

MAR

N.º 399 - NOVIEMBRE 2001

Prohibido su empleo a partir
del próximo uno de enero

ADIÓS A LAS VOLANTAS



Fue presentada por
Gerardo Camps en Bamio

**NUEVA "GUÍA
SANITARIA
A BORDO"**

INDEMNIZACIONES POR EL "MAR EGEO"

NUEVAS CONSTRUCCIONES



Como resultado de la fusión de los dos grandes constructores navales españoles, IZAR ofrece hoy una de las mayores capacidades constructivas del mundo.

Pero, más allá de la capacidad, nuestra misión es diseñar, construir e integrar los buques de guerra que las Armadas demandan para el nuevo siglo. Y tenemos experiencia en ello.

Así, IZAR es el único constructor naval del mundo que ha diseñado y construido un portaaviones para un país extranjero.

¿QUIÉN SINO IZAR?

IZAR es el único astillero del mundo que está construyendo dos series de Fragatas de última generación, para países europeos.

Y mucho más, porque estamos decididos a satisfacer cualquier demanda, incluso más allá de sus expectativas, ofreciendo soluciones globales.

Traiga su utopía a IZAR.



A

decuar la actividad de las flotas a las posibilidades de cada uno de los caladeros en todo el mundo constituye uno de los principales objetivos perseguidos en la última década por los responsables en materia de política pesquera, tanto en el seno comunitario como en las diferentes organizaciones internacionales que regulan las principales zonas de pesca. España, cuya flota más importante depende de los recursos existentes en aguas ajenas, ha sido desde un primer momento uno de los países impulsores de esa filosofía que poco a poco va calando en las diferentes Administraciones, pero cuyo cumplimiento tiene aún un largo recorrido. Mientras por una parte, como sucede en aguas comunitarias así como en algunos terceros países, se avanza hacia un refuerzo en los controles de las pesquerías, aumentan también los buques bajo banderas de conveniencia, ajenos a cualquier control y que además burlan las reglas de juego a la hora de comercializar sus capturas ante la fuerte demanda de pescado.

En el seno de la Unión Europea, España fue uno de los principales impulsores hace varios años para la eliminación de las redes de enmalle a la deriva en la costera del bonito. Bruselas, bajo la presión de países como Francia en el Cantábrico y de Italia en el Mediterráneo, no se atrevió a adoptar una decisión drástica y optó por dar un plazo para su eliminación total tras un período de recortes progresivos. Estamos a punto de cumplir ese plazo. Desde el 1 de enero próximo, las redes de en-

30 DIAS

PESCA RESPONSABLE

malle a la deriva en esas aguas deberán de pasar a ser una historia negra en esa pesquería. Las volantas son ya algo del pasado y Bruselas debería estar vigilante para que la eliminación de ese arte de pesca no sea sustituido por otros no regulados por la UE, pero con los mismos efectos destructivos.

La preocupación de las autoridades comunitarias por el control de los caladeros, el mantenimiento de los recursos y por la pesca responsable ha sido uno de los temas centrales del congreso de la ITF celebrado semanas pasadas en Canarias. Todos los representantes mundiales del sector marítimo-pesquero estuvieron de acuerdo en hacer un llamamiento contra la proliferación de las banderas de conveniencia para que aumenten los controles sobre la actividad de esos buques desde el proceso de capturas hasta la comercialización. España es un firme defensor de esa política de cerco a la pesca descon-

trolada y de seguimiento a las descargas que puedan realizar ese tipo de buques en cada puerto. Por su elevada demanda de productos de la pesca, el mercado español es uno de los puntos elegidos por esas flotas, razón por la cual se reclama una mayor vigilancia en los puertos donde suelen recalar esas flotas como sería Canarias.

El ISM volvió este mes a ser noticia y buena para el sector marítimo pesquero. El Instituto ha publicado una nueva edición de la Guía Sanitaria a Bordo. Un libro práctico, ágil, muy didáctico y de fácil entendimiento y aplicación para el colectivo de trabajadores que vivan en los barcos. En definitiva, un servicio muy directo para el sector, aunque también es de gran utilidad para quienes viven en tierra. ■

Vidal Maté



Nombres científicos, vulgares y vernáculos de las especies marinas

Edita: Instituto Español de Oceanografía.

Autores: J. Crespo, J. Gajate y R. Ponce.

Los mismos peces, crustáceos, moluscos y equinodermos reciben distintos nombres a lo largo de los puertos de nuestro litoral. En otras ocasiones ocurre lo contrario, se da el mismo nombre a especies diferentes. Incluso los propios nombres científicos, como señala Álvaro Fernández, director general del IEO, en el prólogo de esta publicación, cambian con el tiempo. Los propios investigadores ven dificultada en ocasiones su labor por causa de los distintos nombres.

La obra que ahora publica el Instituto Español de Oceanografía, realizada por Jesús Crespo, Joaquín Gajate y Rafael Ponce, viene a poner orden en este pequeño caos. De lo que trata es de poner al día los nombres científicos, vulgares oficiales y vernáculos de un gran número de especies marinas, tanto del litoral español como de otras pesquerías de altura y de gran altura explotadas por las flotas españolas.

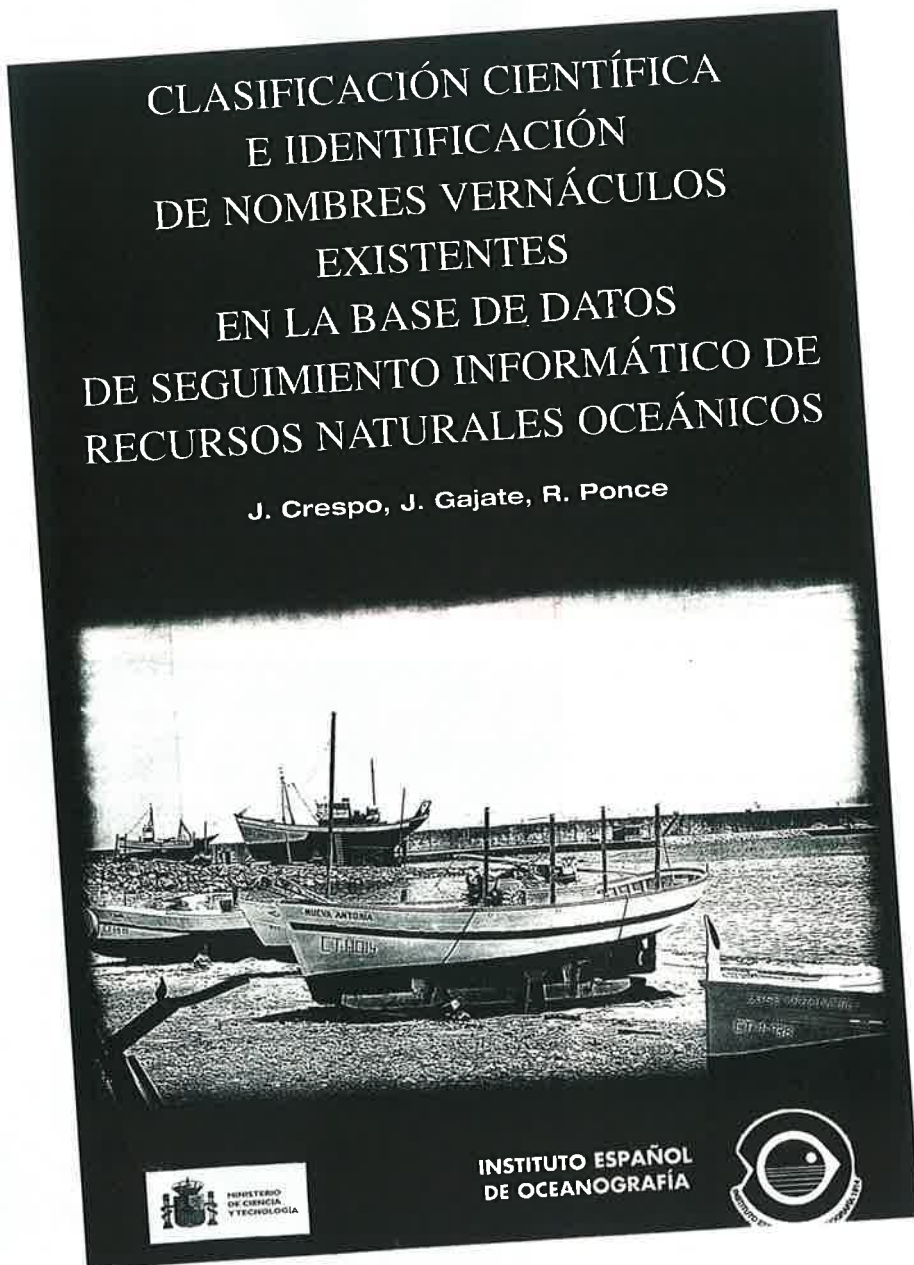
El presente trabajo, que se ha editado bajo el título de "Clasificación científica e identificación de nombres vernáculos existentes en la base de datos de seguimiento informático de recursos naturales oceánicos" consta de dos partes. En la primera se definen los nombres científicos de peces, crustáceos, moluscos y equinodermos para unificación de criterios en los trabajos de investigación y asesoramiento del IEO; en la segunda se hace una recopilación de nombres vernáculos por puertos o zonas de influencia, tanto de la investigación como de la flota pesquera española.

Asimismo, se ofrece un listado de las sinonimias de las especies más frecuentes encontradas en las publicaciones del

IEO, para de esta forma facilitar su búsqueda a través del nombre oficial actual.

Los interesados en adquirir esta publicación deberán dirigirse al Ser-

vicio de Coordinación y Publicaciones del Instituto Español de Oceanografía. Avenida de Brasil, nº. 31. 28020 Madrid, o llamando al teléfono 91 417 54 11. ■





Sumario

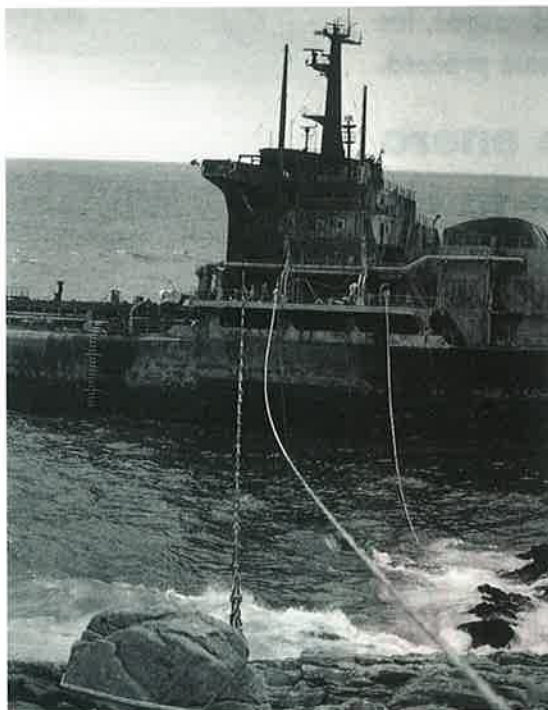
MAR 399

| | |
|-----------|---|
| 6 | El final de las volantas. |
| 16 | Congreso de la ITF en Canarias. |
| 22 | Segundas jornadas de pesca artesanal en Guatemala. |
| 25 | El Esperanza del Mar en Mauritania. |
| 26 | España, el país que creó más empleo. |
| 32 | Nueva Guía Sanitaria del ISM. |
| 38 | La demanda de productos de la pesca en España |
| 42 | Cruceros, un sector emergente en el mar. |
| 47 | Premio a Anfac. |
| 48 | Más de 5.000 barcos comunitarios navegan con altos riesgos. |
| 52 | Indemnizaciones por el "Mar Egeo". |
| 54 | La flota mediterránea de arrastre necesita un cambio. |
| 60 | Bruselas reconoce el fracaso en la política de pesca. |
| 64 | Cuenta atrás para privatizar Trasmediterránea. |
| 68 | De costa a costa. |
| 72 | Páginas médicas. |
| 74 | Breves. |

6 FIN DE LAS VOLANTAS. A partir del próximo 1 de enero, Bruselas prohibirá el uso de redes de enmalle a la deriva.

32 GUÍA SANITARIA A BORDO. El secretario de Estado de la Seguridad Social presentó en centro de Bamio una nueva edición de la Guía Sanitaria a Bordo editada por el ISM.

52 MAR EGEO. Una década después de producirse la catástrofe del Mar Egeo ante las costas gallegas, los pescadores cobraron las indemnizaciones.



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

Directora general: María Antonia Lucena.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de redacción: Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Puigxuriguier, 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. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. 964 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. Gijón: Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03.

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 68 00. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Soliteza, s/n - Tel. 942 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 90 04.

Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50.

Vilagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª 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

Imprenta: 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.



Las volantas o redes de enmalle a la deriva tienen las horas contadas. A partir del próximo día 1 de enero estará prohibida su utilización en las aguas comunitarias. Esta fecha puede marcar el fin de una auténtica batalla entre sus detractores y sus defensores que, en algunos momentos, alcanzó altas cuotas de tensión. Hubo de todo. Desde maniobras políticas hasta enfrentamientos directos. El escándalo y la polémica que rodearon todo este largo periodo no han cesado ni un momento. Incluso a estas alturas, a tenor de la situación reflejada en un informe elaborado por la propia Comisión Europea sobre la utilización de las volantas en el año 2000, se parece ahondar más en esta línea. Éstos fueron, a grandes rasgos, los momentos más destacables de todo este proceso.

A partir del 1 de enero de 2002, en la UE

LAS VOLANTAS, ILEGALES

Según el informe elaborado por la Comisión sobre la aplicación, en 2000, de la legislación comunitaria relativa a la utilización de redes de deriva, 102 buques "spadare" italianos no tienen la menor intención de reconvertirse y prácticamente no reconocen la legislación relativa a su inminente prohibición.

Resulta evidente que los escándalos que han acompañado a las redes de enmalle a la deriva

no finalizarán el próximo 1 de enero de 2002, y que se inician hace casi tres décadas. Fue en 1983 cuando se produjo la primera denuncia pública por la utilización de este arte de pesca en el mundo, y que los pescadores italianos introdujeron en el Mediterráneo en 1985. Desde entonces, han sido continuas las presiones tanto para su eliminación como para su mantenimiento.

El debate originado por su utilización puso de relieve la do-





© Greenpeace / Mortimer

ble moral de muchos países comunitarios. Cuando las presiones resultaban importantes, y sus intereses en determinada zona no tenían mucho que perder, apoyaban e incluso proponían la prohibición de estas artes. Es el caso de Francia, por ejemplo, que propuso la prohibición de las redes de enmalle a la deriva en el Pacífico Sur, por el impacto que producía en las pesquerías, y al mismo tiempo las impulsaba en el Atlántico Nordeste. Otro ejemplo de esta hipocresía lo ofrecían el Reino Unido e Irlanda en 1990, año en el que la Organización de Naciones Unidas establecía una moratoria en

el uso de estas redes que contó con el apoyo de ambos países. Ese mismo año, se sumaron con una treintena de rederos a una pesquería en la que nunca habían participado hasta entonces: la de bonito del Norte en el Atlántico.

La posición española

Italia, por su parte, mientras informaba a la opinión pública y a los organismos internacionales del cumplimiento de los acuerdos suscritos, mantenía, por esas fechas, la mayor flota redera del mundo, con más de 600 embarcaciones y

redes con una media de 12,5 kilómetros de longitud.

De nada sirvió que, en dos ocasiones, el Parlamento Europeo se pronunciara por la eliminación de las volantas. Incluso el Comité Científico y Técnico de la UE abogó por la prohibición, al igual que organismos y convenios internacionales, cofradías de pescadores de numerosos lugares, científicos y organizaciones ecologistas. Intereses económicos y políticos dentro de la UE motivaron que una serie de países, que eran meros observadores en este conflicto, ya que no tenían flotas que utilizaran estas redes, impidieran en las votaciones en el Consejo de Ministros de Pesca el que hubiera una mayoría a favor de la prohibición. Incluso la propia Comisión llegó a proponer un calendario para la abolición de las volantas que nunca llegó a cumplirse.

La lucha proseguía. La virulencia de los enfrentamientos tuvo su mayor ejemplo en la denominada "guerra del bonito" entre pescadores franceses y españoles durante la campaña de 1994. La parálisis política era total y Francia, encabezando las artimañas políticas en el seno de la UE, logró bloquear cualquier decisión al respecto.

España, por su parte, mantuvo desde el comienzo una posición inequívoca respecto a estas redes. De hecho, en ese mismo año de 1990, en que entraba en vigor la moratoria propuesta por Naciones Unidas, decidió prohibir a los barcos españoles su utilización. Una medida que perjudicó a los pescadores españoles en inferioridad de condiciones respecto a franceses e italianos, pero que estaba claro que era el único camino posible si no se quería seguir esquilmando el mar de una forma tan salvaje y



© Greenpeace / Newman

En 1983, la organización ecologista Greenpeace realiza la primera denuncia pública por la utilización de este arte de pesca en el mundo. Los pescadores italianos la introdujeron en el Mediterráneo en 1985.



18 AÑOS CONTRA LAS VOLANTAS

1983

Se produce la primera denuncia pública contra la utilización de las volantas. El "Rainbow Warrior" de Greenpeace encuentra una red de deriva de 40 kilómetros de longitud perteneciente a un buque japonés en el Pacífico Norte.

1984

Se extiende la utilización de redes de deriva por el Pacífico Sur a cargo de las flotas de Japón, Corea del Sur y Taiwán. En la primera Conferencia Mundial sobre Gestión y Desarrollo Pesquero, Greenpeace pide a la FAO que intervenga para solucionar este problema.

1985

Se estima que las muertes accidentales anualmente ocasionadas por estas redes se elevan a 750.000 aves marinas, 120.000 cetáceos y millones de ejemplares de otras especies. La organización ecologista Greenpeace solicita a la Comisión Internacional de Pesca del Pacífico Norte que establezca un plan para su eliminación. Italia inicia las capturas de pez espada con estas redes en el Mediterráneo.

1986

Canadá inicia la pesca experimental con estas redes en el Pacífico Norte, pero, ante el fuerte impacto ecológico, prohíbe la utilización de este arte en sus aguas. Greenpeace documenta por primera vez la utilización de redes de deriva en el Mediterráneo.

1987

Francia inicia una pesquería experimental con redes de deriva para la captura del bonito del Norte en el Atlántico Nordeste. Greenpeace y las cofradías del Cantábrico denuncian la utilización de estas artes y piden, por primera vez, su prohibición.

1988

Barcos españoles se suman, sin licencias, a la pesquería con redes de deriva en el estrecho de Gibraltar. Decenas de embarcaciones palangreras españolas junto al buques de Greenpeace "Sirius" ocupan el puerto de Cartagena en protesta por esta pesca en el Estrecho.

1989

La Comisión para la Exploración Científica del Mar Mediterráneo (CIESM) aprueba una resolución en la que se pide a los países ribereños medidas urgentes para eliminar los daños causados por

destructiva. Y, además de predicar con el ejemplo, ha sido sin lugar a dudas el gran impulsor de la lucha política para la abolición de las volantas en la Unión Europea.

En efecto, en 1997, en el mes de agosto, España volvió a dar muestras de su clara apuesta por la supresión de este nocivo arte de pesca con dos decisiones que, a la postre, resultaron trascendentales en el devenir de los acontecimientos. La primera fue la ampliación de las 12 a las 49 millas, desde el cabo de Gata (Almería) hasta la frontera francesa, de la zona de protección pesquera, a propuesta de Loyola de Palacio, a la sazón ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Gracias a esta decisión, España pudo aplicar la normativa pesquera europea en esta nueva zona, quedando facultada para realizar inspecciones de artes y capturas de los barcos tanto comunitarios como de bandera de conveniencia. La acción fue saludada, entre otros, por la organización ecologista Greenpeace —que durante todo este tiempo desplegó una gran actividad en la lucha contra las redes de deriva—, puesto que se protegía un área de gran valor para la reproducción de las principales especies pesqueras, especialmente el atún rojo, aminorando el saqueo al que le venían sometiendo los barcos de bandera de conveniencia y los rederos italianos.

Ese mismo año, Loyola de Palacio presentó al Consejo de Ministros de Pesca del mes de abril un "documento para la reflexión", en el que la delegación española llamaba la atención del Consejo sobre la situación en que se encontraban las Propuestas de la Comisión (el ya citado calendario de retirada de las volantas) y las Recomendaciones



del Parlamento Europeo con relación a las redes de enmalle a la deriva.

Desbloqueo

El bloqueo al que se vio sometido cualquier tipo de decisión (especialmente entre 1994 y 1997) saltó por los aires gracias a la propuesta española de que se tratara por separado la situación de la pesca del salmón en el mar Báltico. A pesar de la oposición frontal de Francia, la introducción de esta propuesta hizo que Alemania, Dinamarca, Finlandia y Suecia votaran a favor de la prohibición. El resultado de esta nueva correlación de fuerzas motivó la aprobación, el 8 de julio de 1998, del Reglamento 1239/98, en el que se establecía la supresión de las redes de enmalle a la deriva por parte de la Unión Europea a partir del 1 de enero de 2002. En contra votaron Francia e Irlanda, mientras que Italia se abstuvo.



© Greenpeace / Belma

18 AÑOS CONTRA LAS VOLANTAS

estas redes. Greenpeace presenta un informe sobre la situación de los cetáceos y las redes de deriva en el Mediterráneo ante los Convenios de Berna, Bonn y Barcelona.

La Comunidad Europea, en su reunión con miembros del ACP (Asia, Caribe y Pacífico) aprueba una resolución a favor de la prohibición de las redes de deriva. La Comisión del Pacífico Sur, con el apoyo de Francia y Gran Bretaña, solicita la prohibición inmediata de estas redes. La ONU aprueba su primera Resolución alertando sobre el impacto del uso de las redes de deriva.

1990

El Gobierno español prohíbe las redes de deriva por su fuerte impacto ecológico e indemniza a los barcos que las utilizaban por su decomiso. La ONU establece una moratoria mundial para el uso de redes de deriva a gran escala en alta mar que debe entrar en vigor el 1 de enero de 1993.

1991

La Convención de Barcelona aconseja la prohibición de las redes de deriva en el Mediterráneo. El Comité Científico de la Unión Europea considera que cualquier red por encima de un kilómetro de longitud debe ser considerada de gran escala y, por tanto, entrar dentro de la moratoria de la ONU. A pesar de ello, los barcos comunitarios siguen utilizando redes de hasta 20 kilómetros. La UE desoye a la ONU y a su propio Comité Científico y autoriza redes de 2,5 kilómetros y da una autorización especial a varios barcos franceses para utilizar redes de 5 kilómetros. Las cofradías españolas del Cantábrico y el Mediterráneo aúnan esfuerzos con Greenpeace para conseguir la prohibición de este arte de pesca.

1992

Las cofradías de pescadores griegos se suman a las demandas de las españolas. Greenpeace estima en más de seiscientas las embarcaciones italianas que utilizan estas artes en el Mediterráneo. Barcos irlandeses se suman a los de Gran Bretaña en la pesquería del bonito del Norte con redes de deriva.

1993

Entra en vigor la moratoria de la ONU. Las flotas de Japón, Corea del Sur y Taiwán abandonan este arte de pesca. Greenpeace comprueba que en el Mediterráneo la flota italiana continúa utilizando redes de más de 12 kilómetros.

El Parlamento Europeo pide la prohibición de las redes de deriva para el año 1994. El Consejo de Ministros hace caso omiso de esta votación.

Países como Francia, Reino Unido e Irlanda mostraron una doble moral respecto a las volantas. Mientras apoyaban, o incluso proponían, su prohibición en algunas zonas, en otras impulsaban su utilización.

La política italiana al respecto ha sido la de dar la impresión de que no se enfrentaba a las decisiones de eliminar las volantas, pero, en la práctica, hace caso omiso a cualquier medida. Cuando en 1998 se enfrentó a la posibilidad de sanciones comerciales por parte de Estados Unidos por el uso de estas redes (provocado por la denuncia de

siete ONGs contra el Gobierno de Estados Unidos ante el Tribunal de Comercio Internacional de ese país por la pasividad mostrada contra Italia, a pesar del incumplimiento de los acuerdos bilaterales por suprimir este arte de pesca), simplemente se comprometió a eliminar de sus aguas las redes de deriva. Algo que, resulta eviden-



Adiós A LAS VOLANTAS

18 AÑOS CONTRA LAS VOLANTAS

1994

La UE no prorroga el permiso francés para utilizar redes de deriva de 5 kilómetros al no haber podido demostrar la ausencia de impacto ecológico. Francia, sin embargo, autoriza a sus barcos a seguir faenando con redes mayores que las legalmente permitidas. Fuertes enfrentamientos entre las flotas de España y Francia en lo que se ha dado en llamar "guerra del bonito". Los barcos "Rainbow Warrior" y "Solo", de Greenpeace, se unen a la flota del Cantábrico en sus denuncias. El Parlamento Europeo reafirma su petición para la eliminación de las redes de deriva. El comisario de Pesca solicita su erradicación para 1997. La ONU denuncia que el principal uso de redes de deriva, contraviniendo su Resolución, procede de la flota de la UE en el Mediterráneo y el Atlántico Nordeste.

1995

Greenpeace presenta ante la ONU nuevas evidencias sobre el uso ilegal de redes de deriva por parte de las flotas de la UE.

1996

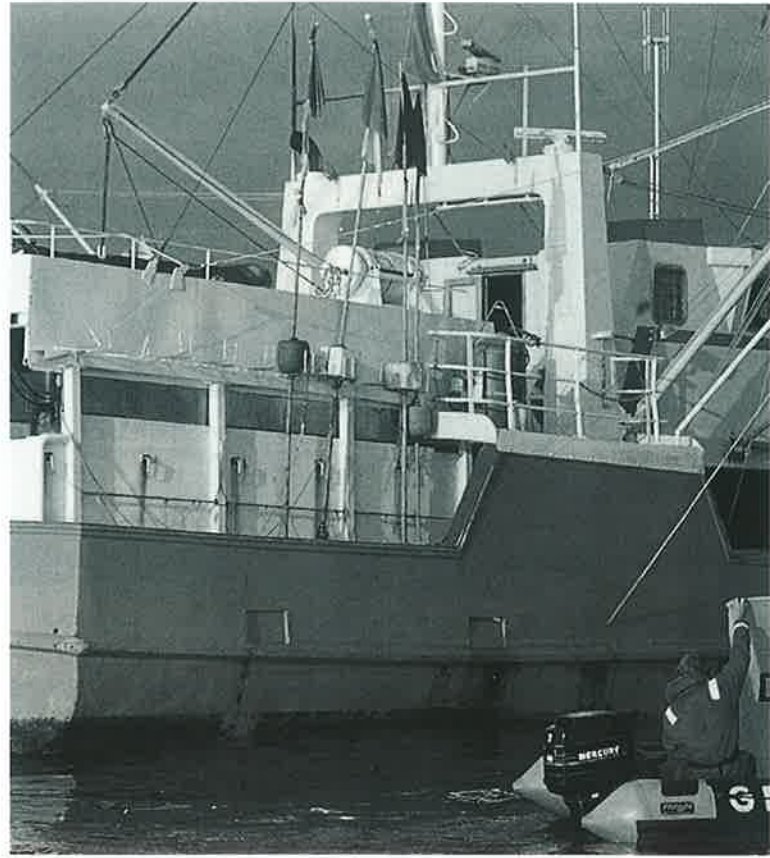
Embarcaciones palangreras españolas denuncian a barcos rederos italianos faenando al sur del Parque Nacional de Cabrera. La ONU vuelve a denunciar a la UE como principal violador de su Resolución de moratoria mundial para el uso de redes de deriva a gran escala.

1997

Estados Unidos amenaza a Italia con imponerle sanciones económicas si no respeta las Resoluciones de la ONU sobre utilización de redes de deriva.

España amplía a 49 millas la zona de protección pesquera en el Mediterráneo, especialmente importante por abarcar zonas óptimas para la reproducción, y en la que aplicará la normativa pesquera de la UE.

La ministra Loyola de Palacio abre el camino para la supresión de las redes de deriva, tras tres años de paralización de los debates sobre este arte, al proponer excluir a los países escandinavos y Alemania de la prohibición de la utilización de redes de deriva, dadas las especiales características de esa zona. Esta medida será la que permita variar la correlación de fuerzas en la UE y aprobar, al fin, la fecha de su desaparición.



Con la presentación del "documento para la reflexión" al Consejo de Ministros de Pesca, en el que se proponía tratar por separado la situación en el Báltico, Loyola de Palacio logró desbloquear el debate y propició la aprobación de su prohibición.

te, no cumplió. En 2000, y según el informe elaborado sobre la aplicación de la legislación comunitaria sobre utilización de redes de deriva, los italianos disponían de al menos 102 embarcaciones con este tipo de redes.

En octubre de 1998, y a resultas de la aprobación del mencionado Reglamento 1239/98, el Consejo de Ministros de Pesca

de la UE acordó establecer una serie de ayudas para incentivar el abandono progresivo de esta actividad.

Sin embargo, los países que tratan de mantener este arte de pesca no se dieron por vencidos. Primero, se produjo una guerra de cifras sobre el número de embarcaciones que se dedicaban a esta actividad. Después, sobre a



© Greenpeace / Belma

1 de enero quedará descartada la utilización de cualquier arte de enmalle a la deriva para la pesca de túnidos.

A pesar de la rotundidad del comisario de Pesca, el sector sigue sin tenerlas todas consigo. De hecho, el pasado mes de mayo, organizaciones de armadores de Francia e Irlanda emprendieron las campañas para evitar que se erradicaran las volantas. Su estrategia, una vez más, pasaba por elaborar un estudio con "argumentaciones científicas" que defenderían la utilización de los polémicos aparejos. Siguen cerrando los ojos a los múltiples informes que hablan de los cientos de miles de aves marinas, cetáceos y otras especies que, junto a las que son objeto de captura, perecen a causa de estas artes.

qué flota debería aplicarse la reducción progresiva hasta la prohibición.

La Comisión Europea ayudó, con su inhibición, a aumentar la ceremonia de la confusión. Cogido entre la espada y la pared, el comisario Fischler zanjó el problema reinterpretando el Reglamento. Una reinterpretación que llevó, entre otras cosas, a negar el carácter progresivo de la eliminación de embarcaciones.

Todo este caos venía a destacar aún más la valoración que hicieron en su día representantes de cofradías, ecologistas y la propia Administración, por boca del secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, al destacar que el poner fecha a la prohibición era el dato más positivo. En este sentido, a raíz de una pregunta de la eurodiputada Carmen Fraga, el comisario Fischler señaló que *a partir del*

Cuando esta revista salga a la calle, faltarán pocos días para la entrada en vigor de la prohibición, sin que muchas de las incógnitas sobre su cumplimiento hayan quedado despejadas. A pesar de esta situación y de la descrita en el "informe de la Comisión sobre la aplicación de la legislación comunitaria relativa a la utilización de las redes de enmalle a la deriva en 2000" (ver el siguiente artículo), la eurodiputada Carmen Fraga señala a MAR que *no tengo ningún indicio serio de que la Comisión vaya a dar marcha atrás en la prohibición de las redes de enmalle a la deriva. Quizás, más bien lo contrario, aunque sin duda debe comenzar ya a trabajar con los Estados miembros implicados para solucionar cuanto antes las situaciones detectadas en el Informe de la Comisión.* ■

Raúl Gutiérrez

18 AÑOS CONTRA LAS VOLANTAS

1998

El gobierno británico anuncia que, durante su presidencia en la UE, impulsará la prohibición total de las redes de deriva. Se presenta una propuesta para su eliminación para el año 2000. Italia reconoce que el número de sus embarcaciones con redes de deriva es de 740.

El 8 de junio, el Consejo de Ministros de Pesca de la UE acuerda prohibir el uso de las volantas a partir del 1 de enero de 2002. De forma inmediata, se decide una reducción del 40% de la flota según el censo de los tres años precedentes que se aplicaría ese mismo año. En octubre, los ministros de Pesca alcanzan un acuerdo político sobre las ayudas para el abandono de esta actividad pesquera.

1999

Comienza la guerra de cifras sobre los barcos autorizados a faenar con volantas. Francia, Irlanda y Gran Bretaña incumplen el Plan de erradicación. La Comisión Europea participa en el juego de la confusión.

2000

Ante las constantes denuncias de incumplimiento, la Comisión Europea reinterpreta algunos puntos del Plan. Ya no se contempla la eliminación progresiva. Francia, Gran Bretaña e Irlanda prosiguen con su barullo de cifras. Italia, simplemente, no ofrece cifras. El Comisario de Pesca Franz Fischler confirma que la fecha del 1 de enero de 2002 será la de la eliminación de las volantas.

2001

Francia e Irlanda siguen presionando para evitar la erradicación de las volantas. La flota de bajura gallega y vasca manifiestan que acudirán a las autoridades judiciales europeas si la Dirección General de Pesca no acomete el programa.

2002

El 1 de enero entra en vigor la prohibición de utilizar las denominadas "redes de la muerte". La incógnita es si los pescadores franceses, irlandeses e italianos acatarán la prohibición y si sus respectivos Gobiernos se la harán cumplir.

Nota: Para la elaboración de esta cronología se ha contado con documentación facilitada por la organización ecologista Greenpeace.



Francia e Italia burlan la legislación pesquera comunitaria



EL INCIERTO FUTURO TRÁS LAS VOLANTAS

La normativa comunitaria parece que o bien tratará de ser incumplida, como se apunta sin ambages por buena parte de la flota italiana, o bien se soslayará esta prohibición con actuaciones que enmascaren su utilización, como en el caso francés. Ante esta situación, reflejada en un informe de la Comisión Europea sobre la utilización de redes de enmalle a la deriva en 2000, la eurodiputada Carmen Fraga planteó, el pasado 25 de septiembre, una serie de preguntas a la Comisión para que se le informe sobre las acciones que piensa llevar a cabo ante las irregularidades detectadas. Los planes futuros, especialmente de Francia e Italia, arrojan una buena dosis de incertidumbre sobre el futuro de la pesca comunitaria tras el 1 de enero de 2002. España, por su parte, ya ha anunciado que propondrá a la Comisión Europea la supresión de las redes de enmalle a la deriva en aguas de la Comisión Internacional del Atún Atlántico (ICCAT).

Nadie parece dudar a estas alturas de que la polémica y el escándalo, respecto a la utilización de las redes de enmalle a la deriva, seguirán presentes tras el 1 de enero. Las volantas desaparecerán, al menos legalmente, pero eso no parece ser óbice para que los que más las utilizaron sigan queriendo mantener una posición privilegiada, aunque sea en detrimento de los pescadores que utilizan artes más selectivas y respetuosas con la pesca y el medio marino.

Y esas dudas parten de las numerosas y graves irregularidades detectadas, especialmente en el Mediterráneo, en la aplicación de la normativa para la eliminación de las redes de enmalle a la deriva. Una situación que se refleja en un informe de la propia Comisión



© Greenpeace / Smith

un buen número de juveniles de estas especies.

Ante esta situación, Carmen Fraga ha realizado una pregunta escrita a la Comisión Europea sobre si ello es compatible con la normativa comunitaria y, en todo caso, "cuál es su relación con la política pesquera comunitaria, cuyo único objetivo parece ser en la actualidad el desarrollo sostenible".

Respecto a Italia, la eurodiputada señala la existencia de tres problemas: la reconversión generalizada a la "ferratará", que causa capturas adicionales de juveniles de migradores como el pez espada; la rebelión de más de cien espaderos que se han atrevido a anunciar con rotundidad que no tienen la menor intención de reconvertirse; y el desastroso estado del control y la inspección de ese país, que revela el informe de la Comisión. Con respecto a este último aspecto, el informe señala que los inspectores italianos *no disponen de suficientes conocimientos técnicos relacionados con la pesca, ni sobre la normativa comunitaria ni nacional.*

Francia también colabora, en buena medida, a la grave situación existente en el Mediterráneo, donde, según el citado informe de la Comisión correspondiente al año 2000, había 109 buques faenando con el arte denominado "thonaille" para la captura del atún rojo. Se trata de una red de enmalle a la deriva de pequeño tamaño dedicada a la captura de atún rojo, y que consideran como arte artesanal y, por tanto, fuera del Reglamento de prohibición, en contra del criterio de la Comisión Europea. Resulta evidente, como señala Carmen Fraga, que *no sólo no parece tener voluntad de eliminar la "thonaille", sino que incluso pretende imponerla*

Europea sobre las actividades de la flota redera en 2000.

En el Mediterráneo estas irregularidades afectan tanto a Francia como a Italia, país este último donde la situación es deplorable, en palabras de la eurodiputada Carmen Fraga. Según el citado informe, no sólo 102 buques de la flota italiana aún no se han reconvertido, sino que han expresado su intención clara de no hacerlo, declarándose prácticamente en rebeldía ante la legislación comunitaria. En este sentido, Carmen Fraga ha preguntado por escrito a la Comisión si ésta estudia "algún tipo de sanción contra una flota que será ilegal a partir del 1 de enero próximo".

De las volantas a la "ferratará"

La situación aún es más grave si se tiene en cuenta que

Según un informe de la Comisión Europea sobre las actividades de la flota redera en 2000, 102 buques italianos seguirán faenando con volantas, declarándose prácticamente en rebeldía ante la legislación comunitaria.

una buena parte de la flota que sí se ha reconvertido, acogiéndose al programa comunitario de reconversión, lo ha hecho al arte de la "ferratará". A pesar de las ya reducidas dimensiones de sus mallas (180 mm, frente a los 350 mm de la "spadara"), en virtud de la le-

gislación italiana, podrán reducir la dimensión de la malla hasta los 100 mm y 2 kilómetros de longitud, en la zona de las tres millas italianas, a partir del 1 de enero de 2002. A pesar de que no se utiliza estrictamente en la captura de migradores, pesca inevitablemente



Adiós A LAS VOLANTAS

como arte alternativo a las redes de enmalle a la deriva.

Dado que, como se ha señalado, Francia no reconoce la "thonaille" como una red de deriva en el sentido de la legislación comunitaria, las autoridades francesas no remitieron a la Comisión un programa específico de inspección y vigilancia de la pesca con redes de deriva en el Mediterráneo. Ello ha impedido a los inspectores comunitarios observar las operaciones pesqueras y los desembarcos llevados a cabo por esta flota, por lo que la Comisión no ha podido evaluar la situación por sí misma.

Ante esta situación, la eurodiputada plantea su tercera pregunta a la Comisión, señalando que "puesto que la Comisión reconoce que se han desembarcado atunes por debajo de la talla reglamentaria, que Francia no ha desarrollado controles sobre la flota de 'thonaille' y que ha puesto en marcha un estudio nacional encaminado a incluirlo como arte alternativo a las redes de enmalle a la deriva: ¿Cuál es la opinión de la Comisión sobre el arte de 'thonaille' y sus consecuencias en la pesquería del atún y pez espada en el Mediterráneo? ¿Qué acciones va a emprender la Comisión a fin de que Francia proporcione la información que no ha facilitado (...)?; ¿cuáles son las previsiones de la Comisión respecto a la prohibición de este arte el 1 de enero de 2002 de acuerdo a la legislación comunitaria?".

Situación en el Atlántico

En la pesquería del atún en el Atlántico la situación no es tan grave, a pesar de que Irlanda ha seguido buscando caminos para eludir la legislación sobre la prohibición de faenar con re-



des de más de 2,5 kilómetros. *El truco, esta vez, según la eurodiputada española, consistió en "interpretar" que además de volantas los buques podían embarcar redes de fondo. La Comisión ha constatado que dichas redes han sido utilizadas como volantas convencionales.*

En Francia, por otra parte, se han detectado problemas con

buques que llevaban volantas de reserva, pero la información de las autoridades francesas no se puede considerar fiable en absoluto, ya que los buques eran advertidos con doce horas de anticipación de que serían sometidos a inspección.

Todo ello lleva a Carmen Fraga a manifestar que la situación ante la prevista prohibición

de las redes de enmalle a la deriva en el año 2000 dista mucho de ser satisfactoria, y quizás más por falta de voluntad de los Estados miembros afectados que por dejación de la propia Comisión, aunque ahora ya tendría que tomar rápidamente medidas ante algunas flotas recalcitrantes en extremo, porque lo que no se podría consentir es que estas flotas continuaran en

su actividad a partir de 2002 mediante la simple argucia de cambiar a las artes de nombre, bien sea denominándolas "tho-naille" o "ferratara".

En cuanto a la situación en España, el citado informe señala que, en el Mediterráneo, "dado que está prohibida la captura de pez espada, atún rojo y atún blanco con redes de deriva, la principal especie buscada es el bonito del Atlántico mediante una flota de pequeños rederos. El número de buques dedicados a esta actividad disminuye cada año". También se hace constar que, en las inspecciones efectuadas, no se produjo ninguna infracción, al tiempo que señala que "las inspecciones en tierra siguen siendo eficaces".

En el Atlántico, el informe recalca que los buques comunitarios emplean dos tipos de artes: los franceses, irlandeses y británicos utilizan principalmente artes de enmalle a la deriva o redes de arrastre pelágico, mientras que los barcos españoles y portugueses utilizan el curricán o la caña.

En cuanto a los planes de reconversión, además de la lamentable situación de Italia y Francia señalada anteriormente, respecto a España el citado informe de la Comisión apunta que "dado que la flota afectada se halla concentrada en Cataluña, fue la propia Comunidad Autónoma quien elaboró y financió el programa de reconversión. Este último ha permitido reducir el número de buques de 88, en 1997, a 35, en 2000, y se espera que en 2001 la cifra disminuya aún más, hasta situarse en 11". También hace constar que 60 de estos buques han entregado ya sus redes de enmalle de deriva y han comen-



zando a utilizar artes dotadas de anzuelos.

El Gobierno español, en la misma línea apuntada por Carmen Fraga, opina que no hay ningún indicio que lleve a pensar que las redes no quedarán prohibidas a partir del 1 de enero en aguas comunitarias. Sólo si se comprueba que estas redes no desaparecen en esa fecha es cuando se iniciarán gestiones para garantizar su efectiva erradicación. Las flotas de bajura gallega y vasca han manifestado que acudirán a la vía judicial si no se cumple el calendario establecido.

El pasado mes de octubre se supo que el Gobierno español trasladará a la Comisión Europea la propuesta de suprimir las redes de enmalle a la deriva en las aguas que gestiona la Comisión Internacional del Atún Atlántico (ICCAT). Samuel Juárez, secretario general de Pesca Marítima, reconoció, sin embargo, que esta sugerencia quizás sea demasiado precipitada como para que se incluya en el mandato negociador con el que la Unión Europea se presentará en la próxima cumbre del organismo, prevista para el mes de noviembre. *Se necesita más tiempo, señaló, pero se trata de un primer paso y de empezar ya a trabajar.*

El futuro se muestra incierto en cuanto a que se persista en la utilización de artes igualmente destructivas, por parte de algunas flotas, tras la desaparición de las volantas. El 1 de enero se sabrá si ese futuro se va a despejar o seguirá enredado en escándalos y triquiñuelas. La Comisión Europea tiene la palabra. ■

R. G.

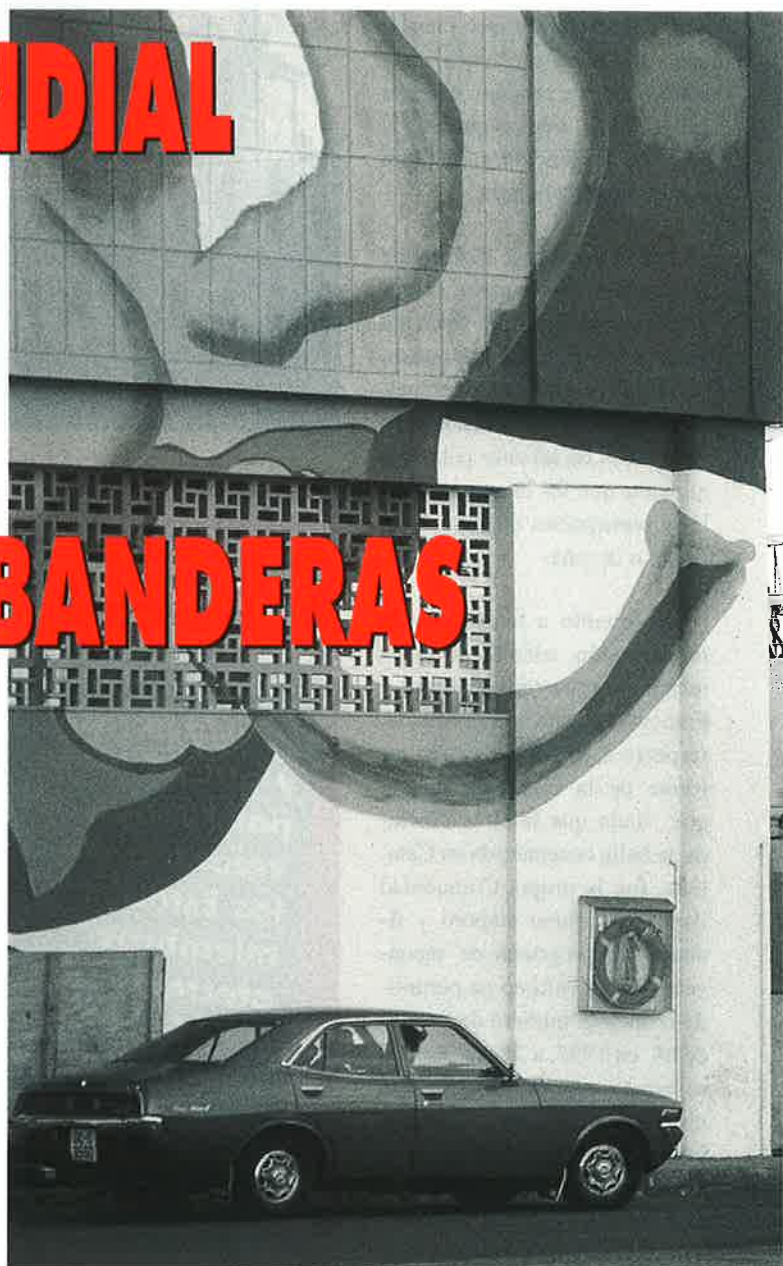


La Sección de Pesca de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte se reúne en Las Palmas



CONSENSO MUNDIAL POR UNA PESCA RESPONSABLE Y CONTRA LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA

La Conferencia Mundial de la Pesca de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte reunió en Las Palmas de Gran Canarias el pasado mes de octubre a delegados de organizaciones sindicales de todo el mundo que trabajan en el sector pesquero bajo el lema "Por una pesca responsable y contra las banderas de conveniencia". Los representantes sindicales de países con un importante sector marítimo pesquero debatieron y unificaron criterios sobre los temas que más afectan a la gente del mar como son, entre otros, las consecuencias sociolaborales de la reducción de capturas, la pesca ilegal no reglamentada, las banderas de conveniencia, los convenios laborales OIT y salud y seguridad a bordo.



JOHN WHITLOW

"Hay 1.043 buques cuyo pabellón se desconoce. Esta cifra supone un aumento de cerca del 80 por ciento de buques en esta situación en poco más de un lustro".



Las Palmas de Gran Canaria ha reunido a los representantes de las organizaciones sindicales pesqueras más representativas de países de los cinco continentes para unificar criterios en el sector pesquero y denunciar la falta de voluntad política de los Gobiernos para acabar con los buques de bandera de conveniencia. Estas embarcaciones, que suponen un 50 por ciento en la marina mercante y un 10 por ciento en la pesca, se registran en paraísos fiscales o en países con fuertes exenciones tributarias para evitar el pago de impuestos y eludir el cumplimiento de las leyes internacionales sobre trabajo, seguridad y medio ambiente.

La Conferencia se inició, tras el discurso de apertura, con la numeración de las actuaciones realizadas por la ITF para apoyar a su afiliados en distintos conflictos. Las intervenciones se realizan en forma de protesta dirigida a las autoridades de un país, apoyo legal ante organismos nacionales e internacionales, ayuda económica, etc. La forma más habitual es el envío de cartas como las dirigidas a los Gobiernos coreano, chileno, argentino o islandés.

En el primer caso, quejándose por la ausencia de medidas sociales correctivas y de indemnizaciones para los 20.000 trabajadores del sector pesquero amenazados por la pérdida de sus puestos de trabajo. En el segundo, se protestó ante las autoridades chilenas por la imposición de un cupo individual transferible, sistema que equivale, según la ITF, a la privatización de las poblaciones de peces. En el tercer caso, como respuesta a la solicitud de los afiliados argentinos se llamó la atención en una misiva enviada al Presidente por la restricción discriminatoria del acceso a una de las más valiosas especies de peces. En el caso de Islandia la



ITF prestó asistencia a los sindicatos pesqueros en el conflicto que les enfrenta con la Federación de Propietarios de Buques Pesqueros en relación al precio del pescado y la seguridad de empleo de los pescadores.

Plan de acción

La pesca ilegal fue uno de los asuntos principales tratados. El Comité y el Secretariado de la sección de Pesca de la ITF presentaron el Plan internacional de acción para impedir, disuadir y eliminar la pesca ilegal, y manifestaron su preocupación por el daño que hace la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, a escala mundial. Este tipo de pesca supone un obstáculo para alcanzar el objetivo general de conseguir una pesca sostenible perjudicando los esfuerzos de conservación y reordenación de las poblaciones de peces en todos los tipos de pesca de captura.

El Plan define la pesca ilegal, presenta los instrumentos internacionales y nacionales aplicables para eliminarla, y propone medidas relacionadas con el mercado que dificulten este tipo de capturas.

Por pesca ilegal se entiende la llevada a cabo por embarcaciones nacionales o extranjeras en aguas bajo la jurisdicción de un Estado, sin el permiso de éste, o contraviniendo sus leyes o reglamentos. También se tiene por pesca ilegal la realizada por embarcaciones que enarbolan el pabellón de Estados que son parte de una organización regional de ordenación pesquera competente, pero que faenan contraviniendo las medidas de conservación y ordenación adoptadas por dicha organización.

Por pesca no declarada se



Los barcos Al-Nasim y Al-shafq faenan en el Atlántico enarbolando bandera de Belice y en el Mediterráneo de Libia.

“Es necesario adoptar una legislación sobre seguridad marítima que aumente las inspecciones en los puertos y obligue a las flotas a operar bajo las normas de navegación”.

MANUEL SOUTO

entiende las actividades pesqueras que no han sido declaradas, o han sido declaradas de forma inexacta, a la autoridad nacional competente, contraviniendo las leyes nacionales.

Finalmente, se definió la pesca no reglamentada. Esta actividad es la realizada en la zona de aplicación de una organización regional de ordenación pesquera competente por embarcaciones sin nacionalidad, o por embarcaciones que enarbolan pabellón de un Estado que no es parte de esa organización, o por una entidad pesquera que no se adapta a las medidas de conservación.

Para desalentar y eliminar la pesca legal los Estados deberían adoptar medidas compatibles con el Derecho internacional respecto de las embarcaciones sin

nacionalidad que naveguen en alta mar practicando pesca ilegal o no declarada. Asimismo, para los representantes de la ITF, los Estados deberían velar por que el rigor de las sanciones impuestas a este tipo de prácticas a embarcaciones y, en la medida posible, a ciudadanos bajo su jurisdicción sea suficiente para prevenirles y desalentarlos. Además, los representantes sindicales de las gentes del mar propusieron que se deberían adoptar todas las medidas posibles, de conformidad con el Derecho internacional y presionar a los Estados no cooperantes para que se involucren con la pesca responsable.

Los participantes en la Conferencia subrayaron que los Estados deberían velar por que las embarcaciones pesqueras que tienen derecho a enarbolarse su

pabellón no practiquen ni respalden la pesca ilegal. Antes de matricular un barco pesquero, todo Estado de pabellón debería tener la seguridad de estar en condiciones de ejercer la responsabilidad de garantizar que dicha embarcación no practique capturas ilegales. Y, por tanto, abstenerse de abanderar embarcaciones que muestren una trayectoria de incumplimientos.

Las diversas medidas comerciales destinadas a reducir o eliminar el comercio de productos pesqueros derivados de la pesca ilegal deberían comprender el establecimiento de requisitos multilaterales de certificación y documentación de las capturas.

Salud y seguridad

La pesca en el mar ha sido calificada por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) como la ocupación más peligrosa con 70 muertes diarias (24.000 anuales). De acuerdo con el informe de la FAO “El estado de la pesca mundial y acuicultura 2000”, la principal



razón para este elevado número de muertes es la no ratificación de los convenios y directrices internacionales por parte de los Gobiernos. Más del 97 por ciento de los pescadores fanean en buques de menos de 24 metros de eslora, que en su mayor parte no se incluyen en convenios o directrices. Y aun en los casos en que existe normativa nacional, la ausencia de una cultura de seguridad hace posible este elevado índice de mortandad incluso en países desarrollados.

Por tanto, la salud y la seguridad a bordo continúan siendo una asignatura pendiente. Los representantes sindicales agrupados en la ITF mostraron sus quejas ante la desprotección de las gentes del mar. Según Manuel Souto, secretario de Pesca y Marina Mercante de UGT, una de las organizaciones sindicales organizadoras de la Conferencia, "es necesario adoptar una legislación sobre seguridad marítima que aumente las inspecciones en los puertos y obligue a las flotas a operar bajo las normas de navegación". En la actualidad el único instrumento internacional



específicamente formulado para la seguridad de los buques pesqueros (buques con cubierta y eslora mínima de 24 metros) es el protocolo al Convenio Internacional para la seguridad de los buques de pesca de 1977, aprobado en Torremolinos en 1993. Este protocolo ha sido firmado hasta la fecha únicamente por seis Estados miembros, aunque existen indicios de que los Estados miembros de la Unión Europea ratificarán el protocolo en breve para que entre en vigor.

La ITF pidió a los asistentes a la Conferencia estudiar los diversos instrumentos sobre salud y seguridad, entre los que destacan: formación en salud y seguridad, diálogo social, protección social de los pescadores que no cuenten con ella, obtención y disseminación de estadísticas e información sobre seguridad, aspectos relativos al factor humano tales como fatiga o número de tripulantes, etc., y el fracaso de la aplicación de dichos instrumentos.

Banderas de conveniencia

El secretariado de la sección de Pesca informó sobre la campaña que están llevando a cabo contra los barcos con bandera de conveniencia tanto en el aspecto industrial de la campaña como en el terreno político. En el primero, el objetivo es la protección de las tripulaciones de estos buques; en el segundo, se pretende hacer un frente común a través de las organizaciones internacionales pertinentes. En ambos casos es necesaria la identificación de estos buques, determinación de los puntos donde realizan la pesca ilegal, supervisión de sus actividades, seguimiento del movimiento de las capturas una vez en tierra, y, además, iniciar contactos con sus tripulaciones. Esta información permitiría limitar la comercialización de las capturas mediante la aplicación de medidas apropiadas.



Según un informe presentado por el secretariado de la ITF y basado el *Lloyd's Register*, durante la década de los noventa se caracterizó por el gradual declive de las flotas europeas, con la excepción de Noruega y Reino Unido. También la flota japonesa experimentó una reducción gradual.

Como dato esperanzador cabe apuntar la importante reducción experimentada por la flota de BDC de Panamá, resultado de la presión política internacional y de los esfuerzos de la Comisión del Atún Atlántico (IC-CAT). Este dato queda empañado por el espectacular aumento de la flota de BDC de Belice, que pasó de 68 buques a 491.

Según el informe, hay 1.043 buques cuyo pabellón se desconoce. Esta cifra supone un aumento de cerca del 80 por ciento de buques en esta situación en poco más de un lustro. A esto hay que añadir que en un período de



dos años se produjo el cambio de banderas de 1.216 buques. De éstos, casi un 10 por ciento lo hicieron al pabellón de Belice. Es importante subrayar la relación directa que existe entre los barcos de BDC con la pesca ilegal. La FAO ha afirmado, que cada vez más, el cambio de bandera de buques de pesca en pesquerías específicas se ha visto directamente asociado con esfuerzos por evitar medidas de gestión de la pesca y que ha aumentado el porcentaje de grandes pesqueros matriculados en registros abiertos”.

El plan de acción aprobado el pasado mes de febrero por los representantes sindicales de las gentes del mar para impedir, disuadir y eliminar la pesca ilegal, con la inclusión de los buques de BDC se centra en la supervisión por parte de los Estados de los buques bajo su jurisdicción, de las actividades pesqueras dentro de sus aguas, de las llegadas y salidas de sus puertos inspeccionando los aparejos, capturas, tripulantes, buques y cualquier otro elemento que se juzgue necesaria-

UNA ORGANIZACIÓN SINDICAL INTERNACIONAL

La Federación Internacional de Transporte (ITF), organización global de sindicatos de trabajadores de transporte integrada por 533 organizaciones de 136 países y que representa a alrededor de cinco millones de asociados en las ocho secciones sindicales del sector del transporte, tiene como objeto el acercamiento hacia una política de transporte integrada y respetuosa con el medio ambiente tanto nacional como internacional.

La ITF fue fundada en Londres en 1886 por dirigentes de sindicatos marítimos y portuarios europeos. Hoy esta organización representa al personal de transporte marítimo, portuario, ferroviario, del transporte por carreteras de mercancías y de pasajeros, navegación interior, pesca, servicios turísticos y aviación civil. El número de sus afiliados y los países representados proporcionan a esta organización una fuerza notable en la defensa de los intereses de trabajadores y trabajadoras a los que representa tanto en sus intervenciones



a nivel nacional como en los foros regionales e internacionales en los que participa.

Aparte de representar y defender los intereses de los trabajadores y trabajadoras del transporte, la ITF organiza encuentros entre los sindicatos afiliados para compartir información,

analizar la situación de sus respectivos subsectores y estructurar estrategias comunes. También existen grupos de trabajo que abordan periódicamente cuestiones específicas, tales como la salud ocupacional. Además, esta organización representa los intereses del personal del transporte ante organismos internacionales que adoptan decisiones sobre empleo, condiciones de trabajo o seguridad de sus afiliados.

Cuando los intereses de los integrantes de esta organización no son tenidos en cuenta se organizan campañas que pueden ser de ámbito nacional o internacional. Las acciones llevadas a cabo por un sindicato del transporte en un determinado país, al ser respaldadas por una estructura internacional, hacen que éstas tengan una repercusión mayor. En conflictos recientes, las manifestaciones y presiones internacionales han mostrado ser un factor decisivo para obtener los objetivos sindicales. Entre estas acciones, y relacionada directamente

rio. Y, finalmente, pero no menos importante, el Estado tiene la obligación de vigilar los artículos de comercio importados o comercializados en su territorio.

Los representantes de la ITF realizaron la Conferencia en la localidad de Las Palmas para apoyar la aplicación de su plan de acción y quejarse ante la Autoridad Portuaria de Las Palmas por ser la sede del segundo Registro español. Los sindicalistas, además, se manifestaron ante la sede de la Autoridad Portuaria y ante la sección de Inspección Pesquera de la Secretaría General de Pesca Marítima para exigir que se prohíba la entrada de buques con bandera de conveniencia en los puertos estatales.

Clausura

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Luis Hernández, afirmó en su descargo durante su intervención en la clausura de la Conferencia Mundial de la Sección de



con el sector marítimo-pesquero, cabe destacar la campaña dirigida contra los buques que enarbolan bandera de conveniencia. Este tipo de barcos en el sector extractivo someten a sus tripulaciones, en ocasiones, a regímenes de semi-esclavitud, esquilman los caladeros y sus capturas no están sometidas a ningún tipo de control sanitario. Esto es perjudicial para los trabajadores por la situación a la que son sometidos, para los consumidores al desconocer la procedencia y la calidad del producto que pagan como bueno, para el resto de los buques pesqueros, que se enfrentan a una competencia desleal, y, finalmente, para la sociedad en su conjunto, ya que la captura irresponsable esquilma los caladeros y coloca las especies al borde de su desaparición.

El actual secretario general de la sección de Pesca de ITF, John Whitlow, afirmó a esta revista que "el único propósito de buques con bandera de conveniencia es la pesca ilegal; y, por

tanto, si otros barcos están capturando sus cuotas es imposible calcular el daño que están produciendo a una pesquería y las consecuencias que podría tener".

A pesar de los esfuerzos que se están haciendo desde organizaciones internacionales como la Organización de Naciones Unidas (ONU), el número de buques que faenan con bandera de conveniencia se ha situado en el 10 por ciento y la tendencia es ascendente. Esto se debe, según Whitlow, a que su registro en paraísos fiscales o países con fuertes exenciones tributarias evita el pago de impuestos y elude, de esta forma, el cumplimiento de las leyes laborales internacionales de seguridad y medio ambiente. Las empresas armadoras contratan el registro de sus buques a través de compañías que operan en otros países como es el caso del registro de Bolivia, desde el que operan empresas griegas, que es uno de los peores".

Pesca de ITF que "el puerto es como un gran parking para barcos, y en este parking entra casi de todo". El puerto es un ente abierto al mundo y a los acontecimientos internacionales. Por tanto, al ser los buques que enarbolan banderas de conveniencia un factor que ha experimentado un aumento en la última mitad del siglo pasado, primero en la Marina Mercante y después en la pesca, y estando el puerto de Las Palmas en una zona "cercana a los caladeros de pesca", es normal la presencia de estos buques en el puerto. Hernández no dejó pasar la oportunidad que le brindaba la ocasión para afirmar que a pesar de estar el puerto que él preside entre las banderas marítimas que la ITF ha declarado como banderas de conveniencia, "es uno de los puertos más estrictos en el cumplimiento de la ley y que lo que no se quiere perder es el carácter abierto de puerto, porque es su deber como organismo público". ■

Jesús M. Salamanca

Entre los afectados por las BDC se encuentran las tripulaciones, que "son empleadas en países en

vías de desarrollo como Filipinas o Indonesia. Son trasladados posteriormente a otros puertos donde se les informa que el contrato ha variado. Las condiciones laborales son durísimas, hasta el punto de trabajar dos años a bordo, durante los primeros meses no cobran dinero y de ser repatriados deberán pagarse ellos el coste".

El propósito de la Conferencia de la Sección de Pesca de ITF, que se ha realizado en la isla de Las Palmas de Gran Canaria, entre otros motivos por ser su puerto un centro importante de operaciones para los buques de BDC, ha sido, en esta ocasión como en anteriores reuniones, en palabras de Whitlow, "la búsqueda por equilibrar los objetivos de una organización internacional compuesta por sindicatos de distintos países que reflejan las diferentes tradiciones y problemas pesqueros de sus países".

J.M.S.



La Antigua, Guatemala, 15 al 19 de Octubre de 2001

Se celebraron en Guatemala, coordinadas por el ISM y la Agencia Española de Cooperación Internacional

II JORNADAS PARA EL ANÁLISIS DE LA PESCA ARTESANAL

Un total de 20 técnicos pertenecientes a las Administraciones pesqueras de Colombia, Cuba, Chile, Ecuador, Guatemala, México, Panamá, Perú, El Salvador y Venezuela participaron durante los pasados días 15 a 19 de octubre en las "II Jornadas para el análisis de la pesca artesanal", que se celebraron en el Centro Iberoamericano de Formación de La Antigua (Guatemala), coordinadas por el Instituto Social de la Marina y la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI). El objetivo de las mismas era dar a conocer mecanismos útiles para la mejora de las infraestructuras de la pesca artesanal, la forma de captura, la instrumentación de mecanismos de comercialización y el fomento de la creación de asociaciones y de redes de protección social para este sector. Estas Jornadas se enmarcan dentro del Programa de Cooperación sobre Formación

Marítima en Iberoamérica que viene coordinando el ISM desde 1998 con la finalidad de mejorar las condiciones de vida, trabajo y salud del sector pesquero. Ésta es la segunda vez que se organiza una convocatoria de este tipo. La primera edición de estas "Jornadas sobre el análisis de la pesca artesanal" tuvieron lugar en Cartagena de Indias (Colombia) hace un año. La jornada de clausura contó con la presencia de la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, quien mostró su satisfacción por el desarrollo de estas jornadas, su agradecimiento tanto al Centro Iberoamericano de Formación de La Antigua como a la Agencia Española de Cooperación Internacional, y manifestó su voluntad de seguir colaborando con este organismo en cuantas iniciativas promueva de cara a mejorar las condiciones de vida, salud y trabajo de la gente del mar.

En el transcurso de esta II Jornadas los participantes pusieron de manifiesto que son muchos los problemas que afectan al sector de la pesca artesanal en los países ribereños hispanoamericanos y que también existen muchas diferencias en los procesos de desarrollo de organizaciones y en el grado de participación de los pescadores de este sector en la toma de decisiones que inciden en su desarrollo. De ahí la necesidad de que se concluyera que es preciso promover la participación integral de los diferentes actores de la pesca artesanal en la realización de los diagnósticos que conlleven al di-

seño de las estrategias de desarrollo del sector en el futuro, siempre desde una perspectiva humanista y de la sostenibilidad de los recursos pesqueros.

Cooperación

Conscientes de la problemática que les afecta, los participantes en estas Jornadas elaboraron una serie de conclusiones y para llevar a cabo su contenido solicitaron la cooperación y el apoyo tanto de la AECI como del Instituto Social de la Marina. Al primer organismo se le pidió apoyo para financiar misiones de expertos y programas de formación profesional para pescadores mediante distintas modalidades de capacitación, aprovechando los recursos existentes en Iberoamérica.

Al ISM se le solicitó que "junto con dar continuidad a este tipo de jornadas, establezca un programa de intercambio de profesionales, técnicos y pescadores artesanales, a nivel regional y subregional".

Carencias

Los representantes de los distintos países iberoamericanos que participaron en estas "II Jornadas para el análisis de la pesca artesanal" manifestaron su preocupación por la antigüedad de los marcos legales que regulan la pesca artesanal en sus países y por la falta de participación activa de las organizaciones en los procesos de elaboración y aplicación de las normas legales y reglamentarias que regulan y apoyan el desarrollo del sector.

De ahí que planteasen en las sesiones la necesidad de promover y fortalecer mecanismos de acceso a la financiación para los pescadores artesanales y sus organizaciones, adecuándolos a sus necesidades, y que solicitasen a sus Gobiernos respectivos recursos para el desarrollo productivo



La Directora General del ISM, M^o Antonia Lucena, presidió el acto de clausura de las Jornadas.



y social de su actividad así como financiación para desarrollar organizaciones profesionales de pescadores y para la investigación para el aprovechamiento de los recursos pesqueros.

Conclusiones

Para contribuir a mejorar la situación en la que se encuentra el sector pesquero artesanal de sus respectivos países, los participantes en las Jornadas elaboraron una serie de conclusiones en las que se incluyen unas recomendaciones que serán elevadas a los

Gobiernos y que se refieren a tres aspectos concretos de los problemas que tiene el sector: manipulación y técnicas de conservación de productos pesqueros, la lonja pesquera y seguridad e higiene en el trabajo.

En el primero de estos capítulos los participantes solicitan el rol activo del Estado para promover campañas de concienciación a la población para mejorar la salud pública y la aplicación de normas relativas a la manipulación y conservación de capturas de la pesca artesanal.

En lo referente a las lonjas de pesca se reconoce la importancia de contar con infraestructura para la comercialización, capacitación de los trabajadores y transparencia de los mercados. Por ello se sugiere promover, como elemento facilitador del proceso de subasta, la concentración de la oferta de pesca en puntos estratégicos de comercialización.

En el aspecto de seguridad e higiene en el trabajo se insta a los Gobiernos a ratificar los convenios internacionales relativos a la seguridad y sanidad en la pesca artesanal, así como, entre otras medidas, la creación de centros radiomédicos dirigidos a los pescadores artesanales para brindarles una adecuada atención médica y sanitaria.

Como línea común en todas estas conclusiones figura la solicitud de ayuda y cooperación por parte de España tanto para llevar adelante la capacitación de técnicos en el mantenimiento y control de la calidad de los productos pesqueros como para el proceso de puesta en marcha de los sistemas de comercialización en lonja. Pero se solicita muy especialmente el apoyo español para la puesta en marcha de mecanismos que regulen la seguridad e higiene en el trabajo. En este caso es al ISM al que se le pide especial colaboración para desarrollar procesos de formación en seguridad laboral

Desarrollo de las Jornadas

Por lo que al desarrollo de las Jornadas se refiere, éstas fueron inauguradas por el subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, Carlos Fernández Navarro, quien explicó a los presentes las tareas que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina como entidad gestora del Régimen Especial del Mar. Los principales temas sobre los que versaron las ponencias fueron:

“asociacionismo como defensa de los intereses colectivos y la organización de empresas en régimen de cooperativas”; “organización de la pesca artesanal, tipos de sistemas asociativos y sistema de protección social existente en la pesca artesanal” que fueron impartidos por Jesús Pérez, director provincial del ISM en Villagarcía de Arousa.

Otro apartado fue el referido a la “manipulación de alimentos, la importancia del mantenimiento de la cadena de frío, la comercialización, venta en lonja e importancia del valor añadido del producto”, que corrió a cargo de María Dolores Maldonado, Consejera Técnica, y María Teresa Sánchez Criado, jefa de servicio, ambas de la Secretaría General de Pesca, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

La explicación del tema sobre “la seguridad en la pesca artesanal” fue realizada por Cándido Paredes, Asesor Técnico Laboral Marítimo del ISM, y el de “la salud en la pesca artesanal” y lo que representa la medicina preventiva, los reconocimientos previos al embarque, educación sanitaria, etc., lo llevó a cabo el doctor José Manuel Tarrío, médico de Sanidad Marítima del ISM.

Finalmente, todos los aspectos relativos a la cooperación española, las funciones de la Agencia Española de Cooperación Internacional y los proyectos que ésta tiene en marcha fueron comentados por el coordinador general de este organismo en Ecuador, Manuel García Solaz.

Clausura

El acto de clausura estuvo presidido por la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, quien estuvo acompañada por Ignacio Ibáñez, de la Embajada de España en Guatemala, y por Fraterno Díaz de UNIPESCA,



del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación de Guatemala. Tras la intervención de éstos y la lectura de las conclusiones por parte de Lorena Boix y Guillermo Rivera en representación de todos los participantes, cerró las Jornadas María Antonia Lucena, quien tras agradecer la colaboración de la AECI, del Centro Iberoamericano de Formación, de la Secretaría General de Pesca y la de todos los ponentes, mostró su disposición para realizar acciones de cooperación con los distintos países.

Habló asimismo la Directora General del ISM de la labor que desempeña este organismo a favor del colectivo marítimo pesquero y expresó su satisfacción porque “percibimos la identificación de este colectivo con el organismo, la vivencia de que nuestro trabajo se encuentra dirigido a la mejora de sus condiciones de vida y de trabajo, y además sirve de enlace con otros ámbitos administrativos de más difícil acceso”.

También se refirió María Antonia Lucena a las tareas que rea-

liza el ISM en materia de formación y en especial al Centro de Formación Marítima de Bamio. En este sentido recordó el programa que en este campo se viene desarrollando con Iberoamérica en colaboración con la AECI y señaló las líneas de actuación que se han seguido en esta materia: estudios de situación “in situ”, definiendo posibles ámbitos de trabajo y modelos de desarrollo; apoyos técnicos concretos en programas ya iniciados; formación y capacitación de técnicos de las Administraciones y de los propios trabajadores del sector pesquero de los distintos países iberoamericanos implicados y el intercambio de información y experiencias entre países que se viene realizando a través de las reuniones, conferencias, seminarios y jornadas internacionales, dentro de las cuales se enmarcaron estas II Jornadas para el análisis de la pesca artesanal.

Otras actividades

Complementariamente a estas Jornadas, la delegación del Instituto Social de la Marina, integrada por su Directora General, el subdirector general de Acción Social Marítima, Carlos Fernández Navarro, y el director provincial de Villagarcía de Arousa, Jesús Pérez, y los dos representantes de la Secretaría General de Pesca Marítima, mantuvieron una reunión con el Viceministro de Ganadería, Recursos Hidrológicos y Alimentación de Guatemala, Ramiro Pérez Zarco, en la que se apuntaron nuevas líneas de cooperación para la realización de un estudio de competitividad del sector pesquero guatemalteco.

Asimismo también se mantuvieron contactos con representantes del sector pesquero, quienes, expusieron la situación en que se encuentra la pesca en Guatemala, y en especial, el sector artesanal. ■

Concha Hernández Carazo

EL BUQUE HOSPITAL "ESPERANZA DEL MAR" PRESENTADO EN MAURITANIA

Tras finalizar su primera marea en aguas de Senegal y Cabo Verde, el buque hospital "Esperanza del Mar" ha iniciado sus actividades de atención sanitaria a la flota pesquera española en aguas de Mauritania, donde ha finalizado ya la parada biológica. Antes de partir, el buque hospital fue presentado a las autoridades de aquel país y representantes diplomáticos de países europeos, en un simulacro de salvamento realizado en aguas mauritanas, en colaboración con el Servicio Aéreo de Rescate, en el que participaron un helicóptero Súper Puma HD-21 y un Fokker F-27. Por parte del Instituto Social de la Marina estuvieron presentes, el secretario general de este organismo, Armando Gracia Santamaría y el subdirector general de Acción Social Marítima, Carlos Fernández Navarro.



Los dos responsables del Instituto Social de la Marina, que viajaron a Mauritania en los primeros días del mes de noviembre, aprovecharon para realizar una visita al dispensario que el ISM tiene en Nuouadibhou, entrevistándose con la médica del mismo, la doctora Virginia González Lacalle y el oficial administrativo, Javier González Bretón, y mantuvieron distintas reuniones con diplomáticos europeos y autoridades de Mauritania, tanto de la Marina Nacional como con representantes de Federaciones de Pesca, autoridades portuarias y con una nutrida delegación de empresarios de pesca de aquel país.

Como despedida a la delegación del Instituto Social de la Marina, la Federación de Pesca y los consignatarios de barcos españoles ofrecieron una cena a la que también asistieron el embajador de España: Enrique Ruiz Molero; el de Francia, Jean François Thibault y el de Alemania, Bernd

Morast así como la delegada de la Comisión Europea, Dominique Pavard y otras autoridades locales y de Nuakchott.

Balance del "Esperanza del Mar"

En su primera marea, que comenzó el 6 de octubre, par-

tiendo del puerto de Las Palmas de Gran Canaria, el buque "Esperanza del Mar" ha desarrollado su actividad en el triángulo formado por el sur de Mauritania, Norte de Senegal y Cabo Verde arribando de nuevo a Las Palmas el día 28 de octubre.



Según los responsables del ISM el objetivo de esta primera singladura era la puesta a punto de los sistemas de navegación y la comprobación de todos los equipos del buque, así como la realización de los ejercicios de maniobrabilidad del mismo y el adiestramiento de la tripulación. No obstante y dado que la función primordial del buque es la asistencia sanitaria, esta se llevó a cabo tanto a demanda de la flota como a petición del Centro Radio Médico.

Durante los días que duró la marea, realizada fundamentalmente en aguas de Senegal, se realizaron 50 consultas radio-médicas; 10 asistencias sanitarias a bordo del propio buque, 3 hospitalizaciones y 1 evacuación heliotransportada al puerto de Las Palmas. Asimismo se realizaron 67 consultas al banco de datos sanitarios del Centro Radio Médico.

Según un
Informe de la
Comisión
Europea

ESPAÑA

FUE EL PAÍS DE LA UE QUE

CREÓ MÁS

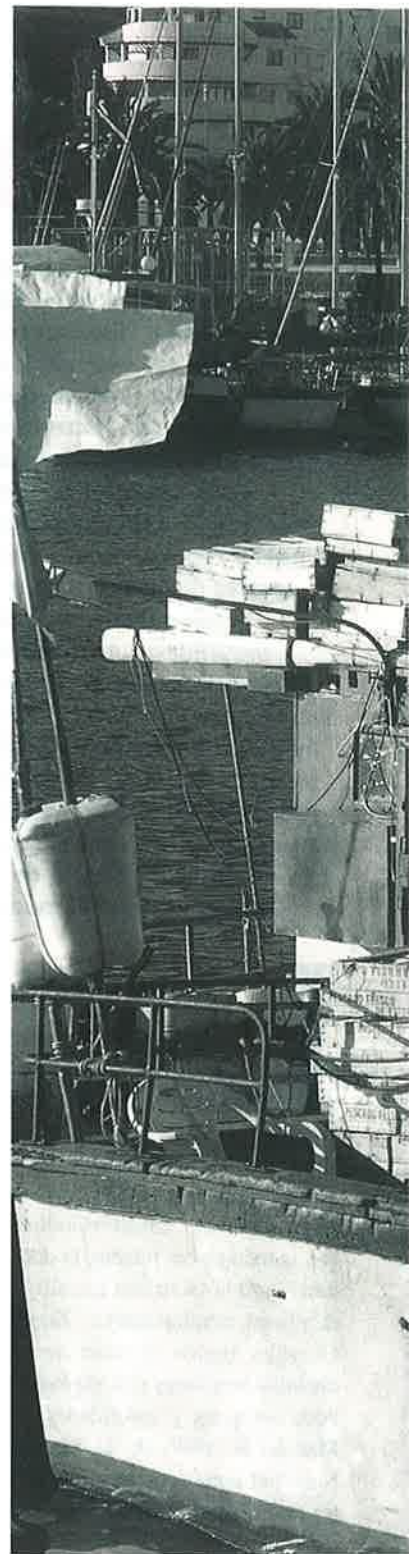
EMPLEO

La Unión Europea ha creado 10 millones de empleos en los últimos cinco años, y de ellos 2,5 millones correspondieron a España, lo que significa que uno de cada cuatro puestos de trabajo creados en la UE entre 1995 y 2000 los generó el mercado español. Así se desprende del informe "Empleo en Europa en el 2001. Tendencias recientes y perspectivas" elaborado por la Dirección General de Empleo y Asuntos Sociales de la Comisión Europea.

El estudio recoge también otros datos alentadores para nuestro país, tales como que España, junto con Francia, Bélgica e Irlanda, mostró el descenso más intenso en la tasa de desempleo entre 1999 y 2000, y que los aumentos en el índice de ocupación seguirán siendo en España, durante el próximo año, de los más pronunciados del conjunto de los países comunitarios.

El informe "Empleo en Europa en 2001. Tendencias recientes y perspectivas" ha sido presentado por el secretario general de Empleo, Juan Chozas, acompañado de la directora general del Instituto Nacional de Empleo (INEM), Dolores Cano, y los administradores de la Dirección General de Empleo y Asuntos Sociales de la Comisión Europea, Guillermo Dávila y Ricardo Fernández Bayón, unidad responsable de su elaboración. Para Chozas este informe "es muy útil para recoger las tendencias de la creación de empleo actual y de los últimos años, así como las tendencias para el futuro". Igualmente, el secretario de Empleo ha resaltaado que, a pesar del momento de incertidumbre actual, "Europa pretende ser ejemplo de máxima eficacia económica y también de creación de empleo".

En este sentido uno de los expertos en política laboral de la Comisión Europea, Guillermo Dávila, ha explicado que el diseño de la estrategia de empleo de la UE no está basada en la buena situación económica de hace un año y medio, sino que está pensada para el medio plazo, por lo que, a pesar de la actual coyuntura internacional, la estrategia de empleo de la Unión Europea no será modificada. Como se recordará, esta estrategia quedó fijada en las cumbres de Lisboa y Estocolmo en las que se estableció un objetivo de gran nivel fundado en la "creación de la economía basada en el conocimiento, capaz de obtener un sólido crecimiento sostenible con un número mayor y de mejor calidad de puestos de trabajo, con el fin de conseguir para el año 2010 una tasa de empleo del 70% (lo que se denomina pleno empleo) con una tasa de más del 60% para las mujeres".



Según los expertos, para conseguir este objetivo habrá que lograr un crecimiento global y anual del empleo del 1,1% y mantener los mecanismos de fomentar la permanencia en sus puestos de trabajo de los mayores de 55 años y seguir ahondando en la liberalización de los sectores, y fomentar el empleo



femenino, así como mejorar la formación, sobre todo en las nuevas tecnologías.

Satisfacción de la comisaria

El informe, que como se ha mencionado ha sido elaborado por la Dirección General de



La comisaria europea de Empleo y Asuntos Sociales, Anna Diamantopoulou, con el titular de Trabajo español, Juan Carlos Aparicio, en una reciente visita a España.

Empleo y Asuntos Sociales (en estrecha colaboración con Eurostat), dependiente de la Comisaría de Empleo y Asuntos Sociales, ha sido valorado muy positivamente por su responsable, la comisaria Anna Diamantopoulou, quien ha expresado su satisfacción por el rendimiento de la política de empleo de la Unión Europea durante los últimos años. Así, explica que “el número total de empleos es actualmente 10 millones superior a la de hace 5 años, incluyendo los 3 millones de puestos de trabajo que se crearon el año pasado. Y el desempleo, en muchos países por debajo del 8%, se encuentra en el nivel más bajo desde 1991. Con una tasa de desempleo en las mujeres por debajo del 10% por primera vez en la década”.

En este sentido el informe destaca que “en el año 2000, la creación de puestos de trabajo



El Secretario General de Empleo, Juan Chozas.

en la UE fue mayor que en EEUU y Japón. El empleo en la UE aumentó un 1,8% en el 2000, mientras que en Estados Unidos y Japón creció con unos índices de 1,3% y -0,2%, respectivamente. Más de 3 millones de nuevos puestos de trabajo se crearon en Europa.

A pesar de este rendimiento positivo de la política de empleo de la Unión, la comisaria Diamantopoulou señala que “aún nos esperan importantes desafíos: reducir la discriminación sexual en la participación y en el empleo; hacer pleno uso del potencial de empleo europeo mediante el fomento de una mayor participación y más puestos de trabajo entre todos los grupos de edad, especialmente entre las personas de mayor edad; reducir el desempleo, en especial entre los jóvenes, y afianzar la cohesión regional y social”.

El año 2000, positivo para el empleo en Europa

Según el informe de referencia el empleo creció un 1,8% en el 2000, lo que supuso el aumento de 3 millones de empleados más que en 1999, a pesar de la ralentización de la economía en la segunda mitad del año. La

tasa total de empleo en el 2000 fue casi diez millones superior a la de hace cinco años. El crecimiento del empleo a tiempo completo supero el aumento de los empleos a tiempo parcial por tercer año consecutivo. En el 2000, el porcentaje de personas (principalmente mujeres) con contratos a tiempo parcial se mantuvo en un 18% del porcentaje total del empleo.

La tasa de empleo alcanzó el pasado año un 63,3%, un punto superior al de 1999, habiendo aumentado 3,3 puntos porcentuales desde 1995. Las tasas actuales son más elevadas que las de los primeros años de la década de 1990 en todos los países excepto Alemania, Suecia y Finlandia. Desde 1997, Italia, Bélgica, Finlandia, Portugal y Suecia han aumentado rápidamente sus tasas de empleo tal como lo hicieron España, Irlanda y Holanda desde mediados de la década de 1990.

Con estos datos los responsables del informe consideran que con un crecimiento global anual del empleo del 1,1% para la UE sería suficiente para poder alcanzar el objetivo del 70% de empleos para el 2010. Este número significa una tasa de em-



pleo siete puntos porcentuales más alta, lo que equivale a la creación de casi 17 millones de nuevos puestos de trabajo.

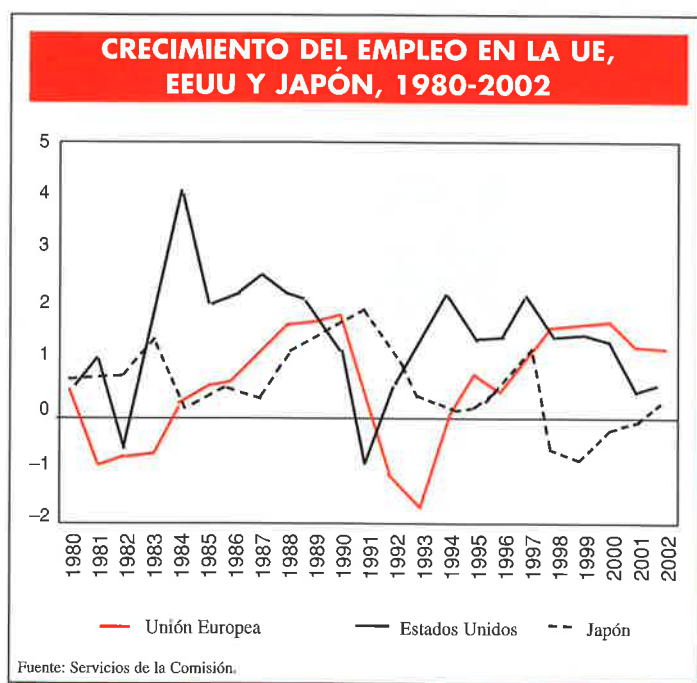
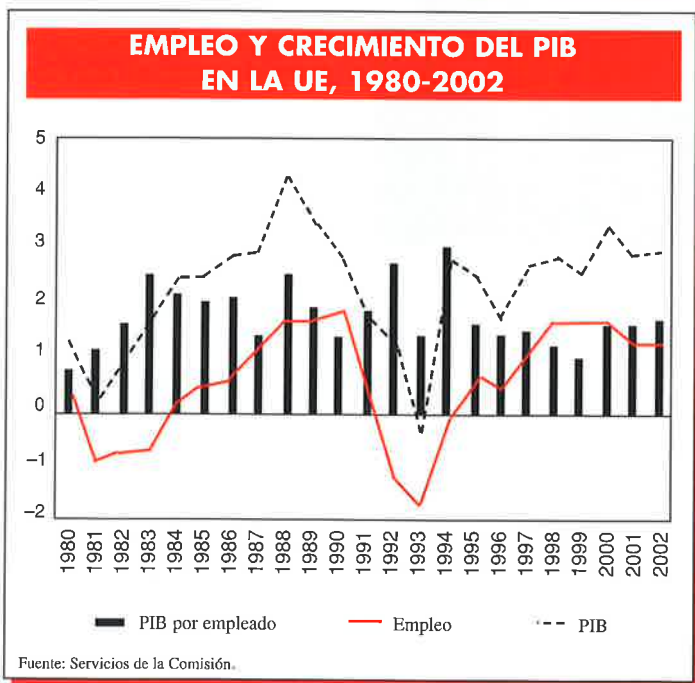
Sectores de alto nivel

También analiza el informe el nuevo tipo de empleos que se han creado durante los últimos cinco años y que son de alta cualificación en sectores con elevado desarrollo tecnológico, relacionados con el conocimiento. Éstos, 1,5 millones, contribuyeron a la creación de más del 60% de la creación total de puestos de trabajo entre 1995 y 2000. El sector servicios continuó siendo el que mayor número de empleos ha generado, mientras que en el sector industrial se creó un millón, el mismo que ha desaparecido en el sector agrario.

Pero, de acuerdo con el informe, mientras que la mayor creación de puestos de trabajo continuaba produciéndose en las profesiones de alta cualificación y en los trabajos no manuales, estos sectores de la economía de rápido crecimiento fueron los mismos que crearon la mayoría de los nuevos puestos para los sectores menos cualificados de la población activa.

| RENDIMIENTO ECONÓMICO Y DE EMPLEO | | | |
|--|------|------|--------------|
| | 200 | 1999 | pro. 1995-98 |
| PIB | 3,3 | 2,6 | 2,4 |
| Empleo | 1,8 | 1,6 | 0,9 |
| Productividad laboral | 1,6 | 1,1 | 1,5 |
| Crecimiento en compensación nominal por empleado | 2,9 | 2,7 | 2,8 |
| | 2000 | 1999 | 1995 |
| Empleo | 63,3 | 62,3 | 60,0 |
| Ocupación | 69,0 | 68,7 | 67,3 |
| Paro | 8,2 | 9,1 | 10,7 |

Fuente: Servicios de la Comisión.



Índices de ocupación

En el año 2000 tanto los índices de ocupación como los de empleo aumentaron en la Unión Europea, con porcentajes anuales de 69% y 63,3%, respectivamente. Comparados con los de 1995, la participación de la población activa aumentó en 1,7 puntos porcentuales, debido principalmente a un fuerte aumento en la participación femenina, la cual aumentó en más de tres puntos. El incremento de los índices de ocupación ha sido el más alto entre los jóvenes (25 a 54) y las mujeres de mayor edad (55 a 64). Los índices de ocupación son relativamente estables entre los hombres. A pesar de un ligero aumento en el índice de ocupación general de las personas mayores después de un largo período de descenso, el informe considera prematuro llegar a la conclusión de que exista alguna tendencia al alza de larga duración en los índices de ocupación para este grupo de edad.

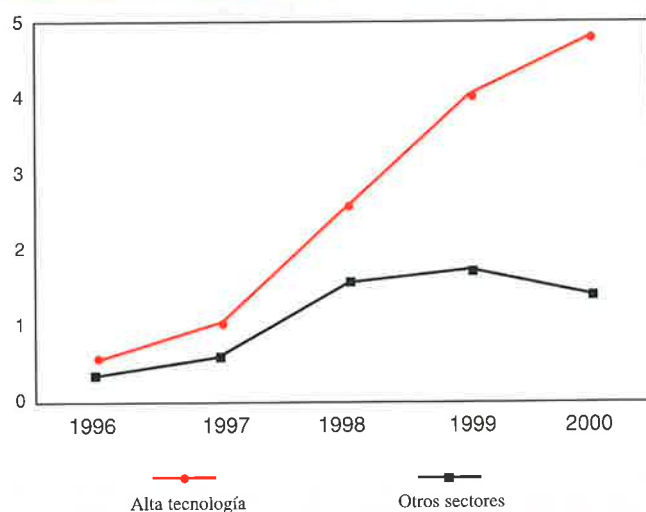
Es de destacar que el informe señala que, durante los últimos cinco años, los índices de ocupación han aumentado unos 2,5 puntos en la mayoría de los Estados miembros. Los aumentos mayores tuvieron lugar en Holanda, España, Portugal y Bélgica. El modo en que las tasas de empleo han evolucionado ha variado en todos los Estados miembros. Desde mediados de los 90, España, Irlanda y Holanda han experimentado los mayores crecimientos en el empleo. También señala el informe que en España han crecido destacadamente las tasas de empleo femenino y de jóvenes.

Las mujeres, principales beneficiarias

Las mujeres fueron las destinatarias de más de la mitad de los empleos creados en el año 2000 con cerca del 60% de los 10 millones desde 1995. En el

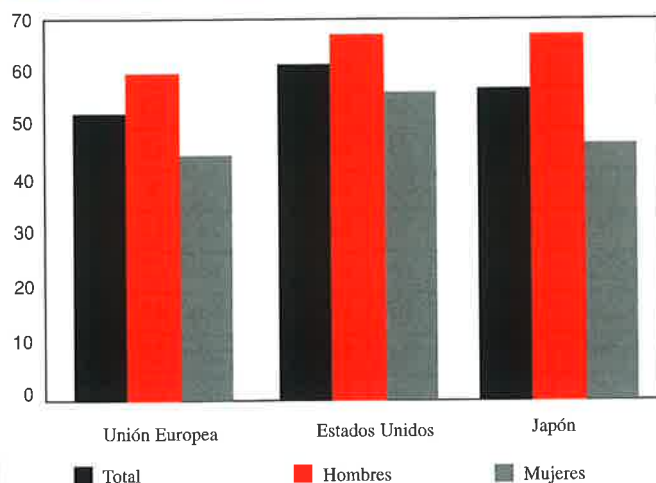


Crecimiento del empleo en los sectores de alta tecnología y otros, 1996-2000 (cambio anual en %)



Fuente: Eurostat, LFS.

Tasas de empleo de la UE, EEUU y Japón en el 2000 (% de la población en edad de trabajar)



Fuente: Eurostat para la UE, OCDE para EEUU y Japón.

Nota: La tasa de empleo para EEUU se refiere a las personas comprendidas entre las edades de 16 a 64 años.

año 2000, la tasa de empleo de las mujeres alcanzó un 54% y el desequilibrio por sexos descendió en un 18,6%. En el pasado año casi un millón de mujeres se incorporó a la población activa, aumentando así la tasa de participación hasta el 59,9%, lo que ha supuesto un aumento del 3% o, lo que es lo mismo, 4,5 millones de mujeres desde 1995. A pesar de estos avances, la participación femenina permanece 18 puntos por debajo de la de los hombres. La tasa de desempleo cayó por debajo del 10%, pero sigue siendo superior a la de los hombres y varía considerablemente en cada país. En España ha descendido ostensiblemente, según el informe.

Reducción del desempleo

El informe comunitario señala que cerca de 14,5 millones de individuos estaban sin empleo en el año 2000, 1,5 millón menos que un año antes, lo que supone el descenso más rápido de la década. El desempleo se redujo principalmente en los países con las tasas más altas, haciendo que la tasa para toda Europa se mantenga actualmente ligeramente por encima del 8%, la cifra más baja desde 1991. Las tasas de desempleo masculino se situaron por debajo de 10% en todos los Estados miembros por primera vez en casi dos décadas. El desempleo juvenil también continuó disminuyendo, cayendo desde un 25% en 1995 hasta el 16,1%, pero sigue siendo casi dos veces superior a la tasa total de desempleo. No obstante, el informe señala que Europa está en un buen rumbo para alcanzar los objetivos propuestos en las Cumbres de Lisboa y Estocolmo para obtener unas tasas de empleo del 60% para las mujeres y del 70% en total en el 2010.

A nivel de cada país el informe destaca que las tasas de desempleo en España, Francia, Bél-



gica e Irlanda mostraron el descenso más intenso, reduciendo las tasas entre 1999 y 2000 desde el 15,9% hasta el 14,1% en España, del 11,2% al 9,5% en Francia, del 8,8% al 7% en Bélgica y del 5,6% al 4,2% en Irlanda. Entre los países donde las tasas de desempleo se mantienen relativamente altas, Alemania y Finlandia experimentaron el descenso más lento.

Las tasas de desempleo se han reducido tanto para hombres como para mujeres, ofreciendo un promedio en la LTE de tasa de desempleo femenino por debajo del 10% por primera vez en la década.

Perspectivas de empleo para 2001/2002

El informe aventura también previsiones de empleo para el próximo año en base a las previsiones económicas de la Comisión para la primavera. En este sentido anticipa un aumento adicional tanto de los índices de ocupación como de los de empleo, aunque con menos fuerza que en los años anteriores, debido a la ralentización en la actividad económica que se ha detectado en los últimos trimestres.

Según los datos del informe “está previsto que los índices de ocupación de la Unión Europea aumenten de forma moderada en los próximos años hasta acercarse el 70% en el 2002 y por encima del 78% para los hombres y del 61% para las mujeres. Los aumentos en la participación serán más desta-

cados en las mujeres, conduciendo a una reducción posible del desequilibrio por sexos en participación de un punto porcentual para el 2002”.

Asimismo la tasa de empleo general a nivel comunitario puede acercarse al 65% para el 2002, un 73,5% para hombres y

un 56% para mujeres, reduciéndose de este modo el desequilibrio entre sexos en un punto hasta instalarse en 17,5 puntos en 2002. Las tasas de desempleo en la UE se espera que disminuyan por debajo del 8% para dicho año.

Los aumentos en el índice de ocupación, según recoge el informe, serán más pronunciados en España, Italia, Holanda, Irlanda y Luxemburgo, mientras que los índices de ocupación parecen encontrarse estancados en Alemania, Dinamarca, Austria y el Reino Unido. También es probable que los mayores incrementos en la participación de las personas de mayor edad se den en España, Holanda y Bélgica.

Satisfechos con el empleo

Entre los muchos aspectos que toca el informe está el de la valoración de la calidad de los puestos de trabajo, y en este sentido más del 70% de los europeos está satisfecho con su estatus ocupacional principal, mientras que el resto se declara bastante insatisfecho. Los índices de insatisfacción son ligeramente más altos entre las mujeres y los jóvenes. Los individuos mayores, por el contrario, tienden a manifestar unos niveles de satisfacción iguales independientemente de su estatus de ocupación. Los factores principales que influyen en la satisfacción en el trabajo son el contenido del mismo, las condiciones en que se ejerce, la jornada laboral, la seguridad laboral y los ingresos.

Finalmente, los niveles mayores de descontento los expresan los trabajadores temporales y los trabajadores a tiempo parcial (suelen coincidir con los que desempeñan mujeres y jóvenes) debido a la inseguridad en el trabajo y a las horas del mismo. ■

Concha Hernández Carazo

| Previsiones económicas de la Comisión para la primavera 2001-2002 | | | | | | | | | | |
|---|---------------------|------|------|------|------|------------------------|------|------|------|------|
| | Crecimiento del PIB | | | | | Crecimiento del empleo | | | | |
| | 1995-98 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 1995-98 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| A | 2,1 | 2,8 | 3,2 | 2,5 | 2,6 | 0,2 | 1,4 | 0,9 | 0,5 | 0,4 |
| B | 2,4 | 2,3 | 4,0 | 3 | 3,1 | 0,6 | 1,3 | 1,8 | 1,3 | 1,2 |
| D | 1,5 | 1,6 | 3 | 2,2 | 2,6 | 0,1 | 1,1 | 1,5 | 0,6 | 0,9 |
| DK | 2,7 | 2,1 | 2,9 | 2,1 | 2,4 | 1,2 | 0,9 | 0,8 | 0,5 | 0,5 |
| E | 3,4 | 2 | 4,1 | 3,2 | 3,3 | 2,4 | 3,5 | 3,3 | 2,2 | 2,2 |
| EL | 2,8 | 3,2 | 4,1 | 4,4 | 4,8 | 0,9 | -0,7 | 1,2 | 1,4 | 1,6 |
| F | 2,0 | 2,9 | 3,1 | 2,9 | 2,8 | 0,6 | 1,8 | 2 | 1,7 | 1,5 |
| FIN | 2,9 | 4,2 | 5,7 | 4 | 3,6 | 2,1 | 2,1 | 1,5 | 1,5 | 1,1 |
| I | 2,0 | 1,6 | 2,9 | 2,5 | 2,7 | 0,4 | 1,3 | 1,5 | 1,3 | 1,1 |
| IRL | 9,2 | 9,8 | 10,7 | 7,5 | 7,1 | 5,4 | 6,1 | 4,7 | 2,9 | 2,4 |
| L | 4,7 | 7,6 | 8,5 | 5,6 | 5,5 | 1,3 | 2,2 | 2,5 | 2 | 1,8 |
| P | 3,6 | 3,3 | 3,3 | 2,6 | 2,6 | 0,6 | 1,6 | 1,7 | 0,9 | 0,7 |
| S | 2,6 | 4,1 | 3,6 | 2,7 | 3 | 0,2 | 2,3 | 2,2 | 1,5 | 0,8 |
| LX | 2,9 | 2,3 | 3 | 2,7 | 3 | 1,5 | 1,1 | 1 | 0,5 | 0,7 |
| EU | 2,4 | 2,5 | 3,3 | 2,8 | 2,8 | 0,9 | 1,6 | 1,8 | 1,2 | 1,2 |

Trabaja para
ganarte la vida,
no para perderla.



PLAN GENERAL DE ACTIVIDADES PREVENTIVAS
DE LA **SEGURIDAD SOCIAL** 2001



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES



MUTUAS DE ACCIDENTES
DE TRABAJO



El secretario de Estado de la Seguridad Social presenta la "Guía Sanitaria a Bordo". Junto a él, la directora general del ISM y el subdelegado del Gobierno en Pontevedra.

Editada por el Instituto Social de la Marina para las consultas médicas realizadas a distancia

GERARDO CAMPS PRESENTÓ LA "GUÍA SANITARIA A BORDO"

El secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, ha presentado, en el Centro de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en la localidad pontevedresa de Bamio, la "Guía Sanitaria a Bordo", que, editada por este organismo, va a ser distribuida gratuitamente a todos los buques españoles para facilitar a las tripulaciones la realización de las consultas radiomédicas. El secretario de Estado estuvo acompañado en el acto de presentación por la directora general del ISM, María Antonia Lucena, y por el subdelegado del Gobierno en Pontevedra, Alejandro Millán.





Gerardo Camps, acompañado de la directora general del ISM, recorre las instalaciones del Centro de Formación Marítimo de Bamio.



Según ha explicado el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, “la ‘Guía Sanitaria a Bordo’ es un instrumento de capital importancia que orientará a los responsables sanitarios de los buques en su labor, cuando están en alta mar, y a la vez será la referencia en la relación de estos responsables con el Centro Radio Médico, con el que se ponen en contacto cuando hay algún tipo de incidencia”.

También ha señalado Gerardo Camps que la “Guía es un compendio con todos los conocimientos básicos que deben tener los responsables sanitarios que se encuentran a bordo de un buque y además es un catálogo práctico con los procedimientos a seguir si ocurre algún incidente, siempre a indicación de los facultativos del Centro Radio Médico”.

Distribución gratuita

La “Guía Sanitaria a Bordo” de la que se han editado 5.000 ejemplares, va a ser distribuida gratuitamente por el Instituto Social de la Marina a todos los buques españoles. Como ha indicado el secretario de Estado de la Seguridad Social, “en esta publicación se ha tratado de conciliar, y creo sinceramente que se ha conseguido, un lenguaje científico, como es el médico, con un lenguaje claro y sencillo que permita su total comprensión y fácil utilización para los usuarios”.

Tercera edición

Ésta es la tercera edición de la “Guía Sanitaria a Bordo” y en ella se incorporan

todas las novedades y avances científicos surgidos desde la última edición, de 1987. Como ha señalado la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, “la nueva edición de la Guía se enmarca en la línea de acción dirigida a mantener permanentemente actualizados los instrumentos con que cuenta el ISM para lograr el pleno desarrollo de su programa sanitario, obteniendo los máximos rendimientos del mismo en sus actuaciones dirigidas, de una parte, a prevenir y, de otra, a restablecer la salud de los trabajadores del mar”.

Así pues, esta tercera edición de la Guía Sanitaria incorpora las nuevas posibilidades surgidas en la atención sanitaria a los trabajadores del mar por los avances habidos en las tecnologías sanitarias. Estos avances han propiciado la redefinición del modelo asistencial existente, configurándose el Centro Radio Médico del ISM como eje central de dicho modelo.

Finalmente, hay que señalar que en la elaboración de la Guía Sanitaria han colaborado un amplio grupo de profesionales de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina bajo la coordinación de los doctores Carlos Montañés García, Santiago Navarro Comet y Antonio Sáez Tolmo, siguiendo las líneas marcadas por el ISM para conseguir un instrumento útil y sencillo que sirva de referencia y vehículo común de entendimiento entre los responsables sanitarios de los buques y el Centro Radio Médico.





¿Qué es la Guía Sanitaria?

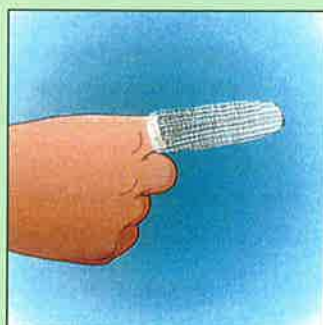
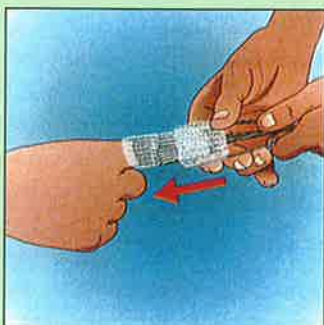
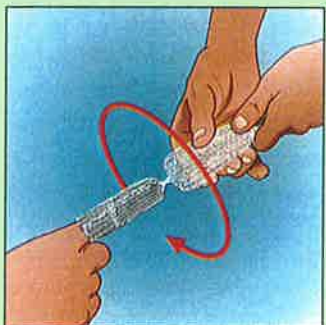
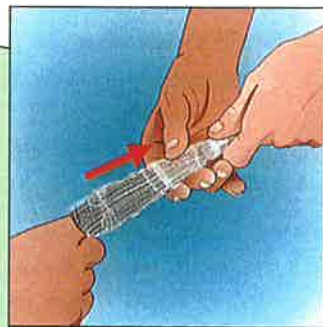
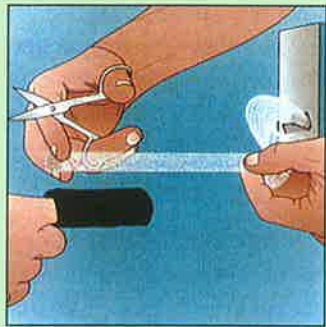
La **Guía Sanitaria a Bordo** es un manual práctico que prevé las situaciones más frecuentes a bordo en caso de accidente y enfermedad. Explica los pasos a seguir en todas las situaciones de emergencia, tales como parada cardíaca y respiratoria, amputaciones de miembros, traumatismos de columna vertebral, entre otras, especificando en todo momento tanto lo que hay que hacer como lo que se debe evitar. También indica cómo se debe explorar a un enfermo accidentado para poder ser "los ojos y las manos" del facultativo que dirige la consulta desde el Centro Radio Médico.

Enseña desde la forma de administrar un inyectable hasta

cómo practicar un vendaje, inmovilizar una fractura o trasladar a un accidentado. Aconseja, asimismo, sobre normas de higiene individuales y del barco, dietas a seguir en determinadas circunstancias, etc.

Estructura

La idea fundamental que ha presidido la redacción de la Guía es que sirva de instrumento en las consultas médicas realizadas a distancia. Además, debe permitir poder utilizar el botiquín en caso de necesidad urgente o cuando, por imposibilidad técnica, no se pueda comunicar con el Centro Radio Médico. Pero, también la Guía debe servir de recuerdo de las medidas preventivas a adoptar en los barcos para mantener la salud y, si llega el caso, saber qué hacer ante un fallecimiento a bordo,



NO RESPIRA Y NO TIENE PULSO

MASAJE CARDÍACO

Localice el lugar del masaje, en el tercio inferior del esternón:



Figura 1-14.

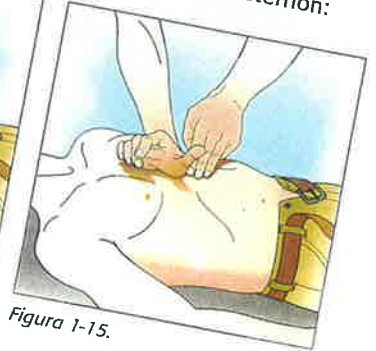


Figura 1-15.

Coloque el talón de una mano directamente sobre ese punto y entrelace las manos:

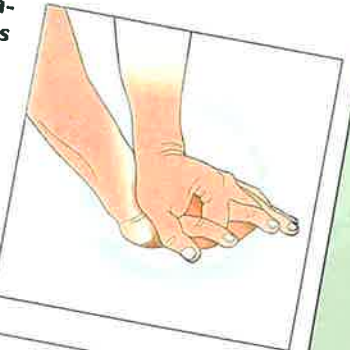
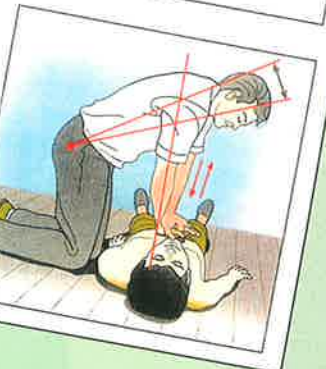


Figura 1-16.

Arrodillese al lado del enfermo y efectúe la compresión cargando el peso de su cuerpo sobre el talón de sus manos, sin doblar los brazos.



Siga un ritmo fijo de 80 compresiones por minuto.

aparte de las incidencias anteriormente citadas.

La nueva Guía se ha dividido en cuatro bloques temáticos: **actuación ante riesgo vital; consulta radio médica; primeros auxilios a bordo y prevención, higiene y muerte en el mar.**

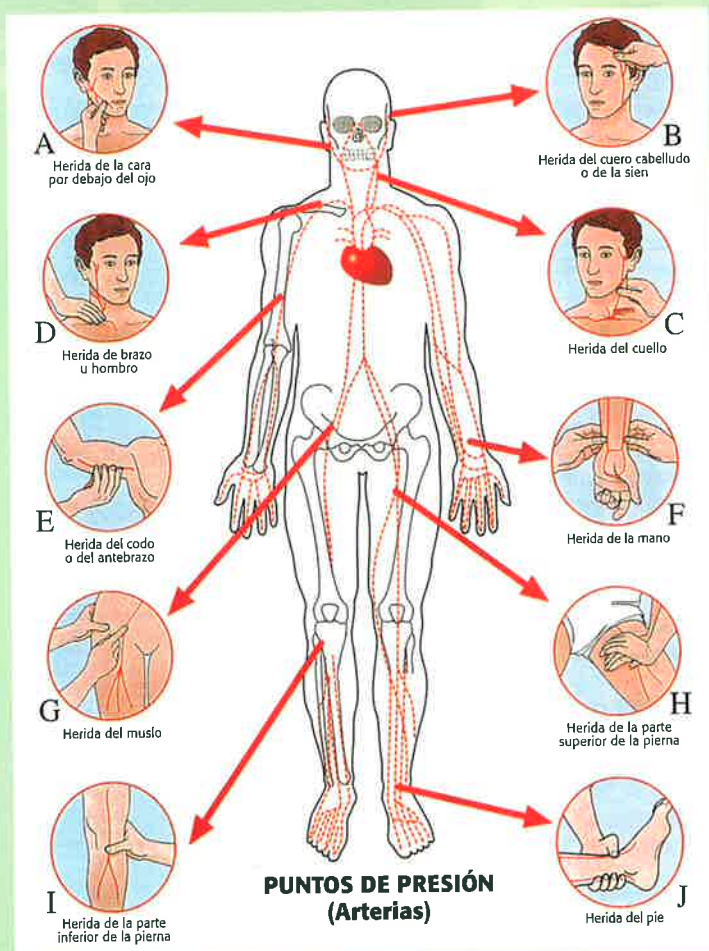
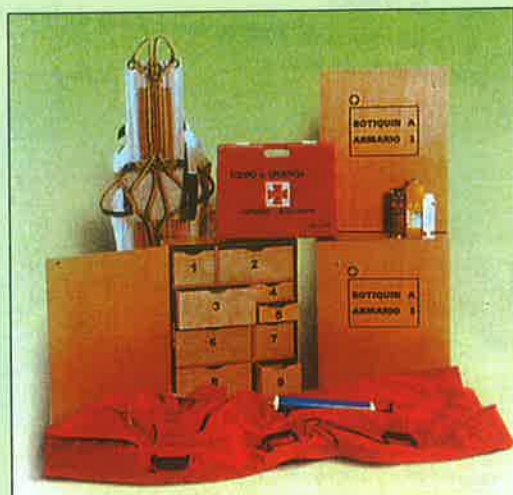
El primero de estos apartados se centra en aquellas situaciones en las que hay que actuar inmediatamente y no se puede

esperar a realizar una consulta radio médica para recibir instrucciones. En sus dos capítulos se describe de manera esquemática cómo reconocer estas situaciones y qué hacer ante ellas. Se pretende que, mediante unas indicaciones básicas y dibujos descriptivos, se reconozcan situaciones de riesgo vital y que hacer ante ellas.

La diferenciación entre emergencias y urgencias se fundamenta en los tiempos de actuación, considerándose emergencias aquellas situaciones con riesgo vital que requieren una respuesta inmediata en los primeros cinco minutos (resucitación cardiopulmonar, control de hemorragias). Mientras que las urgencias son aquellas cuyo tiempo de respuesta puede demorarse más allá de los cinco minutos, pero debe ser rápida para evitar que evoluciones a consecuencias graves.

El segundo de los apartados temáticos tiene vital importancia porque es el dedicado a la **consulta radio médica** y en él se abordan dicha consulta y todo lo que le rodea: el examen previo del paciente, como se realiza la consulta, botiquines y cuidados posteriores. El objetivo de la consulta radio médica es proporcionar una orientación sanitaria sobre la actuación que debe prestarse en cada caso particular cuando surge un problema de salud a bordo

Los datos con los que cuenta el médico para hacer una valoración del proceso son los proporcionados por el enfermo y el responsable sanitario a bordo, por tanto para poder recabar y transmitir con eficacia la información, es preciso realizar una recogida ordenada de las distintas altera-



ciones que motivan la consulta, siguiendo normas distintas según se trate de una enfermedad o un accidente y posteriormente efectuar una exploración sistemática del paciente. De ahí la importancia de este capítulo (y de toda la Guía) ya en él se indica cómo realizar este proceso, que en su conjunto es lo que se denomina "historia clínica".

Dentro de este segundo apartado temático es de vital importancia también el capítulo dedicado al contenido y revisión periódica de los botiquines, ya que el botiquín de a bordo es un elemento indispensable para la asistencia sanitaria en el mar. De su buen mantenimiento depende que una persona pueda ser debidamente atendida en caso de enfermedad o accidente. Es también fundamental que haya un responsable a bordo del boti-



quién que conozca su contenido, su correcta utilización y se encargue de su reposición. De dichos contenidos y de los distintos tipos de botiquín se habla en este capítulo.

En el tercer bloque dedicado a **primeros auxilios a bordo**, que está organizado en cua-

Procedimiento para conservar un miembro amputado:

- 1) No sumergirlo en agua.
- 2) Envolverlo en unas gasas estériles humedecidas y colocarlo en una bolsa de plástico.
- 3) Llenar otra bolsa de plástico con cubitos de hielo y colocar la primera bolsa dentro de ésta.



Figura 7-21.

Figura 7-22.

Si la herida está en el tórax: Después de hacer el tratamiento inicial hay que colocar al accidentado en posición semisentado o reclinado sobre el lado afectado con la cabeza y los hombros levantados, en la posición que encuentre más alivio.



Figura 7-23 y 7-24: Posiciones de reposo para un lesionado en el tórax.

REANIMACIÓN CARDIOPULMONAR

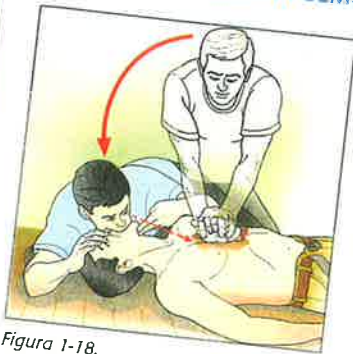


Figura 1-18.

1. reanimación
2. **Dos socorristas:** efectúen 1 insuflación de aire por cada 5 compresiones:



Figura 1-19a.

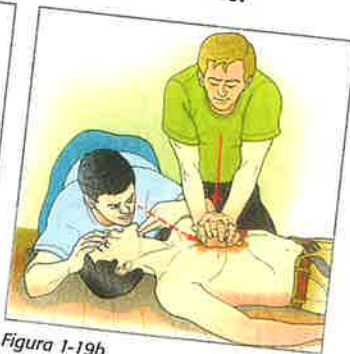


Figura 1-19b.

Cada cuatro ciclos de respiración/compresión, compruebe si recupera el pulso y la respiración espontánea.

El cambio de socorristas se producirá cuando éstos se agoten. Procure no perder tiempo en el relevo.

¡NO SE OLVIDE CONTROLAR LAS HEMORRAGIAS! Ver

¿RESPIRA y tiene PULSO? **NO;** continúe R.C.P. (mínimo 30 minutos) y solicite **CONSEJO MÉDICO POR RADIO.**

Sí; efectúe maniobra lateral de seguridad

tro capítulos, se exponen las normas para el tratamiento de enfermos y accidentados, el manejo de los enfermos psiquiátricos y el de las enfermedades de la mujer y el parto. Está pensado para aquellas situaciones no urgentes en las que no se pueda hacer consulta radio médica desde el barco.

Por último, el apartado **prevención, higiene y muerte en el mar** recoge someramente las normas de prevención e higiene a bordo de los barcos, así como qué hacer cuando alguien fallece en el mar.

La Guía se complementa con diez anexos en los que se recogen materias tan interesantes como la descripción del programa de Sanidad Marítima, los centros de que dispone

el servicio de Sanidad Marítima; las láminas del cuerpo humano, normas a seguir para una evacuación en helicóptero, dietas especiales para enfermos, listado de vacunaciones internacional obligatorias o como cuadros para cloración del agua, documentos y trámites sanitarios o normas a seguir ante un abandono de barco.

¿Quién debe utilizar la guía?

La **Guía Sanitaria a bordo** debe ser utilizada por patrones, capitales y responsables del botiquín cuando se realice una consulta médica con el Centro Radio Médico y así se indique desde el mismo. También servirá de libro de consulta para recordar cómo practicar una exploración, alguna técnica de enfermería o administrar un medicamento; en definitiva, para ayudar al tratamiento y curación de la persona enferma o accidentada. Según recuerdan los responsables de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina, el conocimiento de la Guía así como su uso son objeto de las enseñanzas contenidas en los cursos de formación dirigidos a los responsables sanitarios a bordo.

En cuanto a la obligatoriedad de llevar este documento a bordo es el artículo 5 del Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar, el que determina la obligación para todas las embarcaciones de llevar a bordo la Guía Sanitaria, que será facilitada gratuitamente por el Instituto Social de la Marina, a través de sus direcciones provinciales. La ubicación de la



Guía en los buques que dispongan de botiquines del tipo A o B, será el cajón n.º 11 de los mismos, mientras que en los buques que lleven el botiquín C, dado el reducido tamaño de este, la Guía se situará siempre en un lugar cercano al botiquín.

La guía y el Programa de Sanidad Marítima

El ISM tiene encomendada la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar cuando se encuentran a bordo y en el extranjero. Para llevar a cabo esta función cuanta como instrumento con el Programa de Sanidad Marítima que se sustenta en tres líneas de acción: una primera que se lleva a cabo mediante, los reconocimientos previos al embarque; una segunda línea de asistencia médica, cuyo eje central radica en el Centro Radio Médico completándose con el apoyo sanitario y logística prestado el alta mar por el buque "Esperanza del Mar" de forma permanente, por otros buque fletados para campañas determinadas y, finalmente, por los Centros Asisten-

ciales en el extranjero. La tercera línea de acción se lleva a cabo en el ámbito formativo mediante los planes anuales de formación.



Es en este contexto y especialmente en la segunda línea de actuación, la de la asistencia médica, en el que se enmarca la Guía Sanitaria a bordo, ya que es un instrumento esencial de apoyo para la consulta radio médica, ya que con su fácil manejo permite combinar el rigor científico que toda consulta médica debe tener con la adaptación al lenguaje de los que la realizan con el fin de hacerla manejable y didáctica. ■

Concha M. Carazo

El consumo medio por persona y año supera los 30 kilos

MÁS DEMANDA Y MAYOR PRECIO

Los españoles siguen siendo uno de los principales consumidores de pescado en el mundo, según los datos elaborados tanto por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a través de MERCASA como por AC Nielsen. De acuerdo con los datos manejados en ambos estudios, aunque con ligeras variaciones, la demanda de productos de la pesca en España por persona y año asciende a unos 30 kilos. El total de la demanda nacional de productos de la pesca entre frescos y congelados y considerando tanto al consumo en los hogares como en la restauración sería de 1,3 millones de toneladas, lo que significa la necesidad de acudir a las importaciones tanto de todos los Estados miembros de la Unión Europea como desde terceros países.

Los gastos en productos de la pesca en los hogares ascendió en el último año a 850.000 millones de pesetas, lo que supone seguir en la línea alcista de las campañas precedentes. Los españoles siguen con una fuerte demanda de pescado a pesar de las subidas de precios registrados, lo que convierte a España en un punto de mira de países con importantes recursos pesqueros para colocar directamente sus productos de la pesca. Esta situación se traduce en dos efectos muy diferentes. Por un lado, la flota española debe seguir con su vieja ofensiva de buscar nuevos caladeros para atender esa demanda. Por otra parte, cada día son mayores las dificultades para entrar en aguas

de esos terceros países, que pretenden una explotación más directa de sus recursos.

En el conjunto de la demanda alimentaria en España, los productos del mar suponen aproximadamente el 14% del gasto en los hogares, que en el último año ascendió a poco más de seis billones de pesetas según los datos manejados por Nielsen. Los estudios llevados a cabo por el Ministerio de





Agricultura a través de MERCASA cifran el gasto en alimentación en algo más de nueve billones de pesetas, si bien en esa cifra se incluyen todas las compras de la restauración y la hostelería. De ese 14% que supone el consumo de los productos de la pesca en los hogares, el 10% corresponde a productos frescos, el 2% a productos congelados y otro 2% a las conservas. Los productos frescos consumidos en los hogares, según los datos manejados por Nielsen y referidos al pasado año, supusieron un gasto de 2,9 billones de pesetas, lo que significó un crecimiento del 3,5%. De esa cifra, los pescados y los mariscos representaron el 20,8% frente al 35,1% de las carnes, el 13,9% de las frutas y el 12,8% de las verduras. Esta participación ha experimentado un crecimiento de algo más de un punto en los últimos tres años.

El estudio elaborado por Nielsen solamente sobre el consumo de los productos del mar en los hogares contempla una demanda de unas 600.000 toneladas en frescos entre pescados y

mariscos, a las que se suman otras 100.000 toneladas de congelados.

En el conjunto de las ventas de pescado y marisco fresco, el pescado blanco supone el 40% en volumen y el 43% en valor. Los mariscos y cefalópodos representan el 34% en volumen de ventas y el 37% en valor. Finalmente, los pescados azules significan el 26% en volumen y solamente el 20% en valor. Por especies, de las 603.000 toneladas de pescado y marisco fresco que se consumen en los hogares, el 18,1% corresponde a merluza y pescadilla, el 14,4% a sardina y boquerón, el 9,1% a pulpo y calamar, el 7,5% a gallos y lenguados, el 5,4% a gamba y langostino, el 3,5% a salmón, el 3,1% tanto a la trucha como a atunes y bonitos, y el 2,4% al bacalao. En lo que respecta al gasto, de los 602.764 millones de pesetas que estima Nielsen en los gastos de los hogares en pescados y mariscos frescos, el 20,5% corresponde a merluza y pescadilla, el 11,4% a gamba y langostino, el 8,9% a gallo y lenguado, el 8,4% a sardina y boquerón, el 8,3%

■ El gasto en los hogares en productos del mar asciende a unos 850.000 millones de pesetas.



a pulpo y calamar, el 3,9% tanto a atún y bonito como al salmón, el 2,9% al bacalao y el 1,9% a la trucha.

En conjunto en volumen de gasto, la compra de pescados y mariscos frescos ha tenido un aumento en el último año del 7,5%. Por encima de ese porcentaje se hallan merluza y pescadilla con un incremento del 10,5%, langostino y gamba con un 11,2% y salmón con una subida del 11,1%. Por debajo de ese incremento se hallan fundamentalmente pulpo y calamar con un incremento del 10,5%, langostino y gamba con un 11,2% y salmón con una subida del 11,1%. Por debajo de ese incremento se hallan fundamentalmente pulpo y calamar con un incremento de gasto de solamente el 1,5%, el 4% en la trucha y el 4,5% en gallo y lenguado.

Por Comunidades Autónomas, tomando como base el índice 100 en el gasto alimentario, la demanda de pescado y marisco fresco más elevada se halla en Andalucía con el 112, 110 en Madrid, 109 en Galicia, 108 en Navarra y 106 en Cataluña.

Según los datos de este sentido, el gasto de los hogares en productos congelados ascendió a 229.000 millones de pesetas, lo que supone un crecimiento del 7,1% sobre el período anterior. De esa cifra, el 43% corresponde a pescado normal, el 7,4% a pescado preparado y un 49,6% al resto de los productos congelados. En 1997 el gasto en productos congelados en los hogares, según los datos de Nielsen, supuso solamente 168.000 millones de pesetas. No se ha producido ninguna modificación en la distribución porcentual de los diferentes productos. En los tres últimos años, el gasto en pescados y mariscos congelados en los hogares

■ Merluza, pescadilla, langostinos y atún son las especies que tienen la mayor demanda.

■ Las subidas de precios no han frenado la demanda.

res pasó de 82.265 a 115.400 millones de pesetas. El volumen se situó en unas 100.000 toneladas.

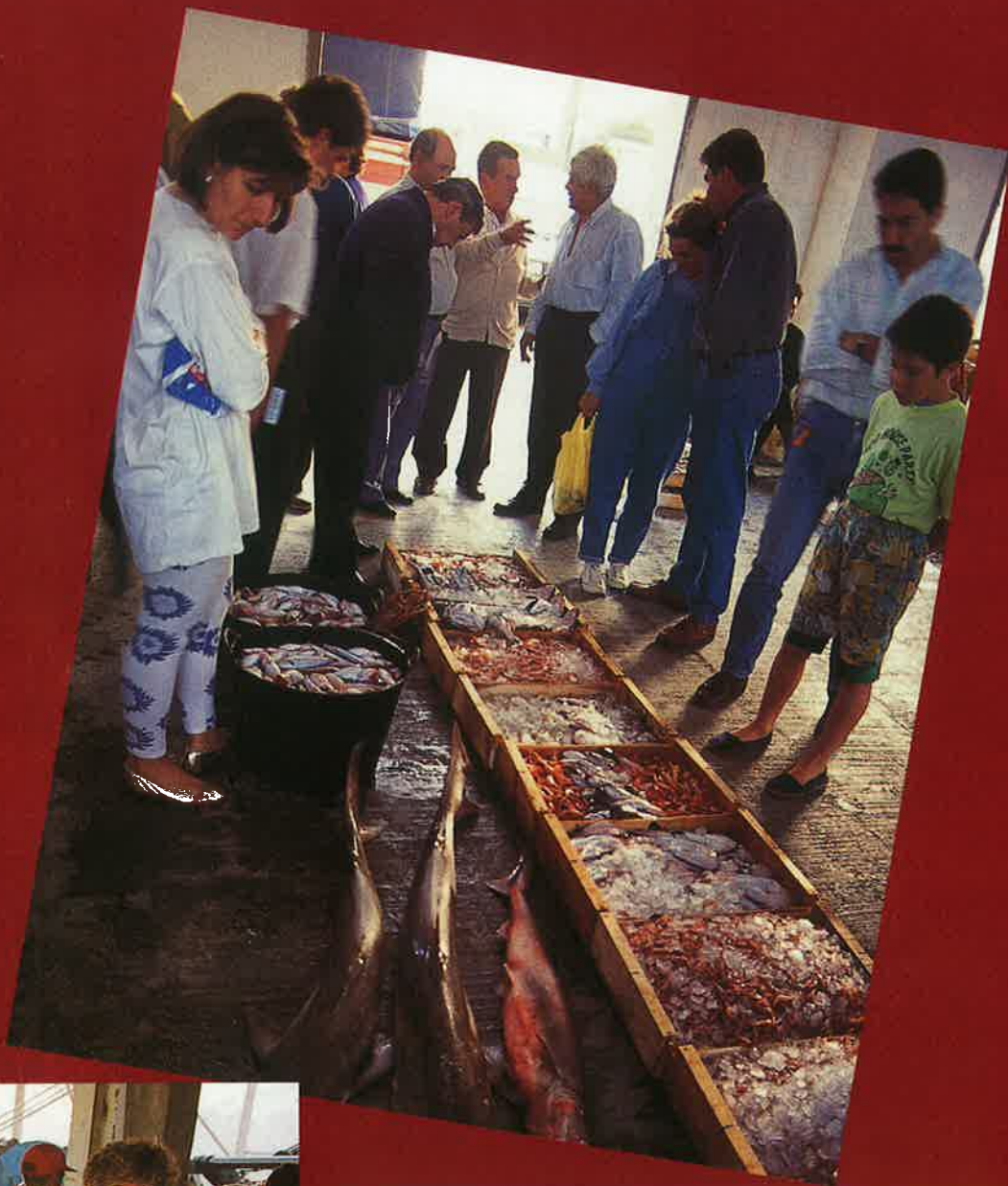
En volumen, el 47% correspondió a pescado normal, el 34% a mariscos y cefalópodos y el 19% a pescado preparado. En valor, el 47% correspondió a mariscos y cefalópodos, el 38% a pescado normal y el 15% a pescado preparado. De cada 100 pesetas que se gastan en los hogares en pescados y mariscos congelados, 19,5 corresponden a pescadilla y merluza, 19,3 a langostinos, 20,8 a crustáceos y mariscos, 14,8 a pescados preparados y 7,3 a calamares y cefalópodos. El valor total del gasto en pesca-

dos y mariscos congelados ha tenido un crecimiento en el último año del 9,3%, donde destaca el aumento del 18,8% en crustáceos y mariscos, el 10,4% en calamares y cefalópodos, el 7,5% en langostinos, el 7,2% en pescado preparado y solamente un 4,2% en merluza y pescadilla. Por Comunidades Autónomas, tomando como base el índice 100, la mayor demanda se halla en la Comunidad Valenciana, Murcia y Albacete, con un índice 128, seguida de Cataluña con un índice 118 y de Aragón, Navarra, Rioja, País Vasco y Cantabria con un índice 116.

Finalmente, en pescados y mariscos en conserva, el

gasto en los hogares en 2000 fue de 130.500 millones de pesetas, lo que significa un crecimiento del 4%. De esta cifra, el 71,6% corresponde al pescado fresco, con un aumento del 4,5%, mientras el marisco supone el 28,4%, con una subida de solamente el 1,8%. Entre 1997 y septiembre de 2001, el valor de las ventas a los hogares ha registrado un crecimiento del 21,9%. De cada 100 pesetas que se gastan en los hogares a la compra de pescado y marisco en conserva, 48,9 corresponden al atún, producto claramente dominante en el conjunto del sector, seguido muy de lejos por los berberechos con el 8,9%, mejillones con el 8,6%, anchoas en aceite con el 8,4% y un porcentaje igual para las sardinas. El incremento total del gasto ha sido del 4%. Por encima de ese porcentaje se hallan sardinas y anchoa con más del 6%, mientras los mejillones aumentaron su valor solamente un 3,5%. En total, el gasto de los hogares en pro-





Consumo en el 100% de los hogares

Para la compra de pescado fresco en los hogares se acude al establecimiento comercial al menos una vez por semana. Los productos del mar se consumen en la totalidad de los hogares españoles. En 2000, solamente un 15% de los hogares no consumieron productos congelados mientras en todos estuvo presente tanto el pescado fresco como las conservas. El pescado preparado congelado se compra en el 45% de los hogares, si bien ese porcentaje se sitúa en el 70% cuando hay niños en la familia. El tiempo de duración del pescado y los mariscos frescos en los hogares es de entre tres y cuatro días. La conservación de los productos frescos en los hogares se hace en un 74% en el frigorífico y en un 26% en el congelador.

ductos del mar ascendió en 2000 a 849.000 millones de pesetas frente a los 772.000 millones registrados en julio de 1999 y los 695.000 millones de julio de 1997. De esa cifra, el 71% corresponde a pescados y marisco fresco, el 13,6% a pescado y marisco congelado y el 15,4% a pescado y marisco en conserva. En el marco de una gran estabilidad, en relación con los últimos cuatro años, destaca un ligero descenso de casi 2 puntos en la venta de pescado y marisco fresco frente a un crecimiento en el mismo porcentaje en pescado y marisco congelado.

En cuanto a los canales de comercialización, para el conjunto de los productos alimentarios adquiridos por los hogares, el 31,8% corresponde a establecimientos tradicionales, el 49% a los supermercados y el 19,2% a los hipermercados. Estos porcentajes son diferentes en el caso de los productos del mar, donde el 40,4% de las ventas se hace en las tiendas tradicionales, el 43,7% en los supermercados y el 15,9% en los hipermercados. Por segmentos de productos, las diferencias son aún mayores. Así, en los productos frescos, las tiendas tradicionales suponen el 49,4% frente al 38,9% de los supermercados y solamente el 11,7% de los hipermercados. En las conservas, las tiendas tradicionales significan solamente el 12,6%, frente al 58% de los supermercados y al 29,4% de los hipermercados. En el caso de los congelados los supermercados se hallan a la cabeza con el 50,8%, seguidos por hipermercados y tiendas tradicionales con un 24,8% cada uno. ■

Vidal Maté

Cruceiros EN EL MAR

En España es el segmento del turismo que más crece al bajar los precios y perder su carácter elitista.



La crisis de Oriente Medio, que amenaza con prolongarse, y, más espectacularmente, el desastre de las Torres Gemelas neoyorkinas han empezado a impactar negativamente en las ventas de cruceros españoles que parten de Barcelona y Palma de Mallorca.

Tales lamentables despropósitos han llegado inoportunamente a la industria española del sector, que estaba subiendo en flecha los últimos años y rozaba el techo histórico anual de los 100.000 cruceristas. Diferentes estimaciones, colectadas entre agencias por la Revista MAR, hablan de un elevado índice de cancelaciones y barcos a medio aforo, pero el sector aspira a reponerse pronto.

E

l mercado español de cruceros, que apenas había existido en la última década, empieza a atravesar una etapa de lanzamiento y presenta potencialidades enormes, si se lo compara con el de otros países comunitarios, tan próximos geográficamente como en nivel de vida. El fenómeno europeo de moda turística entre las clases medias es la irrupción de los cruceros marítimos, que ya no tienen ese carácter elitista ni esos precios prohibitivos de antaño.

Esta industria española es tan emergente que no permite descansar en estadísticas profundas, apenas, el signo futuro del sector, por más que los operadores lo estimen "muy prometedor". En el pasado año 2000 se habrían vendido en España 65.000 viajes de crucero, y, según los mismos datos de la Secretaría de Turismo, "España podría redondear los 100.000 cruceristas este año 2001", lo que pondría al mercado en unas ventas entre los 15.000 y los

**Este año se espera
llegar a los 100.000
viajeros.**



**Constituye una
fuente emergente
de empleo en el sector
marítimo.**



20.000 millones de pesetas, al presente.

Las mismas estimaciones hablarían de "un enorme potencial de crecimiento, pues los españoles que toman vacaciones en el extranjero por esta vía marítima,

apenas son el 2,1 por ciento del total de los que lo hacen por otros medios". Si se compulsa lo vendido en cruceros italianos, franceses y británicos en 1999, se observan crecimientos del 40 y 50 por ciento, que dan una medida de esta moda turfs-

tica en auge y de lo que podría mejorar España en los próximos años. Sería un prometedor despegue y tan creíble como que el conglomerado español de cruceros Spanish Cruise Line espera vender este 2001 unos 40.000 viajes, Pullmantur se irá hacia

los 35.000 y Costa Crociere unos 30.000.

El impacto terrorista

España nada tiene que envidiar a su competencia extranjera en redes comerciales y calidad

Cruceiros EN EL MAR

de los puertos de embarque, pero la falta de tradición de empresas nacionales es causa del atraso del sector. La compañía Trasmediterránea siempre lo ha tenido claro y encabeza ahora, de hecho, el proyecto Spanish Cruise Line, que ofrece un crucero-tipo adaptado al gusto español y precios en escala desde las 100.000 a las 300.000 ptas., de gran aceptación.

Las cosas no serán igual después del fatídico 11 de septiembre en las orillas neoyorkinas del Hudson, ni para Estados Unidos propiamente dicho ni para nadie. El mercado americano de cruceros es el más potente del mundo, embarcó a más de siete millones de cruceristas en el año 2000 y presentaba una mejora del 16 por ciento en las ventas del presente año..., al menos, hasta el referido día 11 de septiembre. El norteamericano medio ha hecho más de un crucero en su vida, y espera repetir, a Europa y el Caribe principalmente, y son las empresas turísticas norteamericanas, también, las que más barcos de placer encargan a los astilleros de todo el mundo.



La tendencia de estos encargos es la de buques cada vez mayores (hacia las 2.000 camas) y los que se van quedando pequeños o viejos –para esta dinámica de crecimiento– resultan vendidos o alquilados a Europa, porque en Norteamérica la industria de cruceros funciona con ocupaciones por encima del 90 por ciento y sin asomos de sobrecapacidad, hasta el presente. El impacto psicológico sobre las Torres Gemelas y el Pentágono ha suspendido las carteras de pedidos a astilleros y las reservas de plazas

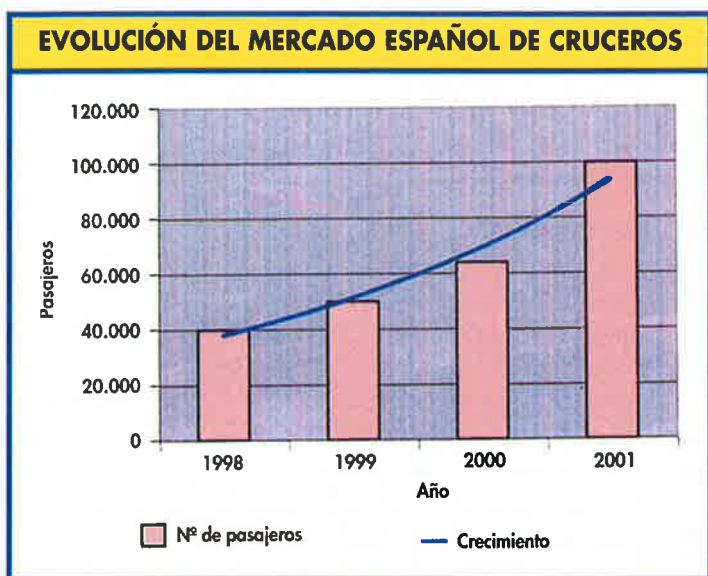
El cliente europeo, mayoritario y fiel

Para la responsable de comunicación de Festival Cruceros "no hay impacto a la vista, en nuestras ventas, a partir del 11 de septiembre, pues nuestros clientes son europeos –en más del 90 por ciento– y siguen fieles a nuestras rutas, por más que una de ellas la hemos modificado a partir de entonces".

Fe Cobo quita importancia al primer shock de cancelaciones que se produjo en otras líneas y compañías, y se mostró optimista para el otoño/invierno, "porque llevamos un año magnífico de ventas y las reservas se sostienen bien". Para otros operadores turísticos, que combinan el crucero y la llegada a puerto de embarque, "aún es pronto para acusar un descenso de paquetes turísticos, pues el fenómeno ha coincidido con el fin de la estación veraniega", aunque se muestran cautos para el año 2002, "tal vez más por la contracción del consumo que por el propio miedo a volar de los europeos".

cruceristas a tope, porque el sector contaba –para entonces– con que setenta y cinco millones de norteamericanos tenían previstos cruceros en los próximos cinco años, lo que da una idea del despropósito sobrevenido al sector.

El miedo a volar hará estragos en la industria de los cruceros



DEMANDA EUROPEA DE CRUCEROS

| País | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Reino Unido | 340.000 | 416.000 | 522.000 | 635.000 | 745.000 |
| Alemania | 217.000 | 235.000 | 283.000 | 306.000 | 327.000 |
| Italia | 151.000 | 174.000 | 200.000 | 230.000 | 250.000 |
| Francia | 100.000 | 112.000 | 126.000 | 154.000 | 224.000 |
| España | 24.000 | 27.000 | 35.000 | 45.000 | 70.000 |
| Benelux | 45.000 | 50.000 | 57.000 | 69.000 | 100.000 |
| Escandinavia | 63.000 | 68.000 | 81.000 | 89.000 | 94.000 |
| Rusia | 40.000 | 50.000 | 90.000 | 65.000 | 75.000 |
| Chipre | 5.000 | 7.000 | 12.000 | 17.000 | 25.000 |
| Total Europa | 1.034.000 | 1.202.000 | 1.481.000 | 1.696.000 | 2.001.000 |

ros, pues el avión –en Norteamérica más que en Europa– es el vínculo necesario del barco, sino el principal argumento de la industria turística toda de Estados Unidos, y la puerta de llegada del norteamericano a Europa, y más concretamente a los puertos de Barcelona y Palma, de donde parte la inmensa mayoría del crucerismo mediterráneo.

Un año inmejorable de ventas

Para las agencias y vendedores de paquetes turísticos “el presente año 2001 se puede cali-

ficar de inmejorable, nunca se habían vendido tantos cruceros y el sector apretó en la oferta combinada avión-crucero y los más atractivos descuentos”. El año empezó con una reordenación del sector, cuyos principales puntos fuertes –Spanish Cruise Line y Pullmantur Cruises– se constituyeron a partir de experiencias empresariales anteriores, vistas las buenas perspectivas económicas de los últimos cuatro años.

“El comprador-tipo de los cruceristas ya es el español de clase media, embarca en compañía de familiares o lo hace por grupos, pero el principal aluvión de compras –los extranjeros atraídos por navegar el Mediterráneo– ya tiene sus hábitos como crucerista y repite anual-

mente, y aquí reside la principal incógnita: si el shock de Estados Unidos, inevitablemente, frena la buena marcha del negocio español, tampoco dejaremos de hacer un magnífico año de ventas, pero habremos perdido el impulso en invierno, que es una buena etapa para el Mediterráneo, Balcares y Canarias”.

El sector turístico español ya toca “los cien mil cruceristas de cerca, es decir, que ha doblado el número de ellos en los últimos cuatro años y esperaba alcanzar los quinientos mil al final de esta década, por lo que se le estaban quedando pequeños los barcos



Cruceiros EN EL MAR

de mil camas y tiene encargos a los astilleros de buques mayores. El crucerista español, que ocupa entre el 60 y 70 por ciento de las singladuras, alterna con otros procedentes de Portugal, Brasil, Argentina, Chile, México, etc., sobre los que también es una incógnita el impacto próximo de las crisis psicológica y económica de Estados Unidos”, añade una fuente del equipo comercial de Trasmediterránea.

Fuentes de ZONTUR, la patronal turística opinaron que “hasta el cierre del balance anual no será tiempo de contrastar este impacto concreto, pero el turismo nacional ha seguido creciendo el 3 por ciento –con la construcción, sigue siendo lo mejor de la economía española–, y el sector de los cruceros marítimos se ha revelado como novedoso y muy fuerte los dos últimos años”. En este período de tiempo “los puertos de Barcelona y Palma de Mallorca se han visto desbordados de público crucerista, y Bilbao, Gijón y A Coruña han retomado el paso de cruceros que no conocían hace muchos años. Incluso –añade la misma fuente– podría producirse el fenómeno de que Europa le ganase cuota a Estados Unidos durante algunos primeros meses después del shock, al estimarse que el parón de las aerolíneas puede ser menor aquí.

El sector se repondrá pronto en España

Los primeros días inmediatos al 11 de septiembre resultó notoria, en Barcelona y Palma, la suma de cancelaciones de reservas y algunos cruceros no dejaron de partir, pero a medio aforo, por lo que los operado-



El destino mediterráneo, un éxito

Para el experto de la Organización Mundial del Turismo (OMT) Manuel Butler, "la demanda europea de cruceros se ha hecho superior a la media norteamericana", como consecuencia de la irrupción de clientes de la generación europea del baby boom –actualmente en su techo máximo de ingresos– y porque el destino mediterráneo se ha puesto de moda. "También han generado mucha clientela los cruceros europeos de corta duración, menos de siete días, de atractivo precio". "La media de edad del crucerista europeo desciende, además, y los puertos de Civitavecchia, Livorno, El Pireo, Barcelona, Palma, La Valetta, Marsella y Limassol han hecho un gran esfuerzo de instalaciones y elementos de acogida". El sector está "en pleno período de mundialización" y se ha puesto a crecer en una tasa acumulativa tal que en la última década superó (7,7-4,2%) a la de crecimiento de los viajes internacionales "por lo que el impacto de septiembre –se entiende– será menor en cruceros que en viajes internacionales propiamente dichos, la mayoría de los cuales son por avión".

res lo atribuyeron, también, al típico final de verano. Este primer impacto de septiembre/octubre “no habría pasado del 20 por ciento de ocupaciones” –según estas fuentes– pero tienen claro que “el sector español se repondrá pronto

porque su dinámica es imparable en los cuatro últimos años; por más que haya cambiado la psicología colectiva en unos meses, el crucero marítimo sigue de moda y las personas que lo pueden comprar son cada vez más, y la economía española se

ha resentido menos que otras durante los últimos tiempos”.

Para Trasmediterránea, que ha estado en todos los intentos de fortalecer la industria nacional de cruceros durante los últimos veinte años, “no tenía sentido la carencia de ella, como ha venido a demostrarlo, por activa y por pasiva, esta eclosión de las ventas anuales en cuanto se ha afinado un poco la oferta, la red y el precio, todo al gusto español y con animación española, un signo de identidad que se echaba de menos...”.

En opinión del presidente de Viajes Marsans, principal vendedor de Festival Cruceros, “el impacto sobre este sector –después de los sucesos de septiembre– no está siendo dramático”, e incluso se espera “un reflejo positivo en España, por la fama de país seguro que tenemos”, porque, Gonzalo Pascual, cree que “las ventas de cruceros seguirán yendo por unos crecimientos superiores a la media de la economía, entre un 4 y un 5 por ciento en el año 2002”.

S. de Francisco

AFECTÓ FUNDAMENTALMENTE A PESCADORES DEL PAÍS VASCO

CONFLICTO DE LA ANCHOA ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA

Los meses de octubre y noviembre han sido escenario de un nuevo capítulo en la batalla entre los pescadores españoles y franceses dedicados a la pesca de la anchoa. Los enfrentamientos habidos en esta ocasión han sido consecuencia de la negativa de los pescadores franceses a que los españoles descargasen sus capturas en puertos de ese país para su comercialización tanto en Francia como en España. La abundancia de anchoa en la campaña actual provocó importantes caídas de los precios a ambos lados de la frontera, situación que los franceses atribuían a los pescadores españoles que, en su opinión, no deberían faenar en esta época. Los españoles alegaron que no había ningún impedimento legal tanto para la captura de anchoa como para descargar la misma en puertos franceses en el seno de un mercado único en la Unión Europea.

De acuerdo con las exigencias comunitarias en materia de cupos y cuotas, en el caso de la anchoa, las posibilidades de capturas en la zona VII se elevan a 29.700 toneladas para España y 3.000 toneladas para Francia. El hecho de que los pescadores españoles no capturan la totalidad de esa cuota, hizo que en 1992 España y Francia llegaran al llamado acuerdo de Arcahon por el que los españoles cedían 9.000 toneladas a los pescadores franceses a cambio de una cuota de merluza. El acuerdo no contemplaba otros compromisos como en alguna ocasión han planteado los pescadores franceses como que los pescadores españoles no faenasen en la zona en esta



■ **Los franceses, en contra de todos los principios comunitarios sobre el libre mercado, impidieron las descargas en sus puertos a los pescadores españoles.**

■ **Bruselas apoyó a España, pero no hubo medidas contra los pescadores galos.**

época del año. En contra de los intereses españoles en esas aguas juega el hecho de que los pescadores franceses hayan hecho intercambios de cuotas con los portugueses para aumentar sus capturas. Pero, la realidad es que no hay ninguna razón legal para que los franceses pesquen cuotas de sardina de la zona IX, en aguas portuguesas, en aguas del Golfo de Vizcaya.

Al margen de los debates políticos sobre los intercambios de cuotas, el conflicto desatado en las últimas semanas entre pescadores españoles y franceses por la pesquería de la anchoa, se ha debido fundamentalmente a un exceso de capturas en esta época y, consecuencia de ello, a una caída de los precios. Los franceses mostraron su preocupación impidiendo las descargas de los españoles en puertos como La Rochelle lo que provocó la paralización de la flota española dedicada a la pesquería de la anchoa durante dos semanas. España planteó la cuestión en Bruselas. Las autoridades comunitarias se manifestaron a favor de España y apoyaron el libre tránsito de productos. Sin embargo, la realidad es que, la actitud de los pescadores franceses, como sucediera hace años con los productores de frutas y hortalizas, no ha tenido la condena dura que exigía el sector español. Sin una solución comunitaria al conflicto, los pescadores españoles se hicieron nuevamente a la mar en la primera quincena de noviembre para defender su derecho a la captura de la anchoa de acuerdo con las cuotas asignadas a España. ■

Vidal Maté

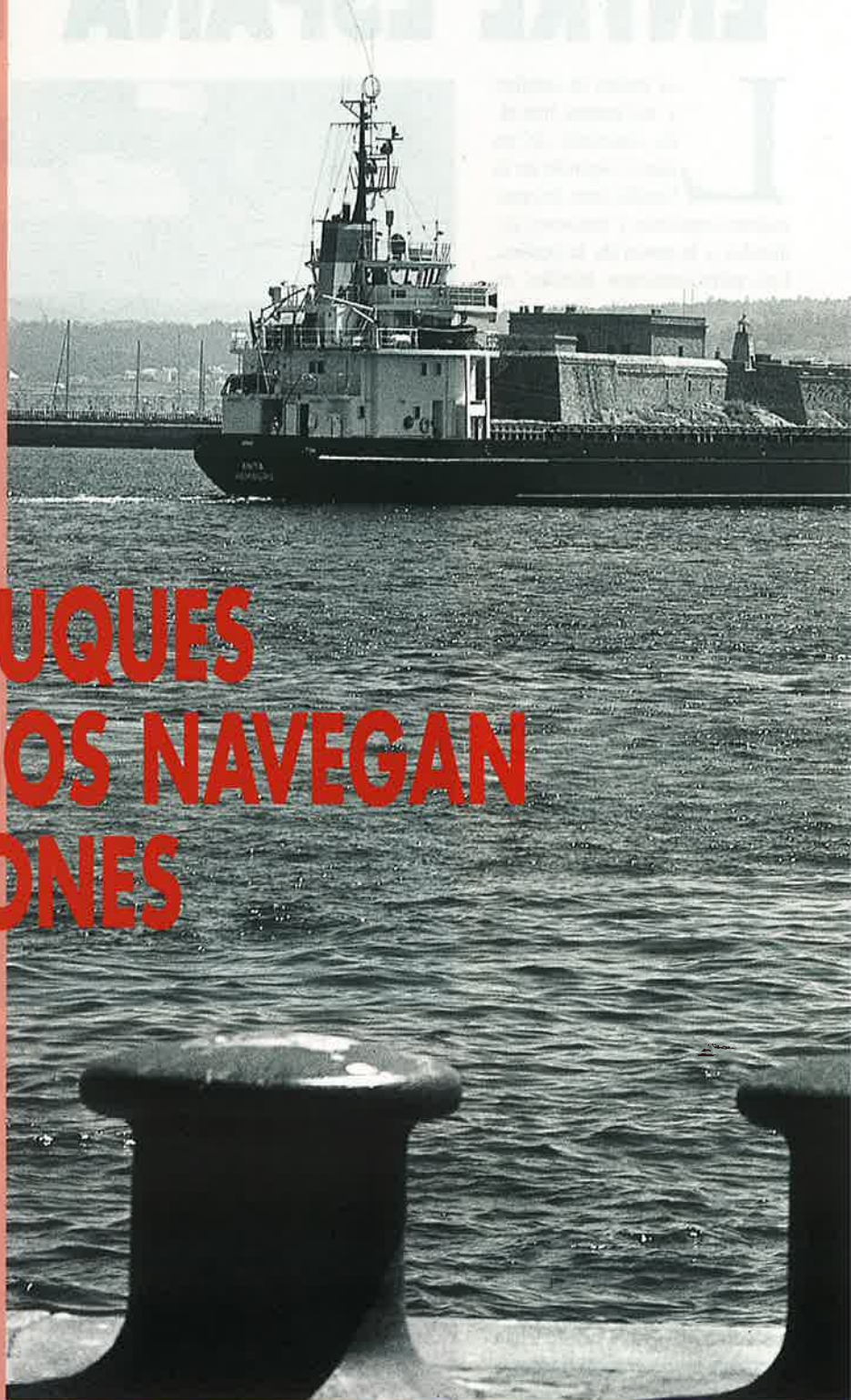
SEGURIDAD MARÍTIMA

La Comisión Europea estima que *"actualmente navegan más de 5.000 buques comunitarios que presentan situaciones de riesgo"*, por lo que deberán ser vigilados e inspeccionados a partir del próximo año 2003. Una nueva normativa sobre control marítimo está siendo promovida por la Comisaria de Transportes, Loyola de Palacio, dispuesta a que *"el pabellón comunitario sea sinónimo de plena seguridad y se arbitren soluciones definitivas sobre la responsabilidad y compensación de daños por vertidos de petróleo"*.

Según el estudio previo de la próxima Directiva UE

CINCO MIL BUQUES COMUNITARIOS NAVEGAN EN "SITUACIONES DE RIESGO"

A Francia le cupo en suerte —o, mejor, en desgracia propia— el primer intento de revisión de la normativa de seguridad marítima, pues presidía la Unión Europea allá por 1999, en que el "Erika" se quebró contra su costa bretona. El aldabonazo a la conciencia eu-





ropea no pudo sonar más en el centro geográfico del sistema marítimo de la Unión, que recibió un primer borrador francés sobre la mesa del Parlamento Europeo.

Endurecer la normativa y acortar sus plazos de entrada en vigor fue la respuesta que el Consejo de Ministros de Bruselas aportó en sede parlamentaria, y la Comisaria de Transportes, Loyola de Palacio, se situó al frente de los estímulos para redactar una próxima Directiva, que alcanzará a las estructuras de los barcos (especialmente a los petroleros), a los sistemas de identificación automática y a la exigencia de portar "cajas negras" que expliquen los supuestos que dieron origen a la siniestralidad.

Paso previo de esta revisión normativa ha sido un estudio de la Comisión Europea que hace temer que, en el presente, "se hallen navegando más de 5.000 buques comunitarios con situaciones de riesgo", por lo que "se postula su vigilancia e inspección técnica a partir del próxi-

La Comisión Europea exigirá el relevo del casco simple, la implantación de las "cajas negras" y el Fondo de Compensación de Daños Medioambientales.

mo año 2003". La alarmante conclusión toca de frente a los Estados de puerto, sociedades de clasificación y las navieras mismas y justifica que haya un antes y un después de la entrada en vigor de lo que se califica como "una Directiva muy ambiciosa", de la que Loyola de Palacio ya viene hablando a los protagonistas marítimos.

Medidas y objetivos básicos

Los buques petroleros están en la óptica principal de la pró-

xima Directiva de Seguridad Marítima, pues no en vano transportan una tercera parte del tonelaje total que se mueve por los mares del mundo. Como primera medida de trascendencia se sitúa, en el borrador de la Directiva, "la obligatoriedad del doble casco para todos los buques petroleros que toquen puertos de la Unión Europea", mediante una fijación del período transitorio de aplicación entre los años 2005 y 2015, según la edad y configuración técnica de los buques-cisterna.

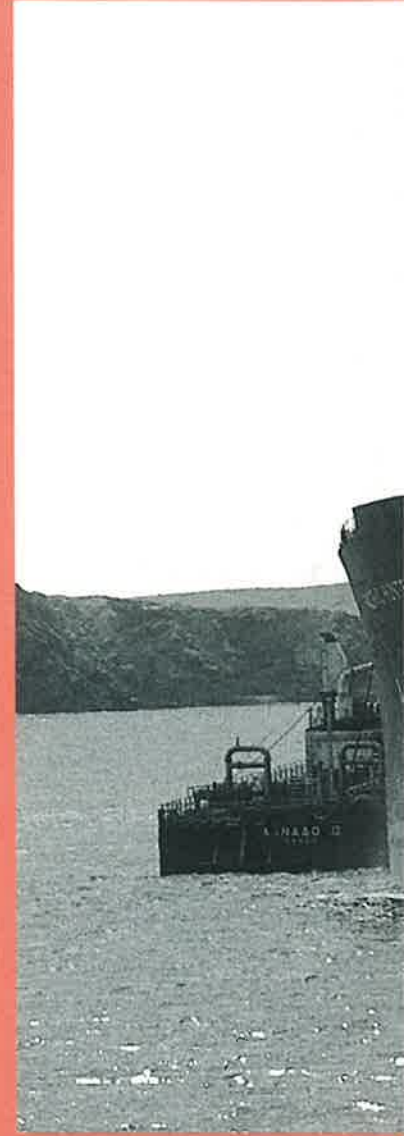
Esta escala anual de retirada del petrolero de casco sencillo se acercará a la armonización mundial del problema, ya que en Estados Unidos tienen fijado el año 2010 para su jubilación automática, y ya para este año muchos barcos comunitarios no podrán recalar en aquellas aguas de puerto.

El proyecto de Directiva de Seguridad Marítima hace obligatorio asimismo "disponer de sistemas automáticos de identificación a todos los buques

Loyola de Palacio protagoniza un endurecimiento de la normativa de seguridad y acorta plazos de su entrada en vigor.

de más de 300 GT que se hayan construido a partir del año 2002, y los fabricados antes se adaptarían entre el 2003 y el 2007". Igualmente, la entrada en vigor de la referida Directiva hace obligatoria en los buques "la existencia de cajas negras, gradualmente hasta el año 2008, pero su incumplimiento llevaría a las autoridades marítimas a restringirles sus recorridos o a detenerlos y remolcarlos".

El borrador se refiere, casuísticamente, a los "barcos con riesgo" y define éstos como "los que hayan sufrido un incidente en el mar o incumplido las obligaciones de notificación



Marina Mercante ya cuenta con el "ojo electrónico"

La Dirección General de Marina Mercante y el Instituto Nacional de Técnicas Aeroespaciales (INTA) han firmado un acuerdo-marco de colaboración para la vigilancia y detección de derrames químicos y contaminantes marinos, que permitirá obtener imágenes satelitarias en tiempo real.

La puesta en funcionamiento de este "ojo electrónico" representará la vigilancia -día y noche- de amplias zonas, sobre las que se cruzarán imágenes de los satélites y sensores aerotransportados y en tierra.

Con todo el valor de anticipación a la catástrofe que el sistema aporta, no lo es menos el de previsión contra las descargas y limpiezas ilegales, y, asimismo, su carácter de prueba en las denuncias que se produzcan por comportamientos medioambientales ilícitos.

Investigar "todos los accidentes marítimos"

Una Orden Ministerial de Fomento (BOE de 22 de junio último) regula la composición y las funciones de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos (CPISM), que deroga la de 1988, creadora del mismo.

Como principal novedad de esta norma figura la obligatoriedad de que el CPISM "investigue también determinados accidentes marítimos que, al no concurrir en ellos especial gravedad, estaban exentos del ámbito de la ahora derogada".

La Administración retoma así el seguimiento de muchos incidentes perjudiciales para el sector pesquero, artesanal y de pequeñas embarcaciones, e investigará "todos los accidentes marítimos", rompiendo un precedente laxo o abandonista que generaba perjuicios precisamente a los más débiles.



previa a la arribada, los que causaren vertidos peligrosos o aquellos que tengan vetada su escala en los puertos de la Unión Europea". Distingue entre los barcos que presentan "un riesgo para la seguridad del transporte y los que puedan causar daños al medioambiente", diferenciando las cautelas y prohibiciones en cada caso con medidas que aspiran a la eficacia y la ejemplaridad.

El fondo de compensación y responsabilidad, a escena

El arduo problema de la asignación de las responsabi-

Referencia legal para el cabotaje de corta distancia

El proyecto de Directiva de Seguridad Marítima ha sido defendido por la Comisaria de Transportes, Loyola de Palacio, como la referencia legal para la implantación del cabotaje de corta distancia ("short sea shipping") en la UE.

Precisamente la titular de la Comisión de Energía y Transportes ha firmado importantes partidas financieras de Bruselas para la "sustitución del transporte de productos químicos peligrosos en carreteras europeas por el cabotaje en buques quimiqueros".

Serían buques pequeños de cabotaje (aproximadamente 1.000 toneladas de peso muerto) y más rápidos que los actuales, pero en los que la defensa de la seguridad y lo medioambiental funcionaría con carácter ejemplarizante. No otra cosa vertebraría el proyecto europeo de cabotaje de corta distancia, que De Palacio califica de "inaplazable y de pura subsistencia para la red UE".

lidades por la contaminación marítima que se siguiese de desastres ecológicos tratará de ser resuelto por la letra y el espíritu de la nueva Directiva, para lo que se refundirá toda la legislación existente, apenas dos convenios internacionales. Su eficacia ha sido, hasta el presente, de severa pobreza cuanto de múltiples interpretaciones y endosos a los Estados, por lo que la Comisión Europea aspira a crear "un fondo económico de compensaciones con dotación fija por incidente –se postulan unos 160.000 millones de pesetas, un millón de euros, aproximadamente– y este techo máximo sería soportado por el transportista marítimo que sobrepase las 150.000 toneladas anuales de petróleo, al que serían aplicadas cuotas proporcionales a su volumen de giro".

Por vía de ejemplo, a los transportistas españoles, que importan unos 61 millones de toneladas/año de los 600 millones del crudo total que se llevan a la UE, les correspondería contribuir con un 9 por ciento del total del fondo, mientras Italia lo haría con el 22, Francia con el 15, Reino Unido con el 11,9 y Holanda con el 6 por ciento.

El proyecto de Directiva Comunitaria, con ser ambicioso en esta materia tan problemática como los pagos por daños medioambientales, quiere funcionar como cuerpo legal-piloto, al que podrían sumarse y armonizarse otros sectores marítimos, cual es el caso del pesquero, seguramente el que más número de accidentes y pérdidas de vidas humanas genera, actualmente con Código en revisión con vistas al año 2004, por el Subcomité de Seguridad Marítima de la OMI. ■

S. de Francisco

**Acuerdo entre el FIDAC
y el Estado**

EL "MAR EGEO"

INDEMNIZA, AL FIN

Cuando están a punto de cumplirse nueve años de aquel 3 de diciembre de 1992, en que el "Mar Egeo" derramó 80.000 toneladas de crudo petrolífero frente a las costas coruñesas, tres mil afectados se disponen a cobrar 13.000 millones de pesetas como indemnización.

El final feliz de aquella catástrofe, que perjudicó a marineros, mariscadores y acuicultores, empezó a vislumbrarse en 1996, cuando los tribunales declararon responsables subsidiarios de la misma al armador, al Fondo Internacional para la Compensación de Daños por Hidrocarburos (FIDAC) y al Estado español.

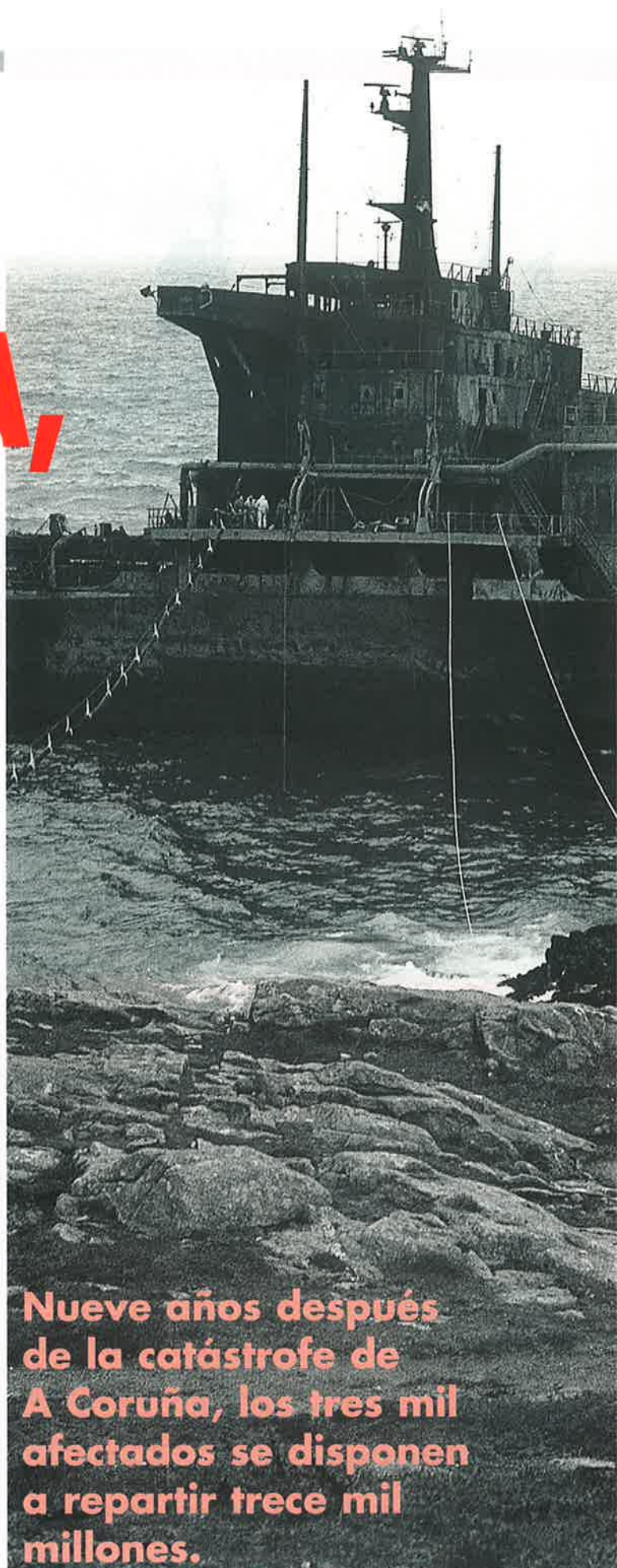
Hasta el presente los referidos afectados habían recibido préstamos por adelantado –del Instituto de Crédito Oficial (ICO)– hasta los 4.000 millones de pesetas.

Un laborioso acuerdo de porcentajes

La desgraciada catástrofe del "Mar Egeo", debida a una

equivoca maniobra que le hizo encallar a los pies de la Torre de Hércules coruñesa, resultó un histórico aldabonazo en la sensibilidad medioambiental, pero también un laborioso pleito que ocupó casi la última década.

A partir de la sentencia de 1996 fue preciso que el Fondo Internacional para la Compensación de Daños por Hidrocarburos (FIDAC) y el Estado español llegasen a un acuerdo sobre sus porcentajes de responsabilidad pecuniaria. Aquella institución, con sede en Londres, y la comisión interministerial que hizo el seguimiento de la catástrofe, no terminaban de llegar a un acuerdo, ya que el Fondo –dependiente de la Organización Marítima Internacional (OMI)– forcejeó en el sentido



Nueve años después de la catástrofe de A Coruña, los tres mil afectados se disponen a repartir trece mil millones.



época en que se irrogó el daño, y Londres, al fin, se avino a que el reparto definitivo costase 9.000 millones al fondo y 4.000 al Estado español.

El ejecutivo español se comprometió en el Congreso de los diputados a hacer frente a las indemnizaciones en cuanto se llegase a este acuerdo final, y no solamente eso, sino que articuló unos préstamos de adelanto, por parte del Instituto de Crédito Oficial (ICO) para que los tres mil afectados pudiesen afrontar la cesantía en sus trabajos de pesca y marisqueo. Se trata de colectivos de A Coruña, Malpica, Caión, Lorbé, Mera, Sada, Pontedeume y Ares, que vieron imposibilitado su único medio de vida, y con los que ahora deberá ajustarse la liquidación final, tras los adelantos de préstamos.

Las cofradías correspondientes y sus servicios jurídicos y asistenciales han desarrollado una paciente tarea no sólo en el aseguramiento de los cobros sino en la reordenación del medio de vida de sus gentes, de manera que el final feliz de la catástrofe quede signada en la histórica sentencia de 1996, y el ancla del "Mar Egeo" expuesta simbólicamente en la Casa de los Peces de A Coruña, como trofeo museístico del espectacular suceso.

Una vez más, y aunque la sentencia primigenia repartió los cargos entre capitán y práctico de puerto, han debido ser el Fondo y el Estado quienes afronten los daños —ya sin contar los puramente medioambientales y catastróficos— y vuelve a sentirse la necesidad de una profunda revisión legislativa al efecto, que las autoridades de la Unión Europea tienen actualmente entre manos. ■

de que el Estado español pagase el cincuenta por ciento de los daños, a lo que nuestras autoridades se resistieron.

Para los negociadores españoles, el Fondo debería aportar "el máximo a que estuviese autorizado", es decir, los 9.000 millones de pesetas con que contaba en existencias por la

S. de F.

**SOBRAN
BARCOS
PEQUEÑOS
MUY VIEJOS
CON
CASCOS DE
MADERA
Y SIN
POSIBILIDAD
DE
SUPERVIVIR
EN EL
FUTURO.**



LA FLOTA DE ARRASTRE DEL MEDITERRÁNEO NECESITA UNA RECONVERSIÓN

Tanto por el número de embarcaciones como por el volumen de sus capturas, la flota de arrastre del Mediterráneo no juega un papel de protagonista en el conjunto de la actividad de la flota española. Tampoco ocupa un lugar destacado a la hora de plantear problemas de pesquerías o caladeros como sucede con otras flotas. Sin embargo, ahí están en la actualidad casi 800 barcos de la flota de arrastre distribuidos en las Comunidades Autónomas de Cataluña, Valencia y Murcia con graves problemas derivados de las dimensiones y la elevada edad de las embarcaciones, que tienen dificultades para abordar el futuro con garantías.



EN LOS ÚLTIMOS SEIS AÑOS EL CENSO HA PASADO DE 839 A 770 EMBARCACIONES.

Para Jorge Tegedor, jefe de inspección de Castellón, ingeniero naval y miembro del Foro Científico de la Pesca en el Mediterráneo, la flota de arrastre en la zona necesita dar un salto cualitativo superando el actual paternalismo en la política pesquera para adoptar una postura netamente empresarial. Y, para ello, se considera indispensable poner en marcha procesos profundos de reestructuración de esta flota desde el nú-

mero de embarcaciones hasta la propia actividad, reduciendo barcos con menos de 12 metros de eslora, eliminando los viejos cascos de madera y abordando con mayor decisión nuevas construcciones para barcos más grandes. En conjunto, según los datos manejados por Jorge Tegedor en función del estudio realizado sobre la evolución de la flota de arrastre en el Mediterráneo entre los años 1996 y 2001, serían necesarios unos 5.000 millones de pesetas, la mitad de los cuales podrían salir de las diferentes Admi-

nistraciones y la otra mitad del sector. Solamente con el desarrollo de esta política se estima sería posible un sector del arrastre en el Mediterráneo con niveles de rentabilidad.

La flota de arrastre en el Mediterráneo, según los datos manejados, contaba en 1996 con un censo de 839 embarcaciones, de las que 119 correspondían a Girona, 77 a Barcelona, 191 a Tarragona, 169 a Castellón, 50 a Valencia, 192 a Alicante y 41 a

Murcia. Cinco años más tarde, en 2001, Girona había bajado a 102 barcos, Barcelona a 74, Tarragona a 176, Castellón a 151, Valencia a 47, Alicante a 183 y Murcia a 37. En todos los casos se ha producido una ligera reducción en el número de barcos, si bien en porcentajes cada Comunidad Autónoma ha mantenido prácticamente el mismo peso con muy escasas variaciones. En conjunto, la reducción ha sido de 69 barcos, que suponen un 8,22% menos que en 1996.

LOS BARCOS DE MADERA HAN PASADO DE 702 A 563 ENTRE 1996 Y 2001, MIENTRAS LOS DE PRFV HAN PASADO DE 103 A 165.



Los datos manejados sobre el comportamiento de esta flota ponen de manifiesto la existencia de un proceso de reordenación de la misma de cara a su reestructuración. Sin embargo, de esas mismas cifras se desprende que ese proceso se está desarrollando con excesiva lentitud. Es positivo que en los últimos años se haya procedido a una ligera disminución de los barcos con menos de 12 metros de eslora así como de los que tienen cascos de madera. Pero, con la mirada puesta en el futuro, en medios del sector se estima que se debe acelerar el proceso antes de que los problemas sean insalvables.

En los últimos cinco años, por tramos de eslora, la reducción de unidades más importante se ha producido en el tramo de las embarcaciones con menos de 12 metros, con una caída de 32 unidades, de las que 18 correspondieron a Cataluña y 12 a Valencia. En el tramo entre los 12 y los 19 metros de eslora la reducción de unidades de arrastre ha sido de 28. Se ha constatado que los bar-

EDAD DE LA FLOTA DE ARRASTRE DEL MEDITERRÁNEO POR PROVINCIAS, TRAMOS DE ESLORA Y MATERIAL DEL CASCO

| Comunidad | Edad flota (años) | Provincia | Edad flota (años) | Tramo de eslora | Edad flota (años) | Material del casco | Edad flota (años) | |
|--------------|-------------------|-----------|-------------------|-----------------|-------------------|--------------------|-------------------|----|
| Cataluña | 31 | Gerona | | < 12 m | 67 | Madera | 38 | |
| | | | 31 | 12-19 m | 36 | PRFV | 9 | |
| | | | | >19 m | 22 | Acero | 20 | |
| | | Barcelona | 34 | | <12 m | 64 | Madera | 41 |
| | | | | | 12-19 m | 35 | PRFV | 7 |
| | | | | | >19 m | 19 | Acero | 20 |
| | | Tarragona | 29 | | <12 m | 63 | Madera | 36 |
| | | | | | 12-19 m | 31 | PRFV | 7 |
| | | | | | >19 m | 15 | Acero | 22 |
| Valencia | 24 | Castellón | | <12 m | 56 | Madera | 34 | |
| | | | 25 | 12-19 m | 30 | PRFV | 5 | |
| | | | | >19 m | 16 | Acero | 18 | |
| | | Valencia | 30 | | <12 m | 66 | Madera | 37 |
| | | | | | 12-19 m | 32 | PRFV | 6 |
| | | | | | >19 m | 12 | Acero | 3 |
| | | Alicante | 21 | | <12 m | 87 | Madera | 27 |
| | | | | | 12-19 m | 31 | PRFV | 5 |
| | | | | | >19 m | 12 | Acero | 6 |
| Murcia | 24 | Murcia | | <12 m | 4 | Madera | 28 | |
| | | | 24 | 12-19 m | 30 | PRFV | 8 | |
| | | | | >19 m | 9 | Acero | 5 | |
| Mediterráneo | 27 | Total | | <12 m | 65 | Madera | 34 | |
| | | | 27 | 12-19 m | 32 | PRFV | 6 | |
| | | | | >19 m | 16 | Acero | 15 | |



cos de pequeña envergadura que se han desguazado se han utilizado para la construcción de unidades mayores. En un contexto generalizado de ajustes a la baja, también se produjo un descenso de los barcos con eslora por encima de los 19 metros.

Un dato importante a considerar a la hora de analizar el comportamiento de la flota de arrastre en el Mediterráneo ha sido la gran reducción de las embarcaciones con casco de madera, donde se han eliminado de la actividad 139 unidades, fundamentalmente en las provincias de Castellón, Alicante y Tarragona. Un dato igualmente positivo es la tendencia a la renovación de esas flotas con cascos de poliuretano reforzado con fibra de vidrio, al aumentar este tipo de embarcaciones en 62 unidades. Sin embargo, las embarcaciones con casco de acero han experimentado sola-



EDAD MEDIA DE LOS BARCOS DE LA FLOTA DE ARRASTRE DEL MEDITERRÁNEO (AÑOS 1996 Y 2001)

| | Menores de 12 m de eslora | Entre 12 y 19 m de eslora | Mayores de 19 m de eslora | Total de barcos de la flota |
|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Edad media de los barcos en el año 1996 | 60 | 31 | 18 | 28 |
| Edad media de los barcos en el año 2001 | 65 | 32 | 16 | 27 |

DISTRIBUCIÓN POR ESLORAS DE LOS BARCOS DE LA FLOTA DE ARRASTRE DEL MEDITERRÁNEO (AÑOS 1996 Y 2001)

| | Menores de 12 m de eslora | Entre 12 y 19 m de eslora | Mayores de 19 m de eslora | Total de barcos de la flota |
|---------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Número de barcos en el año 1996 | 81 | 416 | 342 | 839 |
| Número de barcos en el año 2001 | 49 | 388 | 333 | 770 |

mente un aumento de ocho unidades.

En los barcos con menos de 12 metros de eslora con casco de madera, entre 1996 y 2001, se ha pasado de 80 a solamente 48 unidades. En el segmento de embarcaciones entre 12 y 19 metros de eslora, las embarcaciones con casco de madera han bajado de 369 a 324. Para barcos con más de 19 metros de eslora, los barcos con casco de madera han pasado de 253 a 191. En conjunto, los barcos con casco de madera bajan de 702 a 563. Por el contrario, los barcos con casco de poliuretano aumentan de 103 a 165 y los incrementos se concretan en los tramos entre los 12 y los 19 metros de eslora, que pasan de

LA EDAD MEDIA DE LA FLOTA ES DE 27 AÑOS, AUNQUE LOS BARCOS DE MENOS DE 12 METROS DE ESLORA TIENEN UNA EDAD MEDIA DE 65 AÑOS.

46 a 63 unidades, y de los mayores de 19 metros de eslora, que pasan de 56 a 101.

Las nuevas construcciones con casco de acero corresponden todas a embarcaciones con más de 19 metros de eslora.

En los últimos 10 años, según los datos manejados en este estudio, se han construido 208 unidades para la flota de arrastre en el Mediterráneo. De esa cifra 97 tienen menos de cinco años. De esas más de 200 nuevas construcciones, 50 corresponden a Alicante, 50 a Tarragona y 44 a Castellón, siendo la Comunidad Valenciana la que ha llevado a cabo el mayor esfuerzo para la renovación de la flota. La edad es uno de los problemas más importantes de la flota de arrastre en el Mediterráneo. En Cataluña la media sería de 31 años, de 24 años en Castellón, de 24 años en Murcia y una media para todo el Mediterráneo de 27 años. Des-



DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA DE ARRASTRE EN EL MEDITERRÁNEO, POR PROVINCIAS Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS

| Comunidad Autónoma | Provincia | Número de barcos existentes en 1996 | % respecto al total de la flota de arrastre en el Mediterráneo en 1996 | Número de barcos existentes en 2001 | % respecto al total de la flota de arrastre en el Mediterráneo en 2001 |
|--------------------|-----------|-------------------------------------|--|-------------------------------------|--|
| Cataluña | Gerona | 119 | 14,18% | 102 | 13,25% |
| | Barcelona | 77 | 9,18% | 74 | 9,61% |
| | Tarragona | 191 | 22,77% | 176 | 22,86% |
| Valencia | Castellón | 169 | 20,14% | 151 | 19,61% |
| | Valencia | 50 | 5,96% | 47 | 6,10% |
| | Alicante | 192 | 22,88% | 183 | 23,77% |
| Murcia | Murcia | 41 | 4,89% | 37 | 4,80% |
| Mediterráneo | Total | 839 | 100% | 770 | 100% |



taca la edad media de las embarcaciones de madera con 34 años. Por eslora, las embarcaciones con menos de 12 metros tienen una edad media de 65 años, de 32 años los barcos con eslora entre 12 y 19 metros, y 16 años de media los mayores de 19 metros. Todos los datos apuntan a la existencia de un proceso de reestructuración de esta flota, aunque a un ritmo por debajo de lo que están requiriendo los cambios que se están produciendo en el sector de la pesca.

Para Jorge Tegedor, un dato preocupante más allá de lo que se estima en medios del sector es el problema que puede representar la existencia de una flota con cascos de madera muy envejecida. Cada vez son menos los profesionales dedicados a este tipo de trabajos y, en muchos casos, no es fácil incluso encontrar los materiales adecuados para las tareas de construcción o reparación. Los trabajos de reparación son cada vez mucho más costosos,



DISTRIBUCIÓN POR MATERIAL DEL CASCO Y TRAMOS DE ESLORA DE LOS BARCOS DE LA FLOTA DE ARRASTRE DEL MEDITERRÁNEO (AÑOS 1996 Y 2001)

| Material del casco | | Menores de 12 m de eslora | Entre 12 y 19 m de eslora | Mayores de 19 m de eslora | Total de barcos de la flota |
|--------------------|------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Madera | 1996 | 80 | 369 | 253 | 702 |
| | 2001 | 48 | 324 | 191 | 563 |
| PRFV | 1996 | 1 | 46 | 56 | 103 |
| | 2001 | 1 | 63 | 101 | 165 |
| Acero | 1996 | 0 | 1 | 33 | 34 |
| | 2001 | 0 | 1 | 41 | 42 |

ante lo cual, en muchos casos, el armador opta por seguir en la actividad con los cambios mínimos en un momento cuando la mayor potencia de los equipos de pesca exigiría más atención a las estructuras de la embarcación.

El autor del estudio destaca la existencia de un doble sector en la flota de arrastre del Mediterráneo. De una parte, embarcaciones modernas junto a barcos que están más para el desguace que para salir a la mar, refugiados en una política paternalista pero que no tienen ninguna capacidad para sobrevivir en unas condiciones de competitividad en los mercados. Para asegurar el futuro de la flota de arrastre en el Mediterráneo, se plantean, entre otras condiciones, una reducción drástica de la flota actual, la modernización de la flota residual, una redistribución de horarios y caladeros, cambios en la forma de ejercer la actividad, eliminación del encorsetamiento que conllevan las actuales normas internas de los propios pescadores, dar a la manipulación y conservación del pescado su debida importancia, la gestión de la logística por el propio sector extractivo en la distribución de capturas, cambios en el sistema de venta y gestión de las capturas y potenciación del comercio electrónico.

Del estudio realizado sobre la flota, según el autor, se desprende que sobra entre el 20 y el 30% de las embarcaciones y, sobre todo, que es indispensable afrontar el futuro del sector con una mayor visión empresarial y no con criterios o mentalidad de subsistencia. ■

La correcta gestión de los recursos para evitar el deterioro de los caladeros constituye uno de los ejes de la reforma de la Política Pesquera Común, actualmente a debate en diferentes frentes y con posiciones no coincidentes entre los países miembros. Puntos polémicos como asignación de cuotas, sistemas de acceso, fórmulas para medir el esfuerzo pesquero, Comités Consultivos regionales, etc., todos esos puntos forman simplemente parte de ese entramado en la política pesquera donde el objetivo fundamental es cómo mantener, recuperar o mejorar las posibilidades de pesca en los caladeros comunitarios.



De cara a la reforma de la Política Pesquera Común

BRUSELAS RECONOCE SU FRACASO EN LA POLÍTICA DE CONTROL DE RECURSOS

La Comisión de la Unión Europea, coincidiendo con las críticas que se hacen desde el propio sector, reconoce en sus propios estudios el relativo fracaso en los años precedentes de la Política Pesquera Común para el mantenimiento de los recursos, como lo apunta en el Libro Ver-

de elaborado como aporte a los debates sobre la reforma. Bruselas, en una evaluación general sobre la situación en el sector en lo que afecta a los caladeros y recursos, reconoce que “casi todas las poblaciones de peces redondos han experimentado un declive y que el actual nivel de capturas no es sostenible en la mayoría de los casos”; varias

poblaciones de peces planos son objeto de un nivel de explotación excesivamente elevado, aunque algunas de ellas se hallan próximas a una situación sostenible; “las especies pelágicas y las que se capturan para fines industriales se encuentran en mejor estado, aunque es necesario, para garantizar su sostenibilidad, que los niveles de

capturas se mantengan en su nivel actual o que se reduzcan”; varias especies de altura presentan signos de sobreexplotación y algunas de ellas pueden haber alcanzado niveles críticos.

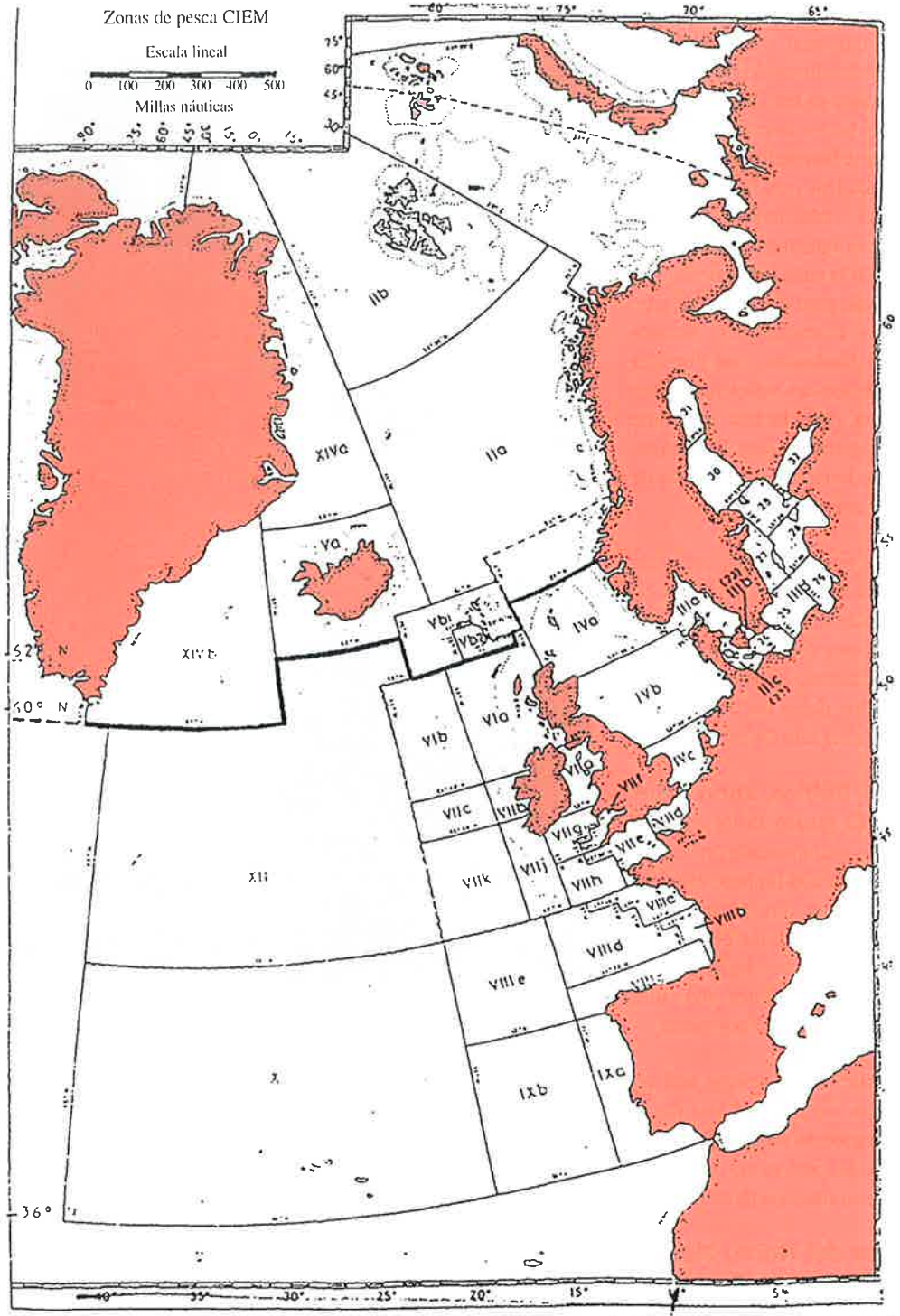
En términos generales, concluyen las conclusiones de la Comisión en materia de recursos, “la reducción de los niveles

LAS ZONAS DE PESCA



de explotación de la mayor parte de las poblaciones tendría repercusiones económicas y biológicas positivas”.

Para el conocimiento de la situación de una determinada población de peces se tienen en cuenta fundamentalmente cuatro condiciones biológicas: reclutamiento, crecimiento, mortalidad natural y mortalidad por la pesca. Por parte del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) se hacen anualmente evaluaciones sobre estos factores, así como teniendo en cuenta otros elementos como los desembarcos, correspondiendo a los gestores de la política pesquera adoptar las decisiones correspondientes. Bruselas toma en cuenta los datos proporcionados por el CIEM antes de tomar sus decisio-



No ha existido un seguimiento riguroso de los desembarcos y de algunos caladeros apenas si existen datos.

nes pero también se contemplan otras variables. Bruselas reconoce que los análisis de la evaluación de las poblaciones no se realizan de forma regular y que los resultados obtenidos tienen una gran fragmentación y dispersión tanto temporal como espacial. Las evaluaciones de las pesquerías, aunque en los últimos 15 años se han hecho importantes avances, no se han realizado con la periodicidad ni con la escala geográfica adecuada. Bruselas reconoce igualmente que no han prestado la atención suficiente en el pasado para el control de capturas y desembarques, reconociendo finalmente “no disponer de valoraciones suficientes sobre biomasa reproductora así como de los patrones para la explotación de todas las poblaciones de mayor importancia”.

En este contexto, marcado por la autocrítica y el reconocimiento de sus carencias en materia de datos sobre la situación de las poblaciones pesqueras, éstos serían los datos más significativos en cada una de las zonas.

● **Mar Báltico, zona CIEM III-d.** El grueso de la zona se halla en una situación crítica, en descenso y con un bajo nivel de reclutamiento. En la parte occidental hay síntomas de recuperación. Todas las especies han tenido en los últimos años una elevada mortalidad por pesca.

La población de arenque está en descenso, mientras hay una fuerte recuperación del espadín. La mayor parte de las poblaciones no parece hallarse en situación de sostenible.

● **Mar del Norte, Skagerrak/Kattegat, Canal de La Mancha Oriental (zona CIEM IIIa, VIId y VIIe, aguas comunitarias).** Se encuentran gravemente diezmasdas las poblaciones de bacalao y merlán. Por el contrario, el eglefino y el carbonero han mejorado. Hay una explotación muy intensiva. Peces planos como la solla y

Se asume que, con los mecanismos anteriores, los recursos más importantes están sobreexplotados.



el lenguado se aproximan a niveles sostenibles.

● **Oeste de Escocia (zona CIEM VI).** Situación crítica de las poblaciones de bacalao por su explotación intensiva. Ha mejorado la situación del eglefino a pesar del aumento de capturas.

● **Mar de Irlanda (zona CIEM VIIa).** El bacalao se hallaba en una situación crítica por lo cual se tuvo que adoptar una decisión de emergencia para un mayor control de la gestión de recursos. La situación del merlán era también crítica. Han mejorado las situaciones de los

peces planos, aunque sin llegar a los niveles del pasado.

● **Mar Céltico, Canal de La Mancha Occidental y norte del Golfo de Vizcaya (zona CIEM VIIe-k y VIIIa, b, d, e).** El bacalao puede llegar a una situación crítica, mientras mejora la población de eglefino. Hay una explotación muy intensa de todas las poblaciones de peces planos como solla o lenguado. Rape y gallo estarían en una situación más estable. Han mejorado las poblaciones de arenque en la zona.

● **Península Ibérica (zonas CIEM VIIIc, IX).** Grave caída en las poblaciones de merluza al igual que de gallo en niveles muy inferiores a los años precedentes. Graves oscilaciones en sardina con tendencia a mejorar.

● **Zonas CIEM II-IX.** Situación preocupante en las poblaciones de merluza y bacaladilla. Cierta estabilidad en la caballa.

● **Cuenca del Mediterráneo.**

ANCHOA. Hay grandes oscilaciones de una zona a otra. En



el norte del Mar de Alborán el recurso está en declive. En Cataluña y Valencia hay un bajo nivel de reclutamiento y tampoco es satisfactoria la situación en Alicante, aunque en los últimos tiempos se han producido mejoras. En el Golfo de León se ha producido un aumento de la biomasa. Finalmente, en el Mar Adriático la situación está mejorando, aunque hay unas oscilaciones muy fuertes de una campaña a otra.

SARDINA. En conjunto, los estudios disponibles por la Administración comunitaria muestran que se trata de un recurso

moderadamente explotado en todas las zonas. Es una pesquería que practican las flotas de todos los países.

SALMONETE. La pesquería del salmonete se practica en toda la cuenca mediterránea y está sometida a una fuerte sobreexplotación por las flotas españolas, italiana, griega o francesa. Las evaluaciones señalan la existencia de un esfuerzo excesivo.

CIGALA. Los recursos de la cigala en el Mediterráneo se hallan moderadamente explotados y en algunos casos sobreexplotados

por las flotas de los cuatro países ribereños comunitarios. Se trata de una pesquería estacional que se incrementa en los meses de primavera y verano, sometida a una serie de exigencias como las tallas mínimas o zonas de veda, aunque las mismas no se aplican correctamente.

GAMBAS ROJAS. Es una pesquería cuyos recursos tienen grandes oscilaciones y no se dispone de información completa sobre la misma. En líneas generales se halla sobreexplotada.

MERLUZA. Es uno de los recursos más importantes en la zona.

Una parte muy importante de los desembarcos la componen juveniles que no llegan a la talla mínima autorizada de 20 cm. La pesquería se halla sobreexplotada en las aguas españolas más septentrionales y en el Golfo de León, en el Mar de Liguria, Mar Tirreno, Córcega, Cerdeña, Sicilia, Túnez, Mar Adriático, Jónico y Egeo.

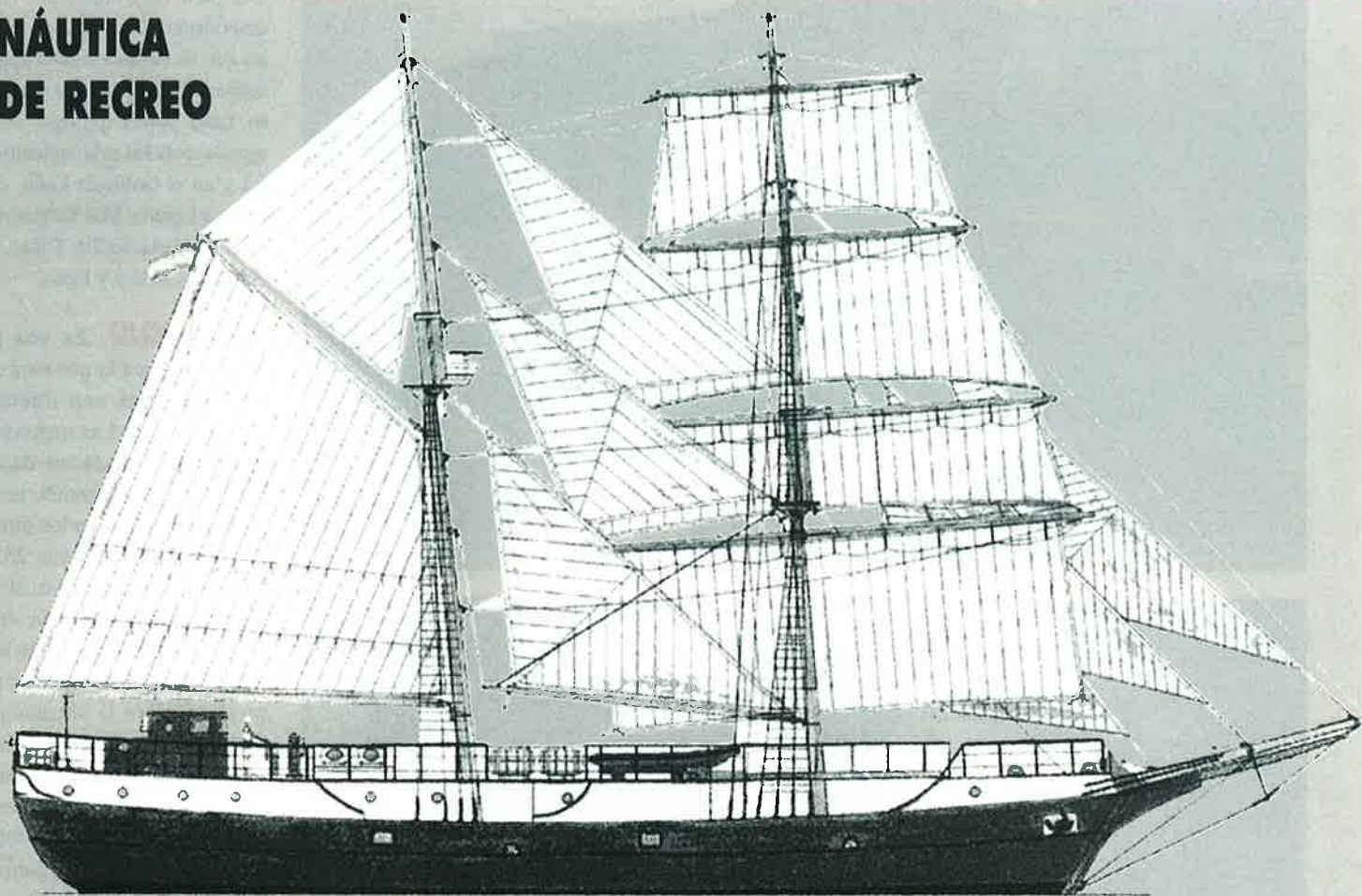
ATÚN ROJO. Es una pesquería practicada por varios tipos de buques con diferentes artes de pesca. Las capturas de las diferentes especies de atún rojo han experimentado un notable incremento en los últimos años, pasando de unas 25.000 toneladas anuales a las 50.000 toneladas que se estima se desembarcan cada campaña en la actualidad. No hay datos muy precisos sobre la situación actual de la pesquería, si bien algunos datos científicos aconsejan rebajar los volúmenes de capturas a unas 25.000 o 30.000 toneladas año para evitar una sobreexplotación y por el principio de precaución.

ATÚN BLANCO. Es una pesquería de escasas dimensiones que supone anualmente entre 2.000 y 4.000 toneladas de capturas. No hay datos fiables sobre los recursos, entre otras cosas por la falta de información sobre desembarcos de los países miembros de la Unión Europea.

PEZ ESPADA. Las capturas medias en los últimos años han oscilado entre las 12.000 y las 16.000 toneladas, fundamentalmente por las flotas de Italia, Marruecos y España. No hay datos fiables disponibles sobre el comportamiento de esta pesquería si bien se sospecha que se está produciendo ya una sobreexplotación y que se están capturando peces de pequeño tamaño. ■

Vidal Maté

**NÁUTICA
DE RECREO**



PRIMER BUQUE-ESCUELA CIVIL ESPAÑOL, EN LA RAMPA DE LANZAMIENTO

El "Gure Cita" embarcará discapacitados físicos y sensoriales, incluso en silla de ruedas. El primer proyecto español de navegación sin barreras arrancó este otoño con el buque-escuela "Gure Cita", en el que podrán hacerse a la mar anualmente unas 300 personas con discapacidad y otras 100 que utilicen sillas de ruedas. La ejemplarizante iniciativa de la Asociación Aula del Mar es un reto

En otoño arrancó un ambicioso proyecto de navegación sin barreras

personal de dos ingenieros y apasionados de la navegación, José María Domingo y Pedro Prieto, que han conseguido habilitar una vieja bonitera cantábrica como moderno buque-escuela para todos. Y, especialmente, "para las personas más alejadas del mar, tanto los habitantes del interior como los niños, los mayores, quienes sufran discapacidades o simple falta de recursos...".



José María Domingo y Pedro Prieto transponen toda su ilusión a este novísimo bergantín-goleta, que construyen en un astillero de Bermeo, después de andar buscando por los desguaces de barcos una antigua bonitera, rascarse sus ahorros y enfrascarle todas su horas libres.

Hallaron esta embarcación de pesca, el "Gure Cita", de 32 metros de eslora y 148 TRB, cuyo renovado casco de madera convertirán en aula pionera de nuevas vocaciones marinas o viaje iniciático para muchos españoles que nunca habrían soñado con navegar. Lo han hecho capaz para veintiocho tripulantes y con accesibilidad total, incluso para los que suban a él sobre una silla de ruedas...

... Será el primer buque-escuela civil español.

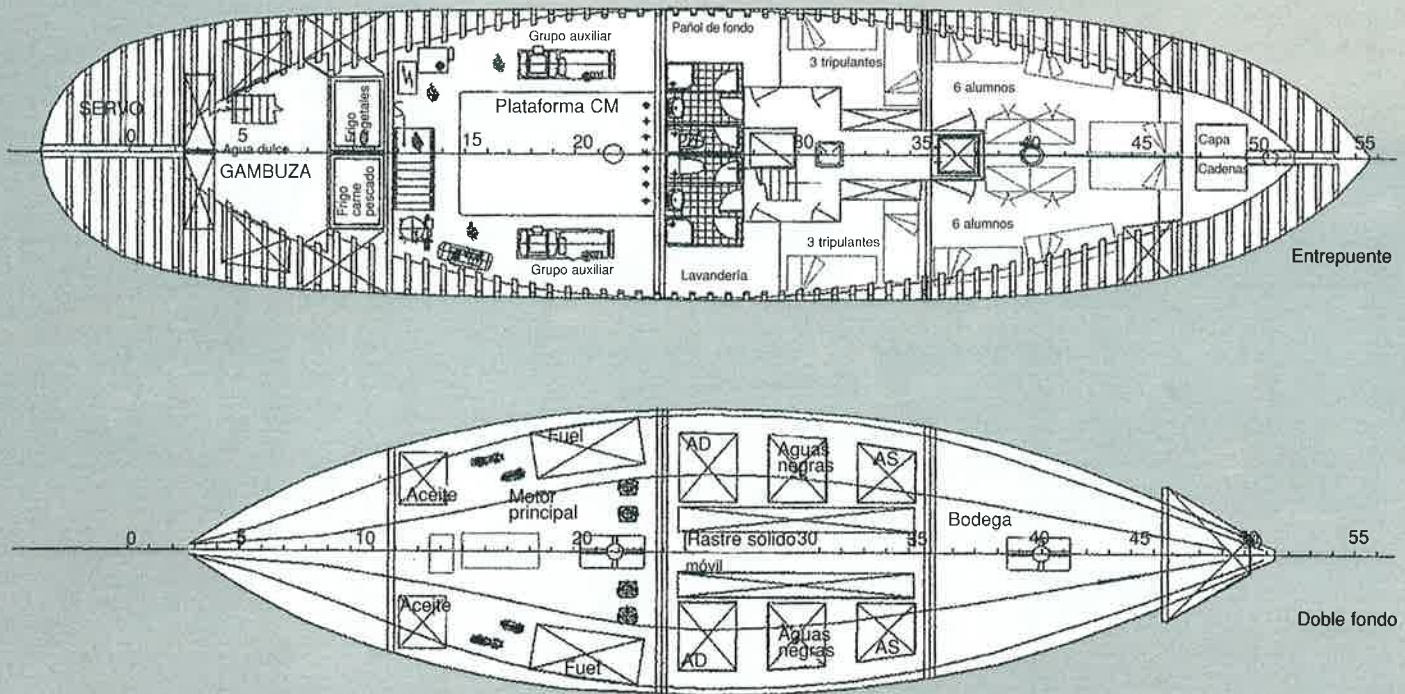
Para José María Domingo, "con la formación de la Asociación Aula del Mar no hemos hecho más que seguir el ejemplo de otros países y el expreso funcionamiento de la mejor tradición británica, cuyos "Lord Nelson" y "Tenacious" están abiertos a la navegación para todos... Nosotros mismos, en nues-

El "Gure Cita" embarcará discapacitados físicos y sensoriales, incluso en silla de ruedas.

tra etapa de estudiantes de Ingeniería Naval, siempre habíamos sentido la necesidad de un barco para nuestras prácticas e inquietudes de formación. Nos ha parecido siempre que nuestro sistema educativo mismo presenta una gran incapacidad para fomentar la cultura marítima, como asimismo para ofrecer el disfrute con la interacción en los espacios naturales, en este ámbito marítimo tan con-

sustancial con la tradición española...".

Entiende Pedro Prieto que "la transformación de este antiguo barco de pesca en un bergantín-goleta para la navegación a vela de altura es una oportunidad de romper el ostracismo actual sobre la cultura náutica y abrir las enseñanzas y las técnicas a grandes segmentos de población, desde los niños hasta las clases pasivas, incluso las más alejadas, geográfica o culturalmente, del mar... Pero, siendo muy importante la dedicación del buque-escuela a la formación náutica, cumplirá fines sociales como el de poder ser ofertadas sus bodegas de carga a asociaciones benéficas y ONGs, que pueden aprovechar las travesías atlánticas, etc."



| | | | | |
|---|----------|---|-----------------|--------------------------------------|
| | | Rival Architects Body & Shell design | ESCALA 1:100 | ASOCIACIÓN "AULA DEL MAR" |
| REV. | CONCERN. | FECHA. | 1 | Buque Escuela Disposición General |
| THE SHIP IS OWNED BY THE ASSOCIATION MAR DEL MAR | | | | 1 |
| DESIGNED BY: ANGELO-02-2000 | | | | 1 |

Así funcionará el "Gure Cita"

A partir del presente otoño y con unos ocho meses de trabajos de transfor-

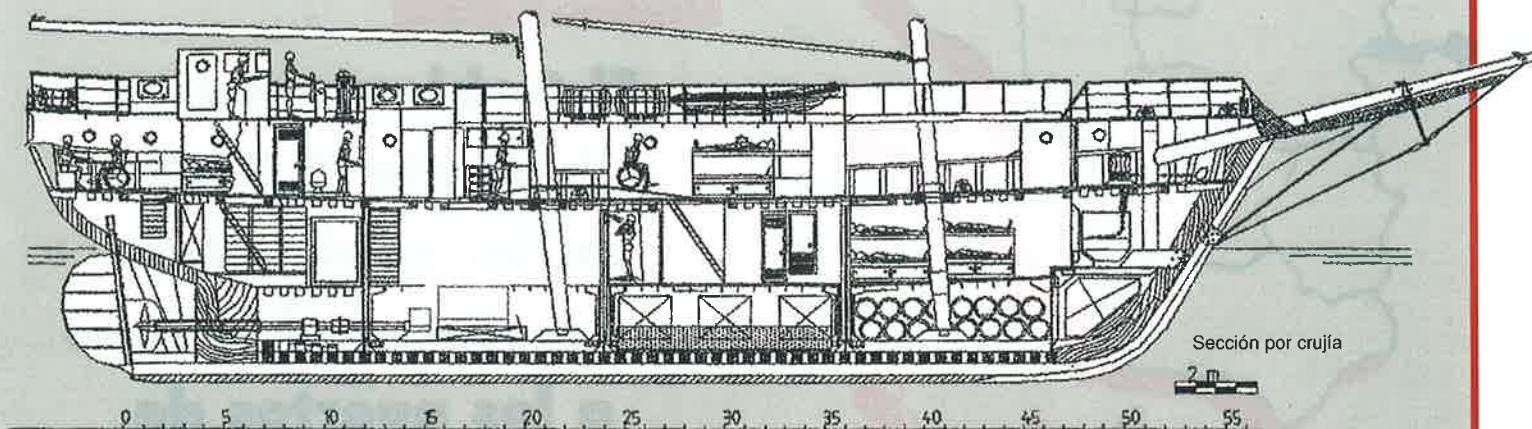
mación en el astillero de don Francisco Mendieta, el "Gure Cita" comenzará su operación, planteándose una triple finalidad en sus singladuras.

La Asociación Aula del Mar anunciará la disponibilidad del buque-escuela para el embarque de personas del interior, jóvenes sin re-

cursos, tercera edad y discapacitados, por un primer turno. Una segunda actividad será la referida a los alumnos de náutica, ingeniería naval, ciencias del mar, biología, etc., y una tercera irá dedicada a socios y entidades benéficas, o para la explotación comercial que sirva a los fines de sostenimiento del proyecto.

La asociación británica "The Jubilee Sailing Trust", cuyo ejemplo institucional guía este proyecto, pone énfasis especial en "lo valioso del programa integrador de las personas discapacitadas a bordo, que favorece una mayor autoestima de las mismas, al sentirse sin





limitación alguna respecto al resto de los tripulantes, pues por la misma naturaleza de la vida a bordo desempeñan muy parecidas actividades y responsabilidades una vez que el barco tiene accesibilidad plena incluso para las sillas de ruedas.

Este primer buque-escuela civil español recorrerá, durante los veranos, todo nuestro litoral, desde Hendaya a Cadaqués, con especial detenimiento en las celebraciones de las ciudades costeras más importantes, y apuntará a su presencia en las principales regatas nacionales, Cádiz-La Habana, Ruta de la Sal, Cutty Sark, así como previene sumarse a los Festivales de Southampton y Brest, en un primer trazo programático.

El barco, ambiente de integración

Mesetarios sin complejos y discapacitados físicos y sensoriales van a superar todas las barreras "porque el mar es un instrumento único y destroza todas las pautas habituales, ya que a

Características

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| Eslora entre perpendiculares | 27,6 metros |
| Eslora total (sin bauprés) | 33,1 metros |
| Manga fuera de forros | 7,1 metros |
| Puntal | 4,9 metros |
| Tripulación | 12 |
| Alumnos | 12 |

La formación, la integración y la aventura

Pedro Mendieta, el último carpintero de ribera bermeano, se siente orgulloso al reconstruir el mismo "Gure Cita" que fabricó hace veinte años, "porque es el primer barco que se salva en España para tan ilusionantes fines: la formación, la integración y la aventura".

Lo hizo posible, también, un cambio en la legislación de ayudas a la renovación de flota, que permitió la cesión de los viejos barcos a entidades sin ánimo de lucro, cual es la Asociación Aula del Mar.

"Es un barco valeroso, pues fue pionero en poner rumbo a las Azores tras del atún y no le hizo ascos al Mar Índico, incluso, y pescó en las Islas Seychelles. Su casco es de puro roble del país, y nosotros -los carpinteros- somos descendientes de los que construyeron los galeones que fueron a las Indias...".

bordo se vive en un entorno reducido y se disfruta de un paisaje sin horizontes", -señala José María Domingo. "Se descubre una nueva

autoestima al vivir en equipo y en condiciones hostiles, como se dan a veces en la navegación, pero hemos previsto todo y más en ac-

cesibilidad, ascensores para silla de ruedas, bitácora sonorizada para invidentes, radares de alta luminosidad para ciegos parciales, anclajes especiales para paseo en cubierta, etc., camarotes y rampas de evacuación; para decirlo en pesetas, hasta unos 70 millones, sufragados con ahorros y cuotas modestas".

"Nos estimula el reciente ejemplo británico: allí han sabido lo que es navegar más de 6.000 discapacitados en los últimos años. Queremos que el español medio, que es mesetario y mira al interior, descubra el mar y la navegación, porque nadie puede amar lo que no conoce, y sería gran pena que un país de nuestra tradición marítima siguiese desconociéndose tanto a sí mismo...".

Para los ingenieros del "Gure Cita", éste va a tener una valiosa "segunda vida". No es viejo, tiene 22 años y su casco de madera rebosa salud. Ahora llevará dentro otro nuevo ánimo combativo, rompedor de barreras... ■

S. de Francisco



PAÍS VASCO

El Gobierno Vasco invierte 6.000 millones de ptas. en mejorar el acceso a los puertos de Motrico y Orio

El Gobierno Vasco invertirá 6.000 millones de pesetas para mejorar los accesos a los puertos de Motrico y Orio y terminar con un problema que ha obligado a la flota pesquera local a atracar en puertos vecinos debido a la dificultad que supone el paso por la bocana del puerto, de reducidas dimensiones, cuando hay temporal. Además, se espera que estas inversiones frenen el declive que estos puertos han experimentado durante la pasada década desarrollando iniciativas ligadas a la actividad extractiva y deportiva.

El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco ha destinado 4.000 millones de pesetas en inversiones para construir un gran dique de abrigo, de cerca de medio kilómetro de longitud, que solucione el problema que durante más de un siglo ha supuesto para los pescadores locales acceder al puerto. Los barcos al entrar y salir del

puerto corren el riesgo de zozobrar, y según el secretario de la cofradía de pescadores de la localidad, Joseba Andoni Burgaña, "el peligro existe incluso dentro de la dársena, donde ha habido naufragios". Además, el proyecto requiere la construcción de una nueva carretera presupuestada en 500 millones de pesetas que permitirá la ejecución de los trabajos y la gestión de las futuras instalaciones por-

De COSTA a COSTA

Coordina:
Jesús M.
Salamanca



tuarias. El plazo para la ejecución de la obra es de 30 meses.

Los accesos a Motrico, tanto por tierra como por mar, según Burgaña, "son difíciles. La flota se ha reducido al máximo, ya que además de los problemas comunes del sector, provocados por la regresión de la pesca, se añade el riesgo de la entrada del puerto. Los armadores y los tripulantes se juegan el tipo cuando hay mala mar y el resultado es que cuarenta marineros de la localidad trabajan enrolados en barcos de fuera. Bastante sacrificio es trabajar en la mar como para además jugarse la vida cuando llegan a puerto".

La flota, hace dos décadas, contaba con veintidós barcos, y en la actualidad la cofradía de Motrico cuenta con cinco pesqueros que dan trabajo a 36 *arrantzales*. Las mejoras que se van a realizar, para el secretario de la cofradía, "son una apuesta de futuro y una solución global, ya que a corto plazo no esperamos que aumente nuestra flota, más bien pensamos en ofertar servicios para la comercialización y así atraer barcos de fuera".

Opiniones diversas

Las inversiones que se van a realizar para la mejora del puer-

to, sin embargo, no son del agrado de todos, ya que algunos sectores han alzado su voz para protestar por lo que consideran una desproporción entre el montante de la inversión con la actividad que desarrolla el puerto. Además, la obra eliminará la piscina natural que existe en la dársena.

Por su parte, el puerto de Orio recibirá un total de 2.200 millones de pesetas en inversiones para la construcción de un nuevo muelle pesquero y una dársena deportiva. En la obra del muelle se invertirán 1.000 millones de pesetas, tendrá una longitud de 300 metros y un calado de 4,5 metros. Esta inversión solucionará el problema que tienen los barcos en la actualidad para acceder al puerto, ya que el escaso calado les obliga a esperar a que haya media marea para entrar. La flota de esta localidad está formada por nueve barcos y la mayoría alija sus capturas en el vecino puerto de Ondarroa.

La inversión destinada al puerto deportivo asciende a 1.200 millones de pesetas y tendrá capacidad para 380 embarcaciones. ■

Se esperan anualmente unos 200.000 visitantes

El próximo verano abrirá sus puertas el Museo Marítimo de Bilbao

El próximo verano abrirá sus puertas el Museo Marítimo de Bilbao, poniendo fin a un proceso de trabajo que ha durado seis años y cuya construcción se inició en junio de 2000. Según sus promotores, se esperan anualmente unos 200.000 visitantes.

El Museo Marítimo se ubica en los muelles de los antiguos Astilleros Euskalduna y contará en una primera fase de una superficial de 27.000 metros cuadrados dedicada a diferentes exposiciones tanto en las zonas correspondientes a los diques como a lo que es propiamente el edificio. El coste del proyecto se acerca a los 2.000 millones de pesetas y el diseño ha sido realizado por la ingeniería vasca Sener.

En la zona de diques están varadas permanentemente ocho embarcaciones de diferentes

tipos que podrán ser visitadas, además de otros elementos marineros entre los que destacan un museo de bombas y la Grúa Carola, que ha sido objeto de restauración. Además de las salas de exposiciones, el Museo contará con biblioteca, talleres escuela de carpintería de ribera, archivo, centro de documentación, etc. Los promotores consideran que el Museo será un punto importante de atracción turística.

Los antecedentes de este proyecto se hallan en el año 1995, cuando un grupo de personas pertenecientes al ámbito empresarial, cultural e institucional de Bilbao constituyeron la Fundación Museo Marítimo Ría de Bilbao, dando así continuidad, y sobre todo culminación, a una serie de iniciativas que se mantenían desde hace casi un siglo.

BREVES

■ Las Cofradías de Candás y Luarca critican la destitución de Celestino Gutiérrez

Los patrones mayores de las Cofradías de pescadores asturianas de Candás y Luarca, José Ángel Gutiérrez y José Antonio Fernández, respectivamente, han criticado abiertamente la decisión de la directora general de Pesca, Pilar Jiménez, de destituir al jefe de servicio de Pesca, Celestino Gutiérrez.

El patrón de Candás lamenta la decisión y afirmó que el sector pesquero asturiano "nunca tuvo a nadie que nos atendiera mejor y que conociera tan bien el sector

pesquero. Aquí, si hay que destituir a alguien es a Pilar Jiménez, y no a los que hicieron mucho por los pescadores". En el mismo sentido se manifestó José Antonio Fernández, que alabó la ponderación y el conocimiento de la pesca que ha mostrado Celestino Gutiérrez durante su gestión a cargo del servicio.

■ Concurso para reciclar pesqueros tradicionales

La Diputación Foral de Vizcaya ha convocado un concurso de ideas con el objeto de mantener a flote barcos pesqueros tradicionales realizando actividades que generen puestos de trabajo. A tal fin la Diputación Foral

ha adquirido a la Cofradía de Pescadores de Lekeitio el barco pesquero "Argurtza", que servirá de referente para aplicar las ideas que se presenten al concurso, aunque las propuestas pueden utilizarse para este buque o para los muchos de similares características que se encuentran en los puertos vizcaínos.

La iniciativa, dotada con un millón de pesetas de premio, pretende tanto conservar los pesqueros tradicionales en peligro de desaparición una vez cumplida su función como usarlos en actividades que creen puestos de trabajo tales como usos para recorridos turísticos, escuelas de formación pesquera, ubicación de restaurantes en el puerto, etc.



Del total de empresas que han participado en la subasta de pescado, según el consejero delegado del portal, Juan Ramón Güell, el 60 por ciento son nacionales y el resto son extranjeras, sobre todo italianas, griegas y portuguesas. Se espera la incorporación de compañías del centro y norte de Europa, así como el reclutamiento de empresas armadoras de Latinoamérica y África.

En el proyecto se encuentran, entre otras compañías: Pescapuerta, Moradiña, Vieirasa, Pereira, Caixanova y, según Güell, "se han mantenido conversaciones para incorporar a la multinacional alimentaria Pescanova al portal".

La comercialización del pescado a través de los mercados virtuales, según los expertos, es una realidad que sigue creciendo y determina en mayor o menor medida a todos los integrantes del sector extractivo con independencia del tipo de arte que utilicen, la flota en la que están integrados o la cantidad de pesca de que dispongan para la venta. Desde la flota industrial a las embarcaciones de bajura integradas en una cofradía aislada en el litoral.

Herramienta de interés general

Cada vez son más los que utilizan las posibilidades que ofrece Internet para comercializar sus productos. Y existe todo tipo de iniciativas empresariales. Entre ellas cabe destacar la empresa lucense Ciberempresa, que a través de su página web *Todomarisco.com* permite a cualquier persona realizar la compra de marisco gallego y otros productos pesqueros, según la temporada, y recibirlos en

El comercio electrónico en Galicia superará este año los 2.200 millones de ptas.

La Comunidad gallega alcanzará a finales de año una cifra superior a los 13 millones de euros en transacciones entre empresas nacionales realizadas a través de Internet. A la cabeza de la lista de empresas en cuanto a volumen de negocio se sitúa la lonja virtual viguesa World Fish Site, a través de la cual se han realizado negocios entre más de 200 firmas armadoras y comercializadoras por valor de 1.100 millones de ptas. durante los seis meses que lleva funcionando.



cualquier parte de España en menos de 24 horas.

Otra otras iniciativas que utilizan la red como base comercial son los portales electrónicos de ámbito internacional como World Fish Site, Verticalia.com, Fis.com, o Pefa.com, dedicados al intercambio entre empresas (B2B) armadoras y comercializadoras.

Otro ejemplo de aprovechamiento de las posibilidades del comercio electrónico es la reciente unión de un grupo de cofradías gallegas para participar en la empresa Lonxanet, creada para la comercialización directa de la pesca artesanal gallega.

A pesar de la diferencia de medios con que cuentan las iniciativas mencionadas para realizar sus objetivos y la disparidad del volumen de negocio con que mueven, todas ellas tienen el común denominador de comercializar sus productos a través de Internet.

BREVES

■ Solucionalizado el conflicto del atún en aguas del Estrecho

La Dirección General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha reducido a trece el número de permisos otorgados a atuneros vascos para faenar durante la presente campaña del atún en aguas del Estrecho.

Esta medida se tomó tras las protestas realizadas por los patrones mayores de las Cofradías de Pescadores de Tarifa y Algeciras, que han visto cómo el desarrollo de la pesca artesanal del atún en aguas del Estrecho ha atraído, campaña tras campaña, a los atuneros vascos.

Los cuarenta y dos permisos dados a los barcos vascos para faenar hasta la terminación de la presente campaña en diciembre habían creado incertidumbre en el sector pesquero de la comarca, que ha puesto muchas esperanzas en esta modalidad de pesca que cada vez está dejando más beneficios en Algeciras y Tarifa.

La pasada campaña se extendió desde agosto a marzo para los barcos locales y supuso más de 300 millones en ventas en la lonja de Tarifa. Además esta modalidad puede ser compaginada con el cerco y con el sable, lo que aporta unos beneficios económicos muy necesarios para un sector en horas bajas.

Congeladores de Vigo exploran caladeros en el Océano Índico

La Administración y la Cooperativa de Armadores de Vigo llevan a cabo una campaña experimental en aguas del Océano Índico situadas al sur de Mozambique para sondear la existencia de bancos de róbalo, palometa roja o reloj anaranjado. La campaña, de alta complejidad tanto en el aspecto técnico como humano, se desarrolla en su primera fase hasta finales de año por un congelador arrastrero, que ya está en aquellas aguas. Éste será sustituido en la segunda fase, que se efectuará entre febrero y mayo del próximo año.

La Cooperativa de Armadores de Vigo ha promovido conjuntamente con la Administración, como ya hiciera el año pasado, una campaña experimental en aguas del Océano Índico para estudiar las posibilidades de explotar los bancos de rodaballo, reloj anaranjado o palometa roja.

La zona elegida para realizar la campaña está situada al sur de Mozambique y al norte de la zona de regulación de la Comisión Internacional de Conservación de los Recursos Vivos de la Antártida, en la que ya se encuentra uno de los congeladores, que partió el pasado mes de septiembre y llevará a cabo



prospecciones hasta final de este año. Un segundo buque realizará sus trabajos entre los meses de febrero y mayo del próximo año.

Arrastre a mil metros de profundidad

Esta campaña, financiada por la Administración, ha sido calificada como compleja por el gerente de la Cooperativa de Armado-

res de Vigo, José Ramón Fuertes. La dificultad de la localización y la captura de estos recursos está en que estas especies viven en las cimas de las simas marinas o incluso en las laderas de estas simas, lo que dificulta las operaciones, exigiendo una preparación y sofisticación tanto del personal a bordo como de los equipos técnicos que se emplean. Las capturas

se realizan en torno a los 1.000 metros de profundidad.

La presente campaña se enmarca dentro de una serie de prospecciones que la flota congeladora viguesa ha llevado a cabo a estas profundidades, como la realizada en Terranova para explotar el flétán o la experiencia en el banco de Valdivia frente a las costas de Namibia. En esta ocasión también fueron localizadas las mismas especies.

La comercialización tanto de la palometa roja como del róbalo o del reloj anaranjado tiene como destino principal el mercado estadounidense, donde es muy apreciada y cuya venta es muy rentable.

Aparte de los beneficios comerciales que puede dar la captura de las tres especies antes mencionadas, la campaña experimental responde también a la inminente creación de una organización multilateral de pesca que gestionará y supervisará las pesquerías de la zona. De esta forma nuestro país, que pretende tener representación, se uniría a Australia, Nueva Zelanda o Sudáfrica en la creación de esta organización con competencias en aquellas aguas. ■

■ Marineros gallegos trabajan con chalecos salvavidas

La Consejería de Pesca gallega ha iniciado una experiencia piloto con el objetivo de demostrar a las tripulaciones de las distintas modalidades de pesca de la Comunidad que existen modelos de chalecos salvavidas que no dificultan el trabajo y garantizan la seguridad a bordo.

En la primera fase de la iniciativa participan veinte buques de la flota artesanal, arrastrera y de cerco pertenecientes a las Cofradías de Celeiro, A Coruña, Muros, Portosin, Portonovo y Marín. La selección se ha realizado con el objeto de probar los modelos facilitados por cuatro fabricantes en distintas condiciones de trabajo. El chaleco será

subvencionado por la Consejería y costará 5.000 pesetas y se activa automáticamente al contacto con el agua manteniendo la cabeza del tripulante en superficie incluso en caso de inconsciencia.

La utilización de chaleco salvavidas reduciría notablemente la muerte de marineros por ahogamiento, que supone la principal causa de mortandad en el sector pesquero.

■ Inversiones para aumentar la recogida de desechos de pescado

La empresa Harinas de Andalucía S. A., de Tarifa (Cádiz), ha invertido un total de 736 millones de pesetas en la

modernización de sus instalaciones con el objetivo de mejorar la recogida de residuos y subproductos pesqueros que se generan en los centros de comercialización y transformación de los mismos, que tienen que cumplir las normativas higiénico-sanitarias de la Unión Europea. Además, aumentará su capacidad productiva y mejorará la calidad de sus productos.

La empresa, con cerca de un siglo y cuarto de existencia, está constituida por la gran mayoría de los conserveros gaditanos, que son los principales proveedores de materia prima de la empresa. La inversión ha contado con una subvención de 438 millones de pesetas concedida por la Consejería de Agricultura y Pesca a través de los fondos pesqueros comunitarios IFOP.

Sanidad a bordo

A veces la ingestión de uno o varios alimentos se convierte en un problema porque en algunas personas se producen alergias a los mismos. Sistemáticamente, tras la toma del alimento en cuestión se produce un problema médico generalmente poco peligroso, pero que en ocasiones llega a ser un problema nutricional y social.

ALERGIA A LOS ALIMENTOS

El interés sobre la alergia a los alimentos ha ido incrementándose en los últimos años, tanto dentro del ambiente sanitario como para la población en general, y ha sido un tema muy tratado por los medios de comunicación. Se cree que alrededor de un 20% de la población sufre alguna alergia alimentaria y que este porcentaje irá en aumento.

Existe una relación directa entre la actual posibilidad de encontrar todo el año alimentos de temporada y la aparición de los nuevos alérgenos, sustancias que producen reacciones alérgicas. A esta tendencia se le une la mayor sensibilidad de la población frente a estos procesos, ya que la globalización de los mercados ha introducido en las dietas locales alimentos ajenos a ellas.

Se pueden distinguir reacciones alérgicas tóxicas y no tóxicas:

– Las de tipo tóxico pueden ocurrir en cualquier individuo que ingiera suficiente cantidad de un determinado alimento que contenga de forma natural o artificial, por contaminación, sustancias capaces de producir enfermedad en todas las personas que lo han ingerido.

– Las reacciones no tóxicas a su vez se pueden clasificar en intolerancia o en alergia a los medicamentos.

La intolerancia a los alimentos se debe en la mayoría de los casos a alteraciones del metabolismo que impiden la digestión, la asimilación y el aprovechamiento de ciertas sustancias que contienen los alimentos.

La alergia a los alimentos se produce cuando el sistema inmunológico reacciona frente a una sustancia (alérgeno) bien tolerada por la mayoría de las personas. El alérgeno es, principalmente, una proteína de un alimento con el que el afectado entra en contacto. Los alimentos pueden contener uno o varios alérgenos además de material no alérgico, y aunque la forma habitual en que causan patología es por ingestión, pueden actuar también por contacto o por inhalación del alimento o de sus vapores de cocción.

Los alimentos que provocan con mayor frecuencia sensibilización alérgica son lógicamente los que se consumen con frecuencia y, dentro de éstos, dependen del contenido proteico y de características propias del alimento. Así, las carnes, a pesar de ser muy ricas en proteínas, provocan rara vez síntomas alérgicos y sin embargo los frutos secos y algunas frutas frescas son alimentos que actúan como alérgenos poderosos y frecuentes en nuestro país.

En nuestro entorno los alimentos más problemáticos son:

TABLA 1

Denominaciones que pueden indicar presencia de leche y huevo

| Leche | Huevo |
|----------------------------|--------------|
| Caseína o caseinato | Albúmina |
| H4511 y H4512 | Lecitina |
| Sólidos lácteos | Lisozima |
| Suero | Ovoalbúmina |
| Lactalbúmina | Ovomucoide |
| Grasa láctea o animal | Vitelina |
| Crema | Huevina |
| Saborizante de mantequilla | Globulina |
| Lactosa | Coagulante |
| Cuajo | Emulsionante |
| Aroma de queso | Clarificante |
| Caramelo líquido | |

TABLA 2

Alimentos que pueden contener leche o huevo

| Leche | Huevo |
|--------------------------------|--------------------------------|
| Bollería, pastelería, galletas | Bollería, pastelería, galletas |
| Helados | Helados |
| Chocolates | Pastas italianas al huevo |
| Salsas | Salsas |
| Sopas preparadas | Rebozados |
| Puré de patatas instantáneo | Hojaldres o empanadas |
| Cereales de desayuno | Pan rallado |
| Embutidos | Caramelos |
| Quesos de soja | Café con espuma |
| Legumbres enlatadas | Sorbetes |
| Pan de molde o especiales | Bebidas malteadas |
| Medicamentos y vacunas | Medicamentos y vacunas |
| Leche de almendra | Vinos |

– **Leche de vaca:** La alergia se produce por el rechazo a las proteínas lácteas. La caseína es una de esas proteínas, difícil de digerir para muchas personas por ser una proteína de gran tamaño. El único tratamiento eficaz es una dieta estricta en la que se eliminan esas proteínas. Como sustitución de la leche, se puede tomar preparados con otra fuente proteica (leche de soja) y fórmulas extensamente hidrolizadas (el tamaño de la caseína es menor, por lo que resulta fácilmente digerible). Las fórmulas parcialmente hidrolizadas (la caseína es todavía de tamaño considerable para ser asimilada) nunca deben emplearse en el tratamiento de la alergia a la leche, ya que una parte de sus proteínas puede conservar su poder alergénico. En ocasiones, esta alergia no es diagnosticada, y favorece alergias en otros alimentos.

– **Huevo:** Las proteínas de la clara son las más problemáticas. Esta alergia aparece antes de los 2 años y desaparece de 2 a 5 años después de su inicio. El único tratamiento viable es evitar su consumo. No obstante, multitud de productos pueden contener restos de huevo, y no siempre esta circunstancia viene indicada en las etiquetas.

– **Quesos:** Sus proteínas lácteas pueden causar alergia.

– **Pescados y mariscos:** Sus propias proteínas y el parásito llamado *Anisakis simplex*, que contamina a los pescados, son los causantes de las reacciones alérgicas asociadas a este producto.

– **Espicias:** Pueden causar alergia por contacto, por inhalación del polvo que desprenden o por ingestión.

– **Frutos secos:** Las reacciones alérgicas suelen presentarse en los niños, sobre todo en forma de eccemas en la piel.

– **Frutas:** Kiwi, papaya, aguacate, plátano, fresas, frambuesas y grosellas son las frutas que con más frecuencia se han identificado como causa de alergia.

El tratamiento eficaz en estos casos es suprimir el o los alimentos implicados. Así se consigue que al cabo de unos años el sistema inmunológico se normalice y que en muchas ocasiones el niño acabe tolerando los alimentos que le producían alergia. Dentro de lo que se considera una dieta estricta debe excluirse la mínima cantidad de alimentos.

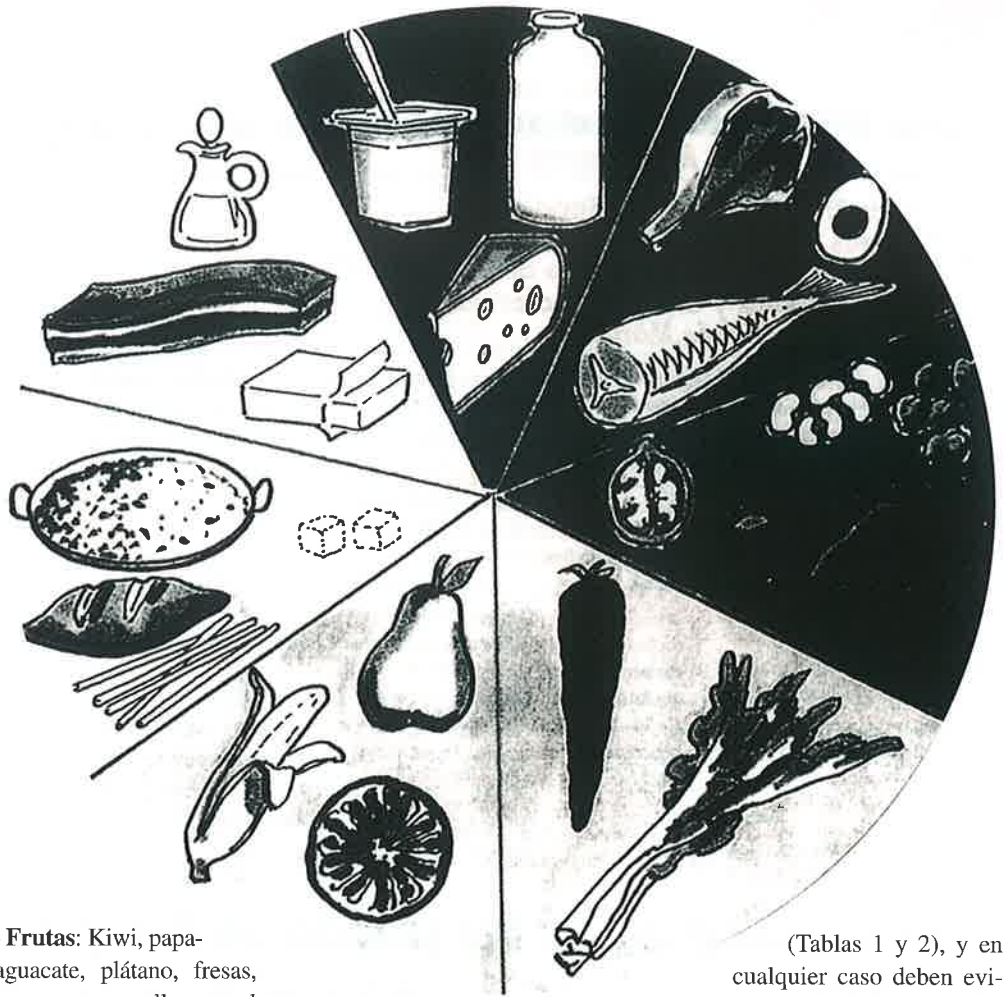
En el caso de alergia a las proteínas de leche de vaca se dispone de unos preparados alternativos que aportan los nutrientes necesarios para la alimentación de los lactantes.

Sin embargo, a menudo la dieta de eliminación puede plan-

tear inconvenientes, puesto que hay sustancias alergizantes que no aparecen en las etiquetas, lo que se conoce como alimentos ocultos, ya que están en concentraciones muy bajas.

Se debe tener en cuenta que a veces hay familias de alimentos alergizantes que pueden provocar reacciones alérgicas en personas sensibles, por ejemplo una persona con alergia a la leche de vaca presenta mayor vulnerabilidad hacia la carne de vacuno, y aquellas personas alérgicas al chocolate lo pueden ser también al cacao y a la cola.

Los pacientes con riesgo de reacciones alérgicas graves con alimentos de amplia utilización, fundamentalmente leche y huevo, deben conocer las principales fuentes de alérgenos ocultos



(Tablas 1 y 2), y en cualquier caso deben evitar en lo posible alimentos industriales, comidas fuera del domicilio e incluso cuidar de contactos accidentales a través de utensilios de cocina o de objetos de mesa.

El tratamiento farmacológico se utiliza de forma precoz y bajo prescripción de un médico en aquellos casos donde no se ha podido impedir la ingestión accidental del alimento, con el fin de minimizar los síntomas. En los casos en que la ingestión del alimento en cuestión provoque síntomas graves en las personas alérgicas, el propio paciente y su familia deben estar entrenados para llevar a cabo la administración de los fármacos adecuados hasta que pueda atenderle un médico. ■

Ana Martín Aragón
Médico de Sanidad Marítima

Jaime Montalvo, nuevo presidente del Consejo Económico y Social

El Catedrático de Derecho del Trabajo, Jaime Montalvo ha sido nombrado por el Gobierno, presidente del Consejo Económico y Social (CES) y ha tomado posesión durante el Pleno Extraordinario celebrado por esta institución el pasado 30 de octubre. En el mismo acto al que asistieron el Vicepresidente 2.º y Ministro de Economía, Rodrigo Rato, y el titular de trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, también tomó posesión el nuevo Secretario General José Luis Nieto Fernández. Previamente el CES había renovado a los vicepresidentes y a los miembros de la comisión permanente en la que están representados equitativamente los tres grupos del CES: administración, empresarios y sindicatos.

El nuevo presidente del CES, Jaime Montalvo, que ha sustituido a Federico Durán, se comprometió en el discurso de su toma de posesión a utilizar "el diálogo como instrumento esencial para una adecuada comprensión y solución de los conflictos y problemas que laten en el ámbito vivo de las relaciones de trabajo y en

el núcleo más activo de la vida económica y productiva".

Datos del Presidente

El nuevo presidente del CES tiene 58 años, está casado, con tres hijos y es Doctor por la Universidad Complutense de Madrid. Amplió estudios en Oxford y Bari y ha ejercido la Cátedra de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social en las Universidades del País Vasco (1972-76), Granada (1976-79), Oviedo (1979-82) y el la UNED desde 1982).

Ha sido Director General del Instituto Estudios Laborales y de la Seguridad social (1982-1984) y del Instituto Nacional de Administración Pública (1984-1986). Es miembro de número por elección del Instituto Europeo de la Seguridad Social y Presidente de la Sección española del mismo. También ocupó el cargo de Rector de la Universidad de las Naciones Unidas para la Paz de la Organización de las Naciones Unidas (1990-92).

En el primer mandato del Consejo Económico y Social (1992-96) fue nombrado Consejero-Experto y Presidente de la Comisión de Relaciones Laborales, Empleo y Seguridad Social.

Desde el mes de mayo de 1999 ocupaba el cargo de Rector de la Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Jaime Montalvo, además, ha actuado como presidente en diversos procesos negociadores y de reconversión en instituciones como: HUNOSA, IBERDROLA, ENDESA, Metro de Madrid, FEVE, Wagons-Lits, URALITA, etc. También ha actuado como mediador y árbitro en diversos conflictos, tanto por designación directa de las partes, como en procedimientos formalizados a través del SIMA o de la propia Comisión Nacional de Convenios Colectivos.

Ha sido designado experto por el Gobierno en materias como la Reforma Laboral, la Contratación Temporal, la Contratación a Tiempo Parcial o el sistema Ferroviario. Fue Presidente (1983-1984) de la comisión para la Reforma de la Seguridad Social Española.

Campaña de Prevención de Riesgos Laborales

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha puesto en marcha una campaña de publicidad institucional, de ámbito nacional, sobre prevención de riesgos laborales. Presentada por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, junto con el presidente de AMAT (Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo), Matías Albac, tiene como lema "Trabaja para ganarte la vida, no para perderla" y tiene como objetivo contribuir a una conciencia social de seguridad en el trabajo, promoviendo y fomentando en las empresas y en los colectivos de trabajadores, la cultura de la prevención de los riesgos laborales.

El presupuesto invertido ha sido de 600 millones de pesetas, de los que 550 millones se destinan al plan de medios y los otros 50 a creatividad y producción. La campaña tendrá cobertura en todos los medios de comunicación de mayor difusión tanto en prensa, revistas, emisoras de radio y televisiones.

Igualmente, esta campaña tendrá un fuerte apoyo en publicidad

exterior como vallas, marquesinas, cabinas de teléfono, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y autobuses, en el metro de las principales ciudades, así como la proyección del vídeo del spot, en sus dos versiones, en circuitos de cines y trenes de largo recorrido.

Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social

La realización de esta campaña se enmarca dentro del Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social para el año 2001, que desarrolla el acuerdo de colaboración firmado entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y las Mutuas de Accidentes de Trabajo (AMAT).

El Plan General tiene como fin principal promover en las empresas, a través de las Mutuas de Trabajo y Enfermedades Profesionales, el conocimiento de los riesgos que operan en sus organizaciones. También tiene co-



mo objetivo asistir a las empresas para que implanten o mejoren los instrumentos de prevención de riesgos que se establecen legalmente.

Este Plan responde a las indicaciones de la Ley tanto en lo relativo a la forma de prevenir la accidentalidad

y de incidir en su reducción, como en la posición que se concede a la Seguridad Social en el ámbito de la prevención.

Las actividades de los programas contemplados en el Plan General serán desarrolladas por las Mutuas, que incluyen también, en la colaboración que ejercen en la gestión de la Seguridad Social, actividades dirigidas a la prevención de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales.

NOTA.-Por error en la edición, las fotografías del reportaje sobre el relevo del buque hospital "Esperanza del Mar", publicado en el número 398, correspondiente al mes de octubre, no aparecieron firmadas, siendo su autoría del redactor gráfico de esta revista Jesús Navarro.

CONSUMIR PEZQUEÑINES
NOS HACE DAÑO A TODOS

UNIÓN EUROPEA

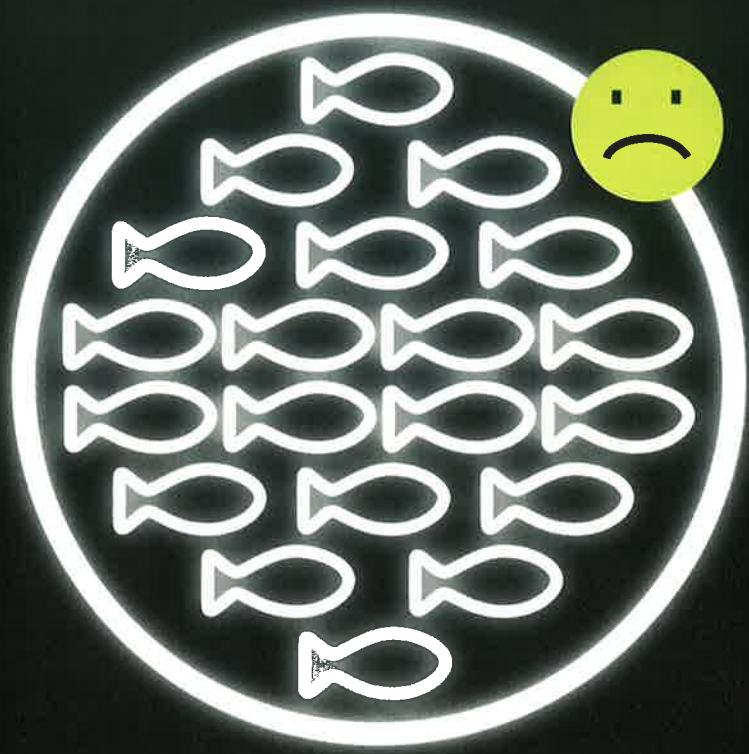
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN

SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA

FROM



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.