrez

**OBJETIVO
2004**

"LA COMPETENCIA ENTRE PUERTOS YA NO SE JUEGA EN EL MAR, SINO EN TIERRA Y CON EL FERROCARRIL" (Joaquim Tosas, presidente del puerto)

EL AVE LLEGARÁ AL PUERTO DE BARCELONA



La llegada del AVE al puerto de Barcelona, prevista para el año 2004, sería el gran argumento estratégico para una ampliación de instalaciones, con la que la ciudad aspira a ser el primer centro operativo portuario del sur de Europa, según ha sabido la revista MAR en fuentes del Ministerio de Fomento.

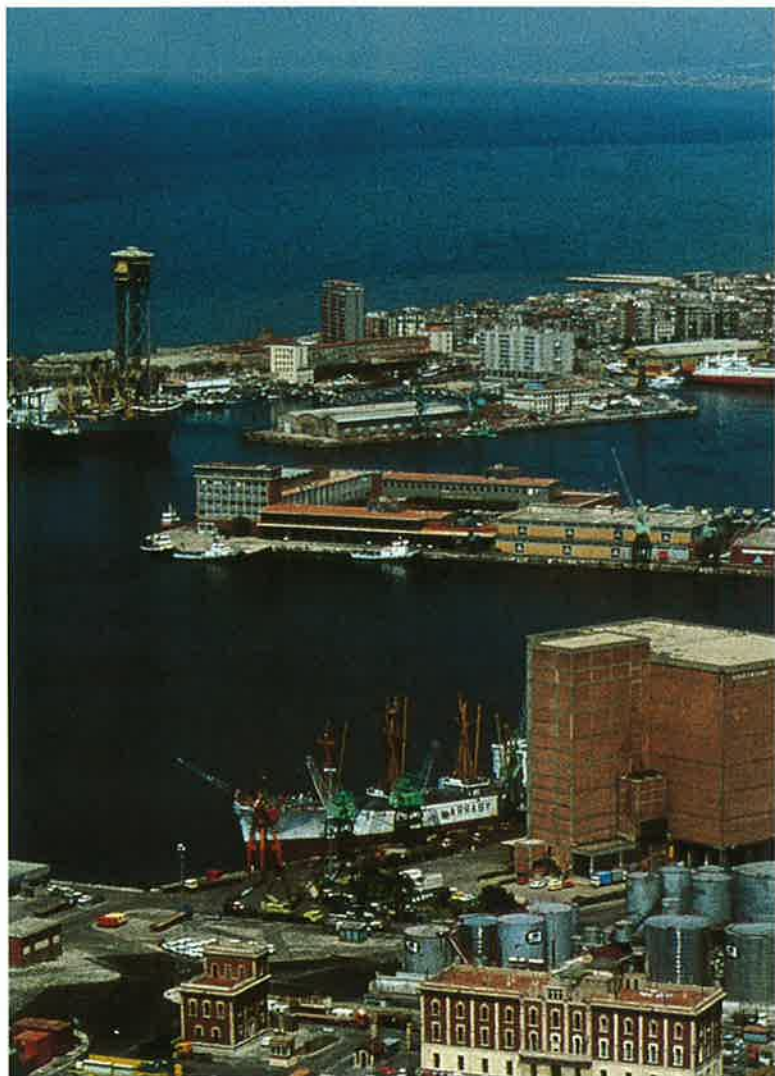
El presidente del puerto de Barcelona, Joaquim Tosas, habría alcanzado un compromiso del ministro Alvarez Cascos y dirige los primeros estudios para construir una estación de carga y un ramal de doble vía que descargue las mercancías del AVE en la zona portuaria.

Un nuevo argumento dinamizará los planes de ampliación del puerto de Barcelona —que alcanzan al 2010— y permitirá duplicar sus hectáreas de superficie marítima y los toneladas de mercancías a mover, para entonces (ver cuadro 1).

Se trata de la llegada del AVE al mismo recinto portuario barcelonés, con pasajeros y mercancías acercados allí en 150 minutos, desde Madrid, y 75 minutos, desde Zaragoza. Los propósitos de la obra ferroviaria que marcará la historia del siglo XXI sitúan la en-

trada en servicio del AVE a Lleida en el 2002 y a Barcelona en el 2004.

El plan garantiza la llegada del AVE al recinto portuario, para realizar el traslado de las mercancías a muelles, con la construcción de una estación de carga y una vía doble, en un ramal cuyo estudio de trazado ya diseñan Fomento y consultores externos. En las mismas el proyecto defiende la necesidad de conectar el aeropuerto de El Prat de Llobregat para el traspaso del pasaje a los cruceros turísticos, de los que el puerto de Barcelona es líder mediterráneo.



■ **El ramal del AVE a los muelles permitirá unos tráficos Madrid-puerto de Barcelona en 150 minutos, o 75 desde Zaragoza.**

■ **El proyecto cuenta con financiación de la Unión Europea y se inscribe en los planes de ampliación portuaria de Barcelona, para ser puerta de mercancías del sur y centro de Europa.**



Las autoridades de Fomento han reimpulsado estas necesidades de ampliación con la salida a concurso de las obras de desvío del río Llobregat, que permitirán sumar 120 hectáreas mas a la actual ZAL. Esta importante obra de desvío representa la recuperación de 257 hectáreas entre la ciudad y El Prat, que albergarán un centro de negocios, servicios anexos, oficinas y el pasillo correspondiente para la entrega del ramal desde el AVE al puerto.

Barcelona quiere liderar el arco transportista mediterráneo, y la Generalitat, Cámara de Comercio y Consorcio de Zona Franca han apostado —desde 1994— por el Plan Delta de Infraestructuras, cuyos retos pendientes y más relevantes pasan por la ampliación del cinturón litoral y el aeropuerto de El Prat. Se consideran obras de inexcusable necesidad para que la ciudad atraiga, al fin, los centros logísticos de las grandes multinacionales, que se han diferido o marchado lejos, por la endémica falta de suelo metropolitano. La saturación, concretamente, de la zona portuaria es visible a diario, y las deseconomías en tiempos de traslados, un gravamen mas a salvar con la irrupción del AVE.

El AVE completará todas las necesidades logísticas de una Barcelona que aspira a ser puerta sur de Europa, tiene actualmente en funcionamiento 350 líneas marítimas regulares y no dispone ni de un metro más de superficie libre en su recinto portuario.

Una dinámica imparables de aplicaciones

El puerto de Barcelona, por el que a diario discurren unos tráficos que rozan la saturación, se vuelve pequeño, incluso después de la creación —en 1992— de su Zona de Actividades Logísticas (ZAL), cuya primera fase alcanzó los 680.000 metros cuadrados al completo, y demanda una dinámica imparables de ampliación.

Los cálculos de un futuro Barcelona-París en cuatro horas, o Barcelona-Londres en siete, ofrecen una idea del progreso general que para los movimientos de mercancías supondrá la alta velocidad dentro del futuro mediterráneo a tensión desde Barcelona.

Ganar en intermodalidad europea

La irrupción del AVE en el acceso portuario de Barcelona, y, próximamente, en el

puerto de Tarragona, representaría una importancia decisiva para la mejora de intermodalidad europea de las mercancías españolas.

El enlace con la frontera de Francia —un túnel de 15 kilómetros bajo el Pirineo catalán— permitirá conectar con la red francesa, la segunda del mundo en importancia y trazado, e implantar el sistema de intermodalidad europea desde Barcelona, por lo que todas las administraciones están apostando fuerte por el proyecto, aunque existen ciertos síntomas de retraso.

Para las autoridades del puerto de Barcelona, el histórico proyecto habrá de coincidir con un desplazamiento de la logística fuera del área metropolitana y la ciudad, segregar tráfico mediante carriles exclusivos para el tráfico pesado y replantear el problema de los peajes de autopista, poco competitivos. Los tráfic de camiones que llegan de Madrid al puerto barcelonés —casi el 25 por ciento del total que allí accede— sufren la recarga de los peajes, no existentes en el

resto de España, y se debe terminar con esta distorsión, que hace, por ejemplo, que los camiones de Madrid no sólo lleguen a Valencia antes, sino además, gratis. Por esta razón se inclinan por este puerto en muchos casos.

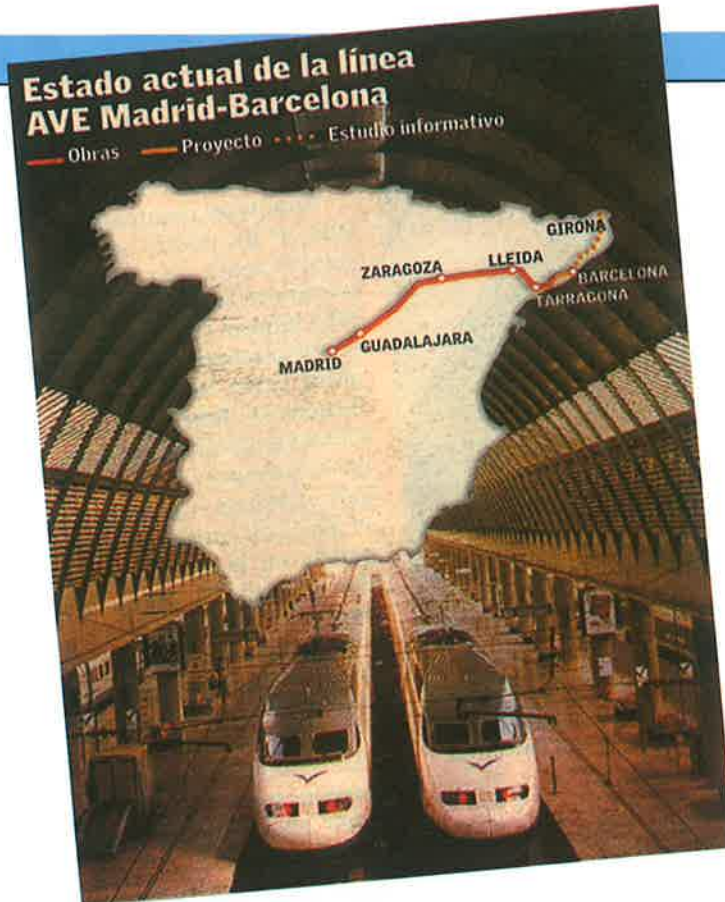
Estudios consultores privados, apuntando de frente a las necesidades de infraestructura ferroviaria de los puertos de Barcelona y Tarragona, previenen que “sus tráfic con Europa se multiplicarán por 2 o por 3 en los próximos 10 años”.

Apuesta inequívoca por el ferrocarril

Para el presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Joaquim Tossas, “de aquí en adelante la competencia entre puertos ya no se jugará en el mar sino en tierra, por lo que es en el tema ferroviario donde se necesita dar un gran salto cultural ante la evidencia del peligro de congestión de la red de carreteras”. Calificó de “inequívoca” la apuesta por el ferrocarril y añadió que “la liberalización de los servicios ferroviarios en España habrá de ser el marco idóneo para este salto cultural”.

La claridad de esta perspectiva de futuro existente en la apuesta por el ferrocarril fue remarcada por Joaquim Tossas al aludir a que “los grandes operadores, e incluso las navieras, han anunciado su intención de invertir y participar en la liberalización del sistema ferroviario”.

Para asegurar la competitividad de Barcelona como “puerta privilegiada de las mercancías del centro y sur de

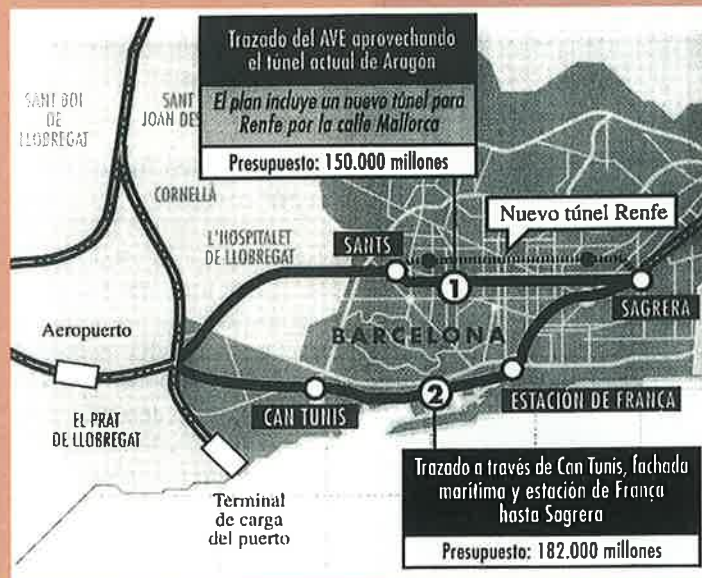


Dos opciones a fecha cierta: 2004

Fomento ha sacado a información pública las dos opciones barajadas para el acceso del AVE a Barcelona, por el centro de la ciudad o la fachada litoral, pero en todos los casos se contempla el ramal a las terminales de carga del puerto.

La primera opción, que defienden Fomento y la Generalitat, plantea comunicar el aeropuerto con la estación de Sants y aprovechar el actual túnel de la calle Aragón, lo que resolvería las carencias de Sants en cercanías y a un coste de 32.000 millones de pesetas menos.

La segunda opción, por la fachada litoral, defendida por el



Ayuntamiento, llevaría del aeropuerto a Can Tunis —y no hacia Sants— para comunicar hacia la ladera de Montjuich y la estación de França hasta Sagrera.

En el plazo que se resuelvan las alegaciones deberá alcanzarse un acuerdo sobre la ubicación de los talleres del AVE —que podrían ser soterrados—, y, en cuanto al aspecto presupuestario, ya se cuenta con financiación comunitaria. Secretario de Estado de Infraestructuras, Benigno Blanco, certificó la inamovilidad del plazo de ejecución: “El AVE estará en Barcelona en 2004”.

RESUMEN GENERAL DE LAS PREVISIONES DE TRÁFICO (Estimación año 2000)

		Concepto	1999	2000	%
MERCANCIAS POR ENVASES (Toneladas)	LÍQUIDOS A GRANEL	HIDROCARBUROS	7.206.807	7.525.000	4%
		Gas natural	3.868.000	3.905.000	1%
		Resto de hidrocarburos	3.338.807	3.620.000	8%
		OTROS LÍQUIDOS	1.292.789	1.375.000	6%
		TOTAL	8.499.596	8.900.000	5%
	SÓLIDOS A GRANEL	TOTAL SÓLIDOS	4.053.580	3.300.000	-19%
		Maiz	294.602	135.000	-54%
		Cemento	1.198.449	800.000	-33%
		Habas de soja	1.468.795	1.375.000	-6%
		Resto sólidos a granel	1.091.734	990.000	-9%
MERCANCÍA GENERAL	CONVENCIONAL	3.791.803	4.500.000	19%	
	EN CONTENEDORES	11.531.747	12.950.000	12%	
	TOTAL	15.323.550	17.450.000	14%	
TOTAL (1)			27.876.726	29.650.000	6%
OTRAS MERCANCIAS	PESCA		6.183	4.200	-32%
		P. Petrolíferos	309.961	210.000	-32%
	AVITUALLAMIENTO	Resto	315.640	150.000	-52%
		TOTAL	625.601	360.000	-42%
TOTAL (2)			631.784	364.200	-42%
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL (1)+(2)			28.508.510	30.014.200	5%
MERCANCIAS (Toneladas)	Embarcadas	Cabotaje	3.352.598	3.570.000	6%
		Exterior	6.430.714	7.360.000	14%
	Desembarcadas	Cabotaje	2.092.547	1.950.000	-7%
		Exterior	16.000.868	16.770.000	5%
NÚMERO DE CONTENEDORES (TEUS)			1.234.987	1.360.000	10%
OTROS DATOS	BUQUES	Número	9.204	9.200	0%
		G.T.	118.696.988	128.000.000	8%
	PASAJEROS	Ferries línea regular	836.656	870.000	4%
		Cruceros	641.596	570.000	5%
	VEHÍCULOS (Nº)	TOTAL	1.378.252	1.440.000	4%
		564.806	650.000	15%	

Fuente: Autoridad Portuaria de Barcelona.

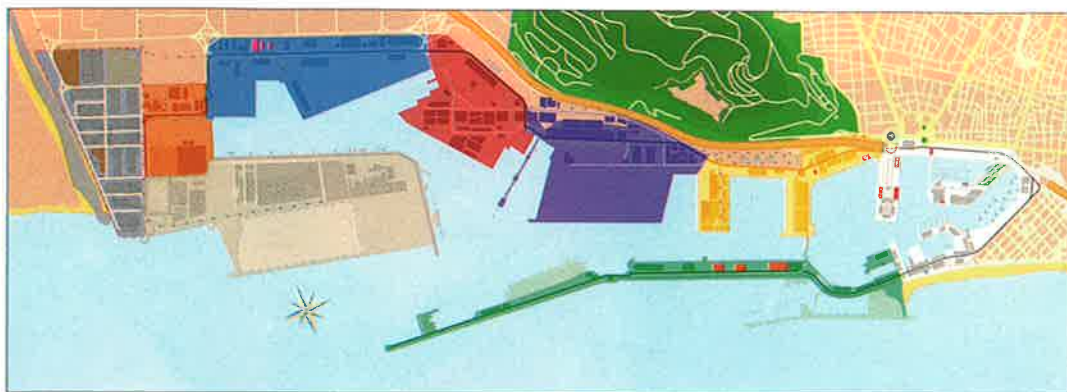
SE CUMPLEN EN 2000 LOS TRÁFICOS PREVISTOS PARA 2003

El recinto portuario barcelonés rompió las costuras de su propio traje económico-financiero y habrá de revisar al alza el "Plan Estratégico 2003", porque las cifras de 2000 ya alcanzan a las de aquellas previsiones, 30,01 millones de toneladas movidas.

Esta espectacular dinámica de crecimiento va a ser respondida con la misma energía, al haber anunciado el presidente de la Autoridad Portuaria, Joaquim Tossas, "nuevas obras portuarias en 2001 por valor de 21.000 millones de pesetas, es decir, el doble de lo invertido en 2000".

El puerto de Barcelona se hace fuerte en un "hinterland" que ya alcanza al Benelux, el sur de Alemania, Italia, Austria y Francia. Su segmento de carga general incrementó los tráficos en el 14 por ciento, pero los ingresos brutos se dispararon desde los 1.700 millones de pesetas del 1999 a los 3.700 de 2000.

Y es que a tan importante taquilla por tráficos hay que añadir la derivada de los servicios a mercancías y logística, porque si aquella creció al 5 por ciento, ésta lo hizo al 9 por ciento.



Europa, es prioritario que el puerto se conecte a la red de vía internacional mediante el ramal en estudio, y otra fórmula para garantizar la sostenibilidad de nuestras áreas logísticas".

El presidente del puerto de Barcelona –con visión de conjunto, al serlo también de Barcelona Centre Logistic (BCL)– pide a Fomento "el mejor cumplimiento de los plazos del Plan Delta (ampliación del puerto, del aeropuerto y llega-

AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE BARCELONA		
	Situación actual	Año 2010
Muelles y atracamientos (kilómetros)	20	23,6
Superficie marítima (hectáreas)	374	714
Superficie terrestre (hectáreas)	786	957
Tráfico de mercancías (mill. toneladas)	28,5	54

da del AVE), puesto que cualquier retraso significará que otras ciudades portuarias adelanten a Barcelona en este propósito de entrar en los principales nudos de Europa y el arco mediterráneo".

Este planteamiento cifra en la sostenibilidad y el ancho de vía europeo sus principales potenciales, "como ya lo han entendido –hace muchos años– los países del Norte europeo, que siguen su apuesta por el fe-

rocarril a pesar de que cuentan con red y servicios muy superiores a los nuestros, por encima de todo...".

Para las autoridades del Ministerio de Fomento, "la alta velocidad va a resolver satisfactoriamente las conexiones entre la red convencional y el ancho de vía así como los tiempos de acceso con las terminales europeas, una vez que se elimine el cuello de botella del cambio de ejes en Port Bou, con mejora añadida de toda nuestra red preexistente".

Autoridades municipales, asociaciones patronales y sindicatos han coincidido en que "esta apuesta por el ferrocarril, de la mano de la alta velocidad, ofrece una rentabilidad social que trasciende el desarrollo económico y los rendimientos inmediatos; este supuesto se plasma ya en todo el hinterland barcelonés". ■

S. de Francisco



MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Prevención de accidentes a bordo

Tu seguridad a bordo no es un juego



NIPD N.º 206 99-007-4



MINISTERIO DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo

PRIMERA ORGANIZACIÓN INTERPROFESIONAL DEL SECTOR PESQUERO

Las organizaciones representativas de la práctica totalidad del sector atunero nacional, tanto de armadores de buques congeladores como de la industria conservera, han constituido "Interatún", la primera organización interprofesional pesqueroalimentaria del atún. Con esta iniciativa pretenden aunar los esfuerzos e iniciativas del sector armador, de la flota y de la industria transformadora y conservera para una mejor y más eficaz defensa del producto. El atún es la producción estrella de la industria transformadora de los productos del mar.



"INTERATÚN"

AGRUPA A TODA LA INDUSTRIA ATUNERA

Entre las entidades fundadoras se encuentran la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores y la Organización de Productores de Túnidos Congelados (ANABAC-OPTUC), la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congelados (OPAGAC) por parte armadora, y la Federación Nacional de Asociaciones de Fabricantes de Conservas, Semiconservas y Salazones de Pescados y Mariscos y la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (ANFACO), por los conserveros. En conjunto representan en la práctica el 100% de la flota atunera congeladora y del sector conservero y de transformación de productos pesqueros.

"Interatún" se propone, como primera iniciativa, el desarrollo de estudios y campañas de promoción del atún a través de las que se desarrolle una imagen de producto final de gran calidad y cada vez mejor presentación y se

destaque su valor nutricional y gran calidad.

El atún es una de las especies más capturadas, esencial en el sector industrial transformador de productos del mar, y que da sentido a una importante flota. El atún congelado, y especialmente la preparación de lomos congelados, así como la producción de conservas, dan lugar a un subsector muy activo en todo el mundo.

En España supone casi el 60% de la producción nacional de conservas de pescados y mariscos y lidera la transformación de túnidos en el ámbito comunitario. En 1999 la industria conservera española produjo 140.985 toneladas de conservas de túnidos por valor de 65.993 millones de pesetas. El 40% de

esta producción se destinó al mercado exterior.

Su excelente sabor, alto valor proteínico, el aprovechamiento de gran parte de su carne o su versatilidad gastronómica le han granjeado una posición de favor en el mercado, donde se aprecia una gran demanda, en fresco, en cualquiera sus preparaciones. En consecuencia, su captura, explotación y comercialización se encuentra en clara progresión, tanto en la Unión Europea como en el ámbito mundial. La relación de complementariedad y dependencia entre el sector extractivo y transformador resulta cada vez más evidente.

Las capturas mundiales de atún han crecido considerablemente en los últimos diez años, debido en parte a

la potencia de la flota comunitaria, integrada por España (60%) y Francia (40%). Las capturas de esta flota alcanzan las 500.000 toneladas anuales. España captura alrededor del 60% en aguas internacionales y el 40% en virtud de acuerdos con terceros países. La tendencia alcista en las capturas en el cómputo mundial permite suponer que en los próximos años se supere la barrera de los 4 millones de toneladas/año.

El sector atunero tiene una importante cita los días 18 y 19 del próximo mes de septiembre, cuando está convocada la 11 Conferencia Europea del atún "Vigo 2001", organizada por Anfaco-Cecopesca. La Conferencia se enmarca en el ámbito del "Foro Internacional de Conservación de Productos de la Pesca de Galicia", a través del que las entidades organizadoras vienen analizando anualmente desde 1995 las cuestiones de más interés en los ámbitos de la pesca, la acuicultura, la transformación y la conservación. ■

M. V.

**PRINCIPIO DE ACUERDO ENTRE
LA UNIÓN EUROPEA Y CHILE**

ESPADEROS ESPAÑOLES PODRÁN DESCARGAR EN LOS PUERTOS CHILENOS

Una parte de la flota espadera podrá volver a descargar en algunos puertos chilenos tras el principio de acuerdo alcanzado el pasado mes de enero entre la Unión Europea y Chile. Esta resolución zanja el conflicto iniciado en 1991, cuando el país austral prohibió las descargas de especies altamente migratorias, como los peces espada, si las capturas se hacían violando las normas de protección impuestas unilateralmente por Chile, incluso si las capturas se producían en aguas internacionales. Las dos partes negociadoras se comprometen a establecer un marco multilateral para la conservación y gestión de los peces espada en aguas internacionales del sudeste del Pacífico.





El arreglo amistoso al que llegaron los negociadores posibilitará que cuatro buques comunitarios puedan descargar hasta 1.000 toneladas de peces espada en tres puertos chilenos —Arica, Iquique y Punta Arenas—. Los espaderos llevarán a bordo observadores científicos que recopilarán datos para una evaluación científica conjunta de las poblaciones de esta especie. Fuentes comunitarias estiman el volumen anual de las capturas de la flota espadera española en 1.300 toneladas.

El acuerdo contempla asimismo la reanudación de contactos entre ambas partes en el marco de la Comisión científica y técnica bilateral (CCTB) sobre las poblaciones de peces espada en el sudeste del Pacífico, la primera de cuyas reuniones será en abril de este año.

En cuanto al establecimiento de un marco multilateral para la conservación y gestión del pez espada en aguas internacionales del sudeste del Pacífico, que venían reclamando también las organizaciones de armadores interesadas en la pesquería, se ha fijado ya una consulta internacional antes de septiembre de este año, a la que se invitará a todas las partes interesadas en esta pesquería. El proceso deberá culminar en una Conferencia diplomática que debe celebrarse en 2002 y que se espera conduzca a la constitución de una organización multilateral para regular la pesca del pez espada en esta zona del Pacífico.

El acuerdo logra un equilibrio razonable entre los requerimientos del sistema comercial multilateral y una conservación y gestión efectivas de los recursos naturales. En las negociaciones que han fructificado en el arreglo amistoso han jugado un papel activo los comisarios de Comercio y de Pesca de la UE, Pascal Lamy Franz Fischler, respec-

Cuatro buques comunitarios podrán descargar hasta 1.000 toneladas de peces espada en los puertos chilenos de Arica, Iquique y Punta Arenas.

a los dos sectores pesqueros y a la pesca responsable”.

Protección del recurso

Como primera medida, tras el acuerdo amistoso, la UE pedirá la suspensión del procedimiento del Grupo de Expertos de la IMC que se habían iniciado en noviembre pasado, y Chile suspenderá los procedimientos ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (TIDM).

La confrontación de intereses entre Chile y la UE a propósito del pez espada tiene su punto de partida en el año 1989, cuando el país austral declara el recurso en plena explotación, cancela los nuevos permisos de pesca e impone rigurosas medidas de conservación en su zona económica exclusiva, e incluso



tivamente, y la ministra de Asuntos Exteriores Soledad Alvear y el viceministro chileno Herald Muñoz. Para Lamy este acuerdo prueba que “es posible resolver de manera amistosa los conflictos atendiendo a la vez a intereses comerciales y preocupaciones medioambientales”. Fischler, por su parte, estimaba que “el arreglo alcanzado beneficiará

en aguas internacionales adyacentes.

Como consecuencia de esta política proteccionista, se prohíben las descargas de capturas en puertos chilenos de quienes no cumplan las normas, lo que supone el cierre de estos puertos a los buques comunitarios, que operaban más allá de las 200 millas jurisdic-

cionales chilenas, en aguas internacionales.

Desde 1991, cuando se pone en práctica la prohibición, Chile y la UE han venido manteniendo numerosos contactos bilaterales mostrando la coincidencia en la necesidad de proteger el recurso. En 1995 ambas delegaciones reconocieron la necesidad de cooperar en la recopilación de datos relativos a los recursos pesqueros en aguas internacionales del sudeste del Pacífico. En diciembre de ese mismo año y en mayo de 1998 se produjo un intercambio de datos científicos sin que, no obstante, se llegara a ningún acuerdo sobre el estatus de las poblaciones de pez espada en la zona ni se progresara en la cuestión de las restricciones comerciales.

En noviembre del 2000 la Comisión Europea solicitó el establecimiento de un grupo de expertos de la Organización Mundial (OMC) contra Chile a fin de asegurar un acceso equitativo a los puertos chilenos. Bruselas cifraba entonces en siete millones de euros (1.164 millones de pesetas) las pérdidas que la prohibición chilena ocasionaba a la flota comunitaria. La iniciativa pretendía salvaguardar los derechos comunitarios con arreglo a las normas de la OMC, pero ambas partes continuaron explorando vías alternativas para resolver el conflicto, que han concluido en el presente acuerdo.

Denuncia de ANAPA

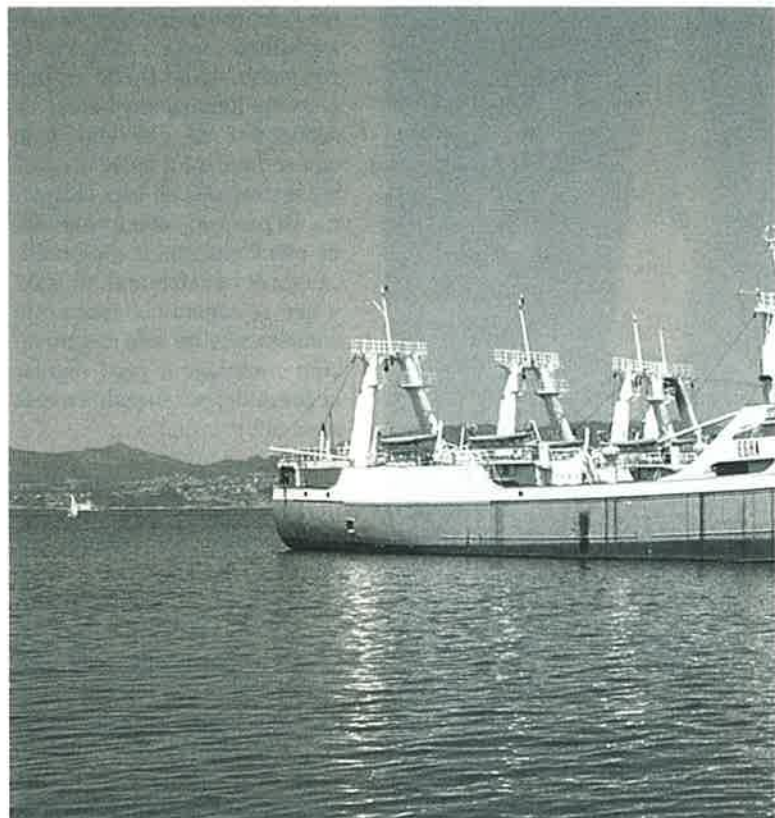
El 26 de mayo de 1998 la Asociación Nacional de Armadores de Buques Palangreros de Altura (ANAPA) presentó una denuncia contra Chile, en base al Reglamento sobre barreras comerciales (RBC), por violación de sus obligaciones con arreglo al GATT 1994 y de varias disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.



En virtud de esta denuncia la Comisión Europea inició un procedimiento el 10 de julio de 1998 para concluir que la prohibición chilena violaba los artículos V y XI del GATT 94. Las reuniones mantenidas durante el año siguiente no arrojaron ningún avance en la solución del problema.

No obstante, la UE ha venido expresando en todo momento su coincidencia con el objetivo general de conservación de los recursos de pez espada en el Pacífico Sur y su compromiso de colaboración con todos los países interesados para abordar el problema mediante soluciones concertadas y multilateralmente acordadas. Posición que coincide, igualmente, con la mantenida por la UE respecto a los acuerdos multilaterales medioambientales y por la OMC, según la cual la manera más efectiva de abordar los asuntos medioambientales globales es un acuerdo negociado. "Un acuerdo multilateral de ese tipo debería estar abierto a todos los

**El proceso
deberá
culminar en
la constitución
de una
organización
multilateral
para regular
la pesca del
pez espada
en esta zona
del Pacífico.**



países afectados, de manera que cualquier medida comercial que pueda contener sea negociada y acordada por consenso: ésta es la mejor manera de garantizar contra cualquier acción discriminatoria y contra el uso de medidas comerciales proteccionistas", concluye la nota hecha pública por la Comisión.

Caladero alternativo

Al margen de la cuestión concreta del pez espada, las relaciones comerciales entre Chile y la UE han sido tradicionalmente fluidas y beneficiosas para el país austral. En las dos últimas décadas la balanza comercial ha sido deficitaria para la Comunidad. El superávit comercial bilateral en el periodo 1984-1997 alcanzó los 12.620 millones de dólares. El volumen total del comercio entre la UE y Chile en 1997 fue de 8.103,4 millones de dólares. Ese mismo año las exportaciones de Chile a la UE fueron del 24,4% y las importaciones del 21% sobre el

total de cada uno de los segmentos. La tendencia, sin embargo, es hacia un mayor equilibrio de los intercambios comerciales. El sector pesquero chileno es el tercer exportador nacional, con un volumen en torno a los 2.000 millones de dólares. El 35,6% del total de las exportaciones a la UE corresponden a productos pesqueros.

Estos antecedentes y la buena sintonía alcanzada en la negociación sobre el pez espada han alentado las expectativas respecto a un futuro acuerdo pesquero chileno comunitario que permita el desplazamiento de una parte de la flota que resulte desalojada del caladero de Marruecos.

Este hipotético caladero alternativo beneficiaría exclusivamente a los grandes buques de altura, no a la flota artesanal, apta únicamente para operar en aguas próximas a sus puertos base. ■

Mery Varona

ARGENTINA RECLAMA EL CONTROL DE LAS AGUAS INTERNACIONALES

Frente a la apertura que se ha producido entre la Unión Europea y Chile y a las expectativas que este entendimiento permite entrever, Argentina ha anunciado su disposición de extender el control sobre la zona marítima desde las 200 millas costeras actualmente establecidas hasta las 350 millas. La medida pretendía evitar la sobrepesca de calamar por parte de las flotas que operan en el límite de la zona económica exclusiva (ZEE).

En el punto de mira de la Administración pesquera del país austral se encuentra ahora una flota congeladora integrada por unos 300 buques de procedencia asiática y europea principalmente que faenan en aguas limítrofes a la ZEE, a la que se acusa de estar esquilmando la pesquería del calamar y de atentar con ello no sólo contra los intereses nacionales, sino de la humanidad. Una flota que, según el secretario argentino de Pesca, Antonio Berhongaray, se localiza a 201 millas del litoral, en una extensión de 3.500 millas náuticas. En esta área, legalmente aguas internacionales, faenan 25 congeladores españoles que emplean a un millar de tripulantes. La Administración pesquera argentina ha indicado que denunciará la situación ante la Organización para la Agricultura y la Alimentación de Naciones Unidas (FAO) y solicitará la ampliación de su ZEE a las 350 millas.

El director de la Cooperativa de Armadores de Vigo, José Ramón Fuertes, estimaba, por el contra, que Argentina no puede ampliar unilateralmente sus aguas jurisdiccionales ni controlar las aguas libres. Fuertes, que recordaba el precedente similar protagonizado por Canadá que condujo al conflicto del fletán, añadía que, si Argentina quiere preservar los recursos del Atlántico Sur, deberá consensuar con los países ribereños y en los que tienen intereses pesqueros.

El director de la Cooperativa de Armadores subrayaba el interés del sector en preservar los recursos y apuntaba la conveniencia de crear una comisión multilateral en la que pudieran establecerse los mecanismos de gestión de las pesquerías.

La iniciativa argentina no afecta a los buques de empresas mixtas que operan en aguas jurisdiccionales del país austral, actualmente obligados a faenar en aguas al sur del paralelo 48, una zona pobre en merluza. ■



M.V.



"SINAVAL-EUROFISHING/2001" DECANTA LA RECUPERACIÓN

El consejero de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco, Josu Jon Imaz, ha presidido la inauguración oficial de "SINAVAL-EUROFISHING /2001", feria del sector naval y pesquero que reunió en Bilbao a 550 empresas expositoras, que acudieron una cita bianual con claros signos de recuperación y crecimiento del 30 por ciento sobre la edición anterior.

Si la participación de expositores extranjeros dobló a la de dos años atrás, el hecho de hallarse la flota pesquera en período de mayoritario amarre desbordó asimismo —masivamente— las previsiones de peso de la pesca en el conjunto de la Feria con más de 22 países presentes y las élites nórdicas y asiáticas del negocio.

Número fuerte de "SINAVAL-EUROFISHING/2001" fue la fundación de una nueva Federación Europea de Ciudades de la Pesca, a la que se integran 140 municipios de Italia, Portugal y España, en cuya acta de rúbrica comprometió hacerlo, también, Francia, en unos meses.

Una feria de madurez y recuperación

Un total de 6.101 visitantes han desfilarido por las instalaciones de la Feria de Bilbao, los pasados días 17 a 20 de enero, durante la cita bianual de "SINAVAL-EUROFISHING/2001", escaparate internacional de los negocios referidos a los sectores naval, marítimo, portuario y pesquero, y que en la presente edición ha mostrado signos de clara recuperación y madurez.

Por la muestra y sus secciones, técnicas y coloquios han pasado expertos de 33 países, pero el aspecto monográfico más relevante ha sido el de la pesca, su construcción y equipamiento auxiliar, que alcanzó los

■ La Feria bianual acoge a 550 expositores, crece un 30 por ciento sobre la edición anterior y refuerza la característica de sector prioritario para la economía vasca.

mayores crecimientos en expositores y superficie contratada.

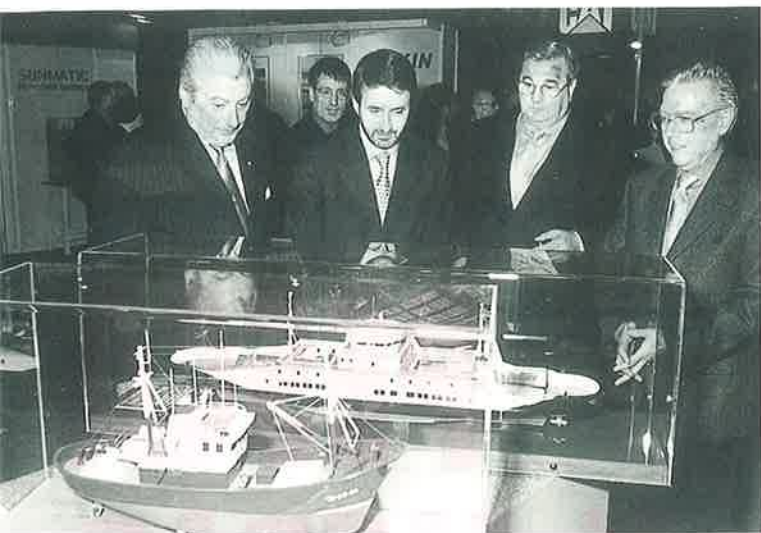
En el acto inaugural del certamen el consejero de Industria del Gobierno Vasco, Josu Jon Imaz, se felicitó al constatar la fuerte pujanza del sector marítimo del País Vasco, que facturó 185.000 millones de pesetas en el último año y sustenta unos 15.000 puestos de trabajo, ac-

tualmente. Se refirió concretamente a que "el sector marítimo es prioritario para las políticas de impulso económico" de su Gobierno, y "ha revelado un crecimiento que justifica el paralelo éxito de esta feria". Habló de una "consolidación de los astilleros de Euskadi" y de que "la potenciación de la Naval de Sestao —primada por los super-contratos gaseros para REPSOL— merecerá que se cree en su entorno, un nicho de negocio o parque industrial, actualmente en proyecto".

Si en el aspecto interno de dinamización del negocio marítimo vasco los resultados de la Feria aconsejan que se consideren dejados atrás "los malos años", la característica principal de "SINAVAL-EUROFISHING/2001" ha sido el salto a la internacionalización de la misma, fuertemente impulsado desde la Feria de Bilbao.

Precisamente en esta última edición los directivos de la Feria recibieron como invitados especiales a 150 armadores y empresa-





rios de la pesca provenientes de Senegal, México, Alemania, Islandia y Gran Bretaña, que se mostraron especialmente gustosos de participar en encuentros técnicos sobre construcción y reparación naval, ingeniería, equipos, artes de pesca, acuicultura, etc.

El entorno de la Feria y sus principales conferencias y secciones técnicas han revelado que el sector se halla en plena fase de redimensionamiento, por lo que se refiere a la pesca, nunca ajena al devenir de las conversaciones Marruecos-Unión Europea y a sus incógnitas. Precisamente, al coincidir la Feria con el mayoritario amarre del sector de bajura, han sido recurrentes

los debates de especialistas de diversos países, principal o secundariamente afectados.

Pero el planteamiento multidisciplinar de "SINAVAL-EUROFISHING/2001" ordenó el programa los capítulos referidos a la aplicación de las nuevas tecnologías al sector marítimo y fue especialmente seguida la conferencia técnica sobre el "Sistema EDI sobre INTERNET", que presentó la Autoridad Portuaria de Bilbao.

En la Jornada de la Pesca fueron revisadas las principales novedades tecnológicas referidas a este recurso, los procesos de tratamientos congeladores, la problemática atunera –en el

marco de la reunión de la Federación Nacional de Conservas y Salazones– y la histórica creación de una Federación Europea, de Ciudades de la Pesca que implicará a 150 municipios, tras el impulso aglutinador de los vascos de Hondarribia, Getaria, Orío, Zumaya, Motrico, Lekeitio, Elantxobe, Mundaka, Bermeo, Lemóniz y Zierbena.

Se reunió asimismo el Foro Marítimo Vasco, auténtico instrumento impulsor –con la Asociación de Industrias.

Marítimas de Euskadi –del punto de inflexión recuperatoria del sector, que han sido los años 1999-2000, y en los que la exportación actuó como palanca decisiva, lo mismo en pesca que en construcción de buques, y la Feria dedicaron sesiones monográficas a los temas de medio ambiente y seguridad marítima, que estaban –asimismo– muy presentes en los catálogos de las empresas expositoras, y a las novedades de investigación y desarrollo que presentaron los ya tradicionales constructores, Murueta, Pasaia, Balenciaga, Armón, Echevarría, La Parrilla, etc., y las Asociaciones de Ingenieros Navales, Maquinistas y diversos clusters constructores, nacionales y extranjeros. ■

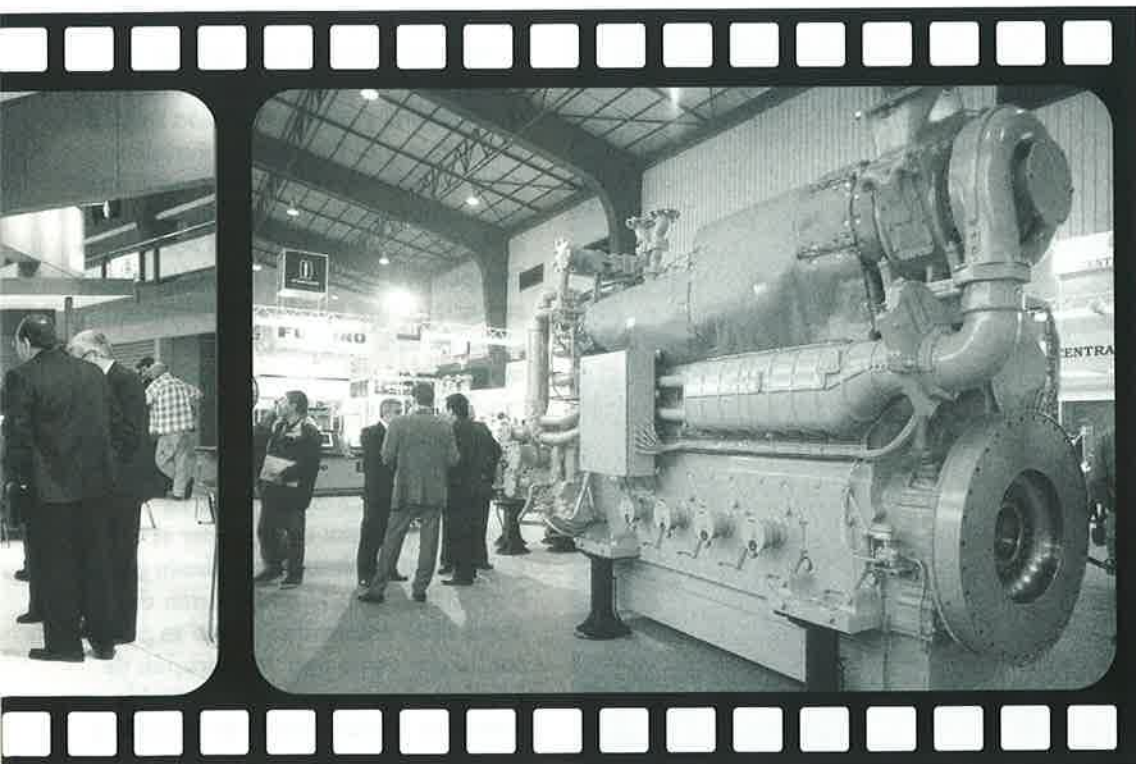
S. de F.

Toque de fondo y reimpulso hacia la modernización de la flota

El País Vasco ha sido, una vez más, exitoso anfitrión de la Muestra Internacional de la Industria Naval, Marítima y Portuaria "SINAVAL-EUROFISHING/2001" y se diría que ilustrativo ejemplo geográfico del punto de inflexión del negocio, desde los fondos de la crisis hasta las primeras inercias de un reimpulso llamado "modernización de flota", al que se ha referido el colectivo multilingüe de visitantes. La reducción constante de la flota en número se ha trocado por la mejora de tecnología y equipos subidos a bordo por una rejuvenecida industria constructora y auxiliar, que desguaza, reconvierte, diseña y equipa, desde modernas oficinas técnicas, los nuevos y sofisticados artefactos offshore, pesqueros de última generación, buques de pasaje y lanchas de recreo... Del viejo astillero se recupera apenas su incansable espíritu constructivo. Son irreconocibles sus nuevos materiales y maquinarias. Resultan increíbles el diseño por ordenador y los nuevos sistemas de soldadura o ensamblaje. Pero está ahí toda la tradición y marca de prestigio que conoció la Ría de Bilbao o subyace aún en los entrantes costeros de Guipúzcoa.

"Pasaron los malos años", se dijo por los pasillos de "SINAVAL-EUROFISHING/2001", y, ciertamente, el contraste estaba a la vista de seis mil metros cuadrados llenos de futuro, plantado con nuevas unidades, ingenierías y equipos de navegar, porque se ha tocado fondo, al fin, y es hora de reimpulsar y volver a una cultura de superficie que la industria vasca conoce como el pasillo de su propia casa. ■

S. de F.





A instancia de la Comisión

EL PARLAMENTO EUROPEO APROBÓ UN DOCUMENTO SOBRE **PESCA Y MEDIO AMBIENTE**

Aprovechando la próxima revisión de la Política Común de Pesca prevista para este mismo año, se pretende que la gestión pesquera que salga adelante responda a la necesidad de una explotación razonable y sea compatible con la conservación de la naturaleza en el medio marino. En este sentido se enmarca el documento elaborado por G. Kastiforis y que la Comisión remitió al Consejo y al Parlamento Europeos para su estudio. El informe suscitó una gran controversia durante su discusión en la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, ya que en su redacción inicial se hacía recaer en el sector pesquero la culpa de casi todos los males medioambientales que aquejan a nuestros mares, sin tener en cuenta otros factores que contribuyen a alterar el ecosistema marino, como destacó la eurodiputada Carmen Fraga. La Comisión ya tiene en su poder el documento finalmente aprobado por el Parlamento, tras la introducción de numerosas enmiendas, y que se puede considerar como una "declaración de principios" que se espera sea tenida en cuenta en la elaboración de la política pesquera comunitaria.



El informe sobre “Gestión de la pesca y conservación de la naturaleza en el medio marino”, presentado por el eurodiputado griego Giorgos Kastiforis, levantó numerosas críticas. Especialmente beligerante fue la diputada del Partido Popular Carmen Fraga en las discusiones mantenidas en la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, quien llegó a afirmar que con las enmiendas aprobadas en dicha Comisión se ha logrado “neutralizar” un informe de condena a la actividad pesquera por sus efectos sobre los ecosistemas marinos, sin que en él se mencionara –en su redacción inicial– ni una sola vez otro tipo de factores como la contaminación, industrial o por el petróleo (se dio la coincidencia de que tan sólo unas horas después de que Carmen Fraga presentara sus enmiendas se producía el hundimiento del “Erika”), o el transporte marítimo.

Carmen Fraga defendió que hay muchas otras causas que contribuyen a este deterioro, y que *culpar únicamente al pescador del deterioro medioambiental es tan injusto*

como falso. La Comisión aprobó 14 enmiendas presentadas por Carmen Fraga. La socialista Rosa Miguélez presentó otras cinco enmiendas, de las que dos resultaron aprobadas. Kastiforis parece que logró cierta unidad en su contra en la Comisión de Pesca, ya que tampoco agradó su informe al Grupo Verde de la eurocámara, que votó a favor de muchas de las enmiendas presentadas. Tras la introducción de estas enmiendas, el informe llegó al Pleno del Parlamento sensiblemente modificado.

Es necesario un equilibrio entre los recursos pesqueros y las capacidades pesqueras, algo que resulta imprescindible si se desea que la pesca no desaparezca como actividad económica en nuestras costas.

En el texto finalmente aprobado por el Parlamento Europeo se destaca que la actividad pesquera necesita de un medio ambiente marino de alta calidad y la seguridad de la renovación de los recursos que aprovecha, y por lo tanto es el sector más interesado en fomentar el respeto a ese medio ambiente. El texto señala explícitamente la necesidad de que *la protección del medio ambiente deberá integrarse en la definición y la realización de las políticas y acciones de la Comunidad, con objeto de fomentar el desarrollo sostenible.*

Queda recogida la idea, tal y como se señalaba anteriormente, de que en el deterioro del medio ambiente marino influyen múltiples causas, como la contaminación, los cambios climáticos, la actividad industrial, la presión de la actividad humana sobre las franjas costeras, la actividad pesquera incontrolada... Y que a la hora de establecer medidas relacionadas con el medio ambiente se tenga en cuenta que todos estos problemas están íntimamente relacionados y han de considerarse en su conjunto, como queda refleja-

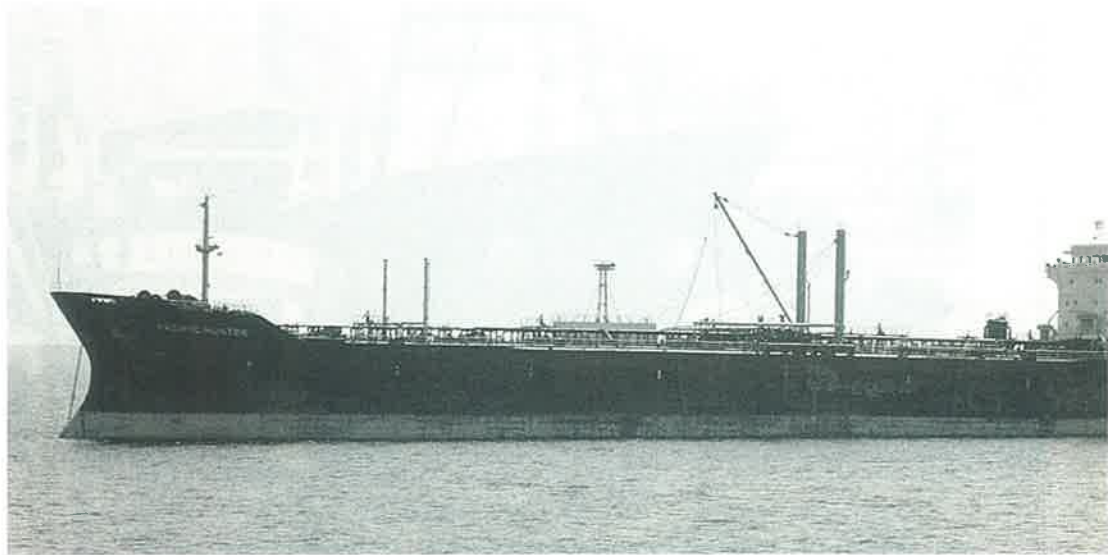
do en las recomendaciones que finalmente fueron aprobadas por el Parlamento.

Dado que con frecuencia cabe atribuir a fuentes terrestres de contaminación ese deterioro medioambiental, se solicita la aplicación eficaz de los compromisos contraídos por la UE en el marco de los convenios internacionales OSPAR, del mar Báltico y del mar Mediterráneo. Otro tanto hace con el vertido de petróleo. En este sentido, destaca *la falta de coordinación de las políticas comunitarias y especialmente de los Fondos estructurales que, en determinados casos, han prestado apoyo a proyectos con repercusiones negativas en el medio marino, como instalaciones portuarias, puertos deportivos, etc.*

Gestión de la pesca

Se dedica especial atención a la contaminación proveniente de vertidos de petróleo y otras sustancias perjudiciales por los buques, tanto dentro como fuera de las aguas de la Comunidad, y solicita *la aplicación efectiva de los acuerdos internacionales y la imposición de sanciones penales.* En este sentido cabe reseñar la reciente adopción (ver número anterior de MAR) de algunas medidas para reforzar la seguridad en los petroleros, tras la aprobación por el Consejo de Ministros de Transportes de tres propuestas realizadas por la eurocomisaria Loyola de Palacio.

En cuanto a la gestión pesquera, es necesario intervenir contra la esquilación de los recursos. Se insiste en una política de gestión de la pesca basada en la preservación de los recursos del medio marino, que exista un equilibrio entre los recursos disponibles y las capacidades pesqueras, algo que resulta imprescindible si se desea que la pesca no desaparezca como actividad económica en nuestras costas. La Política Común de Pesca y la política medioambiental comparten numerosos intereses, ya que ambas propugnan una serie de medidas destinadas a la conservación de la naturaleza y la preservación de los ecosistemas marinos, especialmente a través de una gestión racional de los recursos.



Esta explotación razonable de los recursos debe extenderse a los acuerdos internacionales de pesca realizados en nombre de la UE con terceros países, a fin de que estén sujetos, al menos, a las normas de gestión y conservación de los recur-

sos de pesca que imponen o recomiendan las organizaciones internacionales pertinentes. De esta forma, la UE no estaría contribuyendo al ulterior menoscabo de las reservas pesqueras en algunas regiones del mundo, donde la seguridad de la alimentación basada en productos del mar juega un papel muy importante.

La Política Común de Pesca y la medioambiental comparten numerosos intereses, ya que ambas propugnan medidas destinadas a la conservación de la naturaleza y la preservación de los ecosistemas marinos.

Se pide a la Comisión que, en el ámbito de las medidas comunitarias de reducción pesquera vigente, *continúe incluyendo obligatoriamente la fijación de límites de capturas apropiados para las especies y en las condiciones que establezcan los informes científicos, y que controle rigurosamente estos límites en las diferentes etapas del proceso.* Asimismo, el informe señala la necesidad de que la Comisión y los Estados miembros refuercen las medidas



de control y vigilancia de la actividad pesquera, siguiendo de cerca las descargas en los puertos pesqueros comunitarios, en los transbordos de buque pesquero a buque pesquero y en la comercialización de las capturas.

El informe se hace eco de los datos facilitados por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) sobre la situación de las reservas pesqueras más importantes de la Tierra, de las que once de las quince existentes así como el 69 por ciento de las principales especies de peces se encuentran en declive y necesitan urgentes medidas de gestión.

En el documento también se insiste en que la reducción de la producción pesquera puede lograrse

también mediante la reducción de las subvenciones. Según la FAO, estas subvenciones se sitúan en los 74.000 millones de dólares anualmente, lo que ha contribuido a crear una flota internacional cuyo tamaño duplica el que pueden soportar las

Se pide la prohibición de las artes de pesca que alteran el fondo marino, destruyen los alevines y que, al mismo tiempo, no permiten seleccionar, en la medida de lo posible, la especie principal que se desea capturar

reservas pesqueras. En este sentido, se pide a la Comisión que siga limitando, cuando sea necesario, la capacidad pesquera de los buques comunitarios y asuma la iniciativa a nivel internacional.

Como parte de estas actuaciones tendientes a lograr una pesca responsable, se pide a la Comisión y a los Estados miembros que emprendan una campaña de información destinada a sensibilizar a los pescadores y al público consumidor sobre los riesgos que resultan de la explotación incontrolada de los recursos de pesca, tanto en lo que se refiere a la continuación de la actividad pesquera profesional que llevarán a cabo las futuras generaciones como para su formación en los métodos de desarrollo sostenible.

Artes nocivas

Con respecto a la interacción entre las actividades pesqueras y el ecosistema marino, se pide a la Comisión que proponga la prohibición de la utilización y comercialización de artes de pesca que alteran el fondo marino, destruyen los alevines y que, al mismo tiempo, no permiten seleccionar, en la medida de lo posible, la especie principal que se desea capturar. Algunas técnicas pesqueras, como el arrastre de fondo, pueden alterar los fondos marinos y ejercer un notable impacto sobre los recursos bentónicos que se encuentran en los mismos. Para garantizar la protección de los biotopos de interés, se solicita a la Comisión que acelere y refuerce la creación de la red Natura 2000.

Las capturas involuntarias constituyen otro de los graves problemas sobre los que se incide, ya que suponen, además de un deterioro del ecosistema marino —afectando a la cadena alimentaria de especies de interés comercial—, un despilfarro de recursos y una grave amenaza para especies en peligro de extinción. En este sentido, y desde las páginas de esta revista, se han destacado algunos proyectos que ya está poniendo en marcha la UE, como el de la incidencia de la pesca con palangre de superficie en las tortugas marinas en el Mediterráneo.

Una de las artes con mayor índice de capturas accidentales, entre otros efectos negativos, tiene sus días contados. Las redes de enmalle a la deriva deberán desaparecer de las aguas comunitarias a partir del 1 de enero del próximo año. Los descartes que llevan aparejadas las capturas accidentales están adquiriendo dimensiones imposibles de sostener. Se calcula que la pesca industrial descarta más de 20 millones de toneladas de capturas accesorias no explotadas por razones económicas o reglamentarias. Es decir, la quinta parte de la producción total.

La pesca artesanal resulta de enorme importancia para las comunidades costeras y se pide a la Comisión *que vele por que este reconocimiento se traduzca siempre en pesquerías totalmente respetuosas con los principios de la pesca responsable*. Se destaca, además, la importancia de que ello sea así en que su actividad se desarrolla en lugares de especial sensibilidad medioambiental, al ser las áreas principales de reproducción y alevinaje. Esta recomendación incluida en el informe recogía el contenido de una de las enmiendas propuestas por Carmen Fraga, que alertaba en su intervención durante el debate de este informe *sobre el peligro de la actual tendencia en equiparar "flota artesanal a flota buena y flota industrial a flota destructiva", ya que la artesanal actúa en zonas sensibles de reproducción y alevinaje de muchas especies comerciales, por lo que también necesita adecuados sistemas de gestión*.

En este sentido, y atendiendo a los múltiples factores que inciden en la calidad del medio ambiente marino, se destaca la importantísima incidencia que las urbanizaciones tienen en la zona costera, y que ha aumentado considerablemente en las últimas décadas, resultando especialmente perjudicial para el medio ambiente costero y marino. Tampoco hay que olvidar la importancia, en este deterioro, de otros responsables como la propia industria turística y el auge vertiginoso del uso de las zonas marítimas costeras por los buques de recreo.



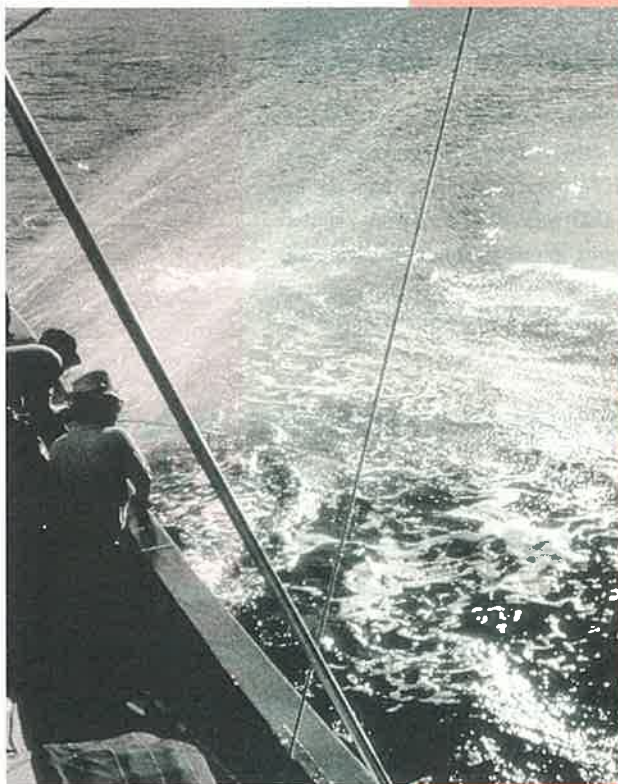
Dentro de este enfoque integrado que se reclama, se alude a la importancia que desempeñan en la conservación de los recursos de pesca y del medio marino los lugares de reproducción de las especies (zona costera), así como las lagunas y las desembocaduras de los ríos. No hay que olvidar que en la contaminación marina tiene una gran incidencia la de origen terrestre, que además resulta doblemente perjudicial por in-

cidir directamente sobre zonas especialmente sensibles y vitales para la reproducción y el alevinaje.

Acuicultura

Dentro de esta preservación de la zona costera, se hace un llamamiento a la Comisión y a los Estados miembros para que *aceleren la adopción de medidas para hacer frente a los posibles efectos negativos de la acuicultura en el medio marino*. Tras destacar como "muy prometedor" a este sector en cuanto a seguridad alimentaria y abastecimiento del mercado con productos del mar, señala que esta actividad puede afectar directamente al medio marino o modificar lo fondos o los hábitos costeros, verter residuos o introducir especies no autóctonas, servir de medio de transmisión de enfermedades a las poblaciones autóctonas o incluso afectar a la biodiversidad genética.

Para atenuar estos peligros, se solicita que se incluya la obligatoriedad de contar con informes previos de impacto ambiental antes de la instalación de empresas de acuicultura; un control científico más estricto de estas empresas en lo referente a los efectos que pueda tener su instalación sobre el ecosistema marino de la región y la posible transmisión de enfermedades y la calidad de los elementos facilitados.





los riesgos que amenazan a los ecosistemas marinos y a la seguridad de las reservas de pesca.

Declaración de principios

A grandes rasgos, éstos son los contenidos del documento resultante en las discusiones de la Comisión de Pesca finalmente aprobado por el Parlamento, sobre el que la Comisión pidió su opinión. Ahora, ya en poder nuevamente de la Comisión, éste podrá ser utilizado o tenido en cuenta por parte de las instituciones, ya sea en la elaboración de la futura Política Común de Pesca o para modificaciones políticas de los recursos...

Además del debate realizado en la Comisión de Pesca, la presidenta del Parlamento Europeo remitió el texto a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor, para que diera su opinión al respecto. Dicha Comisión, además de una serie de recomendaciones que quedan recogidas en el texto, destaca su satisfacción por el propósito de la Comisión de mejorar la integración de la protección del medio ambiente en la Política Pesquera Común, y espera que el Consejo de Ministros sea capaz de dar muestras de la voluntad política necesaria para aprobar las propuestas de la Comisión. Es, por así decirlo, una declaración de principios, en la que cabe destacar, para empezar, la sensibilización que parece extenderse entre los dirigentes comunitarios de la necesidad de una mayor preocupación sobre la repercusión de la actividad pesquera en el ecosistema marino.

El que se apliquen estas recomendaciones interesa a todos, pues, como se insiste en el texto, una política de gestión de la pesca basada en la preservación del medio marino no sólo es compatible con los intereses a largo plazo de las comunidades pesqueras, sino que además resulta imprescindible si queremos que la pesca no desaparezca como actividad económica en nuestras costas. ■

Raúl Gutiérrez

También destaca la obligación de los empresarios para que, en la medida de lo posible, limpien los fondos marinos de la zona cubierta por la instalación a fin de hacer frente a cualquier otro tipo de contaminación.

La introducción de especies no autóctonas constituye un grave peligro para el ecosistema marino, al que los responsables comunitarios no han prestado la debida atención. Éste es el caso, por ejemplo, de la invasión del alga *Caulerpa taxifolia* en el mar Mediterráneo, del que su desinterés por la situación causada en el ecosistema llegó hasta el punto de suprimir los fondos del programa Life que se destinaban fundamentalmente a realizar el seguimiento de esta alga.

El resultado de esta situación es que los científicos han visto dificultada su tarea de investigación y seguimiento de la *Caulerpa taxifolia*, a pesar de las graves consecuencias que su invasión está teniendo en el ecosistema marino del Mediterráneo. El informe se hace eco de este hecho y solicita a la Comisión que se le faciliten datos sobre su difusión y, especialmente, sobre los efectos de este fenómeno en la pesca costera y las faunas marinas. La investigación científica debe constituir la base para la adopción de medidas de gestión en la pesca y la

conservación de la naturaleza en el medio marino. Así, se destaca la contribución investigadora de la FAO y del Consejo Internacional para la Exploración del Mar.

La necesidad no sólo de promover la investigación científica sino de que los resultados de la misma sean debidamente divulgados queda recogida de forma explícita en uno de los puntos de este documento, contribuyendo a encontrar un terreno de entendimiento y colaboración entre científicos y trabajadores del mar. Se solicita especial atención en la divulgación de los resultados entre los círculos interesados mediante la organización de seminarios que aproximen la comunidad científica a los empresarios y a los pescadores, así como una presentación simplificada de los problemas a través de la televisión y de la prensa, para que el público consumidor tome conciencia de la dimensión de

La Comisión y los Estados miembros deben acelerar la adopción de medidas para hacer frente a los posibles efectos negativos de la acuicultura en el medio marino.

La manipulación del pescado a bordo incrementa los beneficios de la pesca

LA FLOTA DE BAJURA DE CELEIRO, PIONERA EN CURSOS DE FORMACIÓN

Los excelentes resultados que han dado los cursos de formación en el sector del marisqueo en Galicia ha mostrado a los responsables de la Cofradía de Pescadores de Celeiro "Santiago Apóstol" el importante papel que la formación tiene en las tripulaciones de la flota pesquera. Este reconocimiento se ha plasmado en la gestión y organización del primer curso de manipulación a bordo de pescado orientado a la flota de bajura, que ha sido pionero en el litoral de nuestro país.

El estudio de la flota de bajura-artesanal del puerto de Celeiro realizado por docentes e investigadores de la Universidad de Santiago de Compostela y el posterior curso de formación sobre *La manipulación a bordo de pescado de la costera artesanal* ha conseguido mejorar la formación de los pescadores en dos vertientes: formar a este colectivo en la correcta manipulación del pescado a bordo y mejorar la propia seguridad del profesional.

El curso de formación realizado en el puerto de Celeiro, e integrado en un proyecto piloto financiado por Estructuras y Zonas Dependientes de la Pesca de la Dirección XIV, Pesca de la Comisión Europea, se marcó como objetivo el estudio de las condiciones higiénico-sanitarias durante las labores de manipulación del pescado fresco de la

flota artesanal de la localidad y la implantación de métodos alternativos de manipulación y de conservación de los productos de la pesca desde la captura hasta el consumidor. También definió una planificación de las diferentes artes de pesca a fin de lograr una explotación racional de los stocks costeros.

El proyecto se realizó a través de entrevistas y visitas insitu durante las labores de pesca y manipulación, en las que se observó la forma que tiene la flota de realizar las distintas tareas. Una vez vistas las posibilidades de la flota, conocidas las dimensiones de los buques, artes empleados, nivel de capturas, forma de trabajo, higiene de las instalaciones y personal, condiciones atmosféricas, almacenamiento del pescado y de descarga, etc., se planteó implantar mejoras en el proceso de manipulación del pescado. Para ello se optó por



la implantación de tanques con agua de mar enfriada.

El curso se estructuró en siete bloques temáticos, que abarcaron desde la seguridad de la flota artesanal a la manipulación a bordo, pasando por la legislación o el control de calidad del pescado.

La opinión del marinero

El estudio de la flota de bajura-artesanal del puerto de Ce-

leiro se realizó mediante entrevistas que se entregaron a 60 personas (patrones y marineros) a fin de obtener información sobre su forma de trabajar tanto de la flota en general como del entrevistado y de sus propias opiniones al respecto. Además, los expertos que llevaron a cabo el estudio realizaron visitas a bordo de 10 embarcaciones de las 24 en activo que contaba la flota de bajura de Celeiro en la primavera-verano de 1998. Esta labor de campo sirvió para obtener



■ El pescado desembarcado por este tipo de flota se caracteriza por su frescura, variedad y calidad.

Otra información que se desprende del análisis de las entrevistas es la dificultad que entraña definir el concepto de calidad tanto para los pescadores como para el consumidor. Un 40 por ciento de los productores entrevistados valora la calidad del pescado por su aspecto: frescura, limpieza y clasificación; mientras que un 20 por ciento cree que depende de la presentación, la clasificación y la limpieza. La mayoría coincide en que el precio del pescado debería ser distinto en función de lo que se entiende por calidad y, aunque esto tiene un reflejo en la lonja, no es suficiente.

Cumplimiento de la legislación

Otro aspecto sobre el que se pronuncian los pescadores es la legislación y su cumplimiento. Hay que subrayar que un 60 por ciento cree que no se cumple con la legislación respecto a tallas mínimas, medidas, número de aparejos, vedas, estacionalidad de artes, horarios de pesca, zonas protegidas, etc.

El sector opina que la Administración dicta normas o leyes que muestran el desconocimiento del mundo del mar. Los pescadores se quejan de los excesivos

trámites que deben realizar y de la aplicación de leyes controles que se hace a esta flota en relación con otras flotas de bajura más potentes.

Existe unanimidad a la hora de pedir a la Administración que tome en cuenta la opinión del sector y la de las Cofradías en lo relativo a dictar o establecer normativas, que muchas veces son innecesarias y otras son difíciles de llevar a cabo. Desde este colectivo se pide una vigilancia más intensa para otras flotas, tanto a bordo como durante la venta en lonja.

Esta vigilancia también debe ser más estricta con la pesca deportiva.

Este tipo de pesca es entendida por la bajura como pesca desleal, ya que se practica en zonas de crías vedadas y consideran que esta modalidad debería practicarse únicamente durante los fines de semana de todo el año, con la excepción del período veraniego. Desde la flota de bajura-artesanal se añade que los pescadores deportivos capturan más de lo que se les establece; incluso, afirman, utilizan artes o aparejos excesivos o no permitidos, "trabajando" paralelamente a la pesca artesanal durante toda la semana. Por tanto, solicitan de la Administración mayor control para acabar con el intrusismo y la competencia desleal que supone el cada vez más elevado censo de embarcaciones deportivas.

En este sentido los integrantes del sector de bajura no están de acuerdo con la afirmación de que "el mar es de todos" y que "el mar es una fuente inagotable de recursos". Los pescadores quieren que se implemente una política pesquera que cuide el medio a fin de hacer rentable y sostenible la labor de

la importante opinión de los artesanos del mar.

De las entrevistas y del trabajo de campo se puede afirmar que la flota está constituida por armadores que poseen una embarcación, que tiene una antigüedad media de 23 años y que está construida mayoritariamente de madera; estas embarcaciones dan empleo a tres marineros de media.

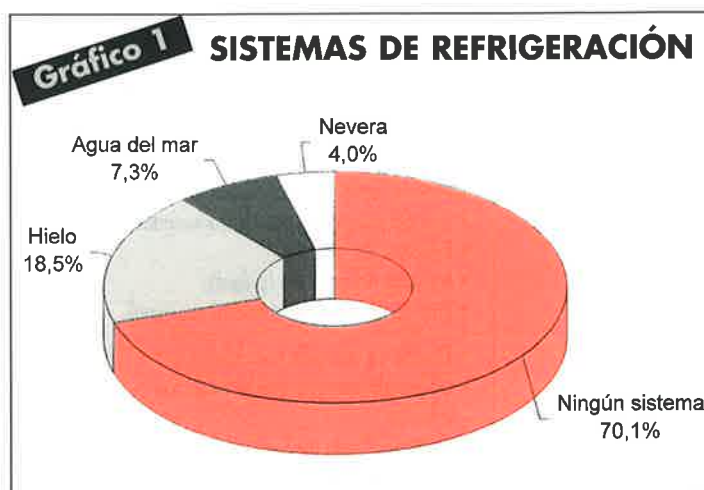
En lo relativo a la comercialización del pescado desembarcado por este tipo de flota hay que destacar que los productos del mar se caracterizan por su frescura, variedad y calidad.

La respuesta de los entrevistados a la pregunta sobre el sistema de refrigeración empleado muestra que el 70 por ciento no emplea ningún tipo de refrigeración; el 18,5 por ciento utiliza hielo; el 7,3 usa el agua del mar para mantener fresca la pesca y cerca del 4 por ciento utilizan nevera (ver gráfico 1).

El almacenaje de las capturas se realiza mediante cajas de

plástico en cubierta en el 90 por ciento de las embarcaciones y del mantenimiento de estas cajas se responsabiliza el propio pescador.

La presentación del pescado en las cajas, según las respuestas dadas en la entrevista, se realiza mayoritariamente de forma ordenada, clasificado el pescado por aspecto, especie y tamaño. Respecto a la limpieza del pescado, únicamente el 20 por ciento afirma realizar eviscerado (en el caso de la merluza).



los profesionales que faenan en una plataforma pesquera muy limitada.

Manipulación de la pesca

En lo relativo a los hábitos de manipulación del pescado por la flota artesanal, cerca de la mitad de los entrevistados opinan que usan el hielo para la refrigeración del pescado. La evaluación de la estiba es correcta, ya que se realiza en cajas de plástico clasificadas por especie, talla y aspecto. Esta tarea se realiza al menos con las especies que alcanzan mayor valor comercial en lonja.

En cuanto a los hábitos negativos de la flota en el proceso de manipulación del pescado cabe destacar que el 50 por ciento de los entrevistados admite comer y beber durante la realización de las labores a bordo y únicamente un 30 por ciento afirma lavarse las manos habitualmente durante el trabajo en cubierta. Entre otros factores a bordo, que influyen negativamente a la hora de que un pescado llegue mal al consumidor, se cita cierta falta de protección y conservación del pescado. Aunque también se debe admitir que poco a poco, y gracias a los cursos de formación, los malos hábitos van remitiendo (ver cuadro 1).

Los pescadores estarían dispuestos a un cambio de arte para mejorar el aspecto del pescado, ya que van tomando conciencia de las repercusiones económicas que el aspecto de la pesca tiene en la lonja. Pero este cambio no se ha realizado por el momento.

El empleo de palangre garantiza el máximo grado de frescura y aspecto del pescado en relación con otras artes; pero este tipo de pesca demanda muchas horas de trabajo para cebar y recoger el aparejo. Este esfuerzo es la causa principal que lleva a la mayoría de pescadores y armadores que integran la flota de bajura a utilizar otro tipo de pesca menos laboriosa, aunque no obtenga un buen precio en lonja

Los pescadores han vivido de espaldas a tierra y a la evolución que seguían los productos de pesca que habían descargado.



debido a su menor frescura o peor aspecto del producto.

El sector piensa que la comercialización del pescado tiene tanta importancia como la misma pesca en lo relativo a garantizar un producto de calidad al consumidor. Además, está dispuesto a dedicar una parte de sus ingresos a la promoción de sus productos, siempre que, suponga un valor añadido a las capturas.

Los integrantes de la flota de bajura-artesanal del puerto de Celeiro son conscientes de la creciente importancia de la comercialización de las capturas, así como del efecto dinamizador que tendría en el mercado su integración en una sociedad de productores que les permitiera ser más competitivos y ampliar su producción a nuevos mercados.

Cuadro 1 Aspectos positivos y negativos de la manipulación en los tipos de pesca		
ARTE	NEGATIVO	POSITIVO
Redes de enmalle	<ul style="list-style-type: none"> • Aplastamiento del pescado durante la recogida. • Restos de fango. Se ensucia el parque de pesca y el pescado. • Tiempo de recogida intermedio. • Aspecto externo del pescado heterogéneo. Se reciben peces muertos. • No se usa hielo. El pescado se cubre con una lona y se refresca con agua de mar. 	<ul style="list-style-type: none"> • Clasificación por especies. • Clasificación por grado de frescura. • Clasificación por tamaño. • Evisceración, en función de la especie y grado de frescura. • Empleo de cajas de plástico. • Lavado del pescado.
Palangre	<ul style="list-style-type: none"> • Evisceración ocasional, a veces según la especie. • Estrés postcaptura. Golpes en los ejemplares. • Tiempo de recogida largo. • Aspecto externo variable cuando se descarga el pescado en el puerto. • No se usa hielo. El pescado se cubre con una lona y se refresca con agua de mar. 	<ul style="list-style-type: none"> • El pescado se recibe vivo. • Empleo de cajas de plástico. • Clasificación por especies. • Evisceración de la especies de alto valor comercial. • Lavado del pescado.
Redes de cerco	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de hielo ocasional, en función de la especie, zona y época de pesca. • Uso del parque de pesca ("caixonadas"). • Evisceración inviable. • Maltrato del pescado (golpes). • Empleo de cajas (de madera) ocasional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tiempo de recogida corta. • Descarga rápida. • Los ejemplares se reciben vivos.
Trampas	<ul style="list-style-type: none"> • Tiempo de recogida variable. • Golpes de pescado tras la recepción a bordo. • No se usa hielo (pulpo). • Uso de agua de mar ocasional (crustáceos). 	<ul style="list-style-type: none"> • Los ejemplares se reciben vivos. • Empleo de recipientes de plásticos. • Clasificación por especie.

Otro tema abordado por el proyecto, y sobre el que se pregunta en la encuesta, es la formación de una organización de productores. La constitución de una organización de productores por parte de armadores y marineros de varios puertos gallegos supondría mejorar su competitividad y la posibilidad de ampliar mercados al poder ejercer mayor control sobre la venta de sus productos al reunir todas sus capturas clasificadas por especies, tallas y grado de frescura en grandes lotes para de esta forma estimular a los grandes exportadores.

Pero esta opción no ha cuajado entre los marineros, que según el secretario de la Cofradía de Pescadores de Celeiro Máximo Díaz Méndez, "siguen abogando por las cofradías, aunque cada vez hay más conciencia de que hay que implicarse en la comercialización".

En cuanto a la protección de los recursos, la mayoría de los patronos y marineros cree necesario el establecimiento de unas áreas de captura específica para la pesca de arrastre y para la



pesca artesanal. A fin de llevar a buen puerto esta propuesta, el 60 por ciento de los entrevistados piensa que la Administración debe tomar las medidas necesarias para gestionar y regular las pesquerías gallegas para garantizar una explotación sostenida de los recursos.

Conclusión

Una comercialización responsable de los productos de la pesca y que ofrezca unas garantías al consumidor –cada vez más exigente– comienza por la base. Es decir, el primer eslabón de la cadena productiva del sector pesquero: el sector extractivo o recolector marino. Hasta ahora el sector extractivo se había dedicado a faenar y obtener beneficios por la venta del producto en el puerto sin preocuparse lo más mínimo de los siguientes eslabones del proceso productivo. Los pescadores han vivido de espaldas a tierra y a la evolución que seguían los productos de la pesca que había descargado. Es necesario que este sector comprenda la importancia económica que tiene el mejorar esa pesca, mediante una correcta manipulación. También es muy importante conocer las nuevas vías de distribución y comercialización y el papel que el sector extractivo puede jugar en ese otro eslabón del proceso mediante la asociación y haciendo valer su importancia como colectivo. Y finalmente, pero no menos importante, el beneficio que reportará a corto y largo plazo el respeto a los ecosistemas y recursos naturales.

Lo más característico de esta obra, que no pretende ser –como indican sus autores en el prólogo– un tratado, una guía o manual de la pesca de bajura, es haberse acercado a la situación de la flota de bajura de esta zona del Noroeste español, dando voz también a los pescadores. ■

Jesús M. Salamanca

Cuadro 2				
Criterios sensoriales para pescados azules				
CRITERIOS				
CATEGORÍA DE FRESCURA				No admitidos
	EXTRA	A	B	
Piel	Pigmentación tomasoloxa, colores vivos y brillantes con iridiscencias, clara diferencia entre superficie dorsal y ventral.	Pérdida de resplandor y de brillo, colores más apagados; menor diferencia entre superficie dorsal y ventral.	Apagada, sin brillo, colores diluidos; piel doblada cuando se curva el pez.	Pigmentación muy apagada, la piel se desprende de la carne.
Mucosidad cutánea	Acuosa, transparente.	Ligeramente tibia.	Lechosa.	Mucosidad gris amarillenta, opaca.
Consistencia de la carne	Muy firme, rígida.	Bastante rígida, firme.	Un poco blanda.	Blanca (flácida).
Opérculos	Plateados.	Planteados, ligeramente teñidos de rojo o marrón.	Parduzcos y con extravasaciones sanguíneas amplias.	Amarillentas.
Ojo	Convexo, abombado; pupila azul negruzca brillante, "párpado" transparente.	Convexo y ligeramente hundido; pupila oscura; córnea ligeramente opalescente.	Plano, pupila borrosa; extravasaciones sanguíneas alrededor del ojo.	Cóncavo en el centro; pupila gris; córnea lechosa.
Branquias	Color rojo vivo a púrpura uniforme, sin mucosidad.	Color menos vivo, más pálido en los bordes, mucosidad aparente.	Engrosándose y decolorándose; mucosidad opaca.	Amarillentas; mucosidad lechosa.
Olor de branquias	Fresco, a algas marinas; picante a yodo.	Ausencia de olor de algas; olor neutro.	Olor grasoso un poco sulfuroso, a tocino rancio o fruta descompuesta.	Agrio, descompuesto.

Jornadas sobre las alternativas de futuro para los productos de pescado fresco

LAS COFRADÍAS ANTE EL RETO DE LA COMERCIALIZACIÓN



Las jornadas sobre las alternativas de futuro de la comercialización del pescado fresco, que tuvieron lugar en la localidad girundense de Palamós, centraron principalmente el debate en dos temas de plena actualidad. Durante la primera jornada, entre otros temas, se analizó el papel de las Cofradías de Pescadores en la comercialización del pescado fresco y las ventajas y desventajas que supone su transformación en Organizaciones de Productores (OO.PP.) en el marco del Reglamento comunitario. También se expuso la forma de compatibilidad esta figura asociativa europea (OO.PP.) con nuestra corporaciones de derecho público y sumar las ventajas. La segunda jornada centró en debate en la comercialización del pescado a través de Internet.

La comercialización del pescado en nuestro país es un tema de máximo interés para todo el sector pesquero, como se puso de manifiesto, tanto por la asistencia de público como por

el debate que suscitaron las ponencias, en las jornadas sobre el futuro de la comercialización del pescado fresco organizadas por la Universidad de Girona el Ayuntamiento de Palamós, y en las que han colaborado la Cátedra de Estudios

Marítimos y la Cofradía de Pescadores de Palamós.

Las Cofradías de Pescadores, debido a la difícil situación del sector extractivo, que ve día a día cómo decrece el número de capturas y el de sus ingresos,

se han visto impulsadas a jugar un papel más importante en este eslabón de la cadena productiva que hasta el presente no había sido considerado en relación a la importancia económica que tiene.

Las Cofradías, en esta incursión en la comercialización del pescado, han optado, dependiendo de los casos, por distintos rumbos y no han estado exentas de problemas, como lo muestra el enfrentamiento producido en algunos puntos del litoral entre los pescadores de las Cofradías y asentadores de pescado como consecuencia del intento, por parte de los pescadores, de influir en el precio obtenido por la venta de sus productos en la subasta en lonja. A consecuencia del enfrentamiento, en algún caso, el pósito ha creado puntos de venta directa de pescado y ha contratado con un asentador la venta de su pesca suspendiendo la tradicional subasta de pescado en lonja. Es decir, han entrado de lleno en la comercialización del pescado.

Otras Cofradías, ante la drástica reducción de la flota que faenaba en sus puertos y, por tanto, la reducción en el número de capturas y venta a través de la lonjas, han dado los pasos necesarios para adaptarse a la legislación europea y establecerse como Organizaciones de Productores y, de esta forma, poder acceder a una serie de ayudas



que posibilitan mantener al día las cuentas de la Cofradía. Éste es el caso de la Organización de Productores de Bajura de Vizcaya, que ha compatibilizado la esencia y la estructura de las corporaciones de derecho público que actúan como órganos de consulta y colaboración con la Administración en temas de interés general y referentes a la actividad extractiva pesquera y su comercialización, especialmente en los sectores artesanal y de bajura con las OO. PP., figura asociativa reconocida por la Unión Europea (UE). Esta figura asociativa es la idónea para moverse en el marco de las normativas que nos regulan.

Otro de los aspectos importantes analizados durante las jornadas sobre las alternativas de futuro de la comercialización del pescado fresco fue el papel de las nuevas tecnologías. En la actualidad, éstas permiten a un comprador acceder, a través de lonjas virtuales, desde su casa o lugar de trabajo a los productos del mar que se están subastando en las lonjas europeas a miles de kilómetros de distancias. Los ponentes de las jornadas intentaron despejar dudas sobre este tipo de comercio, que ya ha dado sus primeros pasos y sobre el papel que va a desempeñar en la globalización del comercio del pescado fresco. Conocer de antemano las toneladas de merluza

que va a descargar un determinado barco en el puerto inglés de Milford y poder comprar a tiempo real parte o toda la descarga del barco a través de un portal pan-europeo especializado en la venta y subasta de productos pesqueros es hoy una realidad.

Estrategias de comercialización

La incursión de algunas Cofradías de Pescadores en la comercialización del pescado fresco se ha debido, como se decía anteriormente, a distintos motivos. El caso de Cambrils es una situación en la que la oferta es

mayor que la demanda. En la subasta de pescado en lonja la pesca descargada por los primeros barcos que volvían de la marea obtenía unos precios medios buenos; pero los precios obtenidos por las descargas de los diez últimos barcos en arribar bajaban un 30 por ciento en relación con los primeros, debido a que los asentadores no estaban tan interesados en las últimas capturas.

Esta circunstancia motivó hace año y medio a la Cofradía de Cambrils a buscar un equilibrio entre la oferta y la demanda de pescado. A fin de evitar la depreciación de las últimas capturas en llegar a puerto, la Cofradía de Pescadores envió a la puja a un miembro del pósito que compraba pescado para asentadores de Barcelona, Valencia y Alicante, en un intento por sacar el pescado sobrante a otros mercados y mantener los precios más estables durante toda la subasta. Esta situación creó el enfrentamiento entre los miembros del pósito y los asentadores.

Desde la Cofradía se pretendía, mediante este sistema, que no hubiera tanta diferencia en el precio de los productos entre la venta de los primeros barcos llegados a puerto y los últimos, que ocasionaba grandes diferencias entre los beneficios de los pescadores dependiendo de la hora de arribada.

Comercialización directa

Desde entonces, después de negociaciones entre las partes que no llegaron a buen puerto, la Cofradía ha contratado la gestión de la venta del pescado a un mayorista. Por tanto, hace más de un año que la lonja del puerto de Cambrils no subasta pescado. Aunque permiten a los compradores pasar por lonja y comprar partidas con el precio fijado por la Cofradía.

Posteriormente, la Cofradía abrió dos puntos de venta para abastecer a los clientes de Cambrils que querían consumir pescado fresco de su zona. En la actualidad el 25 por ciento de las capturas realizadas por la flota de Cambrils se vende en la loca-

lidad a través de las pescaderías de la Cofradía y otras particulares, y el 75 por ciento restante se comercializa a través del asentador contratado por la Cofradía.

Las cifras, según el secretario del pósito, Xavier Domènech, hasta el momento avalan los pasos dados por la Cofradía, ya que se ha pasado de los 680 millones facturados en lonja en el año 1999 a los 807 millones facturados durante el pasado año. La tendencia de las ventas en el año presente es creciente.

Según el secretario del pósito, "el sistema es viable económicamente", ya que la Cofradía ha empezado desde cero y en un año ha fidelizado clientes, se ha dotado de personal para realizar las funciones que ha asumido y, aunque en el plano económico todavía están en números rojos, se ve el horizonte con optimismo. El tamaño de la Cofradía también ha jugado un papel importante, ya que, aunque el pósito es pequeño, el volumen de descargas es el adecuado.

Ante el interés que han mostrado algunas Cofradías de Pescadores por este sistema de venta al detalle sin subasta alguna, Domènech se muestra cauto y señala que el pósito se ha visto abocado a ponerlo en marcha y no recomienda hacerlo por los problemas de enfrentamientos personales que conlleva. Aunque como sistema alternativo de gestión es viable.

Compatibilización

La Organización de Productores de Pesca de Bajura de Vizcaya presentó su caso durante las jornadas como una experiencia innovadora de comercialización. Esta O.P. de Vizcaya ha compatibilizado el papel esencial que tienen las Cofradías para un importante sector de la pesca con las posibilidades que otorga el marco europeo a las Organizaciones de Productores.

El secretario de la Federación de Cofradías de Vizcaya, Aurelio Bilbao, manifestó su



respeto y admiración por estas corporaciones; pero debido al carácter e importancia que la Comisión Europea da a las OO.PP., según sus palabras, "no debemos quedarnos fuera de las normas de juego que se han fijado en la Comunidad, y rechazar las oportunidades de obtención de ayudas que nos brindan".

Ésta es la única figura asociativa reconocida por Bruselas y constituye el elemento básico

de la organización común de mercados, además de constituirse como uno de los pilares básicos de la Política Común de Pesca (PCP). Entre los objetivos establecidos en la PCP para las OO.PP. destacan: asegurar la conservación de los *stocks*, revalorizar el producto final y la regulación de las actividades de la pesca. Según Bilbao, "las Cofradías de Pescadores llevan actuando anualmente en cada uno de los campos anteriormente ci-

tados desde tiempo inmemorial". Las Cofradías han establecido los topes de capturas para cada una de las especies objetivo; han fijado una normativa básica de manipulación para mejorar la calidad de los productos; y han utilizado topes de capturas para buscar un equilibrio entre oferta y demanda que mantuviera los precios del pescado.

Por tanto, para el secretario de la Federación de Cofradías de Vizcaya, "en nuestro país no era necesario crear nuevas organizaciones. Pero en este nuevo período, con un nuevo escenario, se hace necesario analizar detalladamente el contenido de la normativa publicada, y movernos de acuerdo con el beneficio que nos puede reportar la constitución de la nueva figura".

En la actualidad existen ayudas agrupables en dos bloques. El primero es el de ayudas dedicadas a su constitución y funcionamiento que abarcan apartados como: gastos de personal, material de oficina, gastos de alquiler de oficina, etc. Y el segundo bloque se dedica a las ayudas por las intervenciones que van a las OO.PP. a realizar durante la campaña de pescas, e incluye: compensaciones financieras, ayudas a aplazamiento, ayudas a tanto alzado, ayudas al almacenamiento privado y atunes destinados a la industria (ver cuadro).

Entre las obligaciones de las OO.PP. están la de planificar la producción y comercialización de las capturas de sus asociados a principios de la campaña. Aurelio Bilbao finalizó su intervención volviendo a señalar la posibilidad que ofrece la utilización de este instrumento, del que su Cofradía se ha venido beneficiando desde 1986, tanto por la constitución de la organización de productores, como por las distintas retiradas efectuadas desde entonces.

Comercialización electrónica

Los debates sobre las alternativas de futuro de la comerciali-



zación del pescado fresco de la segunda jornada se centraron en las nuevas tecnologías y en la forma en que éstas pueden influir en un mercado globalizado.

España representa aproximadamente el 2% de las exportaciones totales del comercio pesquero mundial y un 6% de las importaciones; por tanto, somos el destino final de una parte importante de la producción mundial y parte de esas importaciones van a realizarse a través de lonjas virtuales.

Ante este panorama, según Ramón Franquesa, del Gabinete de Economía del Mar de la Universidad de Barcelona, "se debería hablar de un regulación paralela del mercado de los productos con el mercado del derecho de pesca" y asegurarse que como compradores podamos revisar qué se nos vende y cómo está el producto. Además, se impone un control sanitario, la identificación veraz de la calidad, origen, las especies, la modalidad de pesca, la frescura del producto. Éstos son los pasos a tomar en materia legislativa, pero no serán suficientes si se pierde el control del mercado.

En la actualidad el porcentaje de pescado vendido mediante la forma tradicional es muy elevado. La subasta a la baja presencial con un número de lonjas excesivo para el volumen de pescado vendido y las transacciones realizadas sigue siendo lo habitual en nuestra geografía. De acuerdo con las predicciones de los expertos, en una década este tipo de comercialización va a experimentar un notable cambio al que se tendrán que adecuar todos los eslabones de este proceso productivo.

La comercialización de los productos pesqueros experimentará cambios en todos los ámbitos del sector. La comercialización de productos del mar tenderá a elaborar productos cómodos para comprar y consumir; el comercio se concentrará en las grandes superficies y se

"No debemos quedarnos fuera de las normas de juego que se han fijado en la Comunidad, y rechazar las oportunidades de obtención de ayudas que nos brindan".

(Aurelio Bilbao)



globalizará con la implantación efectiva del Euro; las ventas de pescado fresco se concentrará en pocas lonjas y una parte de ese comercio se realizará mediante transacciones electrónicas que se albergarán en grandes portales.

Ante estas tendencias la gestión de la actividad pesquera necesitará del control del mercado. Según el profesor Franquesa, "si una parte del comercio pasará por lonjas virtuales, lo mejor es

desarrollar portales ahora que el costo es muy reducido. Hoy sólo es un coste técnico, mañana será el coste de desplazar a los operadores dominantes, que puede ser inabordable".

La subasta virtual debe dar respuestas a tres áreas: establecimiento del estándares de calidad, descripción y etiquetaje del producto, establecimiento de un sistema de lonja electrónica telemática y finalmente asegurar la viabilidad del sistema.

El primer apartado se refiere al establecimiento de las formas de medir la calidad del pescado y su descripción. El segundo abarca las nuevas formas de intercambio electrónico de bienes y servicios a través de Internet. Las ventajas respecto a la Lonja tradicional son evidentes: el acceso a la misma de un comprador desde cualquier ordenador conectado a la red posibilita a un comprador el participar en distintas subastas, posibilita la participación de pequeños compradores diversificando la demanda, mayor control del mercado y de los precios que la lonja impone, y, finalmente, todo el proceso de modernización que la implantación de esta sistema impone. El último apartado enmarca los problemas que puede presentar el sistema y a los que hay que dar solución. Entre éstos cabe destacar: convencer a pescadores, comerciantes, consumidores y administración de la importancia del proyecto, comprobar la viabilidad de la estructura comercial informática, resolver los problemas de logística derivados de la implantación de la venta electrónica y establecer un sistema de control de calidad entre otros.

El reto de la constitución de lonjas virtuales en el mundo del pescado, con la tecnología disponible, es sólo una cuestión de tiempo. La cuestión, según Ramón Franquesa, "se centra en conocer desde dónde se hará. Si siguiendo las pautas del sistema actual (lonja y administración) o desde las grandes compañías internacionales, que podrían sobrepasar el control actual de la actividad pesquera". En función de la capacidad y de las iniciativas de los diferentes actores, la solución será local y de calidad o global. Los portales establecidos por las grandes compañías tenderán a dominar el mercado y a medio plazo supondrán un reto a la economía de los pescadores, intermediarios y consumidores. ■

Jesús M. Salamanca



Coordina:
Jesús M.
Salamanca

La asturiana "guerra" de los bolos ya no tiene la calle como campo de batalla y se ha decantado por la negociación en los despachos. A los semáforos arrancados de cuajo -con un cámara de televisión al que hubo que llevar al hospital- y al arrastre de los aparejos repudiados por las calles de Gijón han seguido una serie de asambleas de pescadores que comenzaron con insultos de muy alto calibre para dar paso, afortunadamente, a una diálogo que patrocinan los patrones mayores de las 19 Cofradías de Pescadores del Principado y que son las de Avilés, Bañugues, Bustio -de momento ésta es cooperativa, pero está gestionando la calificación de cofradía- Candás, Cudillero, Figueras, Gijón, Lastres, Llanes, Luanco, Luarca, Ortiguera, Oviñana, Puerto de Vega, Ribadesella, San Juan de La Arena, Tapia de Casariego, Tazones y Viavélez.

El sector tiene en Asturias 1.658 pescadores y la flota está integrada por 469 barcos con un total de 7.500 toneladas de registro bruto. Se estima que hay vinculados a la mar cerca de 8.000 trabajadores. Cuenta el Principado, a lo largo de sus 315 kilómetros de costa, con 330 barcos preparados para las llamadas artes menores, de las que 69 son de palangre de fondo, 43 de rasco, 20 de volanta, 20 de cerco y 3 de palangre de superficie. Cudillero es el puerto con mayor número de barcos: 74. Le siguen Avilés, en cuyo puerto tienen base 53 barcos. En Luarca hay 50; en La Arena, 43, y en Gijón, 42. Estos puertos constituyen más del cincuenta por ciento de la flota asturiana.

Menos capturas y precios sostenibles

Desde hace una década las capturas de la flota asturiana re-

ASTURIAS

Una "guerra" que originó serios conflictos en los puertos del Principado

Los pescadores asturianos luchan contra los "bolos"

gistran un ritmo descendente. En el año 2000 se han subastado en las lonjas del Principado un total de 16.000 toneladas de pescado por un importe en primera venta de 6.000 millones de pesetas. Dos años antes la pesca desembarcada había alcanzado las 20.800 toneladas de pescado por un importe, también en primera venta, de 6.800 millones de pesetas.

Los precios se sostienen, con cierta tendencia al alza. Pero en el sector se argumenta que el incremento de los precios del gasóleo, aparejos y demás no llega, ni con mucho, al alza de las cotizaciones de la pesa. Las cuatro especies más subastadas en el 2000 han sido la bacaladilla, el chicharro, la sardina y la xarda. Las lubinas y los rodaballos tienen un buen mercado, pero proceden de piscifactoría.

La veda de la sardina, por segundo año consecutivo, se inició para la flota asturiana el 1 de febrero y tendrá una duración de dos meses. Es decir, que hasta el 1 de abril no habrá en el mercado regional sardina de los caladeros propios y sí en cambio seguirá llegando a las pescaderías procedente especialmente de Tarragona, si bien hoy los camiones frigoríficos hacen milagros en rapidez y, por lo tanto, en frescura del producto de cara al consumidor.

Lo que piden los asturianos

La "guerra" de los bolos se ha planteado bajo éstas tres peticiones de los pescadores asturianos:

1.º Erradicar el arte del "tren de bolos" en los caladeros en los que faena la flota asturiana.

2.º Que se defina, por ley, el número de barcos que pueden faenar al mismo tiempo en la zona sin esquilmar el caladero.

3.º Que la ley especifique las características técnicas del arrastre.

El Ministerio ha negociado con una comisión de patrones mayores de Asturias una prohibición del "tren de bolos" y la negociación sigue abierta, habiendo decidido los representantes de las 18 cofradías asturianas y la cooperativa de Bustio quiénes constituyen la comisión que ya a seguir negociando en Madrid. Se puede afirmar que están representadas todas las "tendencias". Y hay representación de los subsectores, así como de las comarcas del oriente y del occidente del litoral asturiano.

Estas negociaciones en el Ministerio que han traído la prohibición temporal del "tren de bolos" han significado un fuerte encontronazo de la cúpula de la Federación de Cofradías de Pescadores del Principado de Asturias con los negociadores que fueron a Madrid por entender



aquella que se acudió al Ministerio a espaldas de la propia Federación. Sin embargo, en posteriores reuniones de todos los integrantes de la Federación las aguas se han vuelto a calmar y el propio presidente de la misma, Fernando Menéndez Braña –que había dimitido verbalmente pero sin papeles– ha vuelto a coger el timón y declaró que hay unión plena de todas las cofradías.

Paisaje después de una batalla

Queda por saber, tras la “guerra de los bolos”, si el haber excluido de las negociaciones en el Ministerio al patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Avilés, Clemente Muñiz Guardado, que a su vez es presidente de la Federación Nacional de Cofradías, así como al propio Fernando Menéndez Braña, presidente de la Federación Asturiana y de la Cofradía de Lastres, puede traer consecuencias serias o si en verdad “todo ha quedado olvidado”. El éxito de las negociaciones en Madrid –a las que no ha asistido ninguno de los mencionados– provocó que el secretario de la Federación de Cofradías de Asturias, Pedro Santos Llera, tildara de “golpistas” a los patronos que llegaron a un acuerdo en Madrid con altos cargos del Ministerio. Santos Llera ha sido destituido de su cargo.

La unidad conseguida con las manifestaciones, cortes de carreteras, bloqueo de los camiones con pescado procedentes de Ga-



EL “TREN DE BOLOS”, O EL PEINE DE LOS FONDOS MARINOS

El “tren de bolos” que venían utilizando los arrastreros gallegos de Burela y Cillero en los caladeros donde habitualmente faena la flota asturiana está considerado como un aparejo “que peina los fondos rocosos con grave riesgo para el ecosistema”, pero como actúan en aguas de competencia nacional resulta difícil llegar a su erradicación desde las Comunidades Autónomas. Los “bolos” son elementos de goma maciza y bolas de acero, irrompible y que van rodando por los fondos marinos por muy irregulares que éstos sean.

No se conoce con exactitud cuáles son los efectos concretos del “tren de bolos”, pero los expertos señalan que “el fondo marino no queda igual que estaba antes del paso de este tipo de aparejos y estamos ante una perturbación del estado natural del fondo marino”. En una cumbre astur-galaica de los presidentes de ambas Comunidades Autónomas celebrada en noviembre de 1999 ya se planteó el tema de los “bolos”, pero sin llegar a acuerdo ninguno. La “guerra” comenzó en Asturias el día 23 de enero pasado, pero las denuncias de los asturianos se iniciaron ya en el año 1998.

licia y Santander, así como las asambleas multitudinarias en la Casa del Mar de Gijón hasta altas horas de la madrugada quedó rota posteriormente a consecuencia de la negociación relámpago en Madrid que ha traído, tras maratónicas asambleas en los puertos, la normalidad en el sector –Lastres, la Cofradía del presidente de la Federación Provincial, se incorporó a la faena un día después del resto de la flota asturiana–, pero ahora será el tiempo –un tiempo ya muy cercano– el que demostrará si las heridas están totalmente cicatrizadas. Las palabras pronunciadas después de la, “batalla” por Menéndez Braña, que reconsideró la conveniencia de seguir en el cargo, han sido muy conciliadoras y proponen el diálogo, la negociación, el consenso y sobre todo la unión de todos los pescadores y de todas las cofradías.

Quien no ha dicho nada, al menos hasta el momento de redactar estas líneas, es Muñiz Guardado, un muy veterano y experimentado dirigente del sector. De la Dirección General de Pesca del Principado de Asturias se sabe, por declaraciones de su titular,

Pilar Jiménez, que dicho organismo está dispuesto en todo momento a la mediación y a prestar su colaboración en la situación muy delicada que en el orden económico viven las cofradías de pescadores de Asturias. ■

José de Arango

La angula, o la perla del Nalón

En el movimiento de desembarcos y subastas en las lonjas asturianas durante el pasado año destacan los números correspondientes a la Cofradía de Pescadores de San Juan de La Arena, situada a pie de desembocadura del río Nalón. En su lonja se han vendido solamente 1.521 kilos de pescado, que corresponde, en realidad, a parte de la “cosecha” de angula de la presente temporada, ya que ésta aún no ha terminado.

Con unas capturas de algo más de 1.500 kilos en todo el movimiento de la lonja de La Arena y una facturación, en primera venta, de 47,5 millones de pesetas, el precio medio es, con mucho, el más alto de todas las cofradías asturianas, ya que no da la cifra de más de 31.000 pesetas por kilo “rulado”. La angula, con la llegada de los japoneses, que lo compran todo al precio que sea, es ya la perla del Nalón.

LA PESCA ASTURIANA EN EL AÑO 2000

Cofradía	Buques	Desembarcos	Facturación
Avilés	53	12.310.784	4.009,8
Bustio	8	63.477	55,9
Candás	14	17.968	24,1
Cudillero	74	100.631	91,8
Figueras	8	10.795	7,8
Gijón	42	2.158.696	841,4
Lastres	29	337.421	140,2
Llanes	13	70.796	64,1
Luanco	32	22.889	36,9
Luarca	50	427.210	282,8
Ortiguera	5	–	–
Oviñana	8	6.304	9,4
Puerto de Vega	28	286.962	227,5
Ribadesella	11	34.436	62,4
S. J. Arena	43	1.521	47,5
Tapia	17	49.222	39,2
Tazones	16	12.894	14,4
Viavélez	13	44.071	29,1



Plan de ayudas para paliar los efectos de los temporales

La Xunta ha destinado cerca de 4.000 millones de pesetas en ayudas al sector pesquero para mitigar los daños que han producido las lluvias y el temporal durante todo el invierno. El sector podrá beneficiarse de ayudas destinadas a recuperar la producción marisquera, bonificaciones en las cuotas de la Seguridad Social y líneas de créditos blandos.

En una reunión mantenida entre el consejero de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Asunta Gallega, Amancio Landín, y los patrones mayores de las cofradías de pescadores de Cabo de Cruz, Rianxo, Pobra, Palmaneira, Ribeira y Aguiño, éstos fueron informados sobre el Plan de Acción que se ha estructurado desde la administración autonómica a fin de paliar los efectos que el mal tiempo y las continuas lluvias están teniendo en el sector de pesca y marisqueo.

Durante la reunión, a la que también asistió la delegada de Pesca de la Provincia de A Coruña, María Caicedo, el consejero expuso a los representantes de los pósitos las distintas vías de ayudas económicas dispuestas por el Plan, que cuenta con un presupuesto total de 3.931 millones de pesetas. Landín incidió en las condiciones y trámites concretos que han de llevar a cabo las distintas organizaciones del sector para poder acceder a las ayudas.

El Plan establece ayudas en tres apartados: medidas para la recuperación de la producción marisquera; bonificaciones en las cuotas de la Seguridad Social y, finalmente, una línea de créditos a tipos de interés bajo que están destinados a paliar los daños materiales que han sufrido las infraestructuras y los medios pro-

ductivos por las continuas lluvias caídas y por la dureza de los temporales.

Ayudas al marisqueo

Para el primer apartado, el Plan previó dotar de 671 millones de pesetas. El dinero destinado a la recuperación y regeneración de los bancos naturales de maris-

queo, a fin de favorecer los ciclos biológicos y de reproducción de las especies afectadas, será invertido en medidas específicas tales como la adquisición de semente de moluscos bivalvos, dotación de maquinaria y materiales diversos con el que las asociaciones de mariscadoras podrán desarrollar las labores planificadas.



Terreno portuario al alza

El terreno en los puertos de la comunidad gallega cotiza al alza debido a la escasez de espacio disponible y la demanda de terreno de compañías como Gadisa, Carrefour o El Corte Inglés, que quieren utilizar las naves portuarias como centros logísticos para la compra y distribución de los productos del mar.

El interés mostrado por las grandes empresas de alimentación por instalarse en las dársenas de los puertos gallegos, o ampliar las instalaciones que ya disponen, ha hecho que en puertos como el de Vigo el sector frigorífico tenga previsto duplicar su capacidad hasta llegar a un millón de metros cúbicos.

Las empresas interesadas en la adquisición de espacio en los puertos del litoral lo están en previsión de que en el futuro su crecimiento hará necesario disponer de más metros cuadrados para poder gestionar sus plataformas de compras y distribución.

En lo relativo al segundo apartado, las medidas destinadas a reducir las cuotas de la Seguridad Social serán gestionadas entre la Xunta gallega y la Administración. Con los 760 millones destinados por la administración autónoma a este apartado se espera obtener una bonificación del 75 por ciento de las cuotas que pagan las mariscadoras al Régimen Especial del Mar durante un período de seis meses. En el caso de los armadores y pescadores, la reducción de las cuotas tendrá dos meses de duración y supondrá el 50 por ciento de la cantidad abonada a la Seguridad Social.

Al apartado dedicado a favorecer líneas de crédito a bajo interés están destinados un total de 2.500 millones de pesetas a los que podrán acogerse los armadores, las cofradías de pescadores, los productores de mejillón y otros agentes del sector pesquero que han sido perjudicados por los efectos del temporal. La cuantía límite para los préstamos individuales máximos para el sector pesquero oscila entre uno y cinco millones de pesetas. La cuantía a la que podrán acceder los armadores dependerá del tonelaje del barco hasta llegar a la cantidad antes citada, y las cofradías y los productores de mejillón dispondrán de un máximo de 2 millones para reparar los daños de las infraestructuras dañadas. ■



Armadores catalanes buscan tripulaciones en Senegal

Armadores catalanes y la Asociación de Empresarios Marítimos y Pesqueros viajarán a Senegal para negociar un convenio con el país africano que palie la falta de marineros dispuestos a enrolarse. La elección de este país se debe a la importancia que tiene su sector pesquero, que ya cuenta con personal formado en las faenas del mar.

Los armadores de Tarragona se suman a los de las localidades gallegas de Burela y Celeiro en buscar tripulaciones en terceros países ante la falta de marineros españoles dispuestos a enrolarse en los barcos para salir a faenar.

El problema no es nuevo en el sector extractivo español. En los últimos años los armadores de numerosas localidades del litoral no encuentran marineros para completar sus tripulaciones, y, debido a ello, han tenido que buscar tripulaciones para sus barcos en países no comunitarios. Esta situación, debida en parte a que la caída de los sueldos no compensa la dureza de este oficio y a la mayor oferta de puestos de trabajo en tierra, ha llevado a los armadores, a través de la Asociación de Empresarios Marítimo-Pesqueros (EMPA), a buscar mano de obra en Senegal.

Los representantes del sector extractivo catalán mantendrán entrevistas con homólogos suyos y con responsables gubernamentales del sector a fin de estudiar la posibilidad de firmar acuerdos laborales que permitan solucionar la carencia de mano de obra.

Estos acuerdos, según la asociación de empresarios, permitirán despejar el horizonte pesquero de la región, que en los últimos años ha registrado un considerable descenso en la rentabilidad debido a la caída de los precios del pescado y el incremento de los costes, especialmente el de los carburantes.



Otro tema que estudiarán durante su viaje los armadores catalanes será sentar las bases para la futura creación de sociedades mixtas con sede en el país africano que permitan a los inversores diversificar mercados y abrir nuevas vías de ingresos.

Además de estas iniciativas destinadas a solventar el problema de las tripulaciones y crear empresas mixtas entre armadores catalanes y senegaleses, la asociación de empresarios también está evaluando la posibilidad de implicarse directamente en la comercialización de sus capturas. Según la secretaria general del EMPA, Yolanda Piedra, aunque su preocupación se centra en mantener la calidad y una buena manipulación de los productos del sector extractivo, los armadores no ven compensada esta labor con los precios que sus productos obtienen en la subasta de la lonja. Sin embargo, los precios de venta de estos mismos productos a los consumidores se diferencia de forma notable con los obtenidos por la venta en lonja. Por tanto, desde EMPA se está trabajando para reducir el número de intermediarios a través de estrategias como que las cofradías de pescadores gocen del marco jurídico necesario que les permita comportarse como una organización de productores. Es decir, que permita a los armadores poder implicarse directamente en la comercialización de sus productos. Un cauce de comercialización para sus productos podría ser la venta a través del comercio electrónico. ■

Premio literario sobre la aventura marítima

La Asociación de Amigos de Nostromo, integrada por empresas, entidades y personas de los sectores marítimo y cultural, convoca en el año 2001 el V Premio Literario Nostromo: La Aventura Marítima, con el propósito de fomentar la odisea literaria de la mar y sus gentes. El presente certamen está dedicado a Joseph Conrad, fabulador tanto de las gentes del mar como de los mares que aquéllas surcan.

Algunas de las bases del premio son: el tema de la narración debe ser de ficción y tener una relación de primer orden con la navegación marítima; los originales podrán presentarse escritos indistintamente en lengua castellana o catalana; los originales deben ser inéditos y constar de un mínimo de 100 folios.

Para más información contactar con Nostromo, telf.: 93 4122455. C/ Ripoll, 16 (08002 Barcelona) o Museu Marítim de Barcelona, Avinguda de les Drassanes, s/n (08001 Barcelona).

Sanidad a bordo

El cólico biliar es uno de los síntomas característicos de la presencia de cálculos en la vesícula biliar (colelitiasis).

Muchas personas tienen cálculos biliares aunque no presenten síntomas de ningún tipo, y también son muchas las personas que tras sufrir varios cólicos son sometidas a una intervención quirúrgica para extirpar la vesícula biliar.

LOS CÁLCULOS Y EL CÓLICO BILIAR

Los factores que aumentan la probabilidad de tener cálculos en la vesícula biliar son:

- El sexo femenino, pues es dos o tres veces más frecuente en la mujer que en el hombre.
- La obesidad.
- El aumento de la edad
- El pertenecer a ciertas etnias.
- La dieta occidental.
- Los antecedentes familiares.

Tipos de cálculos

Existen varios tipos de cálculos:

- **Los cálculos de colesterol**, que son frecuentes en Europa, Estados Unidos, Canadá y Australia, mientras que son raros en África y entre los esquimales. En los indoamericanos, en especial en los indios pima, la frecuencia de los cálculos de colesterol es particularmente elevada, sugiriendo que en su formación interviene alguna alteración metabólica de naturaleza genética. Pueden ser de colesterol puro, o mixtos, conteniendo, además del colesterol, otras sustancias.
- **Los cálculos pigmentarios** son de menor frecuencia que los anteriores y suelen contener bilirrubina. Existen dos variantes: los negros, que se sitúan en la vesícula biliar, y los marrones, que se encuentran en los conductos biliares.

Síntomas y signos

Las consecuencias clínicas de la formación de cálculos en la vesícula biliar son muy variadas.

La mayoría de los pacientes permanecen sin síntomas durante largos períodos, a menudo toda la vida. En general la presentación clínica más frecuente de la enfermedad es en forma de dolor biliar, llamado **cólico biliar**. Mucho más raro es que se manifieste por alguna complicación grave como la colecistitis o la pancreatitis

El cólico se origina cuando el cálculo se aloja en el conducto (conducto cístico) de la vesícula biliar, determinando un aumento de la presión en la vesícula y una distensión de sus paredes. Cuando ese cálculo se expulsa a través del conducto cístico fuera de la vesícula o vuelve al interior de la misma, suele seguirse de un alivio del dolor.

En la mayoría de los pacientes el dolor biliar se localiza en principio en la zona del estómago (epigastrio) o en el costado derecho, pero pronto se extiende hacia la zona superior de la espalda, alrededor de la escápula derecha. A veces, aunque en raras ocasiones, el dolor puede referirse en la zona del pecho, bajo el esternón, o alrededor del ombligo.

Es un dolor de comienzo brusco, sin ningún tipo de molestia previa. Muchos pacientes cuentan que aparece tras la ingesta de comidas copiosas y abundantes en grasas, pero también es frecuente su presentación durante las últimas horas del día o primeras de la madrugada y sin ningún factor desencadenante. Suele ser un dolor opresivo, leve al comienzo, pero que rápidamente, en unos 15 minutos, se incrementa hasta alcanzar un grado máximo en el que se mantiene desde minutos hasta horas. En contra de lo que sugiere su nombre "cólico biliar", se trata

de un dolor más o menos intenso pero con escasas oscilaciones.

El dolor puede acompañarse de náuseas, vómitos, sudoración y aumento del ritmo cardíaco (taquicardia).

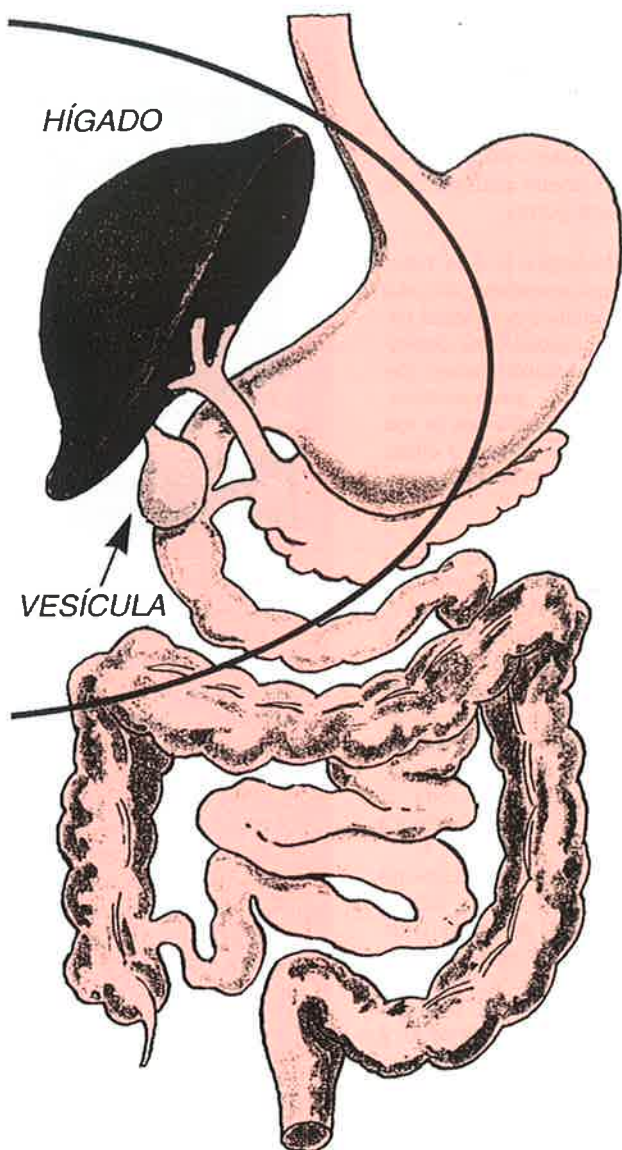
Algunos pacientes con cálculos presentan episodios dolorosos de muy breve duración, de sólo algunos minutos, por lo que resulta difícil saber si se deben o no al enclavamiento transitorio de los cálculos en el conducto cístico.

La persistencia del dolor durante más de 6 horas debe hacer sospechar que la obstrucción biliar se ha complicado con una colecistitis aguda.

La resolución del dolor suele ocurrir de forma progresiva, a lo largo de varias horas, por lo que es muy probable que estos pacientes se encuentren sin síntomas al día siguiente. Suele tender a repetirse con una frecuencia muy variable. En unos casos los intervalos libres de dolor son muy cortos, de pocos días, mientras que en otros son de meses o de años. No es posible predecir cuándo va a producirse un nuevo episodio, pero la probabilidad de padecerlos aumenta con la proximidad de las crisis entre sí.

A veces, fuera de los episodios de dolor, existen un conjunto de síntomas digestivos muy frecuentes en la población general que tienen difícil justificación en una causa orgánica. Se trata de síntomas inespecíficos y se denominan "dispepsia biliar":

- Las náuseas.
- Los eructos.
- La intolerancia a los alimentos grasos.
- La distensión abdominal



- después de las comidas.
- La regurgitaciones de sabor amargo.
- La pirosis.
- La flatulencia.
- Los borborigmos.

Diagnóstico

La exploración física de los pacientes durante el episodio doloroso muestra escasos cambios. En algunos casos se encuentra que la palpación sobre el costado derecho, debajo del reborde costal o en la zona del estómago, es algo dolorosa, aunque lo más frecuente es que no lo sea. No aparece contractura muscular y el paciente se encuentra en cama

sin encontrar una postura que le aporte algún alivio.

En la actualidad la exploración de elección para el reconocimiento de la presencia de cálculos en la vesícula biliar es la ecografía abdominal.

También puede realizarse una radiografía simple de abdomen, pero es menos sensible que la anterior.

Complicaciones

El 70% de los pacientes con dolor biliar presentan nuevos episodios dolorosos en los dos próximos años, y hasta el 4% re-

quiere tratamiento quirúrgico de urgencia por alguna complicación grave. De éstas las más frecuentes son:

- **La colecistitis aguda**, que consiste en la inflamación aguda de la pared de la vesícula, produciéndose en la mayoría de los casos una obstrucción del conducto cístico por un cálculo. Es sin duda la complicación más frecuente de los cálculos biliares y la causa más común de extirpación de la vesícula de urgencia.
- **La coledocolitiasis**, o enclavamiento del cálculo en

un conducto llamado colédoco.

- **La colangitis aguda**, que se produce por una infección bacteriana de la bilis tras la obstrucción de la vesícula biliar. Se presenta con fiebre con escalofríos, dolor abdominal e ictericia.

- **La pancreatitis aguda**, que se desencadena por el paso de un cálculo hacia el páncreas y se presenta como un abdomen agudo.

Tratamiento

Cuando los cálculos se descubren pero no han dado síntomas todavía, la actitud es la de no realizar ningún tratamiento.

En los casos en los que aparecen síntomas como el dolor, el primer objetivo es el tratamiento del mismo con analgésicos. Una vez que el paciente presenta el primer episodio doloroso, es muy probable que los dolores vuelvan a repetirse y existe un alto riesgo de que desarrolle una complicación más grave, por lo que se requiere tratamiento específico.

El tratamiento de elección es la extirpación de la vesícula, o colecistectomía. En los casos en los que esta intervención sea peligrosa se puede intentar que el cálculo se desintegre mediante ondas de choque en la zona de la vesícula (litotricia extracorpórea) combinadas con la toma oral de fármacos. ■

Ana María Aragón
Médico de Sanidad Marítima

VIII edición de la feria Expomar

Durante los próximos días 17 a 20 de mayo del presente año se va a celebrar en Burela (Lugo) la VIII edición de la Feria Monográfica Náutico Pesquera EXPOMAR, organizada por la Fundación del mismo nombre, en la que estarán presentes las más importantes empresas del sector náutico-pesquero, presentando los últimos avances tecnológicos a profesionales y prensa especializada.

Según sus organizadores, "EXPOMAR es una feria de carácter marcadamente profesional que ha ido creciendo en repercusión y tamaño hasta consolidarse como la primera y más importante cita anual del sector pesquero de todo el territorio español y portugués".

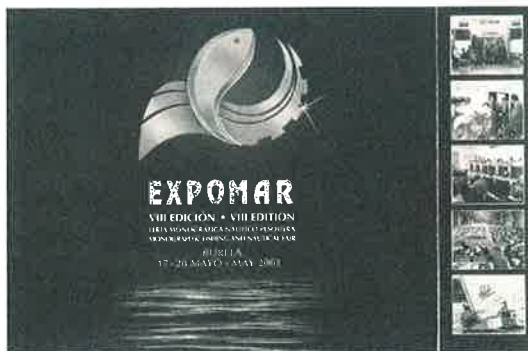
La edición de este año, la octava, se celebrará como ya es costumbre en la explanada del puerto de Burela y al acto inaugural está previsto que asistan el conselleiro de Industria de la Xunta de Galicia, Juan Rodríguez Yuste, y el de Pesca, Amancio Landín Jaraiz.

Como en ediciones anteriores, los profesionales del sector tendrán la oportunidad de presentar los distintos avances tecnológicos en materia de cámara de máquinas, equipamientos de cubierta, casco y carga, electricidad y electrónica navales, equipamientos de habilitación, equipamientos especiales para buques, industria naval, conservación en buques pesqueros y sistemas de proceso de los productos en alta mar. Asimismo, como novedad, los organizadores están potenciando también otras actividades relacionadas con el mundo marino, como la náutica, los equipamientos y vestimentas para desarrollar el trabajo en la mar, equipamientos de seguridad, acuicultura e industria conservera.

Cabe destacar también las actividades paralelas que se celebrarán durante los cuatro días que dura la feria. Así, por segundo año consecutivo tendrá lugar un encuentro empresarial de asociaciones de armadores de Galicia. A este encuentro, que tendrá lugar el viernes 18 de mayo, está previsto que asistan los máximos representantes de las

sociedades de armadores más representativas de todo el territorio gallego para abordar y analizar la problemática de este sector.

Otra de las actividades complementarias que goza de gran prestigio entre los asistentes al certamen son las Xornadas Técnicas, foros informativos y de debate en los



que se dan a conocer distintos aspectos de la actualidad del mundo de la pesca como el futuro del sector pesquero comunitario o la seguridad en la mar. Estas "xornadas" se celebrarán en el salón de actos de la Cofradía de Burela los días 18 y 19 de mayo, y en ellas está previsto que asistan como ponentes Daniel Varela (Pte. de la Comisión de Pesca da UE), Samuel Juárez (secretario general de Pesca Marítima del M.A.P.A.), Amancio Landín (conselleiro de Pesca), José Vázquez Portomeñe (Dtor. General de Relaciones Laborales de la

Consellería de Justicia y Relaciones Laborales), José Luis López-Sors (Director General de la Marina Mercante) y Fernando Novoa (Dtor. Técnico del servicio de búsqueda y salvamento marítimo de la Consellería de pesca).

Paralelamente a la feria, habrá también otras actividades dirigidas al público en general como exposiciones dedicadas al mundo marino, jornadas gastronómicas, regatas, bautismos de mar y visitas guiadas a distintas embarcaciones representativas.

Al abrigo de la estratégica ubicación de los puertos de Burela y Celeiro, y aprovechando la experiencia en el empleo de nuevos métodos de gestión, procesos de comercialización y las más modernas instalaciones, la feria desarrolla una importante influencia en toda la región Noroeste y Costa Cantábrica

Los interesados en este evento pueden contactar con la Fundación EXPOMAR en **Avda. Arcadio Pardiñas, 137 entreplanta, o Rúa Pardo Bazán, 6, 27880 Burela (Lugo), o en el teléfono 982 58 62 32 y fax 982 58 06 97, y e-mail: expomar@expomar.com y www.expomar.com**

40 aniversario del fallecimiento del fundador del ISM



El pasado día 27 de marzo se cumplió el 40 aniversario del fallecimiento del Excmo. Sr. don Alfredo Saralegui Casellas, fundador en 1919 de la Caja Central del Crédito Marítimo que, en 1930, pasaría a denominarse Instituto Social de la Marina. Este organismo, a través de la revista "MAR", ha querido con estas líneas honrar su memoria y recordar con respeto la importante labor llevada a cabo por el señor Saralegui para hacer posible la existencia del ISM, cuyo objetivo es trabajar por la mejora de las condiciones de trabajo, vida y salud de la gente del mar.

XIII edición de Expo-Rápita



Ya está todo a punto para que durante los próximos días 19 al 22 de abril la localidad catalana de Sant Carles de la Rápita (Tarragona) se convierta en el centro de reunión del mundo pesquero con la celebración de la XIII Feria Estatal Náutico Pesquera EXPO-RÁPITA, que este año incorpora la novedad de celebrar la I Feria de Cultivos Marinos. En ella tendrán cabida en los espacios expositivos la construcción naval, equipos propulsores y de maniobra, equipos auxiliares de máquinas, electrónica y electricidad naval, equipos de cubierta, equipos y elementos del casco, arboladura y jarcia, habilitación, equipos de pesca, embarcaciones de recreo, cultivos marinos e instituciones.

En su organización van a colaborar el Ayuntamiento de Sant Carles de la Rápita, la Diputación de Tarragona, el Consell Comarcal, la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos de la Generalitat de Cataluña, la Secretaría General de Pesca Marítima y la Caixa Tarragona.

Todas aquellas personas interesadas en tener más información de este acontecimiento pueden dirigirse al Ayuntamiento de Sant Carles de la Rápita, **Plaza Carles III, 13, 43540 Tarragona, o al teléfono.: 977 740 100 y fax.: 977 744 387.**



AHORA, EL PESCADO TIENE DNI.

Consulta el nuevo etiquetado informativo que encontrarás en tu pescadería. Con toda la información que necesitas para garantizar la mejor calidad del pescado: el origen, la frescura, la forma de obtención y la presentación. Así, siempre sabrás lo que te pescas.

Tamaño de la pieza en función de su talla y su peso. (En una escala del 1 al 5 según el tipo de pescado).

Procedencia del producto.

Existen 2 formas de obtención del pescado:
Extractiva: pesca en medio natural.
Acuicultura: criado en granjas y piscifactorías.

Nombre comercial.

El estado de frescura se divide en 3 categorías E (Extra), A y B.

 PRODUCTO: MERLUZA 			
PAÍS DE ORIGEN:	CALIBRE: 3	FRESCURA: X A B	FECHA: NOV. 2001
• ESPAÑA	OBTENCIÓN:	• EXTRACTIVA	PRESENTACIÓN: FL
PRECIO:	1.580		9,5
	Plas/Kg		€/Kg

Está relacionada con la categoría de frescura.

Modo de presentación del producto:

- Eviscerado (evs)
- Fileteado (fl)
- Con cabeza (c/c)
- Sin cabeza (s/c)
- Cocido (cc)
- Otro tipo de preparación

ENTÉRATE DE LO QUE COMPRAS



UNION EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACION

SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA

FROM

SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.