

# Mar

Nº 454  
Noviembre 2006

A los cuatro años de su  
hundimiento  
**El "Prestige"  
sigue manando  
fuel**

**ISM, garantía  
de calidad**

**Certificación AENOR  
para los centros de  
formación**

**Pesca-turismo,  
salidas para  
el sector**

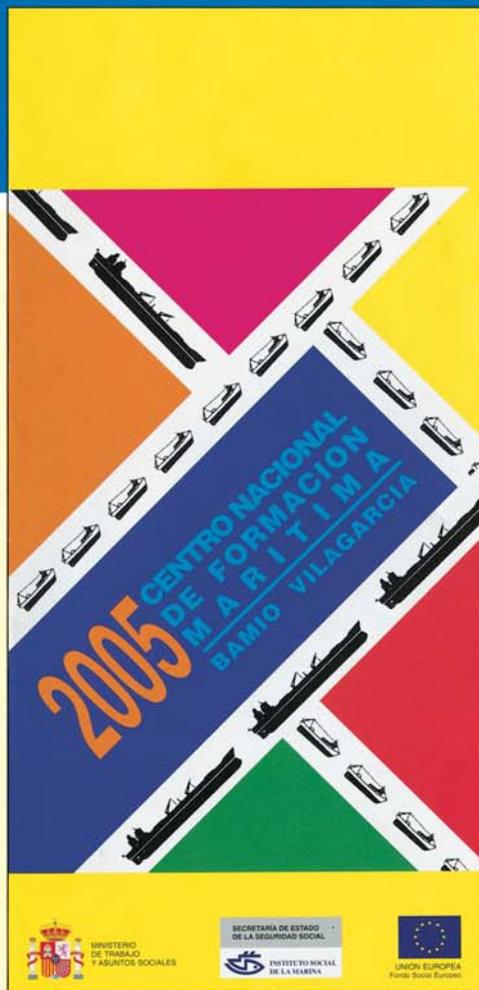
**Informe  
Abandono de  
tripulaciones**

Centro Nacional de Formación Marítima de

# BAMIO

**Cerca de 30.000  
alumnos han pasado  
por las aulas de este  
Centro de Formación  
dependiente del  
Instituto Social de la  
Marina en sus quince  
años de existencia.**

**El 75 por ciento de  
los participantes en  
cursos han  
encontrado empleo**



**Centro de Formación  
Marítima de Bamio**  
El Salgueiral, s/n.  
Vilagarcía de Arousa  
(Pontevedra)  
Tel.: 986 51 02 55  
Fax: 986 50 61 11

*También puede encontrar  
información del Centro en  
cualquiera de las Direcciones  
Provinciales del ISM*

## LA GRAN ESCUELA DEL MAR



**A**unque ya se han convertido en una cuestión de actualidad permanente, las últimas semanas del año los debates sobre los stocks constituyen el eje de las discusiones en política pesquera ante las negociaciones comunitarias para determinar los TACs y cuotas para la próxima campaña. Cuando se haya publicado este número, lo más probable es que los ministros comunitarios de Pesca ya hayan adoptado una decisión sobre las posibilidades de pesca para 2006 tras unas discusiones donde, como es habitual, se mantienen posiciones enfrentadas entre los informes de los científicos y las peticiones de los Estados miembros y obviamente del propio sector.

Como suele ser ya habitual, los

acuerdos finales responden a una postura intermedia entre los planteamientos de ambas partes con muy pocas excepciones, como sucedió hace un año en el caso de la anchoa donde se fijaron unas posibilidades de pesca por encima de las peticiones de los propios pescadores. Pero, en líneas generales se puede hablar de la existencia de unas posiciones de mucha mayor responsabilidad entre los países miembros a la hora de plantear sus exigencias en materia de cupos y TACs ante la evi-

dencia de que, si no se mantiene una postura de mayor responsabilidad, lo del agotamiento de los caladeros no es un cuento de los científicos. Por otra parte, está calando igualmente el convencimiento de que, con un poco de orden y mejora en la gestión de los recursos, el mar tiene inmensas posibilidades para recuperar los niveles de capturas.

Al margen de las posibilidades de pesca, en España fue noticia el avance de los trabajos en el marco del programa Sagital para buscar alternativas a la actividad de una parte de la flota de bajura con el desarrollo de la pesca-turismo para abrir una nueva vía de ingresos con el mar como protagonista.

El Instituto Social de la Marina fue protagonista al recibir oficialmente la acreditación de AENOR por la que se certifica la calidad de los centros de formación de este organismo de cara a los trabajadores del sector marítimo pesquero.

Finalmente, en este número se ofrece un primer informe elaborado por el Centro de los Derechos Humanos del Marino donde nos acerca a una realidad de la que solamente solemos tener referencia de algunos casos muy puntuales cuando por una u otra razón son noticia: el abandono de tripulaciones por parte de armadores. Un problema que es mucho más grave y que afecta a miles de personas y cuyo drama suele pasar desapercibido en los medios de comunicación. ■

## Debate sobre los stocks



## FLORA Y FAUNA DE LA RESERVA DE LA ISLA DE ALBORÁN

Autor: **Varios**. Edita: **Secretaría General de Pesca Marítima**

Realizado gracias al convenio suscrito entre la Secretaría General de Pesca Marítima (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación) y el Museo Nacional de Ciencias Naturales (Consejo Superior de Investigaciones Científicas), se publicó este verano la segunda de las monografías editadas por José Templado y Marta Calvo dedicadas a las reservas marinas. Si antes lo fue la dedicada a la reserva de Columbretes, ahora ve la luz la monografía "Flora y fauna de la reserva marina y reserva de pesca de la isla de Alborán".

El libro ofrece un recorrido por los aspectos legales, físicos y biológicos concernientes a este espacio protegido del mar de Alborán desde 1997. Los autores de este trabajo (José Templado, Marta Calvo, Diego Moreno, Antonio Flores, Francisco Conde, Rogelio Abad, Javier Rubio, Carlos M. López-Fe y Manuel Ortiz) repasan en las 269 páginas del libro, profusamente ilustradas, las distintas comunidades bentónicas y los distintos aspectos de la pesca en las reservas marinas, características oceanográficas, geografía... escrito en tono didáctico y ameno. Al final del libro se incluye un completo inventario florístico y faunístico que incluye las



1.812 especies vegetales y animales hasta ahora citadas o encontradas en la zona. Inventario que viene a demostrar, de forma fehaciente, la alta biodiversidad de este singular entorno marino.

Para más información sobre esta publicación se puede consultar la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en la siguiente dirección: [www.mapya.es/rmarinas](http://www.mapya.es/rmarinas). ■

# e n este número

Nº 454 - Noviembre 2006

## Editor:

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

## Director general:

Eduardo González López.

## Director:

Vidal Maté.

## Redacción:

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco y  
Concha Hernández Carazo.

## Fotos:

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo

## Secretaría de redacción:

Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

**Alicante:** Casa del Mar. Acceso Muelles del  
Poniente, 2 - Tel. 965 12 65 23.

**Almería:** Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1 -  
Tel. 950 62 02 11.

**Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15.  
Palma de Mallorca - Tel. 971 72 56 06.

**Barcelona:** Casa del Mar. C/ Albareda, 1 -  
Tel. 93 443 96 00.

**Cádiz:** Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. -  
Tel. 956 25 17 03.

**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8.  
Santander - Tel. 942 21 46 00.

**Cartagena:** Casa del Mar. C/ Pez, 1. Cartagena  
(Murcia) - Tel. 968 50 20 50.

**Castellón:** Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y  
Segarra, s/n. Grao de Castellón -  
Tel. 964 28 30 72.

**Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 -  
Tel. 956 50 02 40.

**Gijón (Asturias):** Casa del Mar. Avda. Príncipe  
de Asturias, 76. - Tel. 98 532 71 00.

**Guipúzcoa:** Casa del Mar. C/ Marinos, 1.  
Pasaia (Guipúzcoa) - Tel. 943 40 40 00.

**Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica,  
9. - Tel. 959 25 74 11..

**La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y  
Cajal, 1 - Tel. 981 28 70 00.

**Las Palmas:** Casa del Mar. C/ León y Castillo,  
322 - Tel. 928 49 46 45.

**Lugo:** Oficina Administrativa. Carril dos  
Loureiros, 17. - Tel. 982 22 50 10.

**Madrid:** Oficina Administrativa. C/ Churruga, 2 -  
Tel. 91 591 99 00.

**Málaga:** Oficina Administrativa. Pasillo del  
Matadero, 4 (Puente del Carmen) -  
Tel. 95 235 93 61.

**Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina  
Española, 7 - Tel. 95 267 88 00.

**Santa Cruz de Tenerife:** Casa del Mar. Avda.  
de Anaga, s/n. - Tel. 922 59 89 00.

**Sevilla:** Oficina Administrativa. C/ Fernando IV,  
1 - Tel. 95 428 60 28.

**Tarragona:** Casa del Mar. C/ Francisco Bastos,  
19 - Tel. 977 24 03 87.

**Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 -  
Tel. 96 331 99 00.

**Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51 -  
Tel. 986 21 61 00.

**Vilagarcía de Arousa:** Casa del Mar. Avda. de  
la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa  
(Pontevedra) - Tel. 986 50 17 81.

**Vizcaya:** Oficina Administrativa.  
C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya) -  
Tel. 94 412 61 00.

O en cualquiera de sus 120 delegaciones  
locales.

## Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.  
Teléfonos 91 310 04 07

y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

**Imprime:** GRAFOFFSET, S.L.

C/. Los Herreros, 14. Pol. Ind.

Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

**Depósito Legal:** M. 16516/1963.

**NIPO:** 205-06-011-1

MAR no se hace responsable de las opi-  
niones vertidas en los artículos y entre-  
vistas publicados. Sólo se considerarán  
opiniones de MAR aquellas que vayan  
suscritas por su director o aparezcan en  
forma editorial.

Se podrán reproducir total o parcial-  
mente los trabajos publicados en MAR,  
citando la procedencia y solicitando la  
autorización de la revista.



# 6

## ABANDONO DE

**TRIPULANTES.** Miles de  
marineros son abandonados  
cada año por los armadores en  
todos los puertos del mundo.



# 28

## ALTERNATIVAS PARA LA

**ACTIVIDAD PESQUERA.** La  
pesca turismo se presenta  
como una salida  
complementaria para la  
actividad de la flota de bajura.



# 34

**CALIDAD AENOR  
PARA EL ISM.** Los  
centros de formación  
del ISM ya disponen  
de la calificación de  
calidad expedida por  
AENOR

- 6 Las tripulaciones abandonadas
- 16 Bruselas quiere más control de la flota fuera de la UE
- 22 Bajan los stocks
- 28 Pesca - turismo como una alternativa
- 32 Los atuneros defienden su futuro
- 34 Calidad AENOR para los centros del ISM
- 38 Balance del ISM
- 39 Premio al ISM de La Coruña
- 40 Campaña del "Juan de la Cosa"
- 44 Mesa de concertación sobre prevención de riesgos
- 48 Plazos para pasar contratos de temporales a fijos
- 50 Prestaciones por móvil
- 52 Autopistas del mar
- 56 El efecto económico de los barcos de recreo
- 60 Los gaseros en los astilleros
- 64 Las inversiones en los puertos
- 68 De costa a costa
- 72 Página médica
- 74 Noticias breves

# LOS ABANDONOS DE TRIPULACIONES EN ESPAÑA

(periodo 2000-2005)

*La crisis económica derivada de la subida del petróleo, junto a la caída del mercado, provocó la huida de los armadores a los abanderamientos en países que no fueran "excesivamente" exigentes con la legislación vigente. Hoy, dos tercios de la flota mundial está abanderada bajo pabellones de conveniencia. Esta situación ha tenido, y tiene, importantes repercusiones. Domingo González Joyanes, director del Centro de los Derechos*

*Humanos del Marino, analiza las razones de estos cambios y la situación actual en uno de los aspectos en los que se refleja esta situación: en el abandono de las tripulaciones en puerto. Partiendo del trabajo presentado en las jornadas organizadas por el Observatorio de los Derechos de los Marinos y la Universidad de Nantes (Francia), el pasado mes de octubre, Domingo González analiza la situación en España de los abandonos de tripulaciones durante el periodo 2000-2005. En la recopilación de esta documentación, el autor ha contado con datos facilitados por las diversas autoridades portuarias, el sindicato ITF, Stella Maris, Organización Internacional del Trabajo, Instituto Social de la Marina y diferentes medios de comunicación.*



Según los parámetros internacionales, se define el abandono de una tripulación como la situación que se caracteriza por la ruptura de vínculos entre el propietario de un buque y la gente del mar. Y esta situación se produce cuando el propietario del buque deja de cumplir las obligaciones fundamentales con respecto a la gente del mar relativas a la pronta repatriación y pago de la remu-



***A día de hoy, casi dos tercios de la flota mundial está abanderada en países de registros abiertos como Panamá. Los armadores eligen las nacionalidades de la tripulación según los puestos que vayan a ocupar***

neración adeudada; cobertura de las necesidades básicas, como una adecuada alimentación, alojamiento y atención médica, así como la repatriación en caso de accidente, entre otras obligaciones. Constituye una situación de abandono cuando se deje al capitán del buque sin medios financieros para la explotación del buque.

Hay que reseñar que el mayor coste operacional que tiene un armador es la tripula-

ción. Así, y atendiendo al informe que la Comisión Internacional de Navegación (International Commission on Shipping, ICS) publicó recientemente ("Ships, Slaves and Competition"), vemos como uno de los factores esenciales para reducir costes operacionales se concentra en el ahorro del importe de la tripulación, en todo su sentido. Se cae en el error de no aceptar que una tripulación competente, descansada y motivada es un

Raúl Gutiérrez



## LOS ABANDONOS DE TRIPULACIONES EN ESPAÑA

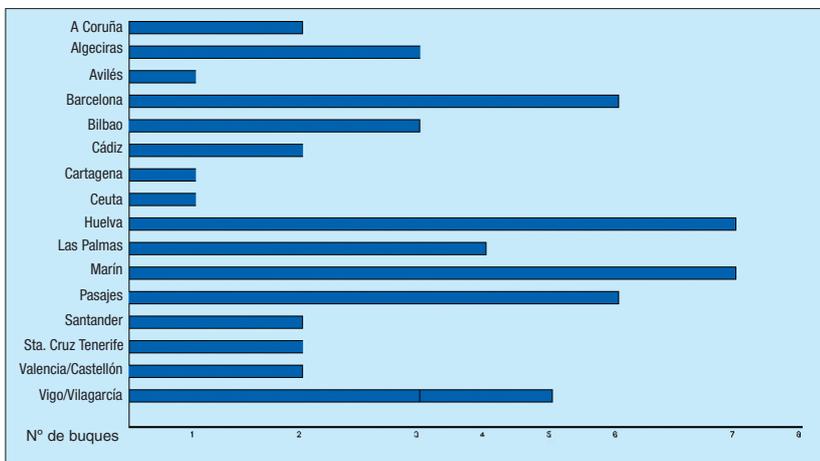
factor esencial para reducir los costes operacionales, ya que se incrementará la eficiencia, la operación segura de la nave y se protegerá la inversión del armador en buques y equipos de mucho valor.

Pero cuando llegó la crisis del petróleo y la caída del mercado provocó una erosión

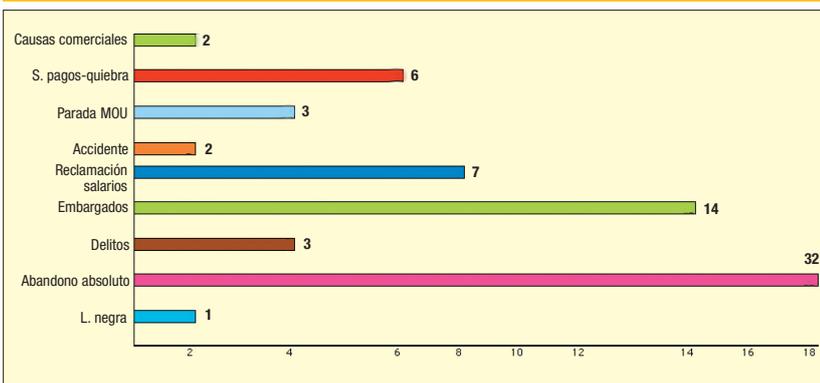
en esta industria, los gobiernos no cooperaron y dejaron abandonado al armador. Éste, a fin de hacer frente a las funestas condiciones económicas del momento, no le queda otra alternativa que reducir costes a fin de mantenerse económicamente "a flote". Comienzan a proliferar los cambios de bandera, como parte de ese recorte, y a contratar a tripulaciones que no les resulten tan costosas, o negociar nuevos acuerdos con la tripulación existente, lo que no está amparado por los acuerdos, convenios y derechos que tenían en los otros registros.

Esta situación viene a romper con la mantenida hasta la década de los setenta por las principales naciones marítimas (Reino Unido, Noruega, Japón, Alemania, Grecia y los Estados Unidos). Los armadores contrataban las tripulaciones en sus respectivos países bajo unas condiciones, salarios, seguridad social... aceptables y de un gran estándar, lo que producía un gran número de tripulantes bien formados, con lo que a su vez se generaba un gran atractivo por la carrera marítima, sabiendo que les esperaba un buen porvenir.

### ABANDONO DE BUQUES EN PUERTOS ESPAÑOLES (2000-2005)



### CAUSAS DEL ABANDONO DE BUQUES Y TRIPULANTES



### EL MERCADO GLOBAL

Este buen porvenir cambia radicalmente con la situación antes descrita. Esta estrategia de recortes económicos a costa del salario y los derechos de la tripulación, junto a otros ahorros como los de abanderamiento (ver recuadro), logró una recuperación momentánea de la economía. Sin embargo, y de acuerdo con el informe de ICS, el precio de esta recuperación fue el de la dislocación de los sistemas de reglamento, empleo y entrenamiento que habían dado a la industria una fuerza laboral que poco a poco incrementaba su calidad. El objetivo de alcanzar altos estándares a toda costa se abandona. Ya no había la necesidad de contratar a tripulaciones nacionales para sus naves, por lo que la forma de contratar a la fuerza laboral cambia radicalmente.

Casi dos tercios de la flota mundial está abanderada en países con registros abiertos como Panamá. El citado informe señala que incluso los armadores prefieren tripulación de ciertas nacionalidades para determinados puestos. Países como Filipinas, Turquía, China, Rusia, Japón, Indonesia, India, Grecia, Ucrania e Italia, y últimamente cabe mencionar también a Polonia y Estonia.

La situación de los trabajadores del mar

cada vez resulta menos gratificante. Las grandes distancias entre los puertos modernos y terminales de carga con las zonas de comercio, diversión o interacción social; menor estancia del barco en puerto, con la consiguiente disminución del periodo de descanso y, en ocasiones, con la imposibilidad de acceder a tierra; el aislamiento de la tripulación a bordo debido a la diversidad de nacionalidades que la componen (diferente cultura, lenguaje, comida e intereses sociales); la soledad por la distancia con su hogar y seres queridos; la fatiga debida al nivel mínimo de la tripulación así como a la reducción de efectivos, especialmente en barcos de cabotaje; reducción de la autonomía de los capitanes y oficiales a bordo debido al incremento de las decisiones desde las oficinas centrales.

No es menor el problema de la inseguridad física. Muchos de los barcos que siguen navegando son considerados "substandard", ya que cumplen mínimamente la normativa de las sociedades de clasificación y, tal vez, incluso pasan inspecciones locales en los puertos, pero éstas no suelen ser rigurosas. Y así, nos encontramos con barcos que se parten en dos porque las planchas del fondo habían perdido su espesor original, o puntales que caen, provocando accidentes, porque se base estaba carcomida por el óxido. En otros casos, las cocinas y los sanitarios carecen de un mínimo de higiene, los frigoríficos no fun-



Raúl Gutiérrez

cionan adecuadamente y los alimentos se estropean.

Hay barcos con deficiencias en sus condiciones de seguridad que son despachados de salida con el compromiso de hacer reparaciones en el próximo puerto. Otras veces, los certificados caducados son prolongados por los consulados de ciertos países sin que el barco se someta a la inspección necesaria.

#### **INSEGURIDAD LABORAL**

La escasez de tripulantes a bordo, que se señalaba anteriormente, es otra de las causas de inseguridad física, especialmente cuando el barco entra y sale continuamente de puerto, con lo que se suman las maniobras a las horas de trabajo normal, sobrecargando de fatiga a la tripulación.

Y a la inseguridad física hay que sumar la laboral. La mayor parte de los marinos no tiene un contrato indefinido que asegure su puesto de trabajo. Aunque vuelva repetidamente a la misma compañía, incluso al mismo barco, los contratos son siempre por una campaña. En esta situación, cualquier

***Las inspecciones en muchos puertos suelen ser poco rigurosas. Hay barcos con deficiencias en sus condiciones de seguridad que son despachados de salida con el compromiso de hacer las reparaciones en el siguiente puerto***





## LOS ABANDONOS DE TRIPULACIONES EN ESPAÑA

reivindicación puede volverse en contra de ellos, lo que significa no volver a ser contratados en la compañía en la que prestaban servicio o en ninguna otra, debido a la existencia de listas negras.

La mayor parte de estos contratos se realizan a través de agencias intermediarias (especialmente los realizados a tripulaciones en países del Tercer Mundo). Los contratos fir-

mados muchas veces no se corresponden con las condiciones a bordo del barco. También suele ocurrir que los acuerdos han sido de palabra y, a la hora de reclamar, no hay documentos en los que apoyarse.

Y a todo ello se une, en los peores casos, los malos tratos que reciben los tripulantes.

El colofón a toda esta situación de desprotección es el abandono de las tripulacio-

## Banderas de conveniencia

La expresión *bandera o pabellón de conveniencia* proviene de la traducción del anglosajón "flags of convenience ships", que no siempre se ha traducido a otros idiomas de la misma manera. Así, mientras que los franceses hablan de "pavillons de complaisance", los alemanes se refieren a las "belligen flaggen" (banderas baratas) y los italianos a "bandiera ombra".

Esta expresión se refiere a los países que abren sus registros a buques que o bien son propiedad de extranjeros, o bien están bajo su control, en condiciones tales que, cualquiera que sean los motivos, son convenientes y oportunas para las personas que registran esos buques.

Generalmente estamos ante registros de países en desarrollo, cuya capacidad para controlar o verificar la navegabilidad y la legalidad de su flota es muy limitada o, incluso, inexistente. En ocasiones, estamos en presencia de Estados sin litoral (caso de Bolivia o Luxemburgo), y en la

mayoría de los casos, sin ningún historial marítimo. Sus registros pueden ser administrados a miles de kilómetros de su propio territorio (como Liberia o Vanuatu).

Cada pabellón de conveniencia, para promocionarse, debe ofertar tarifas lo más bajas posible y, por lo general, permiten dejar de lado las normas de sanidad, seguridad y protección del medio ambiente, siendo precisamente esta libertad una de las principales ventajas ofrecidas por muchos de estos registros.

En un informe del gobierno británico, conocido como informe Rochdale, sobre las banderas de conveniencia, destacaba como características comunes a todas ellas:

- El país de registro permite la propiedad y/o control de sus buques mercantes por extranjeros.
- El acceso al registro es fácil: un buque puede ser registrado, por lo general, en cualquier oficina consular situada en el extranjero; pero además, el posterior

cambio de registro tampoco encuentra restricciones.

- No se establecen impuestos locales sobre el ingreso proveniente de los buques o, si los hay, son bajos. Dentro de los cargos existentes están los de tarifa de registro y tarifa anual según el tonelaje.

- El Estado de registro es un país pequeño que no tiene exigencias nacionales para los buques registrados, pero los ingresos procedentes o generados por el registro pueden tener un impacto sustancial en la renta nacional y en la balanza de pagos.

- El manejo de los buques por los no nacionales se permite con toda libertad.

- El Estado de registro abierto no dispone de del poder ni de la estructura administrativa necesarios para imponer de forma efectiva cualquier reglamento o normativa internacional, ni tampoco el deseo ni la capacidad para ejercer control alguno sobre las compañías navieras.



nes. En 1999 hubo 1.684 barcos embargados en todo el mundo, destacando 167 abanderados en Malta; 157, en Panamá; otros tantos en Turquía; 145, en Chipre; y 117 bajo bandera de San Vicente. Todas ellas, banderas de conveniencia.

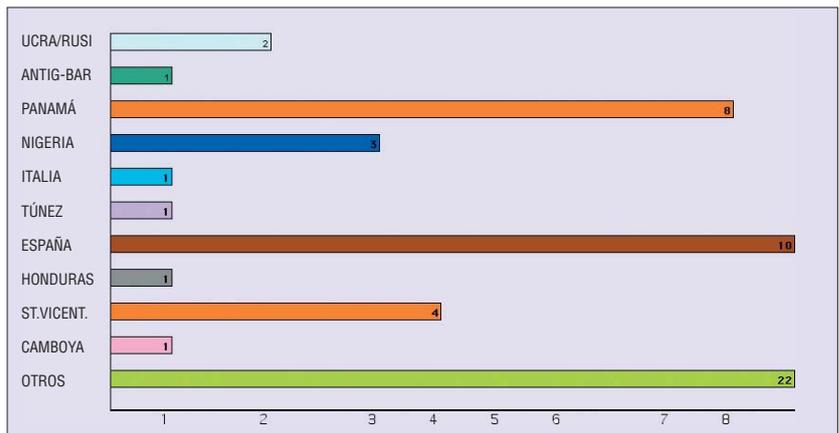
Hay casos en que las tripulaciones se ven sometidas por meses, e incluso hasta años, al abandono. Asociaciones de caridad y sindicatos son quienes suelen acudir al auxilio de estas gentes del mar. (En el cuadro adjunto figuran los abandonos habidos en España en el periodo 2000-2005, con información sobre el puerto, si existe proceso judicial y el lugar y año de abanderamiento).

En enero de 2004, se celebró una reunión mixta IMO-OIT en la que se decidió crear una base de datos sobre casos notificados de abandono de gente del mar. Esta información es de acceso público y figura en la página de la Organización Internacional del Trabajo [www.oit.org](http://www.oit.org) bajo el nombre "Base de datos sobre los casos notificados de abandono de gente del mar". En la actualidad recoge los datos notificados durante el periodo 2004-2006 por diferentes organizaciones y autoridades estatales. En la mencionada base de datos se incluye el nombre del buque, abandono, fecha de notificación, puerto de abandono, informante, datos sobre la situación e información sobre la resolución del mismo.

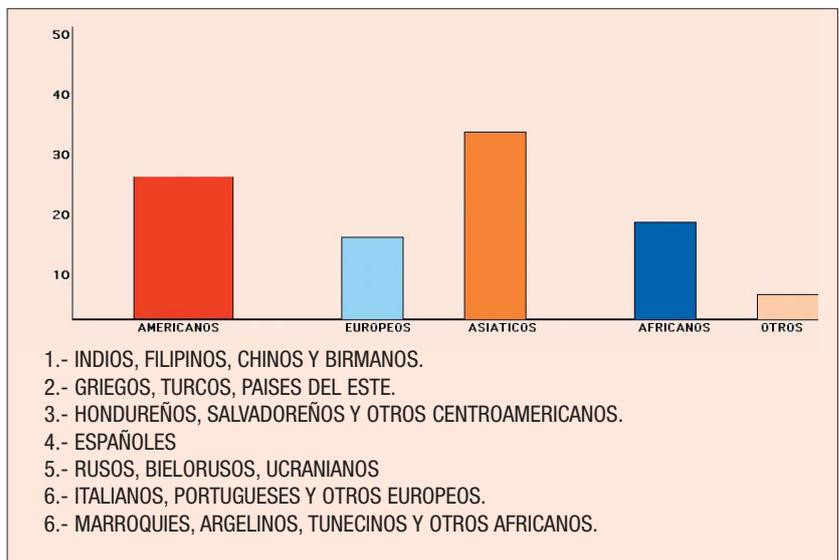
### **NUEVA LEGISLACIÓN SOBRE ABANDONOS**

En 2002, como consecuencia de la catástrofe del Prestige, el Parlamento Europeo y

### **BUQUES ABANDONADOS (Por pabellones nacionales)**



### **NACIONALIDADES DE LAS TRIPULACIONES ABANDONADAS POR CONTINENTES (%)**



el Consejo adoptaron una serie de medidas rápidas y concretas tendentes a facilitar la seguridad marítima. Así, la Comisión elaboró una lista inicial, a título indicativo, de 66 buques retenidos en sucesivas ocasiones en puertos europeos por no conformarse a las normas de seguridad marítima. Con esta medida, la Comisión pretende que los operadores renuncien a fletar buques que estén por debajo de las normas, y que los armadores y los Estados de pabellón de dichos buques apliquen las normas reforzadas de seguridad marítima.

Los Estados miembros ya no pueden escatimar la contratación de un número suficiente de inspectores para controlar, al menos, un 25% de los buques, tal como lo exigen las normas europeas vigentes. Asimismo, deben garantizar un nivel suficiente de inspección en todos sus puertos y lugares

**En 1999 hubo 1.684 barcos embargados en todo el mundo. La mayoría de ellos tenían banderas de conveniencia de Malta, Panamá, Turquía, Chipre y San Vicente**



## LOS ABANDONOS DE TRIPULACIONES EN ESPAÑA

de fondeo, so pena de verlos convertirse en “puertos de complacencia”. Se constituye la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

En cuanto a indemnizaciones y medidas complementarias, se refuerza el nivel de indemnización de los daños por grandes contaminaciones marinas.

La Comisión propone, entre otras medidas complementarias, una legislación sobre la responsabilidad penal de las entidades reconocidas como responsables de una contaminación marina por una negligencia grave. A tal efecto, la Comisión presentará dos propuestas: Una sobre introducción de multas a toda persona que cometa negligencias graves que provoquen una contaminación; y otra, sobre las desgasificaciones.

Otra medidas complementaria son las enmiendas al régimen internacional de respon-

sabilidades (los Estados miembros deberían apoyar plenamente las propuestas dirigidas a que un propietario no pueda limitar su responsabilidad civil en caso de falta por su parte, así como a poner fin al régimen de inmunidad de que disfrutaban otras partes clave, como los fletadores, los armadores, etc. También propone la creación de un sistema de autorización comunitario de los certificados de competencia de los marineros expedidos fuera de la Unión Europea.

Con el fin de evitar la dispersión de los Estados miembros y garantizar que desempeña un papel impulsor en el refuerzo de la seguridad marítima, la Comunidad solicita la admisión como miembro de pleno derecho de la Organización Marítima Internacional. La comisión ya presentó una propuesta en este sentido el 9 de abril de 2002 (IP/02/525).

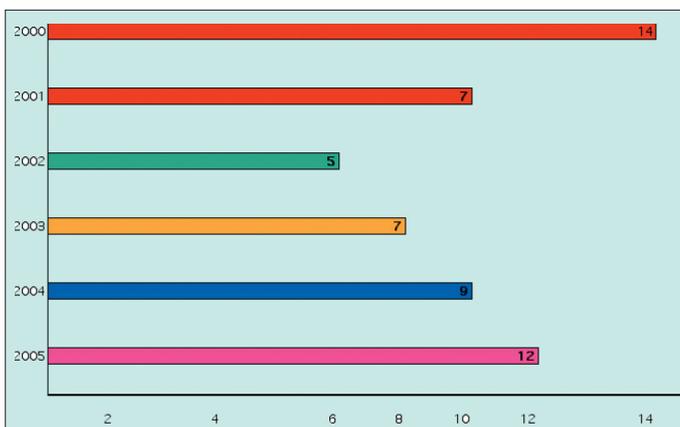
Otra de las innovaciones más importantes por su futura trascendencia es la refundición y actualización de numerosos convenios en materia de derecho marítimo. A este acuerdo llegaron todos los países presentes en la realización del “Convenio Refundido del Mar”, en febrero de 2006, y adoptado en plenario por la OIT.

Se recogen nuevos procesos de repatriación; acceso a medios de asistencia médicos, sociales y económicos en puerto; y creación de las Comisiones de Bienestar.

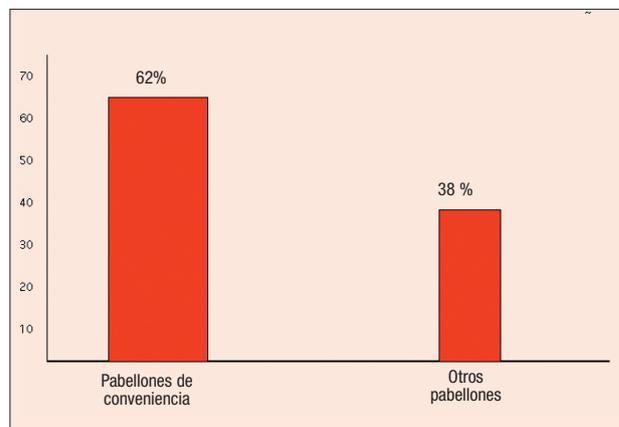
La nueva legislación internacional recoge las siguientes novedades:

- La gente de mar deberá tener derecho a ser repatriada sin costo para ella.
- El armador está obligado a la repatriación de la gente de mar que tenga derecho a ella y a sufragar el costo de la misma.
- En el caso de que el armador no atien-

**BUQUES ABANDONADOS POR AÑOS**



**BUQUES ABANDONADOS EN PUERTOS ESPAÑOLES (%)**



da a esa obligación, la autoridad competente del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque organizará la repatriación. En caso de no hacerlo, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriada la gente del mar o el Estado del cual sea nacional podrá organizar la repatriación y recuperar su costo del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque.

- Facilitar el acceso a la gente del mar a las instalaciones en tierra.

- Creación de las Comisiones de Bienestar para proceder al control del acceso de la gente de mar a las instalaciones y cubrir su ausencia si procede.

Este Convenio Refundido revisa el Convenio 23, sobre la repatriación de la gente de mar, de 1926; el Convenio 123, sobre el bienestar de la gente de mar, de 1987; el Convenio 164, sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), de 1987; y el Convenio 166, sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), de 1987. ■

#### DOMINGO GONZÁLEZ

**NOTA.** - El contenido del presente estudio tiene como marco la situación de los buques y tripulaciones abandonados en los puertos españoles de Alicante,



*Almería, Avilés, A Coruña, Baleares, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Ceuta, Ferrol, Gijón, Huelva, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Málaga, Marín y Ría de Pontevedra, Melilla, Motril, Pasajes, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo, Vilagarcía de Arousa y Las Palmas.*

**Hay ocasiones en que las tripulaciones se ven sometidas durante meses, e incluso años, al abandono. Asociaciones de caridad y sindicatos son quienes acuden al auxilio de estas gentes de mar**

#### BIBLIOGRAFÍA

- Asociación Española de Marina Civil. Noticias.
- BIMCO/ISF 2000 Manpower Update: The worldwide demand for and supply of seafarers: Main Report - April 2000. Institute for Employment Research. University of Warwick
- Boletín de los Marineros 2006. ITF
- Conferencia Internacional del Trabajo. 94 reunión marítima. Ginebra, febrero 2006. Organización Internacional del Trabajo.
- Datos proporcionados por el Colegio Oficial de Marineros Mercantes de España. 2000-2002.
- Datos, respecto a buques y tripulaciones abandonadas en el periodo 2000-2005, proporcionados por las Autoridades Portuarias de Huelva, Barcelona, Marín, Pasajes, Bilbao y Castellón.
- Datos proporcionados por el Instituto Social de la Marina.
- Datos proporcionados por los Inspectores de ITF, D. Joan Mas, Dña. Luz Bas
- El embargo preventivo de buques. Belén Mora Capitán. J. M. Bosch EDITOR. Barcelona 2000.
- El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la industria naviera.
- Flags of convenience. Campaign Report 1999. ITF. London.
- Funny Flags. ITF campaign-past, present, future. Lennart Jonson. 1996.
- La seguridad y la salud en las industrias pesqueras. Organización Internacional del Trabajo - TMF/1999.
- Los Derechos Humanos en el entorno marítimo. Conferencia Internacional Fornautas S. XXI. Begoña Marugán Pintos. Santander 2004.
- Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes. XV Reunión Plenaria, Los profesionales del mar. Ricardo Rodríguez-Martos Dauer. Diácono Delegado Diocesano del Apostolado del Mar. Barcelona, España.
- Seafarers' Handbook. Nicos Vardinoyannis. Seamen's Church Institute. 1997.
- Ships, slaves and competition. International Commission on Shipping. Icons 2000.
- Diarios: ABC, 2004; Avui Digital, 2005; Diario del Puerto Digital, 2004; Diario Sur Digital, 2003; El Correo Gallego.es, 2005; El Mundo. Edición Cataluña, 2004; El Mundo.es 2002-2004; El País. Edición Cataluña, 2001, 2004; EL PERIÓDICO. 2004; EL PERIÓDICO DIGITAL. 2004; EL VIGIA. 2004, 2005; Expansión. Diario económico, 2002; Gaceta de los Negocios, 2002; La Vanguardia, 2004; La Vanguardia.es, 2000, 2003, 2004; La Voz de Galicia, 2000-2005; Levante Digital, 2004; Matitimas, 2004; Nueva España, 2005; Sur Digital, 2004; Tylog Digital, 2003-2004.

Direcciones de correo electrónico:  
[www.equasis.org](http://www.equasis.org); [www.oit.org](http://www.oit.org);  
[www.ism.es](http://www.ism.es);  
[www.marinacivil.com](http://www.marinacivil.com);  
[www.boe.es](http://www.boe.es); [www.mou.org](http://www.mou.org)

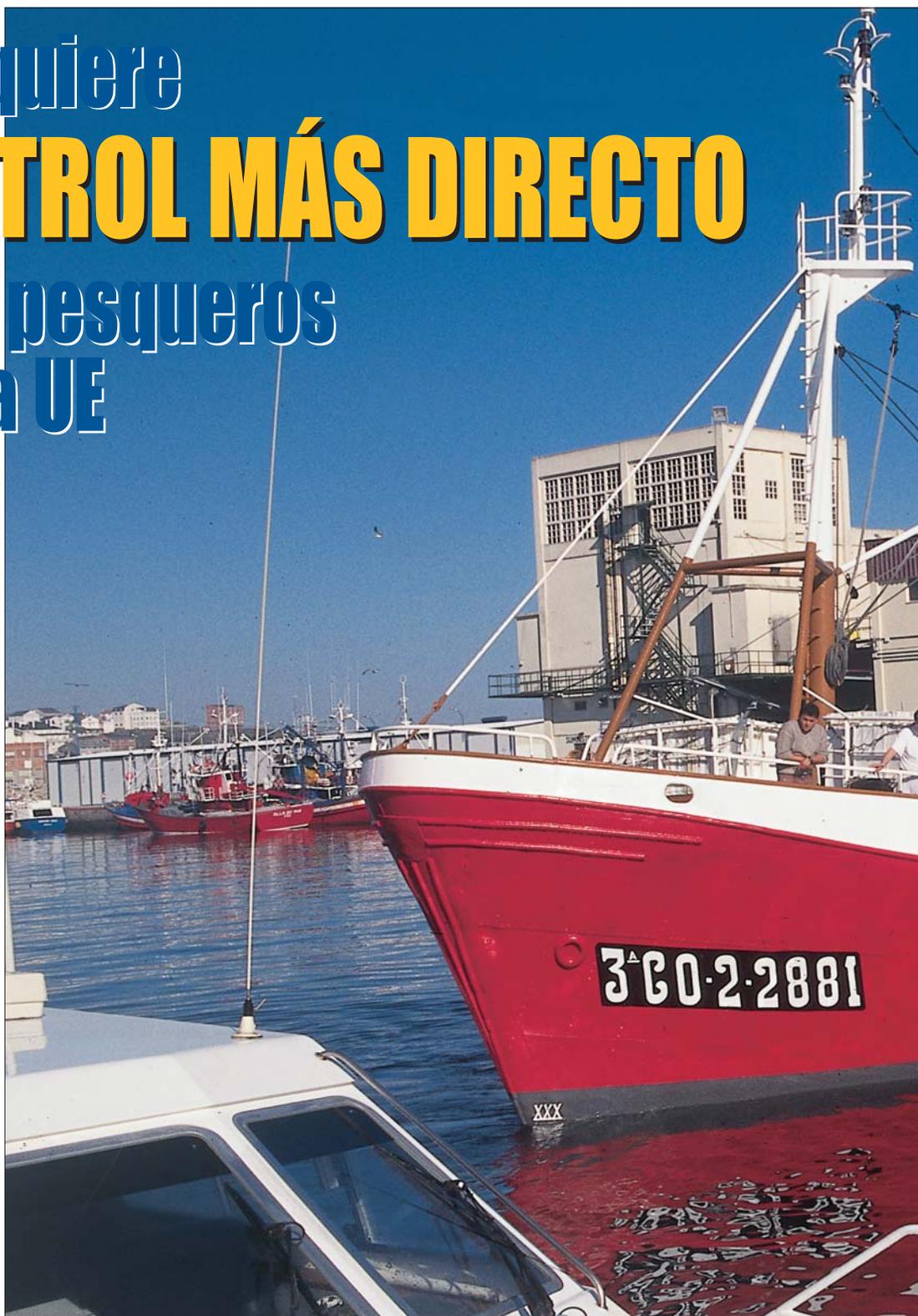
## ESTADÍSTICAS SOBRE TRIPULACIONES ABANDONADAS EN PUERTOS ESPAÑOLES (2000-2005)

PUERTO/BUQUE	TRIP. ABAN.	BUQUE ABAN.	PROCESO JUDICIAL	AÑO-BANDERA
<b>A CORUÑA</b>				
AGIOS DIOMITRIOS VII	SI	SI	Se hundió posteriormente en Turquía	2000-Panamá
SUNNY JEAN (13)	SI	SI	Reclamación salarial-lista negra (marinos rusos) IMO: 7347407	2005-Belice
<b>ALGECIRAS</b>				
NIKOLAOS (petrolero)	SI	NO	Abandono temporal	2003-Panamá
Armador: REPUBLIC HOUSE FUELS LTD.				
ELLA-L	SI	SI	Abandono en zona portuaria	2003-Panamá
Armador: REPUBLIC HOUSE FUELS LTD.				
CONCEL PRIDE	SI	SI	Abandono	2005-Nigeria
Armador: CONCEL ENGINEERING LTD (Lagos), antes CURENYES/GIRAY/FUJITSUKI MARU				
<b>AVILÉS</b>				
GRENLAND (9)	SI	SI	Abandono. Repatriación (marinos rusos) IMO: 7015286	2005-06-Dominica
Armador: S.A.SHIPPING (Rusia)				
<b>BARCELONA</b>				
SEAWIND CROWN	SI (260)	SI	Abandono-embargo-quebra-adjudicación (1º INS. 42 BCN)	2000-Panamá
Armador: MARITIME EUROPEENNE S.A.- PREMIER CRUISES LINE- AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA				
EUROLINK	SI	SI	Abandono-embargo y subasta IMO: 7405091	2001-Panamá
Armador: SIGMA MARITIME INC EUROLINK- NIGHT FLARE NAVIGATION S.A. (Liberia)				
PRINCESS SOSUSSANNE	SI (2)	SI	Abandono-embargo-subasta-adjudicación (marinos tunecinos)	2001-Túnez
IRA	SI	SI	Abandono-embargo y subasta, J.1º Instancia 55 Barcelona IMO: 7027241	2002-Nigeria
Armador: CONTINENTAL MARITIME CO SA PIREUS-AUTORIDAD PORTUARIA DE NBARCELONA				
EUROPEAN STARS	NO	NO	Paralización causas comerciales IMO: 9210153	2002-Italia
Armador: FESTIVAL SHIPPING & TOURIST ENTERPRISES LTD				
CLAUDIA TARDER	SI	SI	Abandono IMO: 8223098	2004-Antigua Barbuda
Armador: ARPA SHIPPING BU (Holanda)				
<b>BILBAO</b>				
KENAY	SI(13)	SI	Embargo y subasta Juzgado Social Nº 6 BILBAO	2000-Panamá
DREAMY	SI (8)	SI	Suspensión de pagos y quiebra	2000-
Armador: NAVIERA PENINSULAR S.A.				
BIGA	SI (10)	SI	Suspensión de pagos y quiebra	2000-España
Armador: NAVIERA PENINSULAR S.A.				
<b>CÁDIZ</b>				
FEEDER V	SI (12)	NO	Asistencia sanitaria y suministros	2000
MATI	SI (10)	NO	Asistencia laboral y sanitaria	2001
<b>CARTAGENA</b>				
ABDELKADER	SI (6)	SI	Accidente, atención sanitaria y suministros	2001
<b>CASTELLÓN</b>				
JAZIN I	NO	SI	Abandono por intervención en contrabando IMO: 7030987	2003-St. Vicente y las Gr.
Armador: JAZIN SERVICES SRL				
<b>CEUTA</b>				
ORION 1	SI	SI	Abandono	2004-Nigeria
<b>HUELVA</b>				
NEVADA (P)	NO	SI	Abandono	2000-España
LIRIOS DO MAR	NO	SI	Abandono	2000-Portugal

PUERTO/BUQUE	TRIP. ABAN.	BUQUE ABAN.	PROCESO JUDICIAL	AÑO-BANDERA
MAR DE GROENLANDIA	NO	SI	Abandono	2001-España
CARMAN I	NO	SI	Abandono	2003-España
ARANZAZU	NO	SI	Abandono	2004-España
GUDMUNDUR	NO	SI	Abandono	2005-Holanda
PLAYA DE COROSO	NO	SI	Abandono	2005-Inglatera
<b>LAS PALMAS</b>				
ALEXANDRA	SI	SI	Abandono	2002-St. Vicente y las Gr.
NOE	NO	SI	Interceptado/buque negrero	2003-Honduras
CONAKRY	NO	SI	Interceptado/buque negrero	2003- St. Vicente y las Gr
SHERBAT	SI	SI	Reclamación de salarios	2003-Belice
<b>MARÍN</b>				
SEA VENTURER	NO	SI	Inmovilización y embargo. J.1º Instancia. Marín Nº 1	2000
ESPADEIRO	NO	SI	Embargos impago J.1º J.1º Instancia. Marín 1 y 2	2002
MASAI (EX JARA)	SI	NO	Embargo de buque, precinto de máquina, J.1ª Instancia Nº 1 y 2 MARIN	2004-Togo
RIO CONGO	SI	NO	Retención e inmovilización de buque por juicio cambiario	2004
VLADIMIR SHARANDA	SI (20)	SI	Imposibilidad de navegar IMO: 7430802	2005-Rusia
HINLOPEN	NO	SI	Declaración de abandono	2005
Armador: ARDTICK MARIN A/S				
PLAYA DE AREAS	NO	SI	Declaración de abandono	2005
Armador: PESCADOS ULTRAMAR S.L.				
<b>PASAJES</b>				
MV FOXE	SI(10)	SI	Embargo y subasta. Juzgado 1ª Instancia 6 San Sebastián	2000-Panamá
Armador: FOXE SHIPPING CORPORATION LTD				
CALABRIA	SI(6)	SI	Embargo y subasta. Reclamación judicial	2000-Madeira
UNITY XI	SI(7)	SI	Abandono-desguace	2000
MELANDA	SI(12)	SI	Abandono, asistencia sanitaria y suministros	2002-Camboya
IRGEN DE ARAGON	NO	SI	Abandono de buque	2005-España
VIRGEN DE LA LAGUNA	NO	SI	Abandono de buque	2005-España
<b>SANTANDER</b>				
CARIBEAN EXP.	SI(15)	SI		2000
NORLAND	SI	SI	Abandono	2005- St. Vicente y las Gr.
Armador: S.A. SHIPPING SAN PETESBURGO				
<b>S. C. TENERIFE</b>				
NOVOROSSIYKIY	SI (9)	SI	Abandono, atención sanitaria y repatriación	2001
CITY OF TEMA	SI	SI	Paralización, embargo. Juzgado de 1º Instancia Tenerife	2005-06-Panamá
<b>VALENCIA</b>				
CRIMEA	SI(10)	SI	Inmovilización y embargo. Juzgado de 1º Instancia de Valencia	2000
<b>VIGO</b>				
NOVOCHERSKASK	SI(27)	SI	Abandonado por accidente (buque recomprado por armador)	2001-Ucrania
MARTINO (pesquero)	SI (5)	SI	Buque intervenido por tráfico de drogas	2004
RIOMAR I	NO	SI	Abandono de buque pesquero	2004-España
O MONTEALEGRE	NO	SI	Abandono de buque pesquero	2004-España
<b>VILLAGARCÍA</b>				
EGALABUR	-----	SI	Abandono IMO: 8127244	2004-España

# Bruselas quiere UN CONTROL MÁS DIRECTO sobre sus pesqueros fuera de la UE

*Las autoridades comunitarias han puesto en marcha en los últimos meses diferentes actuaciones encaminadas a lograr una simplificación de sus políticas comunes en la agricultura y la pesca, con el fin de lograr tanto un ahorro de gastos y burocracia como para ofrecer unos servicios más directos y sencillos a los afectados. En el caso de la pesca, entre el conjunto de medidas planteadas, una de ellas está referida al control de la actividad de la flota comunitaria que opera en caladeros de terceros países, así como en aguas gestionadas por organizaciones regionales, desde la concesión de las autorizaciones para operar en esos caladeros como para hacer un seguimiento de su actividad. Este futuro reglamento sobre autorizaciones pesqueras ya se contemplaba en el plan de acción previsto para los años 2006 a 2008.*



**D**e cara a ese objetivo, Bruselas tiene prevista la elaboración de un nuevo Reglamento tras un debate previo en el comité consultivo de pesca y acuicultura para saber si realmente se trata de una propuesta que suponga un beneficio o un perjuicio para los

afectados en relación con la actual situación. De entrada, en el caso de España, desde la organización de armadores Feope ya se ha advertido que Bruselas no puede servirse de una política de simplificación en materia de política de pesca, algo que sería bien recibido por el conjunto del sector, co-



mo una vía para invadir competencias de los países miembros.

Dadas las reducidas posibilidades de pesca de los caladeros comunitarios y el volumen de la flota, pescar en aguas exteriores constituye una necesidad de todos los países y muy especialmente de España que en

***La Comisión prepara un reglamento que permita ejercer un mayor seguimiento sobre las autorizaciones para pescar así como conocer su comportamiento***



**Los  
mecanismos de  
control y las  
exigencias  
deberán ser  
iguales para  
los barcos  
que operan  
en aguas  
comunitarias  
como para los  
que lo hacen en  
el exterior**

las últimas décadas fue pionera antes de entrar en la UE en buscar aguas para sus barcos.

De acuerdo con la normativa comunitaria, para que un barco pueda acceder a la actividad de la pesca, tanto en aguas comunitarias como exteriores, es indispensable que la embarcación se halle registrada en el censo comunitario de flota y que además disponga de la correspondiente autorización para la pesca.

En el caso de la pesca en aguas comunitarias, la actual regulación es más bien simple en base a un conjunto de normas por las cuales cada uno de los países miembros conceden las licencias de pesca y los permisos especiales.

En los barcos que operan fuera de las aguas comunitarias, según reconoce la propia Comisión, la situación ha desembocado en un conjunto complejo y muy heterogéneo de normas para la gestión de las autorizaciones de pesca que no son fáciles para los estados miembros y tampoco para las flotas afectadas. Este conjunto de flotas desarrollan su actividad en base a dos regulaciones diferentes. Por un lado se hallan los acuerdos bilaterales entre la UE y un tercer país y

por otra parte, las posibilidades de pesca que se abren a las flotas en base a las aguas reguladas por las organizaciones regionales de pesca. Para ambas situaciones existen los correspondientes reglamentos.

Sin embargo, desde la perspectiva de los responsables comunitarios, es necesario proceder a una simplificación y actualización de ese marco jurídico, así como garantizar la coherencia de los procedimientos para la transmisión de solicitudes para ejercer la pesca. De acuerdo con esta situación, desde la Dirección General de Pesca está prevista la presentación de un nuevo reglamento donde se engloben los mecanismos sobre todas las autorizaciones de pesca y para todo tipo de actividades de los barcos comunitarios fuera de sus aguas. Pero, la misma Comisión especifica en sus documentos iniciales de trabajo, la necesidad de aprovechar la ocasión para ir más allá de una simplificación del marco jurídico para ir más allá con la redefinición de las normas de acceso a las aguas comunitarias de los barcos que tiene pabellón de un tercer país para armonizar la normativa con la aplicable a los barcos comunitarios.

Para el desarrollo de esa nueva normativa,

los responsables de la política pesquera comunitaria pretenden recabar el dictamen del comité consultivo de pesca y acuicultura sobre el futuro reglamento

### **POLÍTICAS HOMOGÉNEAS**

El primer y principal objetivo contempla la necesidad de garantizar una coherencia entre las normas aplicables a los pescadores comunitarios en aguas propias de la UE con las que se aplican en aguas exteriores, ya se trate de acuerdos bilaterales o de organizaciones regionales de pesca. La pretensión comunitaria es que haya una aplicación homogénea y no discriminatoria de esas medidas con unas normas claras sobre derechos y obligaciones entre la Comisión y los estados miembros.

Como un paso más allá en esta misma línea, Bruselas contempla igualmente la posibilidad de utilizar la nueva normativa para establecer un nuevo marco jurídico que prevea la transmisión electrónica simplificada y uniforme de los datos. Desde Bruselas se estima que con ese procedimiento se dispondría de una información completa y en tiempo real sobre la actividad de la flota comunitaria fuera de sus aguas y saber exactamente el nivel de cumplimiento de las obligaciones contempladas en los acuerdos de pesca.

Para las autoridades comunitarias, en este momento, cuando existen mayores dificultades para la búsqueda de nuevos caladeros donde colocar los barcos, es muy importante saber el grado de cumplimiento de la flota comunitaria de sus obligaciones internacionales para conocer si es suficiente con los actuales controles o criterios o es preciso ir más allá en caso de que se estén produciendo incumplimientos de esas obligaciones. Bruselas estima que la UE es responsable del grado de cumplimiento de los acuerdos y, desde esa perspectiva, es fundamental que disponga igualmente de los instrumentos necesarios para garantizar que se cumplen los compromisos suscritos. Desde esta filosofía se considera que se podría prever no aceptar solicitudes de autorizaciones de pesca para los buques que no hayan cumplido con sus obligaciones durante el año anterior o que hayan sido inscritos desde organizaciones regionales de pesca en listas negras. En esa misma línea se plantea que, para que los barcos cumplan con sus obligaciones, se podrían introducir medidas que





**Los barcos deben cumplir las obligaciones internacionales, pero también los Estados deben comunicar a la UE toda la información sobre la actividad de estas flotas nacionales**

obliguen a los países miembros a prohibir automáticamente la pesca a un barco que se haya visto involucrado en una grave infracción o ubicados en una lista de barcos que practiquen la pesca ilegal no declarada ni reglamentada.

Bruselas advierte que el cumplimiento de las obligaciones internacionales de un barco que faene en aguas de terceros países o en aquellas otras reguladas por un organismo regional es competencia de los profesionales de esos barcos. Pero advierte que es también una obligación de los Estados miembros que tienen igualmente la obligación de comunicar a la Comisión toda la información disponible. Desde este planteamiento se contempla la posibilidad de introducir medidas que permitieran en el futuro a Bruselas rechazar la transmisión de solicitudes de autorizaciones de pesca si un país no ha cumplido con todas sus obligaciones en materia de transmisión de datos. Bruselas señala además que, para evitar una utilización excesiva de los derechos de pesca, la Comisión debe estar en condiciones de rechazar la transmisión de una solicitud de licencia en caso de que las posibilidades de pesca a disposición del estado miembro no sean cla-

ramente suficientes para el número de autorizaciones solicitadas. En la parte contraria y para garantizar que se utilizan todas las posibilidades de pesca a disposición de la UE, se contempla la necesidad de introducir medidas que prevean una redistribución temporal en el caso que las mismas puedan ser infrautilizadas.

#### **RECHAZO EN EL SECTOR**

Este planteamiento inicial de la Dirección General de Pesca ha sido recibido en principio con recelo en medios del sector. Desde Feope se considera de entrada que la Comisión quiere aprovechar el proceso de simplificación para hacer en realidad una reforma en profundidad de la actual legislación sobre la materia.

La distribución de las autorizaciones de pesca es algo que vienen haciendo los países miembros en función de las asignaciones de Bruselas. Para la organización de armadores española, con este nuevo planteamiento Bruselas trataría de invadir las competencias de los países miembros en la parcela de las relaciones internacionales.

En opinión de Feope, con esta propuesta la Comisión pretendería ejercer directamen-



te el control y la sanción por la vía de las autorizaciones para ejercer la actividad de la pesca. Se estima que ello supone aumentar la actual complejidad y la duración de los procesos para sacar un barco de puerto. Por otra parte se denuncia el intento comunitario para sustentar la potestad de admitir o rechazar buques en función del grado de cumplimiento de las obligaciones, lo cual se considera una medida excesiva ya que en muchos casos las presuntas infracciones son objeto de procedimientos administrativos o penales. La organización de armadores se pregunta lo que sucedería o quien indemnizaría a un armador si tras una negación a dar una autorización para pescar a un barco por una presunta infracción, hay posteriormente un fallo a favor por un tribunal.

Para Feope resulta al menos chocante que en este primer documento de Bruselas no se haga ninguna diferenciación entre lo que puede suponer la infracción de un barco comunitario en esas aguas y las actuaciones de los barcos que practican la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada.

Finalmente, sorprende que la Comisión pretenda implantar en esos barcos el diario electrónico cuando se trata un sistema de gestión que aún no ha sido aprobado en un debate general sobre el conjunto de las flotas.

En resumen, iniciativas de cambio en teoría para simplificar la aplicación de una política común, pero que en el fondo pueden suponer imponer cambios profundos en la gestión de la pesca. ■

VIDAL MATÉ

**Desde Feope se estima que Bruselas quiere aprovechar la política de simplificación para invadir competencias que hoy son de cada Estado**

Según el último informe de la FAO

# El 43% del pescado que se consume en el mundo **PROCEDE DE PISCIFACTORÍAS**



*La demanda de pescado en el mundo continúa creciendo, especialmente en los países ricos y desarrollados. Sin embargo el nivel de capturas se mantiene prácticamente estancado desde mediados de los años 80, y no hay visos de que se aumenten estos registros dado que el 25% de las especies más comerciales se encuentran al límite de su supervivencia, y un 52% se halla plenamente explotado. El interrogante de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) es si la acuicultura podrá hacer frente al crecimiento de esa demanda en las próximas décadas, a pesar del fuerte incremento de la producción de este sector.*

**D**e las 600 especies de mayor valor comercial analizadas en el informe de la FAO sobre el Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura 2006, el 25% se encuentra sobre-explotado (17%), agotado (7%) o en fase de recuperación (1%). Un 52% está plenamente explotado, mientras que un 20% se halla moderadamente explotado y un 3% permanece, de momento, escasamente explotado.

A nadie va a sorprender esta información.



Isidoro MORRA



Isidoro MORRA

La FAO calcula que de la producción mundial de harina de pescado, un 35% es destinado a ser alimento de salmones.

Desde mediados de los 80, la pesca industrial llegó a su techo de capturas. A pesar de la modernización tecnológica, de utilizar barcos más potentes y del incremento del esfuerzo pesquero, el total de capturas ha permanecido prácticamente estable alrededor de los 90 millones de toneladas anuales.

Parece obvio que la producción marina no da más de sí, aunque algunos piensan que el listón se superó hace tiempo y que el mantenimiento de esta producción pesque-

ra, con la búsqueda constante de nuevas especies que sustituyan a las ya exhaustas, va a aumentar notablemente el número de especies agotadas o plenamente explotadas.

De hecho, las noticias que llegan constantemente del estado de los distintos stock apuntan a ese empeoramiento. Por un lado, por una explotación de las especies por encima de su nivel de reproducción (expertos de la organización ecologista Oceana cifran en un 72% la población mundial de peces que se encuentra en esta situación); por otro lado, el saqueo al que se están siendo sometidos los mares, sin tener en cuenta el daño provocado al ecosistema marino (tanto en su hábitat como en la cadena trófica), y cómo ello va a influir en la vida de estas especies.

Se siguen manteniendo cifras cercanas a los 30 millones de toneladas de descartes anuales, unas cifras que hacen inviable cualquier intento de pesca sostenible. El volumen de peces en los océanos se ha reduci-

**Según el informe de la FAO, el 25% de las 600 especies pesqueras de mayor valor comercial se encuentran sobre-explotadas, agotadas o en fase de recuperación. Un 52% se halla plenamente explotado**



Isidoro MORA

**El volumen de peces en los océanos se ha reducido en un 90% en los últimos cien años. La ONU reconoce que las medidas para proteger las profundidades marinas son insuficientes e inadecuadas**

do en más del 90% en el último siglo a causa de la sobre-pesca, según señala Carlos Duarte, científico del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). *Ahora hay menos del 10% de abundancia de peces en los océanos de los que había a principios del siglo XX y hemos perdido más del 90% de los stock pesqueros.* También destaca que apenas el 0,1% de la biodiversidad marina está protegida.

#### **PRODUCCIÓN ESTANCADA**

Aunque se habla de que el número de capturas permanece estable desde hace unos veinte años, lo cierto es que si tal cantidad no ha variado es porque se han buscado nuevas especies que vinieran a paliar la mala situación a la que se había llevado a otras, como se señalaba anteriormente.

Uno tras otro, desde la aparición de la pesca industrial, las principales especies comerciales han sido llevadas al agotamiento o a su práctica extinción, como el caso del bacalao. Tras lustros de moratoria (desde 1992) sobre esta especie, en la última campaña realizada desde el "Vizconde de Eza" en el Flemish Cap y en el Gran Banco de Terranova (ésta última conjuntamente con científicos del Ipimar portugués, el Instituto

de Investigaciones Marinas (CSIC) y del Instituto Azti vasco), se obtuvieron datos esperanzadores sobre esta especie al registrarse un pequeño incremento en su abundancia, lo que podría constituir un síntoma de una eventual recuperación del stock de bacalao. Sin embargo, los científicos recalcan que aunque sea una situación más optimista que en años anteriores, no hay que olvidar que se parte de unos niveles muy bajos.

Dentro de esa búsqueda de nuevas especies que vengan a sustituir la ma-

la situación de otros caladeros, las de profundidad constituían el único y último recurso que se mantenía a salvo de las grandes flotas industriales. El desarrollo tecnológico ha permitido que algunas de las flotas pesqueras más potentes, como la española, estén persiguiendo a estas especies. Las peculiares características de estas especies que habitan a grandes profundidades, como una lenta reproducción, está provocando que sus stock se hallan visto fuertemente diezmos en tan solo unos pocos años. Las citadas campañas realizadas en los meses de junio y julio en aguas de NAFO por los científicos españoles vienen a corroborar esta mala situación, en líneas generales.

Bruselas se propone realizar severos recortes en las cuotas de capturas de unas especies que, en la campaña de 2005, no se llegaron ni a cubrir. En algunos stock las



capturas fueron un 40% inferiores a la cuota, según el comisario Joe Borg. Los recortes previstos se realizarán a partir de las capturas desembarcadas el pasado año. Algunas especies, como el granadero, la bertorella y el tiburón de profundidad sufrirán recortes próximos al 70%. El fletán sigue en niveles muy delicados (ver recuadro).

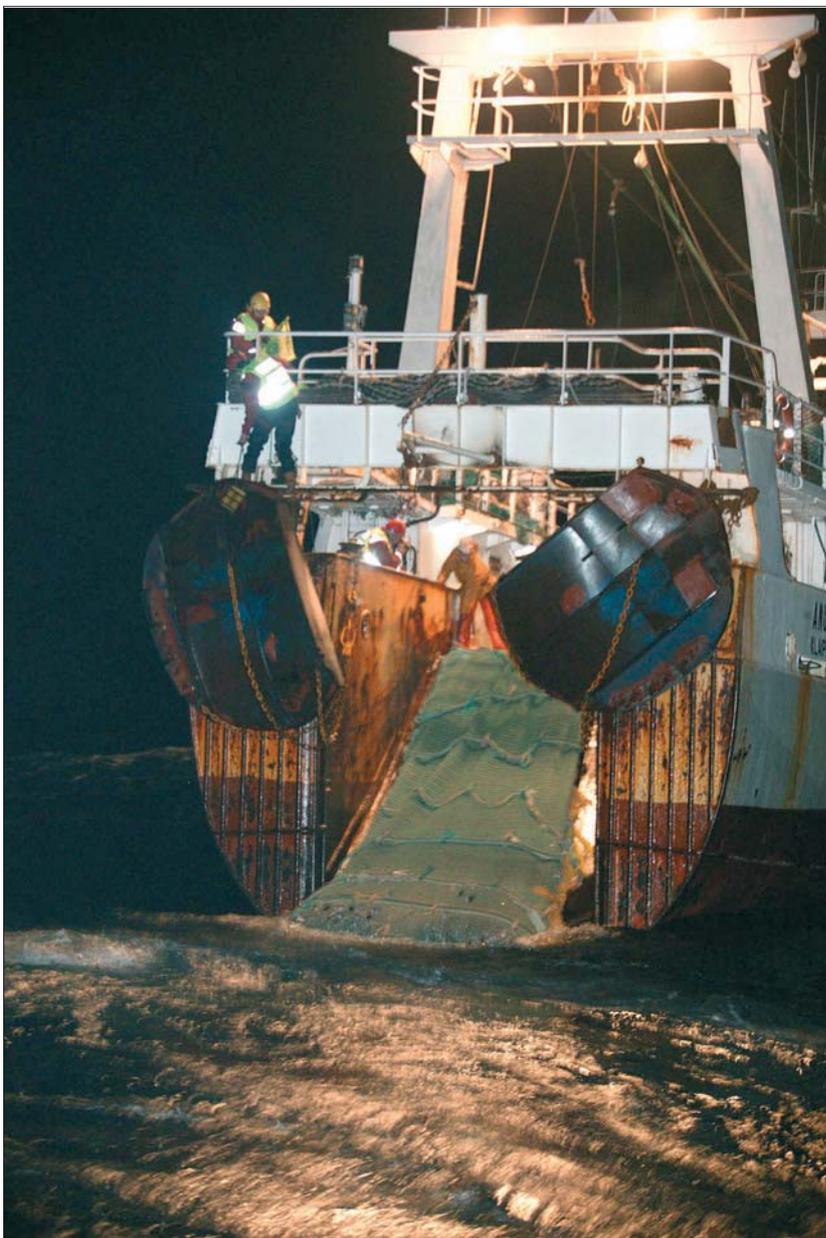
En un informe del pasado mes de julio, la Secretaría General de Naciones Unidas reconocía que las medidas para la protección de las profundidades marinas resultaban insuficientes e inadecuadas. El informe concluía señalando que *muchas pesquerías no son gestionadas hasta que están sobre-explotadas o claramente agotadas y, debido a la gran vulnerabilidad de las especies de aguas profundas y su bajo potencial de recuperación, ésta es una fuente especial de preocupación para estas poblaciones.*

A pesar de la gravedad de la situación, ya denunciada en años anteriores, provocada por el arrastre a grandes profundidades, apenas se han tomado medidas. Ahora se anuncia la posibilidad de una moratoria para esta modalidad de pesca en aguas internacionales que se tomaría en la ONU en el mes de noviembre.

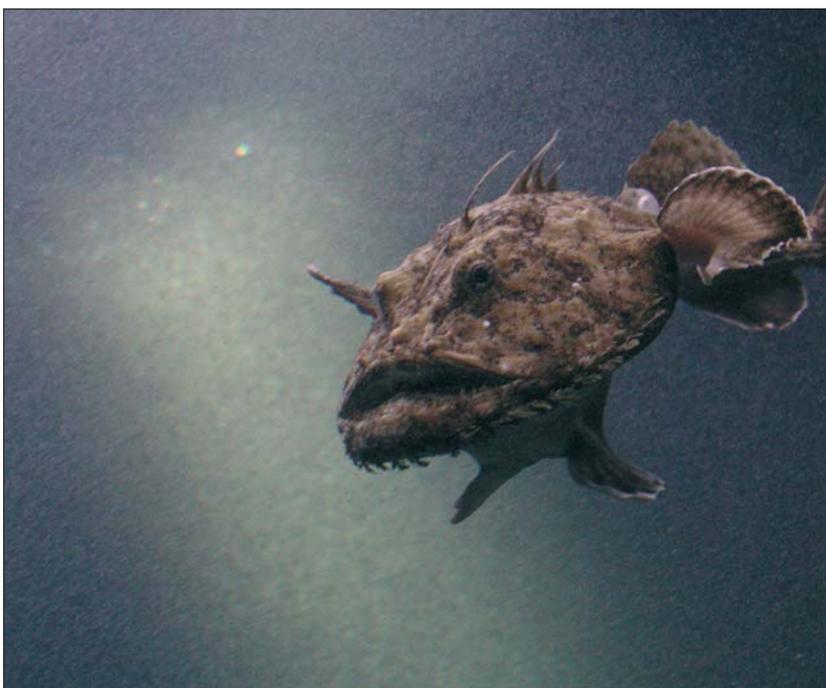
Pero mientras se adopta esta medida, u otras medidas protectoras en caladeros que están siendo esquilados, la situación se va agravando sin remedio. Por ello, los expertos de la FAO confían en paliar el incremento de la demanda de pescado en el mundo (especialmente en los países acuciados por el hambre), gracias a la producción acuícola. Sin embargo, y a pesar del espectacular desarrollo experimentado por esta industria en los últimos años (del 9% del pescado para consumo humano procedente de la acuicultura en 1980 se ha pasado al actual 43%), la FAO muestra serias preocupaciones sobre el desarrollo e impacto de esta industria.

### **DEPENDENCIA DE LA ACUICULTURA**

La producción acuícola mundial resulta vital para completar la cada vez mayor demanda de pescado frente al estancamiento en que se encuentra la pesca extractiva, como se señalaba anteriormente, y su nada probable incremento. En el último informe de la FAO, se estima en más de 45 millones de toneladas la producción acuícola mundial, con un valor total de unos 63.000 millones de dólares. Por el contrario, el total de



Steve Morgan/Greenpeace



Antonio Pérez Cribeiro



capturas suma 95 millones de toneladas, de las que 60 millones de toneladas son para consumo humano. La implantación de esta industria se extiende por todo el mundo salvo el África subsahariana, zona en la que esta industria representa el 0,13% de la acuicultura mundial.

El citado informe estima que serán necesarios 40 millones de toneladas adicionales de pescado para 2030, y la única forma de conseguirlos será a través de la producción en piscifactorías, según señaló Rohana Subasinghe, del Departamento de Pesca de la FAO y secretaria del Subcomité de Acuicultura.

La cuestión es saber si se podrá conseguir. La FAO señala que “la acuicultura podría cubrir la diferencia entre el abastecimiento y la demanda, pero existen otros factores que pueden empujar la producción en dirección opuesta, haciendo difícil que la industria crezca de forma suficiente para cubrir la demanda en las próximas décadas”.

Entre las preocupaciones del organismo de Naciones Unidas, según se hace constar en el documento, se halla el de la posible disminución del impulso de esta industria si los gobiernos y las agencias de desarrollo no ajustan sus políticas para responder a las crecientes dificultades que amenazan el futuro crecimiento del sector: La falta de las inversiones que padecen los productores en los países en desarrollo, la subida de los costes energéticos, el impacto medio ambiental y la inocuidad de esta industria.

Otro de los aspectos que preocupa a los expertos es el suministro de harina y aceites de pescado que se utilizan para alimentar las especies de cría carnívoras, como salmón, mero y besugo. De los 35 millones de toneladas de las capturas de la pesca extractiva que acaban transformadas en harina de pescado, el 35% se destina a pienso para la acuicultura.

Este uso levanta numerosas críticas. Por un lado, por el despilfarro de los recursos pesqueros y, por otro, por la escasa rentabilidad en la conversión, es decir, en el aumento de peso de los animales a los que se alimenta. Así, se estima que se pueden superar los 10 kilos de peces por cada kilo de salmón producido. En este sentido, se denuncia que en no pocos casos la acuicultura

## El fletán, en niveles preocupantes

Tras la presentación del informe de la FAO sobre el “Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura 2006”, las últimas de las grandes campañas que realizan los científicos del IEO tuvieron lugar en aguas de la Organización de Pesca del Atlántico Norte (NAFO). La zona gestionada por esta organización regional de pesca es un claro ejemplo de lo que está pasando en el resto de los caladeros mundiales, consecuencia por la cual nos encontramos ante la situación tan poco halagüeña que refleja el informe. Como destaca Greenpeace, el pasado año se tuvo que prohibir la captura

de diez de las especies gestionadas por NAFO, lo cual pone de relieve su fracaso a la hora de gestionar de una forma sostenible los recursos bajo su competencia.

Unas aguas, las de NAFO, junto a las del Atlántico Noroeste donde tiene lugar el 60% del arrastre de profundidad en aguas internacionales. Pese a ello, como destaca la citada organización ecologista, y a que la Organización

de Naciones Unidas pidió a los organismos regionales que trabajaran para evitar las amenazas a los ecosistemas marinos vulnerables y a la biodiversidad, NAFO no cuenta con normas que protejan los corales y otras especies y hábitat de aguas profundas.

Las campañas *Platuxa* y *Flemish Cap* del IEO realizadas el pasado verano, bajo la coordinación de Xavier Paz y Mikel Casas, respectivamente, arrojaron datos poco esperanzadores con res-





La ONU reconoce que las medidas establecidas para la protección de las profundidades marinas resultan insuficientes e inadecuadas. En la imagen, un arrastrero de profundidad con un ejemplar de coral en sus redes. (Foto Ministerio de Pesca de Nueva Zelanda, cedida a MAR por Greenpeace)

de organismos carnívoros, como los salmones, no se ha transformado en un complemento de la pesca tradicional, sino que su desarrollo está aumentando la presión sobre los recursos pesqueros. La propia FAO calcula que de la producción mundial de harina de pescado, un 35% es destinado a ser alimento de salmones.

Para la organización de Naciones Unidas, una de las claves para resolver este problema será la mejora de la eficacia de las fórmulas de los piensos, reduciendo la canti-

dad de harina de pescado que contienen, y buscando variantes de base vegetal. En este sentido, Ichiro Nomura, director adjunto de la FAO para la Pesca, señaló durante la presentación del informe sobre acuicultura el pasado mes de septiembre en Nueva Delhi, India, que *necesitamos empezar a planificar ahora la forma de afrontar estos desafíos, ya que la acuicultura es crucial en la lucha contra el hambre en el mundo.* ■

RAÚL GUTIÉRREZ

**A pesar del enorme incremento experimentado en la producción acuícola, cercana ya a la mitad del pescado consumido en el mundo, los expertos de FAO ven dificultades para que continúe con una expansión que cubra la demanda que se calcula para 2030**

pecto al fletán. Además de la disminución de capturas en los trabajos realizados durante las campañas, la mayor parte de éstas correspondían a ejemplares inmaduros. Estos datos vienen a indicar que el plan de recuperación del fletán, que se inició en 2004 con un recorte del 50% de las capturas, está todavía en fase de desarrollo. Los científicos insisten en que estamos ante una especie de crecimiento lento y baja fecundidad, por lo que los resultados tardarán años en percibirse. Mientras gallineta y limanda presentan tendencias positivas, el camarón disminuye y la platija se mantiene en niveles muy bajos.

La situación en aguas de NAFO es tan sólo un ejemplo ilustrativo de la situación reflejada en el informe de la FAO. Otro botón se muestra podrían ser los datos sobre el atún rojo en el Mediterráneo revelados en la última reunión de la Comisión Internacional del Atún Atlántico (ICCAT), que tuvo lugar a primeros de octubre. En dicha reunión no sólo se confirman las denuncias realizadas tras un informe elaborado por Greenpeace, en el que esta organización ecologista cifraba en 12.000 las toneladas de atún rojo que se estaban pescando en el Mediterráneo por encima de la cuota estipulada por este organismo re-

gional de pesca (ver MAR número 450, junio 2006), sino que se quedaban cortos en su denuncia. La propia ICCAT señala que son unas 14.000 las toneladas de atún rojo que se están pescando por encima de la cuota autorizada. Una cuota ya de por sí excesivamente alta, a juicio de muchos científicos (incluidos los del Comité Científico de la propia ICCAT), dado el estado del stock. ■ R.G.



Ante las dificultades por la que atraviesa el sector



## LA PESCA-TURISMO como alternativa

*Con una flota formada por unas 14.000 embarcaciones, de las que más de 10.000 se hallan faenando en el caladero nacional con cada día mayores dificultades para ejercer su actividad con la necesaria rentabilidad por la reducción de las posibilidades de capturas, buscar alternativas a esas flotas, sobre todo a esas zonas dependientes de la pesca, constituye uno de los objetivos más importantes de la política de la Administración. Una de esas salidas se concreta en el desarrollo de la actividad de la pesca con fines turísticos con el objetivo de aportar unas mayores rentas a una parte del sector con el desarrollo de esa nueva actividad a la vez que se logra que muchos ciudadanos conozcan de verdad el ejercicio de la pesca. El instrumento para poner en marcha esa medida se concreta en el programa Sagital, que cuenta con el apoyo de una veintena de entidades públicas y privadas entre las que se halla el Instituto Social de la Marina.*

Sagital es un programa que recoge las experiencias obtenidas en los años precedentes con el programa Medas (medidas contra la exclusión y el desempleo en áreas litorales), ejecutado a la sombra de la iniciativa comunitaria Equal. Para su desarrollo cuenta con el apoyo de más de una veintena de socios tanto públicos como privados que van desde el propio sector, fundamentalmente cofradías, pasando por organizaciones sindicales Comisiones Obreras, Asaja, como patronal agraria por su experiencia en el turismo en el medio rural, Administraciones locales, regionales y la Administración General del Estado con la presencia de la Secretaría General de Pesca Marítima y el Instituto Social de la Mari-





na, así como de la Universidad Politécnica de Madrid.

A grandes rasgos se puede calificar el proyecto Sagital como una propuesta de actividades alternativas y complementarias de diversificación a la actividad de la pesca tradicional tanto como una salida económica para complementar rentas como del empleo. Con el programa Sagital se pretende dar un paso más en la integración del turismo en las zonas litorales dependientes de la pesca. En la actualidad, el turismo ya supone un aporte fundamental para esas zonas, pero sobre todo para el conjunto de las actividades que se desarrollan en tierra, sobre todo desde la perspectiva de la gastronomía. Con esta iniciativa se pretende dar un paso más en la misma dirección y implicar a los turistas en la

**Presentados dos estudios sobre cambios jurídicos y técnicos en la legislación actual para poder impulsar legalmente esta alternativa en muchas zonas costeras**



**Andalucía,  
Asturias y  
Canarias  
acogerán por el  
momento los  
tres primeros  
proyectos piloto**

**La  
Administración,  
donde participa  
el ISM como  
uno de los  
socios  
promotores,  
apoya los  
proyectos**

propia actividad de la pesca como unos miembros del mismo barco, para lo cual es indispensable modificar parcialmente la normativa actual, tanto en lo que se refiere a la propia Ley de Pesca como a las condiciones de los barcos pesqueros donde puedan embarcarse los turistas para participar en una jornada de pesca en alta mar.

En el marco de ese programa, el proyecto contempla el desarrollo de tres acciones piloto en tres zonas afectadas por la crisis de la pesca, pero también consideradas como zonas atractivas para el desarrollo de la pesca turismo, como son Cabo de Peñas en Asturias, el Golfo de Cádiz en Andalucía y las islas de La Graciosa y La Palma en Canarias.

Para la ejecución y desarrollo del proyecto, el programa cuenta con cuatro patas. Una primera se concreta en la formulación de una estrategia de adaptabilidad a las nuevas actividades. La segunda es la promoción de las posibilidades de adaptación de empresas y trabajadores para el cambio de actividad. Una tercera es el desarrollo y puesta en marcha de las herramientas para

apoyar la diversificación de las actividades previstas y finalmente una cuarta sobre medidas de acompañamiento para la ejecución de las iniciativas de diversificación

El desarrollo de la pesca-turismo como una actividad normal en el sector complementaria para el trabajo profesional de los pescadores, no es un cambio que se pueda producir de la noche a la mañana con una simple posición voluntarista. Su implantación, para que tenga visos y garantías de estabilidad y continuidad en el futuro, requiere que la misma se construya sobre bases sólidas desde la perspectiva de las condiciones de las embarcaciones, hasta la formación de los propios trabajadores para desarrollar ese nuevo trabajo, todo ello en un nuevo marco legal para ejercer esa actividad.

### **AJUSTE DE NORMAS**

Parte de ese trabajo previo a la puesta en marcha con todas las bendiciones legales de esa nueva actividad es el que han desarrollado en los últimos meses técnicos de Universidad Politécnica de Madrid bajo la coordinación de los profesores Ignacio Claver y Agustín Molina. Los estudios se han centrado en lo que debería ser el nuevo marco legal en materia de pesca para el desarrollo de la pesca-turismo, así como de las condiciones que deberían reunir esos barcos de cara a conseguir que fuera una actividad rentable para las empresas, atractiva para los turistas y, sobre todo, en condiciones de seguridad. Estos informes técnicos fueron presentados en las últimas semanas por sus redactores en el marco de la Secretaría General de Pesca Marítima con una serie de conclusiones y recomendaciones en materia de normativa que deben ser ahora analizadas por el conjunto de los socios del programa y muy especialmente por la Administración antes de que se hagan propuestas de cambio en el actual marco legal.

Desde la perspectiva de la normativa, para poder desarrollar la pesca-turismo, los redactores del informe jurídico consideran necesario impulsar un nuevo marco jurídico donde encajar la misma como una actividad complementaria a la pesca tradicional. En este momento, con la ley de Pesca en vigor, se estima que no hay cobertura para el desarrollo de este tipo de actividad, que no existe una regulación específica de la misma y por ese motivo, toda actividad que se haga en este sentido sería ilegal. En conse-

cuencia, la primera propuesta que se deriva del informe es la necesidad de ir a una modificación de la Ley de Pesca y que la misma de entrada a un nuevo capítulo donde se aborde la pesca-turismo. En esta línea, se debería hacer un desarrollo reglamentario sobre los tipos de embarcaciones habilitadas para ese tipo de actividad, hacer los correspondientes estudios técnicos, analizar los tipos de artes y barcos, las condiciones de seguridad, las titulaciones administrativas, la regulación de las capturas, el aseguramiento de los barcos, la política de inspecciones y los propios requisitos de las tripulaciones que se dediquen en ese trabajo

Para los responsables de este proyecto, es igualmente fundamental que antes de su aplicación se analicen las condiciones técnicas de las embarcaciones que se vayan a destinar a este tipo de actividad, tanto desde la perspectiva de la habitabilidad, confort y servicios, como sobre todo desde la seguridad. En esta línea se están desarrollando estudios con varios tipos de barcos dedicados a la pesca costera a partir de los cuales se harán las correspondientes propuestas hasta definir el tipo de embarcación en cada arte de pesca que sea la adecuada para desarrollar ese trabajo en cada una de las zonas. Entre las muchas conclusiones que se están obteniendo destaca la importancia de la seguridad y la confortabilidad para los no miembros de la tripulación que se embarquen al no estar habituados a ese medio, la necesidad de un seguro de responsabilidad civil complementaria y la conveniencia de que, salvo en casos muy excepcionales, la actividad se desarrolle solamente durante el día y no en la noche

Desde la Secretaría General de Pesca Marítima, su responsable Juan Carlos Martín Fragueiro, considera que el proyecto Sagital constituye una alternativa interesante, tanto desde la perspectiva económica como de empleo, para una serie de zonas dependientes de la pesca al suponer la posibilidad de un aumento de la oferta de turismo, todo ello en el marco de una política de sostenibilidad de los caladeros. El secretario general de Pesca ha recalcado que los estudios elaborados por la Universidad Politécnica se enmarcan en el conjunto de los trabajos previos a la puesta en marcha legal a la actividad pesca-turismo. Se trata de unos trabajos cuyas conclusiones deben ser analizadas por el conjunto de los socios y sobre las



que se deberá manifestar la Administración. Aunque en principio hay una clara apuesta desde los estamentos oficiales para apostar por esta actividad complementaria a la pesca y a la resta de los pescadores, se trata de un proceso que debe requerir un tiempo para adaptar la normativa y para adecuar las condiciones de los barcos. No obstante, para el responsable de Pesca en el próximo año se podría dar un fuerte impulso al desarrollo y para la adaptación de esa normativa donde hay competencias de Pesca, Fomento y Trabajo para su entrada en vigor lo antes posible.

En medios del sector de la pesca, la iniciativa se ve y se valora de forma positiva por lo que puede suponer de lograr un complemento a sus ingresos en la pesca vía el turismo embarcado. Sin embargo, en principio, el programa se ve con cierta reserva hasta que se haya clarificado el proceso para su ejecución, sobre todo en materia de ayudas para adaptar los barcos y el mismo se pueda poner en marcha. ■

**VIDAL MATÉ**

***En el sector todo lo que sea dar salidas a la actividad de la pesca se considera como un paso positivo***



*El sector atunero comunitario, desde la flota hasta la industria conservera, podía entrar a medio plazo en vías de desaparición si las autoridades comunitarias no adoptan medidas de apoyo. Esta fue una de las conclusiones adoptadas en el marco de la III Conferencia Mundial del Atún, celebrada el pasado mes de septiembre en Vigo, y que acogió a más de 250 directivos de las empresas líderes del sector en todo el mundo.*

Vigo acogió la III Conferencia Mundial

## El sector atunero PIDE MÁS APOYOS frente a terceros países

Esta Conferencia fue organizada por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (Anfaco) y en la misma estuvieron presentes representantes de los países más importantes que operan en este sector, como España, Italia, Francia, Portugal, México, USA, Ecuador, Guatemala, Tailandia, Japón, Taiwán, Irán, Filipinas, Sri Lanka, Islas Seychelles, Isla Mauricio, Costa de Marfil o Sudáfrica, lo que supone la presencia del 90% de la producción mundial de atún. España, conjuntamente con Tailandia y Esta-

dos Unidos, son los países productores más importantes.

Las sesiones de trabajo dieron lugar a un análisis sobre la situación del sector desde la política de capturas hasta el consumo pasando por la industria transformadora, la conservera y las empresas auxiliares. Al final se suscribieron una serie de conclusiones, tanto en relación con la flota como con la industria transformadora y conservera.

Desde la perspectiva de la flota atunera, se considera que es preciso disponer de una mejor y mayor información estadística sobre

la situación de los recursos atuneros para garantizar su mejor conservación y el desarrollo de una pesca responsable y sostenible. Desde esta perspectiva se considera que se debe ajustar la flota a las posibilidades de pesca reales. En opinión de los científicos, los recursos de atún en el mundo tienen una situación próxima a su máxima explotación sostenible, fundamentalmente en la zona tropical y se coincide en destacar que los principales problemas se concretan en la situación de los recursos del atún rojo. La Conferencia reclamó que se pongan en marcha todos los mecanismos posibles para eliminar las pesquerías ilegales, para lo cual sería importante que las organizaciones regionales de pesca contaran con mayores apoyos técnicos.

Desde la perspectiva de las flotas comunitarias, es importante el desarrollo de acuerdos pesqueros para acceder a nuevos caladeros y mantener los barcos. Denuncian que en los últimos años se han reducido las posibilidades de pesca tanto por falta de caladeros como por problemas de seguridad en el mar, como en el caso de Somalia. Los armadores advierten que si la UE no quiere que desaparezca la flota comunitaria abandonada en la misma, es preciso articular mecanismos de apoyo para el sector con la indemnización compensatoria, que en la actualidad se halla vacía de contenido.

En lo que afecta a la industria transformadora y conservera de atún, desde el sector se advierte a las autoridades comunitarias que el sector atunero no podría asumir reducciones arancelarias en el ámbito multilateral, ya que es indispensable que los países que operan en los mismos mercados jueguen igualmente con las mismas reglas para asegurar un equilibrio entre las partes. El sector comunitario teme que en los futuros acuerdos sobre liberalización del comercio mundial se puede utilizar el comercio del atún con terceros países como moneda de cambio en beneficio de otros sectores.

Durante los últimos tiempos se ha producido una sensible reducción de la producción de conservas de atún en los países desarrollados, mientras se ha constatado un crecimiento de la oferta principalmente en el sudeste asiático cuyas empresas controlan ya aproximadamente el 30% del mercado comunitario. Desde la industria se señala la existencia de una importante presión fiscal, junto a otras exigencias en materia de sanidad y costes laborales que no tienen en terceros países, lo que dificulta disponer de una posición de competitividad con todo el mundo.

Desde el sector, de acuerdo con este pa-



norama, se reclama a las autoridades comunitarias el desarrollo de una política más coherente ya que no es posible mantener una industria con unos altos costes de producción desde la captura a la conservera, mientras se dan ventajas de competitividad a los países menos desarrollados. La especialización en la oferta con pequeños nichos de mercado frente a la venta masiva de terceros países se avista como una posible salida, si bien ello conllevaría un descenso en las ventas con los consiguientes efectos sobre la industria. En esta misma línea desde la industria comunitaria se apuesta por la calidad y el máximo impulso de la investigación. ■

V. M.

**España, junto con Tailandia y Estados Unidos, lidera la producción mundial**



Expedidos por AENOR

# El ISM recibe los CERTIFICADOS DE CALIDAD A LA FORMACIÓN

*“Estas certificaciones tienen una gran importancia para el Instituto Social de la Marina, ya que nos respaldan internacionalmente y nos permiten difundir a través de nuestros centros y de nuestros alumnos, una cultura de calidad y una conducta ambiental responsable en beneficio de las empresas y del país”. En estos términos se expresó Eduardo González, Director General del ISM, en el acto de entrega de los certificados para el diseño e importación de formación reglada para el ejercicio de profesiones marítimas, otorgado por la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), un organismo independiente y sin ánimo de lucro, reconocido internacionalmente.*

Eduardo González también señaló que este logro se alcanzó después de una exhaustiva auditoria externa realizada por AENOR, tanto en la sede de Madrid como en los centros nacionales de formación marítima de Bamio e Isla Cristina así como en la dirección provincial de Vizcaya.

El Director General del Instituto Social de la Marina, subrayó que *“con la entrega de estos certificados acabamos de subir un peldaño, pero todavía nos queda un gran tramo de escalera para lograr todos nuestros objetivos que, sin lugar a dudas, y trabajando todos juntos, lograremos”*.

Por su parte, José María Pérez Toribio, Subdirector General del ISM, manifestó que *“la evaluación de la calidad del proceso formativo exige una decisión estratégica previa”* y a continuación formuló las siguientes preguntas: *“qué queremos lograr y cómo, con qué profesionales y recursos materiales, metodología de actuación, medición, análisis, evaluación y adopción de las medidas que en cada caso co-*





respuesta". En este sentido matizó que "nosotros quisimos partir desde abajo y tratar de implantar un sistema de gestión de la calidad, según la ISO 9000, para ir elaborando nuestro camino paso a paso hacia los modelos de excelencia".

El Director de Certificación de Sistemas de Calidad de AENOR, Jaime Fontanals, tras entregar los certificados, señaló que tras 20 años otorgando certificados de calidad en el campo industrial, ahora se va ampliando a la vertiente social, contribuyendo al bienestar social. "Además —dijo—, el Instituto Social de la Marina lleva a cabo otras muchas actividades y mi deseo es que sigan el camino de la formación".

De esta manera la formación profesional del ISM obtiene un respaldo decisivo en cuanto a la calidad de los cursos que imparte. Hay que tener en cuenta que el Certificado de la Calidad es un factor determinante dirigido hacia la implantación de sistemas de gestión, dirigidos a garantizar la calidad de los servicios prestados, generando una gran confianza a los alumnos que reciben los cursos de formación profesional.

Por otra parte, el Instituto Social de la Marina, tiene, entre otras, la competencia de la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar, así como atender a su



bienestar a bordo o en puertos, y al de sus familias en cumplimiento con las normas de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

#### **ACTIVIDADES FORMATIVAS**

En materia de formación, las actividades llevadas a cabo por el ISM, son las siguientes:

- Actividades educacionales propias de los niveles de enseñanza reglada.

**“Estas certificaciones nos respaldan internacionalmente y nos permiten difundir, a través de nuestros centros y nuestros alumnos, una cultura de calidad y una conducta ambiental responsable”  
(Eduardo González, Director General del ISM)**



**“Quiero agradecer la colaboración y entrega de todos los trabajadores del ISM que han participado en la implantación del Sistema de Gestión de la Calidad” (José María Pérez Toribio, Subdirector General del ISM)**

- Actividades dirigidas al desarrollo del Plan de Formación Ocupacional Marítimo.
- Actividades correspondientes al desarrollo del Programa de Seguridad Marítima, supervivencia en el mar y lucha contra incendios.
- Actividades formativas de Especialización Marítima homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante fruto del cumplimiento del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia de la gente del mar.

Para impartir esta formación el ISM cuenta con diferentes tipos de centros de formación, entre otros, las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera ubicadas en Ribeira (A Coruña), Almería, Gijón, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria, Bueu (Pontevedra) y Bermeo (Bizkaia).

También la formación se imparte en los Centros Nacionales de Formación Marítima en Bamio (Pontevedra) e Isla Cristina en Huelva. Estos dos centros cuentan con instalaciones específicas para impartir forma-

ción con equipos técnicos avanzados altamente cualificados, así como la realización de estudios de carácter socioeconómico, gestión empresarial, relaciones laborales o evolución de tecnología. Dichos Centros Nacionales ofrecen una programación formativa amplia elaborada de acuerdo con las demandas y necesidades del sector.

#### **CENTRO DE FORMACIÓN EN BAMIO**

Este Centro Nacional de Formación durante el año 2005 impartió un total de 230 cursos, en los que participaron 2.615 alumnos que acumularon 15.613 horas lectivas. Las principales áreas formativas se dirigieron a certificados profesionales, con 94 cursos para 956 alumnos y 5.558 horas lectivas, seguido de los cursos sobre seguridad marítima y contaminación, área que contó con 47 cursos para 617 alumnos que recibieron 3.195 horas lectivas. A continuación se sitúa, cursos de formación sanitaria, con un total de 36, para 502 alumnos y 1.244 horas lectivas. También se llevaron a cabo

actividades relacionadas con el transporte marítimo, cualificación de trabajo a bordo, electricidad y electrónica, idiomas, informática, mecánica industrial, técnicas educativas y títulos profesionales.

### **CENTRO DE FORMACIÓN EN ISLA CRISTINA**

En el Centro Nacional de Formación de Isla Cristina se llevaron a cabo durante el año 2005, 108 cursos, impartidos a 1.246 alumnos que recibieron 6.962 horas lectivas. También los certificados profesionales se sitúan a la cabeza del número de cursos con 71, para 810 alumnos y 3.658 horas lectivas. Le sigue los cursos orientados a la seguridad marítima y contaminación con 15 cursos, 190 alumnos y 514 horas lectivas. También se llevaron a cabo especialidades formativas en las áreas de actividades pesqueras, formación sanitaria, informática, mecánica industrial y titulaciones profesionales.

### **OTROS CENTROS DE FORMACIÓN**

El Instituto Social de la Marina, además de sus Centros Nacionales de Formación de Bamio e Isla Cristina, cuenta con centros de formación en sus direcciones provinciales y en empresas con las que se mantienen convenios de colaboración. De esta manera durante el año 2005 recibieron formación un total de 8.776 alumnos.

Los dos Centros Nacionales de Formación Profesional constituyen una de las respuestas del ISM a la necesidad de dotar al sector marítimo, y a la sociedad en general, de unos centros de ámbito nacional dotados de equipamientos humanos y materiales especializados, capaces de ser utilizados tanto por el propio ISM como por los agentes sociales interesados, con el fin de dinamizar una política marítima en toda su extensión.

### **CERTIFICACIÓN DE CALIDAD**

Tras la certificación de calidad emitido por AENOR el Manual de Calidad afecta a los servicios centrales de la Subdirección General de Acción Social Marítima, las direcciones provinciales de Cádiz y Bizkaia y los Centros Nacionales de Formación de Bamio e Isla Cristina y alcanza a la gestión de la formación correspondiente a los Cursos de Especialidad Marítima homologados por la Dirección General de la Marina Mercante relativos a:

- Formación básica (supervivencia en el



mar, prevención y lucha contra incendios, primeros auxilios, y seguridad en el trabajo).

- Avanzado en lucha contra incendios.
- Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos.
- Botes de rescate rápidos.
- Operador general del sistema mundial de socorro y seguridad marítima.
- Operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad marítima.
- Familiarización en buques tanque.
- Buques petroleros.
- Buques gaseros.
- Buques quimiqueros.
- Básico de buques de pasaje.
- Buques de carga rodada.
- Radar de punteo automático.

**Los directores de Bamio e Isla Cristina son los responsables de coordinar las acciones formativas de sus respectivos centros**

# Balance 2005

*El Instituto Social de la Marina, como órgano con personalidad jurídica propia y adscrita a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, asume dos áreas de competencias. Por un lado se encarga de la problemática social del sector pesquero-marítimo y, a su vez, actúa como Entidad Gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del Mar.*

**El Centro Radio-Médico atendió un total de 2.466 llamadas, registrándose 391 evacuaciones de trabajadores**

El balance correspondiente al año 2005 refleja que las pensiones vigentes a 31 de diciembre de ese año, se elevaba a 131.753, de las cuales 1.067 corresponden al antiguo Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI). Respecto al año anterior se observa una disminución paulatina de este tipo de pensiones. Concretamente hay un descenso del 4,22 por ciento.

El porcentaje de pensiones de jubilación sobre el total, incluido el SOVI, es el más alto con un 53,65 por ciento, seguido de las de viudedad con el 34,31 por ciento, incapacidad permanente con el 7,33 por ciento, orfandad con el 4,02 por ciento y las de favor a familiares, que suponen el 0,70 por ciento del total.

El mayor número de pensiones corresponde a Galicia, seguida de Andalucía, País Vasco, Canarias, Cataluña, Valencia, Asturias, Cantabria y Baleares.

## **CENTRO RADIO-MÉDICO**

El Centro Radio-Médico, del Instituto Social de la Marina, que permanece alerta las veinticuatro horas del día, los 365 días del año, atendió un total de 2.466 llamadas, que motivaron la atención de 1.475 número de casos, de los cuales fueron necesarias 391 evacuaciones de trabajadores, lo que significa el 26,5 por ciento. El promedio de la relación entre llamadas y casos, ascendió al 1,67 por ciento.

En otro orden, el número de reconocimientos médicos a trabajadores, previos al embarque, fue de 61.166.

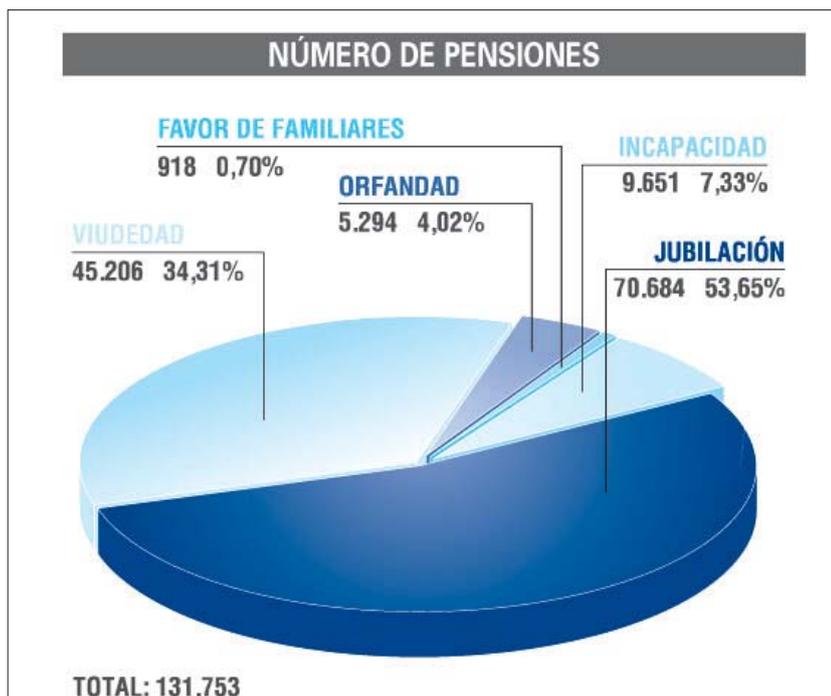
## **FORMACIÓN MARÍTIMO-PESQUERA Y SANITARIA**

Durante el año 2005 se impartieron 647 cursos de formación profesional marítima, en los que se formaron un total de 8.776 alumnos.

Por otra parte, en formación profesional sanitaria, el ISM llevó a cabo 367 cursos a 5.506 marinos. ■

**El Instituto Social de la Marina (ISM) gestionó un total de 131.753 pensiones**

**Se impartieron 647 cursos de formación profesional marítima, en los que se formó a un total de 8.776 alumnos**



La Dirección Provincial del ISM en A Coruña obtiene

# la certificación del NIVEL DE EXCELENCIA



**El Ministerio de Administraciones Públicas (MAP), ha concedido la "certificación del nivel de excelencia" a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina de A Coruña, por la calidad de los servicios que presta a los trabajadores del mar. Además este galardón conlleva un incentivo de 15.000 euros.**

**E**l Instituto Social de la Marina (ISM) asume fundamentalmente dos competencias. Por un lado se encarga de la problemática social del sector pesquero-marítimo y, además, actúa como entidad gestora del Régimen Especial del Mar para los trabajadores que ejercen su labor profesional en el mar.

## **A CORUÑA EN CIFRAS**

La Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en A Coruña juega un papel primordial en el sector pesquero-marítimo debido al gran número de trabajadores que tiene bajo su tutela.

La Dirección Provincial del ISM en A Coruña es la que gestiona mayor número de pensiones, 49.912, de las que 28.025 son de jubilación; 15.559 de viudedad; 4.258 de incapacidad; 1.762 de orfandad y, 308 de familiares.

También realizó un buen número de cursos de formación profesional. Concretamente impartió 85 cursos en los que participaron 1.294 alumnos.

El número de embarcaciones se elevan a 1.716, de las que 235 son buques pesqueros.

También se sitúa a la cabeza en el número de empresarios pertenecientes al Régimen Especial del Mar, que asciende a 990.

Por último cabe destacar que la Dirección Provincial de A Coruña es la que mayor número de Casas del Mar ofrece a los trabajadores del mar, con una oferta de 19.

## **SERVICIO A LOS CIUDADANOS**

La Administración, al servicio de los ciudadanos. Esta es la columna vertebral de la relación que deben mantener los organismos públicos con sus conciudadanos.

Además, este servicio debe poseer la mayor calidad posible para ofrecer un mejor servicio.

En este contexto, el Ministerio de Administraciones Públicas (MAP), en el año 2005 publicó un Real Decreto por el que se establece el marco general para la mejora de la calidad en la Administración General del Estado. En esta norma se creaba una certificación del nivel de excelencia que es evaluada por la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios. Además se establecieron unos incentivos al rendimiento para aquellos organismos públicos que obtuvieran la certificación del nivel de excelencia.

La certificación del "nivel de excelencia" otorgada por el MAP a la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en A Coruña, constituye el reconocimiento a la calidad de los servicios que ofrece este organismo a los trabajadores del mar. ■

**El MAP, con estas certificaciones establece un marco general para la mejora de la calidad en el servicio a los ciudadanos**

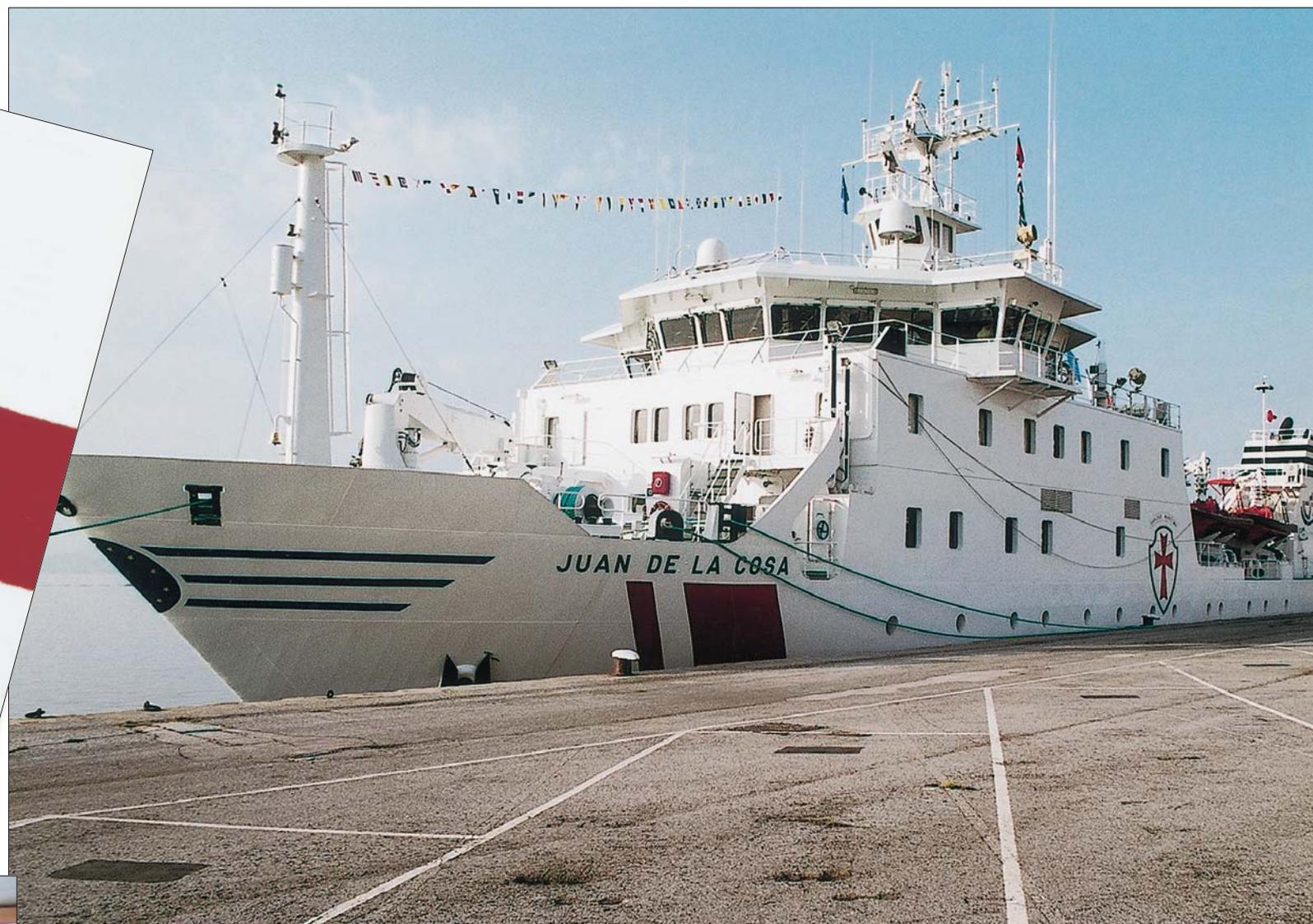
**Se ha asignado a la Dirección Provincial del ISM en A Coruña un incentivo de 15.000 euros**

Diseñada por el ISM

# CAMPAÑA INFORMATIVA sobre el buque sanitario "JUAN DE LA COSA"

*El Instituto Social de la Marina (ISM) ha editado cerca de 50.000 folletos informativos sobre el nuevo buque sanitario "Juan de la Cosa", que fue puesto en servicio el pasado mes de julio en Santander, su puerto base.*





Los folletos se distribuirán a través de las direcciones provinciales del ISM. En concreto 31.500 folletos se han editado en castellano, 10.000 en gallego, 2.000 en catalán, 2.000 en valenciano y 3.000 en vasco.

El folleto informativo contiene todos los servicios que ofrece el buque sanitario que atenderá a las embarcaciones que faenan de enero a marzo y de octubre a diciembre en la campaña del pez espada; en la del bonito, de junio a septiembre y en la de la anchoa de abril a mayo.

#### **COMUNICACIONES**

El “Juan de la Cosa” cuenta con un completo sistema de comunicaciones de última generación. Cualquier embarcación puede ponerse en contacto con el buque sanitario a través de:

- Distintivo de llamada: ECJE

- Frecuencia de Radio: 6224 Khc
- Frecuencia Espaderos: 12356 Khc
- Canal Emergencia: 16 VHF/2182 Khc.HF
- Satélite Inmarsat: 00 870 764 618 162
- Fax: 00 870 764 618 167

#### **TECNOLOGÍA DE ÚLTIMA GENERACIÓN**

El nuevo buque hospital y de apoyo logístico “Juan de la Cosa” ha sido construido en el astillero Izar en Gijón. El tiempo de ejecución ha sido de 21 meses, y la inversión ha supuesto para el ISM cerca de 19 millones de euros, con equipamiento incluido.

Está dotado de aparatos de comunicación electrónicos de última generación. La informática juega un papel fundamental en la atención médico-sanitaria, al contar con un sistema de telemedicina y videoconferencia. Por ejemplo, una radiografía, en soporte di-

***El Instituto Social de la Marina distribuirá 48.000 folletos informativos a través de sus direcciones provinciales***



**El “Juan de la Cosa” ofrece cobertura sanitaria a 1.000 embarcaciones pesqueras con un total de 10.000 trabajadores**

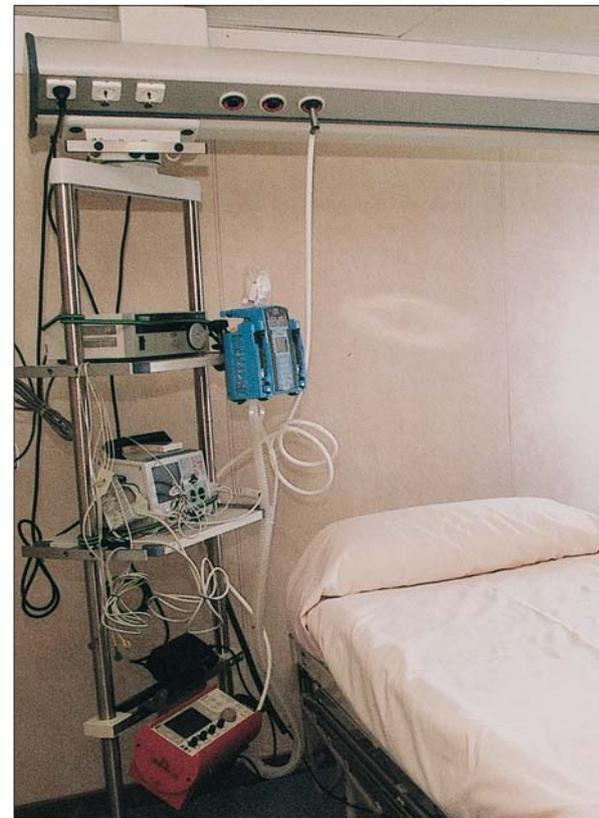
gital, podrá ser enviada vía satélite a un hospital de referencia. Lo mismo ocurrirá durante una intervención quirúrgica que podrá realizarse a través de videoconferencia.

#### **CARACTERÍSTICAS Y EQUIPAMIENTO**

El “Juan de la Cosa” tiene 75 metros de eslora y 14 de manga, con un registro bruto de 2.623 toneladas. La velocidad punta es de 16 nudos.

Su autonomía es de 9.600 millas, lo que se traduce entre 20 y 30 días de navegación. Cuenta con una bomba contraincendios exteriores, pescantes para cuatro lanchas de trabajo y bote salvavidas, con una capacidad para 16 personas.

La habilitación y el hospital cuenta con 10 oficiales en cubierta, 28 personas en cubierta superior (16 tripulantes y 12 reservas, 10 personas en la cubierta del hospital (un ATS, un mozo sanitario y 8 enfermos). En total 48 personas, distribuidas en 30 camarotes individuales para oficiales, tripulantes y dos enfermos. También tiene habilitados 3 camarotes dobles en el hospital y 4 triples de re-



serva para ampliar el hospital si es necesario.

También el barco cuenta con una zona de naufragos, áreas comunes y áreas de servicios. Todos los camarotes del hospital cuentan con conexiones informáticas, de televisión y todos los elementos necesarios para lograr un ambiente recuperador durante los procesos de enfermedad accidentes sufridos a bordo de las embarcaciones.

Por otra parte, la seguridad está presente en todo momento, tanto en la amplitud de camarotes y sistemas de compartimentos en los mismos, como en lo que respecta a los dispositivos de puesta a flote y recuperación de lanchas salvavidas. Precisamente esta es una operación clave tanto en la salida urgente de médicos para atender a los enfermos y accidentados a bordo de sus propios buques, como para subir a éstos al buque hospital.

### **ÁREA SANITARIA**

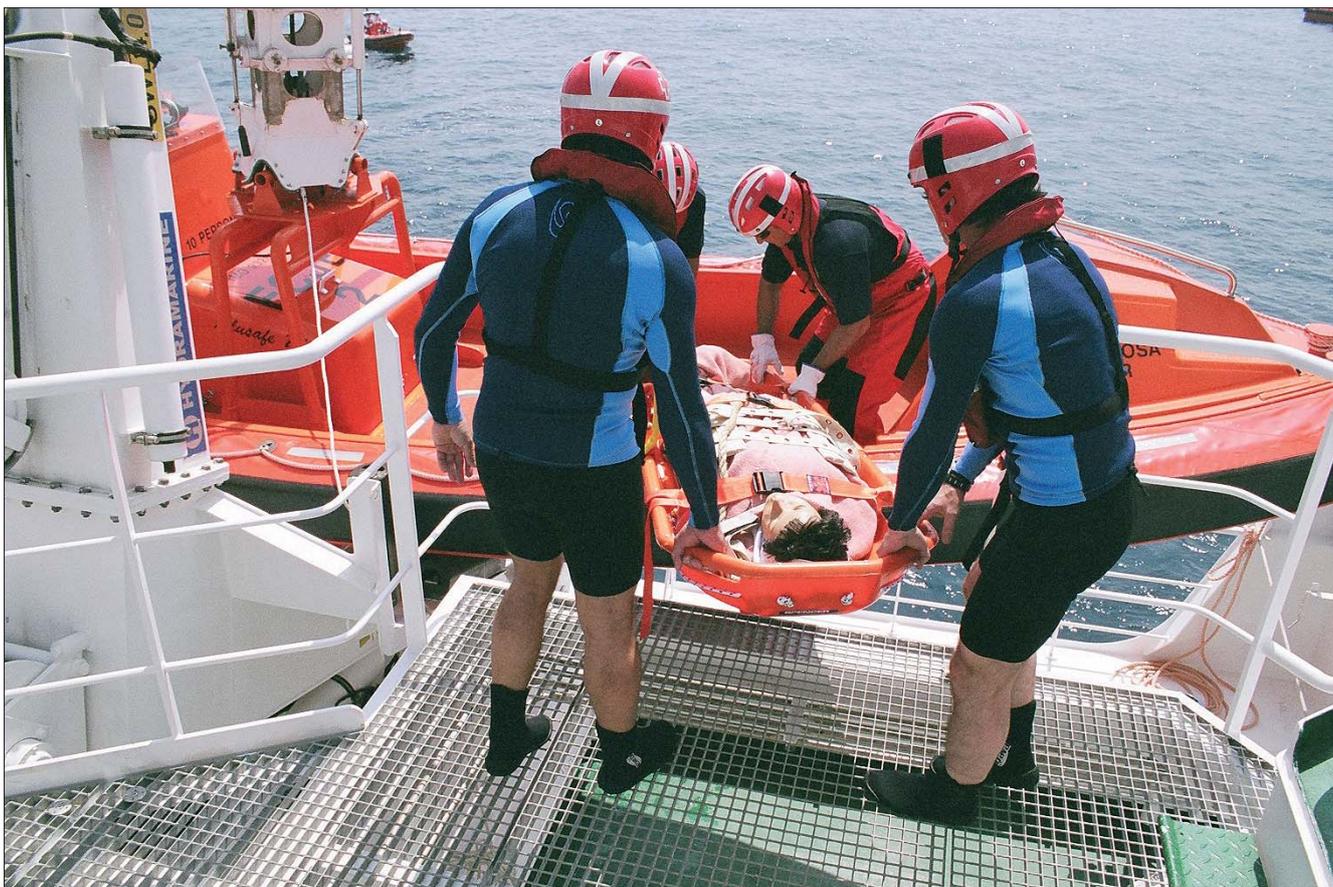
El área sanitaria cuenta con 10 camarotes para enfermos. Además el barco está preparado para albergar 12 pacientes más.

En concreto la zona hospitalaria está dotada, entre otros elementos, de quirófano, laboratorio y sala de curas, cuidados intensivos, exploraciones radiográficas y sala de aislamiento para el tratamiento de quemados, infecciosos y psiquiátricos. ■



***El buque es una auténtica instalación hospitalaria flotante***

***La zona sanitaria tiene capacidad para atender simultáneamente hasta 20 personas***



# Última mesa del DIÁLOGO SOCIAL

***De común acuerdo, Gobierno, sindicatos y empresarios decidieron concluir el Diálogo Social con la mesa sobre la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, tras culminar el proceso de Diálogo Social con los acuerdos alcanzados sobre la Reforma Laboral y de la Seguridad Social.***

Ahora, el Gobierno, junto con los sindicatos UGT y CC.OO., así como las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME, abordan un acuerdo con el objetivo de reducir la siniestralidad laboral y mejorar los niveles de seguridad y salud en el trabajo.

Esta iniciativa responde a un acuerdo adoptado en el Diálogo Social en materia de prevención de riesgos laborales, en el mes de febrero del año 2005. Posteriormente el titular del departamento de Trabajo y Asuntos Sociales presentó al Consejo de Ministros celebrado el 22 de abril de ese año un Plan de actuaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo que incluía el docu-

mento "Hacia una estrategia española de seguridad y salud en el trabajo". La mesa de Diálogo Social celebró nuevas reuniones sobre este asunto entre diciembre de 2005 y febrero de este año.

Ahora, Gobierno, sindicatos y empresarios retoman su compromiso de concluir el Diálogo Social son esta mesa sobre prevención de riesgos laborales. Además, tanto el Gobierno como los agentes sociales han coincidido en que las Comunidades Autónomas se impliquen al máximo en esta materia.

### **OBJETIVOS PRIORITARIOS**

Reducir la siniestralidad laboral y acercarnos con ello a los valores medios de la



***“La seguridad y salud en el trabajo sigue constituyendo un grave problema social, dado su enorme coste humano y productivo” (Valeriano Gómez, secretario general de Empleo***



***Gobierno, sindicatos y empresarios negocian la Prevención de Riesgos Laborales, en la última mesa del Diálogo Social***

Unión Europea, y mejorar de manera continua y progresiva los niveles de seguridad y salud en el trabajo, son los principales objetivos de la propuesta que ha presentado el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a los sindicatos UGT y CC.OO, y a las patronales CEOE y CEPYME.

La estrategia se constituye con un instrumento para establecer el marco general de las políticas sobre esta materia a corto y, so-

bre todo a medio y largo plazo, ya que abarca un período de cinco años. La intención es incrementar la coherencia y racionalidad de las actuaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo desarrolladas por todos los actores relevantes en la prevención de riesgos laborales.

En un comunicado conjunto tanto el Gobierno como los agentes sociales afirman que “el borrador propone acometer dos blo-



**Objetivo: reducir la siniestralidad laboral y mejorar los niveles de seguridad y salud en el trabajo**

ques de medidas: las referidas a la prevención de riesgos en la empresa y las que afectan a las políticas públicas de prevención”.

**ÁMBITO EMPRESARIAL**

En el ámbito empresarial destacan, entre otras, las siguientes medidas:

- Lograr un mejor cumplimiento de la normativa por parte de las empresas. El documento incluye un paquete de medidas especialmente referidas a las pequeñas y medianas empresas que, hasta la actualidad, han sido una de las asignaturas pendientes de la aplicación de la Ley de Prevención.
- Fortalecer el papel de los interlocutores sociales y la implicación de empresarios y trabajadores en la mejora de la seguridad y la salud en el trabajo.
- Mejorar la calidad de los servicios prestados a empresas y trabajadores por los servicios de prevención ajenos, las entidades audi-

toras y las formativas, así como nuevas medidas para favorecer la existencia de más recursos preventivos propios en las empresas.

**POLÍTICAS PÚBLICAS**

En lo que se refiere a las políticas públicas el borrador destaca que las instituciones en el Estado y en las Comunidades Autónomas deben coordinarse en la elaboración y desarrollo de esta Estrategia, con el fin de poner en práctica potentes políticas que combatan la siniestralidad laboral, los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales.

En esta dirección se han marcado los siguientes objetivos:

- Desarrollar y consolidar la cultura de la prevención en la sociedad española.
- Potenciar la formación en materia de prevención de riesgos laborales.
- Perfeccionar los sistemas de información e investigación en materia de seguridad y salud en el trabajo.
- Reforzar las instituciones dedicadas a la prevención
- Mejorar la coordinación institucional en dicha materia.

En el borrador, una vez perfiladas las acciones que deben ponerse en práctica en el período de vigencia de la estrategia se establecerá un calendario con las prioridades que se estimen oportunas para su ejecución.

Esta estrategia responde a la necesidad social, en cuanto que la sociedad necesita vislumbrar con claridad una respuesta coherente de poderes públicos, interlocutores sociales y grupos políticos frente a los índices de siniestralidad laboral.

Este es el medio para establecer el marco general de la política de prevención de riesgos laborales a corto, medio y largo plazo, y la forma de incrementar la coherencia y la racionalidad a las actuaciones en esta materia desarrolladas por todos los actores implicados en la prevención.



Por último cabe señalar que constituye una necesidad nacional, después de 10 años de vigencia de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, y un compromiso con la Unión Europea, cuya segunda estrategia está en curso de elaboración.

### **CRECER CON SEGURIDAD**

*“La seguridad y salud en el trabajo sigue constituyendo un grave problema social dado su enorme coste humano y productivo para la sociedad española”.* En estos términos se expresó el secretario general de Empleo, Valeriano Gómez, en la jornada de clausura de la Semana Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo.

El secretario general de Empleo puso de manifiesto que *“se han dado avances y los índices de accidentalidad han descendido casi un 20 por ciento y el de los mortales en más de una tercera parte desde el año 2000, pero aún así, reducir el número de accidentes continúa siendo un objetivo prioritario”.*

Valeriano Gómez manifestó que el lema de estas jornadas, *“Crecer con Seguridad” quiere llamar nuestra atención sobre nuestra responsabilidad sobre la seguridad y salud de los jóvenes trabajadores que acceden por primera vez a un empleo. Y es que, efectivamente, —subrayó— los jóvenes entre 16 y 24 años, soportan una incidencia de accidentes casi 1,5 veces superior a la media.*

Por otra parte, sobre el lema de la Semana Europea *“Crecer con Seguridad”* pretende interrogarnos sobre el tipo de formación, la cultura y las prácticas que les suministramos a los niños y jóvenes durante su etapa formativa, en la escuela, en los institutos de secundaria y en su formación profesional. En este sentido, argumentó que *“en definitiva la pregunta que hoy especialmente nos hacemos es en qué medida estamos formando a nuevas generaciones como individuos prudentes y responsables o reproduciendo hábitos culturales escasamente preventivos”.*

Valeriano Gómez también dijo que *“Crecer con Seguridad”* no es sólo un objetivo fundamental para hacer de las generaciones más jóvenes unos trabajadores más seguros y saludables, sino también es un objetivo moralizador para el conjunto de la sociedad española. De esta manera, manifestó que *“debemos crecer como sociedad, hacernos adultos responsables de una dimensión de la vida laboral que presenta aún innegables rasgos de inconsciencia. El nivel de riesgo para la seguridad y salud de los trabajadores en España continúa siendo inadmisiblemente pese a las mejoras que se han producido.*

Por último Valeriano Gómez terminó di-



ciendo que *“el Gobierno español considera que ese elemento movilizador que nos puede hacer crecer como sociedad más sana y segura es una Estrategia de Seguridad y Salud que permite dotar de coherencia y racionalidad las actuaciones en esta materia desarrolladas por todos los actores implicados en la prevención, estableciendo un marco general de esta política a corto, medio y largo plazo. Si bien es verdad —indicó— que su elaboración se ha dilatado más de lo conveniente. El Gobierno ha presentado ya un documento que refleja y se enriquece a través de las muy variadas opiniones que sobre los problemas y sus soluciones tienen no sólo las distintas Administraciones públicas, sino también los agentes públicos y privados que han aportado elementos para su elaboración (en relación a la mesa abierta sobre esta materia, en la que están representados el Gobierno, los sindicatos UGT y CC.OO. y, las organizaciones empresariales, CEOE y CEPYME, en el marco del Diálogo Social en nuestro país)”.* ■

**Tanto el gobierno como los agentes sociales coinciden que debe procurarse la máxima implicación de las comunidades autónomas**

El próximo 31 de diciembre terminan las bonificaciones para la conversión de contratos temporales en indefinidos

# Llamamiento A LOS EMPRESARIOS



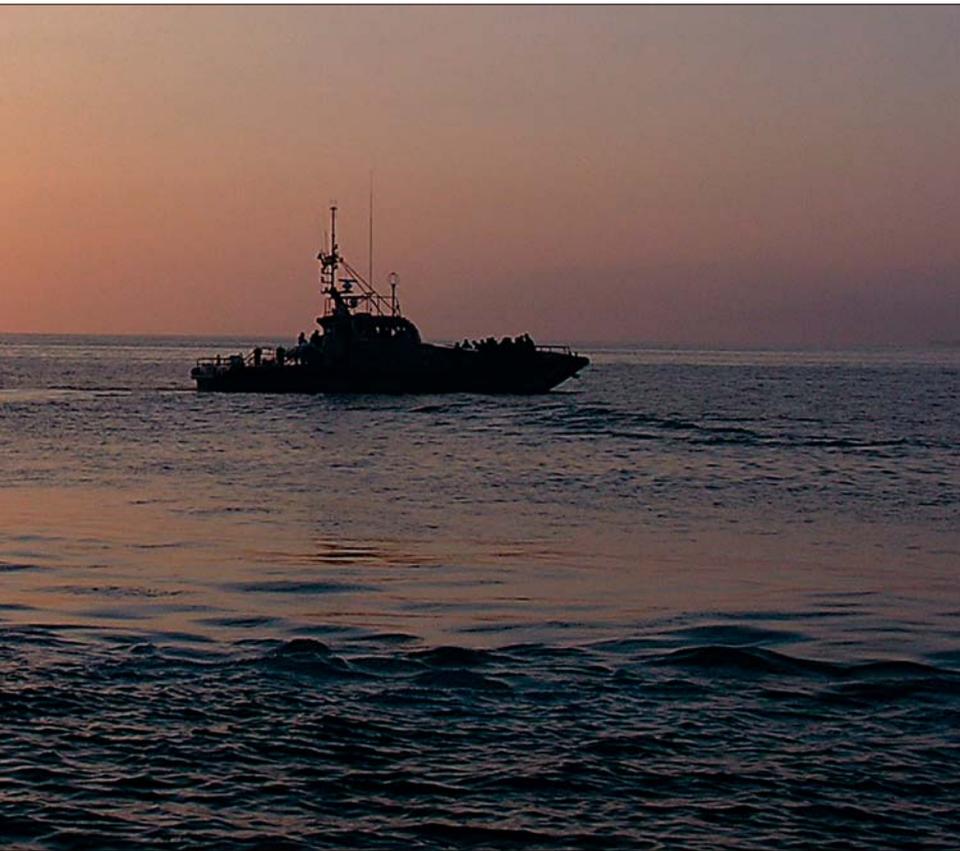
*La Reforma del Mercado de Trabajo, suscrita por el Gobierno y agentes sociales, establece que las bonificaciones que reciben los empresarios para convertir los contratos temporales en indefinidos culminarán el 31 de diciembre de este año. Esta medida se enmarca en la apuesta que Gobierno, sindicatos y empresarios hicieron de cara al fomento de los contratos estables.*

*(\*) Contratos comunicados desde la entrada en vigor del R.D. e iniciados a partir del 1 de julio de 2006.*

*(1) No acogidos al plan extraordinario.*

## CONTRATOS BONIFICADOS ACOGIDOS AL R.D. LEY 5/2006. A

COLECTIVOS	
MUJERES	MUJERES DESEMPLEADAS
	CONTRATADAS EN LOS 24 MESES SIGUIENTES AL PARTO
	CONTRATADAS DESPUÉS 5 AÑOS INACTIVIDAD
	<b>TOTAL MUJERES</b>
JÓVENES VARONES ENTRE 16 Y 30 AÑOS	<b>TOTAL JÓVENES VARONES ENTRE 16 Y 30 AÑOS INCLUSIVE</b>
MAYORES 45 AÑOS	<b>TOTAL MAYORES 45 AÑOS</b>
PERSONAS CON DISCAPACIDAD	PERSONAS CON DISCAPACIDAD
	ENCLAVES LABORALES
	<b>TOTAL PERSONAS CON DISCAPACIDAD</b>
OTROS COLECTIVOS Y SITUACIONES ESPECIALES	VICTIMAS DE VIOLENCIA DE GÉNERO Y DOMÉSTICA
	DESEMPLEADOS INSCRITOS 6 Ó MÁS MESES (PLD)
	EXCLUIDOS SOCIALES
	<b>TOTAL OTROS COLECTIVOS Y SITUACIONES ESPECIALES</b>
CONVERSIONES	CONVERSIONES PLAN EXTRAORDINARIO
	CONVERSIONES PERSONAS CON DISCAPACIDAD
	CONVERSIONES MUJERES REINCORPORADAS
	CONVERSIONES DE C. FORMATIVOS, RELEVO Y SUSTITUCIÓN (1)
	<b>TOTAL CONVERSIONES</b>
<b>TOTAL</b>	



## **La conversión contará con una bonificación de 600 euros anuales, durante tres años**

## **Estas bonificaciones suponen un plan de choque para fomentar la contratación estable**

Ahora, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, hace un llamamiento a los empresarios para que conviertan los contratos temporales en estables, ya que las bonificaciones culminarán a final de año.

El impacto no se ha hecho esperar. En el mes de octubre de este año se han suscrito 91.000 contratos indefinidos más que en el mismo mes del año anterior. Otro dato relevante se refiere a que en el pasado mes de octubre del conjunto total de contratos, el 13,1 por ciento, fueron indefinidos, cuatro puntos por encima del 9 por ciento del pasado año. Todo ello supone una subida de 91.439 (61,7 por ciento) sobre igual mes del año anterior.

A 31 de octubre el volumen total de contratos bonificados ha sido de 420.371, de los que son indefinidos 409.722 equivalentes al 97,47 por ciento del total, y 10.649 temporales, lo que supone el 2,53 por ciento de dicho total.

### **CONVERSIONES BONIFICADAS**

Concretamente se concede una bonificación de 600 euros anuales, durante tres años, a las conversiones de contratos temporales en indefinidos, incluidos los contratos formativos, de relevo y de sustitución por jubilación, en todos los casos celebrados antes del 1 de junio de 2006, siempre que la conversión se realice antes del 1 de enero de 2007. ■

### **ACUMULADO (\*)**

AÑO 2006					
INDEFINIDOS	%	TEMPORALES	%	TOTAL	%
43.568	10,63			43.568	10,36
1.205	0,29			1.205	0,29
277	0,07			227	0,07
<b>45.050</b>	<b>11,00</b>			<b>45.050</b>	<b>10,72</b>
<b>32.887</b>	<b>8,03</b>			<b>32.887</b>	<b>7,82</b>
<b>23.262</b>	<b>5,68</b>			<b>23.262</b>	<b>5,53</b>
3.988	0,97	9.967	93,60	13.955	3,32
111	0,03			111	0,03
<b>4.099</b>	<b>1,00</b>	<b>9.967</b>	<b>93,60</b>	<b>14.066</b>	<b>3,35</b>
51	0,01	88	0,83	139	0,03
2.123	0,52			2.123	0,51
330	0,08	594	5,58	924	0,22
<b>2.504</b>	<b>0,61</b>	<b>682</b>	<b>6,40</b>	<b>3.186</b>	<b>0,76</b>
300.704	73,39			300.704	71,53
865	0,21			865	0,21
351	0,09			351	0,08
<b>301.920</b>	<b>73,69</b>			<b>301.920</b>	<b>71,82</b>
<b>409.722</b>	<b>100,00</b>	<b>10.649</b>	<b>100,00</b>	<b>420.371</b>	<b>100,00</b>

# La Seguridad Social, EN MÓVILES

*Desde el pasado mes de agosto la Seguridad Social ofrece la posibilidad de emitir información sobre las prestaciones solicitadas por los ciudadanos, a través de mensajes por telefonía móvil.*

**Más de un tercio de ciudadanos reciben de la Seguridad Social información de sus prestaciones por SMS**

**E**n sólo dos meses (agosto y septiembre) se han emitido 52.900 mensajes SMS informando del estado de tramitación del expediente sobre prestaciones, según datos ofrecidos por el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS).

Durante el pasado mes de septiembre, el INSS tramitó 85.963 expedientes relacionados con las distintas prestaciones del sistema de Seguridad Social. En 27.282 casos, el 32,42 por ciento del total de expedientes, los ciudadanos recibieron información sobre la resolución adoptada por SMS. En agosto, primer mes de implantación de este sistema, de los 81.473 expedientes tramitados el 30,72 por ciento, es decir, 25.027 personas, recibieron a través de su teléfono móvil este servicio.

Más del 50 por ciento de las prestaciones relacionadas con la maternidad se comunicaron por SMS, el 32 por ciento, de las de incapacidad, el 22 por ciento, de las de supervivencia y, el 20 por ciento de las jubilaciones.

## **NUEVAS TECNOLOGÍAS**

Este nuevo servicio representa un paso más en la utilización de las nuevas tecnologías para mejorar la atención que presta la Seguridad Social a los ciudadanos.

En las prestaciones relacionadas con la maternidad es donde ha tenido mejor aco-



gida, ya más de un cincuenta por ciento de los beneficiarios de estas prestaciones han facilitado su teléfono al INSS para conocer más rápidamente el resultado de su gestión.

El INSS la comenzado a enviar mensajes cortos (SMS) a aquellos ciudadanos que han solicitado una prestación y se encuentran a la espera de recibir la correspondiente resolución de su expediente. En el momento que éste se resuelve, automáticamente se emite al interesado un comunicado informándole que su expediente, -la prestación que haya solicitado- ha sido resuelto favorablemente y que, en breves fechas, recibirá la correspon-



diente resolución por escrito en su domicilio. De esta manera, el mensaje corto no sustituye a la notificación de la resolución que continuará enviándose, en soporte papel, al domicilio del interesado, sino que es una información adicional que se anticipa al ciudadano, lo que contribuirá a reducir el tiempo de incertidumbre para quien se encuentra a la espera de recibir noticias sobre su solicitud.

### **RÁPIDO Y GRATIS**

Este nuevo servicio de información es totalmente gratis. Sólo requiere que el ciudadano, al cumplimentar el impreso de solici-

tud de la prestación facilite el número del teléfono móvil en el que desea recibir el mensaje.

Próximamente, a medida que la Seguridad Social vaya disponiendo del número de del teléfono móvil de los pensionistas, se extenderá el uso de este canal de información para otras informaciones de interés, como son el porcentaje que se apruebe cada año para la revalorización de las pensiones, la fecha de abono de la paga única, en caso de desviación del Índice de Precios al Consumo (IPC) si se produce, o la emisión de los certificados anuales de rentas a efectos del IRPF. ■

**En sólo dos meses se han emitido un total de 52.900 mensajes**

Prestaciones	Expedientes Septiembre 2006	Mensajes Septiembre 2006	%
Incapacidad Temporal	23.997	7.733	32,22 %
Maternidad	25.007	10.856	43,41 %
Riesgo durante emb.	879	507	57,68 %
Nacimiento 3 <sup>er</sup> hijo	909	501	55,11 %
Parto múltiple	632	285	45,09 %
Jubilación	17.318	3.615	20,87 %
Incapac. Permanente	6.045	1.912	31,63 %
Supervivencia	11.176	2.464	22,04 %
<b>TOTAL PRESTACIÓN</b>	<b>85.963</b>	<b>27.873</b>	<b>32,42 %</b>

Autopistas del Mar/Cabotaje de corta distancia

# Servicios marítimos, EN LÍNEA DE SALIDA



**Desde el “Libro Blanco del Transporte Marítimo: Objetivo 2010” hasta el “Informe Van Miert” funciona la terminología “autopistas del mar” y la aspiración de “reactivar el transporte marítimo de corta distancia/short sea shipping (sss)”, hacia un todo integrado en las Redes Transeuropeas de Transporte”, para lo que sería “de capital importancia la ayuda pública en su fase de lanzamiento”. Alcanzar “un sello de calidad” que lo haga posible y salvar los comprensibles obstáculos de competitividad, para hacerlo rentable, es el reto inaplazable de la Comisión Europea frente a la amenaza de congestión del tráfico terrestre y la sostenibilidad del medio.**

**F**rancia, Italia y España quieren que “en un plazo breve se pueda disponer de los pliegos de condiciones que permitan sacar a llamamiento europeo para autopistas del mar sus principales rutas en el Atlántico y el Mediterráneo”, aspiración bajo la que subyace la necesidad

de equilibrar los flujos marítimos europeos, favorables a los países nortños.

## **POSICIÓN ESPAÑOLA**

Asegurar unos criterios objetivos de calidad del servicio, eficiencia del mismo y tráficos mínimos, para que todas aquellas líneas, servicios y puertos “puedan beneficiarse de los distintos instrumentos de financiación del sistema” es lo que resume la posición española, desde el “Informe Van Miert” (2003).

En el presente año ha tenido lugar una revisión experta, al curso de la “VII Mesa Nacional sobre el Short Sea Shipping(sss)” –Zaragoza, febrero 2006– que reconoció que la navegación “es un transporte menos competitivo, a corto plazo, que necesita ser apoyado económicamente, de forma transitoria”, bien “por la Comisión Europea o por los Estados miembros”.

Los expertos españoles han querido sentar el criterio de partida de que “la subvención



puede ser a la superación de desigualdades, para competir, incentivando una reducción del 10 por ciento respecto al coste de carretera” y que “la selección de puertos la realice el mercado y no las administraciones adjudicatarias”. Añaden que “las autoridades portuarias tienen que realizar un esfuerzo por abaratar las tasas por prestación de infraestructura y servicios”.

El sector reconoce “estar negociando con Francia e Italia “los perfiles del adjudicatario” y que, “desde España, pensando en un transporte origen-destino, el destinatario de la subvención debe ser, al menos, un consorcio de uno o varios navieros y una flota de camiones o proveedor logístico, como mínimo, no descartando la implicación –de forma minoritaria– de las autoridades portuarias”.

La referida Mesa Nacional constató “la atomización de la demanda” y propuso “dar cabida en el nuevo modelo a los concentradores de carga, transitarios y operadores logísticos, a los que se demandaría que repercutan la re-

ducción de costes subvencionada”. Se animó “la participación del sector naviero nacional”, en la previsión de que “si no se está en el arranque del sistema, serán otros quienes ocupen las principales posiciones”.

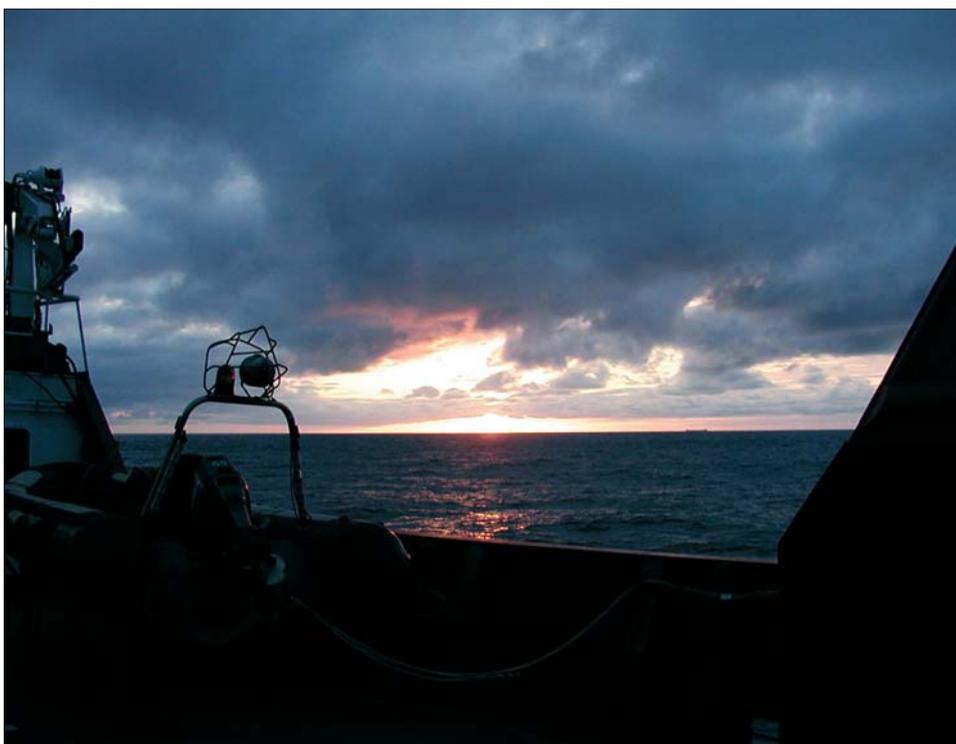
#### **POSICIONES DESDE LA OFERTA: NAVIEROS**

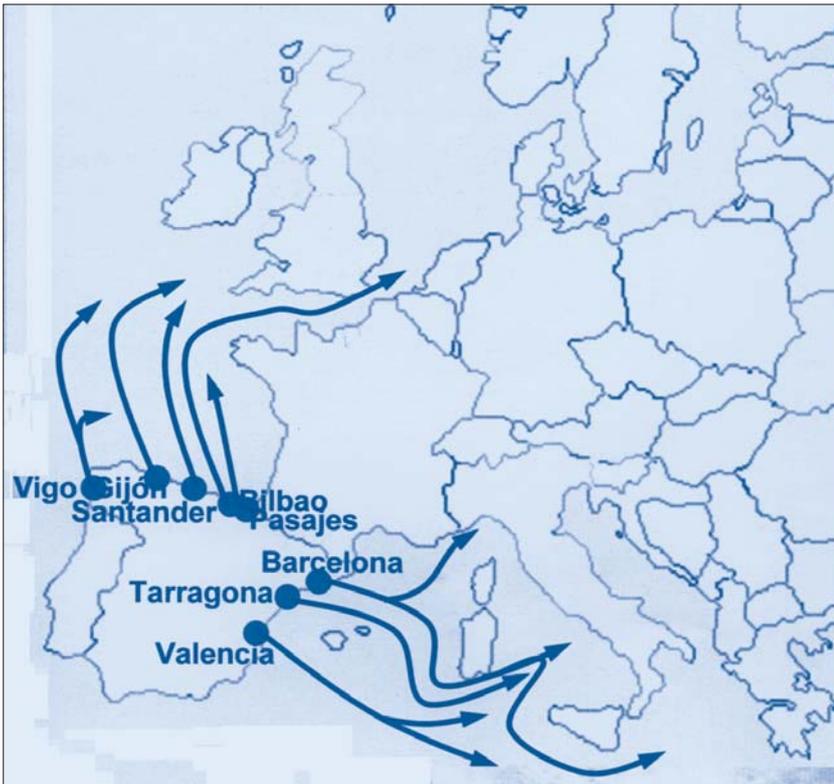
Defienden su disposición a participar en los referidos consorcios adjudicatarios de las subvenciones, pero se preguntan “quiénes serán el resto de los socios”, al no identificar claramente si serán los operadores logísticos, los cargadores o los propios transportistas.

Consideran que “la masa crítica es elemento determinante para la viabilidad de los servicios” y denotan la “falta de promoción comercializadora del proyecto y desconocimiento del mismo, por parte de la demanda”, aún reconociendo que “existen ya experiencias que avalan la viabilidad de estos servicios short sea shipping, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico (12 empresas navieras, 23 servicios regulares, 8 puertos peninsulares españoles

## **Un catálogo de obstáculos a superar para su implantación y cómo asignar financieramente el sistema**

## **Italia, Francia y España exploran este esquema para equilibrar los flujos de transporte marítimo frente al norte europeo**





Informe Carlier, director general de ANAVE, "SSS-Autopistas del Mar: Diagnóstico y Perspectivas desde el sector naviero".

● **TERMINALES PORTUARIAS:** Para obtener realmente un servicio alternativo a la carretera, "el buque debe llegar a ofrecer una salida diaria, lo que reclama muy importante masa crítica, contar con los cargadores y el complemento de una oferta consiguiente de servicios ferroviarios, sin lo que la congestión se trasladaría de la carretera a las entradas y salidas de los puertos".

● **RED DE FERROCARRIL:** El sistema actual español y su red multicliente "es deficitario" y lo sería aún más con el nuevo sistema, que separa los operadores y las terminales, por lo que se aboga "por terminales ferroviarias (públicas o privadas) que optimicen los tiempos y costes de manipulación". Se reconoce que "donde pueden desaparecer las economías de escala es en el coste de la última milla y en las intervenciones" y que "se pone en evidencia la falta de concordancia en el tiempo, de lo que pueden ser la distintas obras

## El "ecobono" se lanza al agua Italia subvenciona los trayectos en barco alternativos a la carretera

Como primer incentivo al lanzamiento de las autopistas del mar, el Boletín Oficial de la República Italiana ha publicado, el 7 de junio último, el decreto regulador del denominado "ecobono" y que establece "incentivos económicos para los transportistas que embarquen sus camiones o semi-remolques en buques que cubran trayectos alternativos a la carretera.

Tal regulación, que deberá madurar y aplicar el Ministerio de Transportes, ya fue aprobada por la cámara italiana en 2002 y quedaría pendiente de aplicación hasta la necesaria tabla de subvenciones, de competencia de la Comisión Europea, al fin aprobada en 2005.

El "ecobono" italiano arrancará con un presupuesto disponible de 20 millones de euros, para los próximos quince años y será aplicado "mediante un reembolso anual, en función de los viajes realizados, y hasta un máximo del 20 por ciento del coste de trayecto en las líneas marítimas existentes y del 30 en las nuevas a promocionar".

Su importe exacto en el descuento de cada línea lo fijará el referido Ministerio, que asimismo publicará la lista de líneas marítimas que participarán en este pro-

grama de incentivos: serán aquellas "más idóneas para favorecer la translación de importantes cuotas de tráfico terrestre a la modalidad marítima".

Muchas de ellas, significativamente, serán las establecidas entre Italia y España, aunque la nueva regulación sólo incentiva "la parte italiana del trayecto", a reserva de que España legisle prontamente su "ecobono", ya demandado a la Administración por los principales protagonistas de nuestro sector.

Para la solicitud del "ecobono" los transportistas tendrán que efectuar "un mínimo de 80 viajes en cada línea y obtendrán un mayor incentivo si alcanzasen más de 1.800, obligándose en todos los casos a mantener los mismos volúmenes de tráfico en los tres años siguientes".

Las empresas solicitantes de este incentivo podrán asociarse entre ellas, para conseguir los mínimos exigidos y estas asociaciones podrán verificarse entre empresas de distintos países o de otro tipo, no expresamente transportista. Y el mismo decreto estimula otros incentivos para estas fusiones de empresas, para la formación de personal o adquisición de equipos para mejora de la seguridad.

## ESPAÑA LO TIENE EN LA AGENDA

El presidente de la Confederación Española del Transporte de Mercancías (CETM), Marcos Montero, expresó que su organización -la mayor del país- hará llegar la solicitud del "ecobono" después del verano, para que pueda ser reflejado, por el Ministerio de Fomento, en los próximos Presupuestos Generales del Estado.

Por la Asociación Española para la Promoción del Short Sea Shipping (sss), Enric Tíco, ha hecho saber que la medida se ve con buenos ojos por la titular de Fomento, Magdalena Álvarez Arza, con la que se entrevistó recientemente. En los mismos términos positivos se manifestó el presidente de ANAVE, Juan Riva, al curso de su reciente reelección, en la que se felicitó por el buen entendimiento de los navieros con la Administración marítima.

En todos los casos, se pronostica que el "ecobono" será ofertado al total de los transportistas comunitarios, en la misma dinámica de promoción que cuanto se refiere al lanzamiento de las autopistas del mar. ■ S. de F.

de infraestructura que conformen una oferta global intermodal”, así como la exigencia de “regularidad y fiabilidad”, puesto que es el naviero “el que asume la responsabilidad de toda la cadena”.

## **POSICIÓN POR PARTE DE LA DEMANDA**

### ● Operadores logísticos/Transportistas por carretera:

Son los que adquieren un compromiso de tiempo y plazo con los cargadores y opinan que “probablemente a quien hay que apoyar económicamente es al pagador del transporte” y se muestran partidarios de consorciarse, si así se legisla o el sentido común lo aconseja.

Reconocen “estar utilizando ya el short sea shipping, sin estar recibiendo ningún tipo de ayuda, ya que lo consideran una realidad presente y viable”, señalando que estiman “al naviero como al que más riesgo corre y debiera, por ello, ser apoyado”. De las autopistas del mar entienden que “son un futuro indefinido”. en el que “se debe controlar que no se paguen ineficiencias, porque lo que se demanda es precio y servicio”. Dicen apreciar “carencia de infraestructuras intermodales que agilicen el paso de las mercancías por los puertos”.

### ● Cargadores:

Apoyan su posición en que “el transporte marítimo produce economías de escala cuando se mueven volúmenes importantes y a las empresas expertas no les produce trabas administrativas mayores el transporte marítimo que el terrestre”.

El short sea shipping “será atractivo si lo es para el cargador y el cliente final”, para lo que postulan frecuencias semanales, diarias o “incluso mayores”, mostrándose partidario el cargador de “integrar plenamente al transportista de carretera, responsable de esa milla final que pudiera, de otro modo, hacer imposible la rentabilidad, que todos puedan ganar”.

Entienden que “las restricciones al uso de infraestructuras, tiempos de conducción y descanso, reducción de pesos por eje, etc., son realidades a las que hay que buscar solución alternativa, pero la oferta debe tener una actitud pro-activa, que mejore también su prestación”. Pronostican que las empresas con grandes volúmenes “se configurarán como tractoras de las que generan menor carga” y como el resto de segmentos implicados, “son críticos con el desconocimiento –por falta de promoción– de estos nuevos modos transportistas.” ■



## **Algunos puntos negros al borde de la autopista del mar**

**El sector ha recibido con matizada satisfacción el impulso positivo del “ecobono”, porque coteja –frente a este pro fiscal– la existencia de determinados contras, o “puntos negros” del transporte marítimo, al borde de la autopista.**

**La Cambra de Comerç de Barcelona llevó a un reciente estudio “la problemática de los accesos viarios y ferroviarios y terminales del puerto”, la necesidad de superar “el problema de costes de los servicios con una tarifa única” y la urgencia de reformar los tiempos de escala, turnos de carga/descarga, así como la agilización del despacho administrativo.**

**Para la Asociación Española de Promoción del Short Sea Shipping, al referido catálogo de insuficiencias en costes y calidades de servicio “hay que sumar la concreta problemática de la estiba y su trato a los camiones y semi-remolques –no satisfactorio,**

**según los transportistas– y la dificultad de tratar las mercancías peligrosas, así como la mentalidad monopolista de algunas navieras”.**

**Los expertos de ANAVE hacen residir los mayores obstáculos a esta implantación “en los hándicaps intrínsecos de su carácter intermodal y complejidad administrativa, a los que se suma la carencia de infraestructuras y la actual demanda insuficiente”. Las infraestructuras intraportuarias españolas son, en general, “suficientes”, pero no tienen esa capacidad necesaria para conectarse con carretera y ferrocarril. Los navieros insisten en “dar máxima prioridad en el tiempo a los accesos a puertos, para los que el PEIT dota 1.220 millones de euros para el período 2005/20” y recomiendan desechar cuanto limite la competencia entre puertos, “porque concentrar las cargas en muy pocas instalaciones trasladaría la congestión a éstas”. ■ S. de F.**

S. DE F.

Pesca de recreo



# Se ordenará el sector **BAJO** **CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD**

*El secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fragueiro, ha anunciado una nueva normativa ordenadora del sector de la pesca de recreo, bajo criterios de sostenibilidad y respuesta al gran incremento de su actividad e interés económico.*





**P** rincipales líneas de esta ordenación serán la implantación de un permiso para las embarcaciones y una lista de limitación de las especies a capturar, en tanto se acordarán estas medidas con las administraciones pesqueras autonómicas, los clubs deportivos y otros sectores implicados.

La nueva legislación respetará el actual listado de especies sometidas a medidas especiales para garantizar su conservación y la del entorno de las costas españolas, así como tratará de estructurar la coexistencia de la pesca deportiva con la profesional.

#### **BALEARES, POTENCIA EN PESCA DEPORTIVA**

La celebración en Palma de Mallorca del “I Congreso de Pesca de Recreo del Mediterráneo” no ha sido sino la constatación del potencial piscatorio de las Islas Baleares, que consideran “estratégica” esta disciplina, en unas costas que detentan el mayor número de puertos deportivos, embarcaciones

y clubs, a todo lo largo de sus 1.400 kilómetros de litoral.

En la conferencia inaugural del congreso, el presidente del Govern, Jaume Matas, destacó que “las aguas de Baleares albergan un millón y medio de jornadas de pesca al año y unos rendimientos aproximados de 117 millones de euros, movidos por un sector, también importantísimo para el turismo, la estacionalidad y el medio ambiente”.

Baleares concentra 26.281 embarcaciones de recreo, de las que 19.595 se dedican a la práctica de la pesca deportiva, siendo 2.229 los veleros matriculados y 20.765 los de motor, cuya mayor parte alcanza los 7,5 metros de eslora. El sector ha encajado tradicionalmente en el llamado “turismo de calidad” y fideliza enorme número de visitantes con dedicación al ocio de la pesca, desde el total de 500.000 embarcaciones de recreo que navegan por el Mediterráneo, pero ya es una industria, también, que genera empleos estables en la conservación de los

### ***La implantación del registro de embarcaciones y la limitación de especies a capturar, principales novedades***



barcos, útiles y equipos de pesca, aparejos y cebos.

Para el presidente de la Federación Mediterránea de Pesca Responsable, Esteban Graupera, “deberá regularse un equilibrio y sostenibilidad del sistema, así como también la excesiva carga fiscal que gravita sobre los pescadores deportivos y sus embarcaciones, y la evidencia misma de que las normativas actuales consideran al pescador profesional como operador preferente en esta disciplina”.

La actual reglamentación deportiva de pesca, de la Federación Española de Pesca y Casting (FEPyC) –distribuida en federaciones autonómicas, delegaciones provinciales, clubs y jueces-árbitros– regula no solamente la ejecución de las distintas versiones de la pesca a caña, sino el especial comportamiento del deportista, sin detrimento para los principios de protección del medio ambiente y fauna.

### PLAN DE GESTIÓN SOSTENIBLE

El Ministerio de Agricultura y Pesca elaborará una normativa de ordenación para estas actividades de recreo que, con elevado auge en los últimos años, “necesitan un plan de gestión para la recuperación de los caladeros y el futuro de su sostenibilidad”. Para el secretario general de Pesca Marítima y pre-

## Pesca, un sector de contrastes

Mientras el número de vocaciones marítimo-pesqueras decae al 30 por ciento anual en los principales centros formativos y los jóvenes marineros optan por las profesiones terrestres, he aquí que se despierta un espectacular contraste, de turistas, amateurs y jubilados, caña en ristre y horas inagotables, tras de la ilusión deportiva de vencer al pez en su propio elemento.

Por encima del discurso conservacionista o el tono caído de la riqueza de los caladeros, a la pesca como profesión empieza a ahogarla el problema no resuelto del relevo generacional, auto-alimentado por la falta de expec-

tativas conexas. A la pesca como afición se ha sumado -entre tanto- su propio encaje entre el turismo de calidad y el desbordamiento de las generaciones apostadas al ocio jubilare.

Entre los dos millones de embarcaciones de pesca de recreo que navegan en Canadá y las apenas veinte mil que lo hacen en Baleares, existirá otro sensible contraste numérico, pero menor que el del fenómeno mismo de los cambios de estilo de vida, las inquietudes y las aficiones, que son del hombre de toda edad y siempre vecino de la naturaleza.

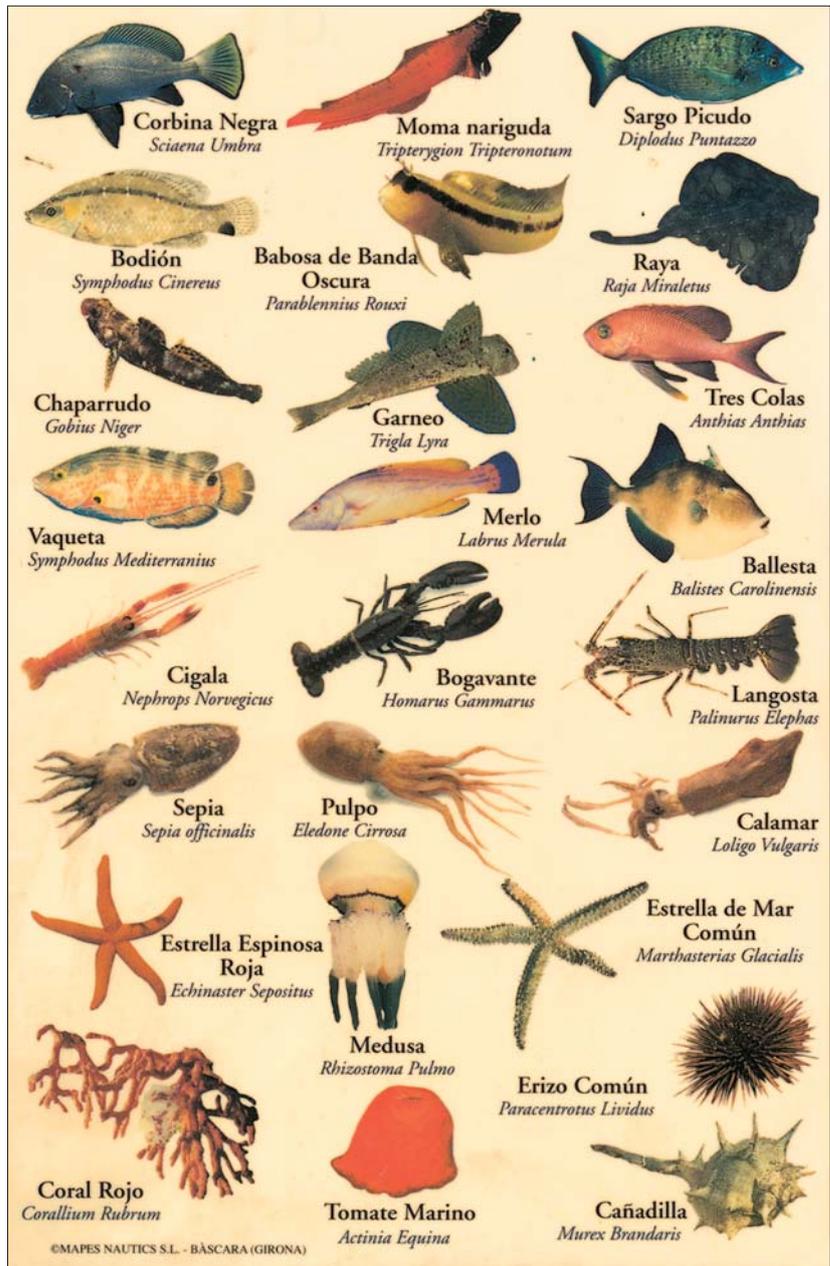


sidente del FROM, Martín Fragueiro, “se abrirá un registro de embarcaciones y se implantarán licencias a nombre de ellas, así como un listado de observancia para limitar las capturas, en vistas a acomodar un sistema sostenible y que ofrezca respuesta al incremento económico de estas actividades”.

Este I Congreso Mediterráneo de Pesca Marítima de Recreo no ha podido resistirse a una oportuna reflexión a la problemática que “el abuso de pesca y los daños ecológicos –y derivados del cambio climático– ha amenazado a varias costas del Mediterráneo, de lo que ya se ha sido consciente –por las autoridades científicas– en el verano último”.

El foro de expertos aludió “a las últimas constataciones, no solo de las oleadas de medusas y algas, de la existencia de invasión de las aguas mediterráneas por 98 nuevas especies de peces, 63 de crustáceos y 137 de moluscos, cuyas exóticas especies empiezan a colonizar aquí, procedentes de otros mares, con amenaza de desplazar a los organismos autóctonos”. Los congresistas ha vuelto a formular un vivo deseo de que la pesca responsable y limpio espíritu deportivo se vuelvan, positivamente, contra esta señalada agresión a la biodiversidad. ■

S. DE F.



## Calentamiento de aguas, pérdida de fauna

Los expertos de la Federación de Pesca Responsable del Mediterráneo relacionan ambos fenómenos, mas que la sobrepesca, como principales signos de alarma del sector, al que tambien afectan “los vertidos y otros impactos de las infraestructuras próximas a la costa”. Todo se viene a sumar -añadendal hecho que el Mediterráneo sea un mar cerrado, con lo que ello suma al calentamiento de las aguas.

Para el profesor Carlos Duarte, del Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados, “la elevación de las temperaturas -como se ha visto este verano- genera un stress sobre los organismos y, al disminuir el oxígeno, aumenta su ritmo metabólico y, consiguientemente,

su mortalidad”.

En opinión del doctor Juan Guillén, del Instituto de Ecología Litoral de Alicante, “la reciente colonización del Mediterráneo por especies exóticas -peces, crustáceos, algas y medusas- no sería grande si las autóctonas estuvieran en buen estado, porque las resistirían, pero lo preocupante es el ritmo en que este fenómeno se está produciendo”.

Los oceanógrafos de Naciones Unidas ya tienen documentada “esta colonización del Mediterráneo por especies procedentes del Mar Rojo u otros habitats tropicales, en número no inferior a quinientas”, lo que consideran “una consecuencia mas del calentamiento de las aguas”.

“El macro-concurso” naviero del siglo



# Repsol / Gas Natural DEMANDA LA CONSTRUCCIÓN DE 11 NUEVOS SUPER-METANEROS

*El mercado transportista marítimo ha recibido una positiva sacudida de oferta, en forma de macro-concurso de “time-charter” (alquiler temporal) de veinte años prorrogables, en los que Repsol/Gas Natural cifran su propósito de traer gases licuados a España desde sus instalaciones en Argelia y Perú.*

Un espectacular pliego de condiciones, que demandará la construcción de once nuevos “super-metaneros”, anima a los principales navieros del sector –Knutsen, Teekay, Elcano, Marítima del Norte, Chimikalian y Höegh– a ser adjudicatarios, un negocio de entre 70 y



## **La multinacional española abre un “time-charter”, por 20 años, para transportar gas desde Argelia y Perú**

### **EL GAS LICUADO, NEGOCIO DEL SIGLO**

El lanzamiento de este “macro-concurso” data de la constitución de Repsol/Gas Natural como compañía “upstream” (extracción/licuefacción y transporte), sobre la evidencia de un positivo horizonte de demanda y precios al constante alza. El gas licuado ha devenido uno de los principales negocios del siglo, con expectativa de ampliación de instalaciones y nuevas búsquedas, como es el caso de cuanto Repsol/Gas Natural ya detentan en Argelia, Perú y amplían en Nigeria y otros puntos del continente africano.

Las principales navieras han tomado buena nota de un pliego de condiciones que, por sus volúmenes y exigencias financieras, hacen prever una solución con más de un adjudicatario. De momento, y para hacer una lista corta a principios del año próximo, han sido invitadas Knutsen, Teekay, Elcano y Marítima del Norte, con sedes en España, y las internacionales Chimikalian y Höegh, algunas de las cuales ya REPSOL les había contratado –hace diez años– en el concurso para transportar gas desde Trinidad y Tobago, a pleno éxito.

En aquella oportunidad precedente fueron adjudicadas cuatro unidades de metaneros de 135.000 metros cúbicos de capacidad, mientras que en el presente se abren condiciones para buques de 210.000 metros cúbicos, entre los once a construir.

### **LOS ASTILLEROS, LA PARTE DEL LEÓN**

Pero la auténtica parte del león en este negocio apunta al sector de los astilleros y la industria auxiliar europea que, a la ocasión de hace diez años, pujaba con sus peores momentos y el “dumping” de los constructores asiáticos. Ello, no obstante, Fernández-Tapias, Knutsen y Elcano adjudicaron lo suyo entonces, y, aún ahora se hallan

75.000 euros/día como pago del fletamento.

La industria de construcción naval y auxiliar se asoma también a la expectativa de una importante y urgente cartera de pedidos, con plazo de entrega entre 2010 y 2011, que podría beneficiar a alguno de los astilleros nacionales recién salidos de la órbita pública.



## EL GAS, CLAVE ENERGÉTICA EUROPEA

*Una reciente visita de Vladimir Putin a su colega Angela Merkel ha reafirmado las pistas sobre una alianza ruso-germana en materia energética, sentada ya desde el acuerdo de construcción de un gasoducto del Báltico, ya iniciado a finales del año anterior.*

*El mandatario ruso plantea a Alemania nada más y nada menos que hacerla "consumidor principal y centro de distribución para Europa del sur" de miles de millones de metros cúbicos anuales de gas. Aún más abundó Putin, con la oferta de abrir exploración gasista sobre el campo Stockman –en el Mar de Barent– que promete un volumen adicional de entre 50 y 50.000 millones de metros cúbicos/año.*

*Si los pactos ruso-germanos –recordemos el de Hitler y Stalin en 1939– dan mala espina al vecindario más próximo, este acercamiento ha sembrado nervios, no solamente en Polonia, Eslovenia, Ucrania o Bielorrusia, países de tránsito Este-Oeste en los suministros energéticos. Aunque Merkel y Putin aludieron a que el pacto "no va contra nadie", hasta Gran Bretaña se incomoda, porque esperaba mojar en el gas ruso, y, desde luego, Estados Unidos vuelve a recibir otro desaire como el que costó su intento fallido de penetrar, con compañías*

*norteamericanas, el consorcio Yukos.*

*Lo cierto es que Rusia y su gas amenazan –Alemania va de socio privilegiado– con "un nuevo orden energético global", ya que el gasoducto del Báltico avanza sobre accionariado Gazprom/RhurGas, préstamos del Dresdner Bank y presidencia ejecutiva del ex-canciller Gerhard Schröder, por más pelos y señales.*

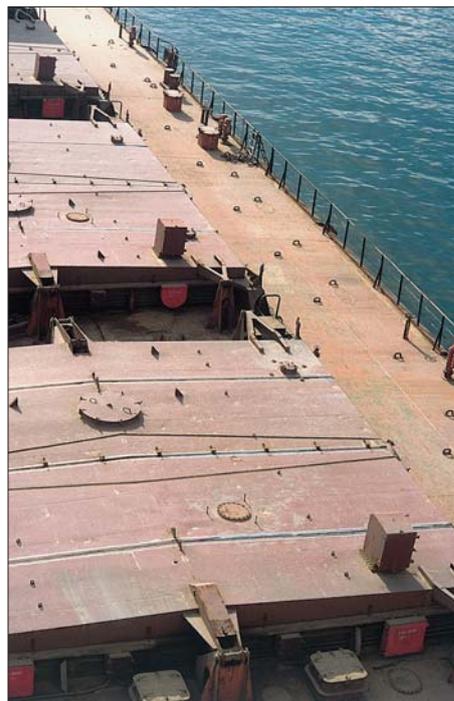
*Tal pacto comprendería, incluso, la histórica contabilización en moneda euro de una mercado que, como hasta ahora el del negocio petrolero-gasístico fue sustentado, celosamente, en el terreno del dólar. Otras implicaciones más lejanas, como las iniciativas de cooperación China-Japón-India, no se verían menos al desnudo, por este envite Putin-Merkel, que incluso ha sorprendido a la última reunión del G-8, sin reflejo reactivo inmediato.*

*Como siempre, el carácter transnacional y conflictivo de las canalizaciones energéticas, nunca han dejado de estar presentes –como en los casos de Ucrania, Cáucaso y Afganistán– en la más viva historia de los desencuentros y amenazas bélicas. Lo peor es que ahora el escenario va a desplegarse en plena Europa y con el más potente socio de referencia de la Unión. ■*

*S. de F.*

bien situados, accionarialmente, en algunas de las instalaciones recientemente privatizadas por SEPI, constructoras –como es el caso de La Naval de Sestao (en la que Knutsen detenta un 8%)– de algunos de los más recientes super-metaneros.

Incluso el competidor asiático –coreanos y japoneses– asisten a la vistas de este pastel con las gradas llenas, por lo que su propia saturación les impediría competir en plazo (entregas a partir de 2010/2011) ya que seguramente seguirían tirando los precios, co-



mo de costumbre, pero llegarían tarde, en todo caso.

Por el lado español, Navantia –el astillero público resultante de la reestructuración de la antigua IZAR– podría ofertar por estos once super-metaneros, pero lo haría limitadamente, ya que sus acuerdos con la Comisión Europea apenas le permiten facturar, en construcción civil –como es la de este concurso– el 20 por ciento de sus ventas totales.

Del paquete de astilleros recién salidos de la órbita pública, La Naval de Sestao detenta expectativas claras, pues no sólo ha construido ya este tipo de buques, sino que –reestructurada, como ha sido en los últimos tiempos– puede acometer el pedido de una de estas unidades en treinta y seis meses. Teekay Shipping, que es la antigua Fernández-Tapias, y Knutsen ya han hecho pedidos y trabajado con Repsol/Gas Natural, y La Naval les ha hecho encargos recientes, y, tiene aún en grada y para armamento otra unidad, actualmente.

El pedido tiene para todos, industria auxiliar añadida, al tratarse de buques por unos 250 millones de euros/unidad, y, en cuanto a los fletes, se están pagando actualmente entre 70 y 75.000 euros/día, como precio de fletamento, que, para buques de 210.000 metros cúbicos, van a incrementarse un 20 por ciento más.

### **TERCERA POTENCIA DEL MERCADO GLOBAL**

El lanzador del concurso puede permitirse ser exigente y esgrimir cláusulas del tenor de que “todo estará operativo entre 2012 y 2013, y dependiendo de los proyectos extractivos”, porque Repsol/Gas Natural ya era el principal transportista de gas en la cuenca atlántica y la tercera potencial mundial en este mercado, mucho antes de echar este envite.

También, previamente a este macro-contrato, la multinacional española sostenía once buques gaseros en operación diaria y disponía de una de las mayores flotas del mundo, por detrás de KOGAS y Tokio Electric, con capacidad de transporte próxima al millón de metros cúbicos.

Con el nuevo esfuerzo Repsol/Gas Natural más que duplicará su potencia de mercado, como muy pronto acusaron las cotizaciones de Bolsa, espectacularmente, en el reciente mes de octubre. Precisamente en este período, el macro-contrato se refirió inicialmente a demandar cinco super-metaneros y fue ampliado a once, en cuestión de días, tras



revisarse las expectativas de mercados y precios sobre tan contundente alza. Los resultados anuales de Gas Natural, conocidos por entonces, confirmaron su hegemonía como comprador español de gas, con ventas totales de 317.555 GWh. en 2005, de las que 211.895 correspondieron al mercado liberalizado español.

El armador escandinavo Knutsen es un inseparable “partenaire” de la multinacional española, y el mejor cliente que ha tenido en su larga historia el astillero de La Naval de Sestao, con más de doce petroleros y lanzaderas que operaron entre las plataformas petrolíferas del Mar del Norte.

Es por lo que este armador figuraría en todas las combinaciones y rubros del concurso, aunque los volúmenes técnico-financieros del mismo hacen esperar por más de un adjudicatario. ■

S. DE F.

***El pliego oferta  
2.200 millones  
de euros para  
construcción  
naval y 70.000  
euros/día como  
pago del  
fletamento a la  
naviera  
adjudicataria***



Presupuestos Generales del Estado 2007

# Las inversiones en puertos, PRIORITARIAS

*El ente público Puertos del Estado destina las principales inversiones de los Presupuestos Generales 2007, por este orden, a las obras de ampliación de Gijón, Valencia y Barcelona. Este último recinto portuario recibe una fuerte inversión —directamente negociada con el Ministerio de Fomento— para accesos y apartaderos ferroviarios, de hasta 316,5 millones de euros.*





**B**arcelona, primer puerto del mar de Europa, aspirará a situarse entre los gigantes Rotterdam, Hambro y Ameres, en cuanto cristalicen sus reformas y ampliaciones, ya que cuadruplicará su actual operativa al horizonte 2015.

#### **SUPERAR EL EMBUDO FERROVIARIO**

El corredor ferroviario de Barcelona va a superar su contracción de pasos y disponibilidades de espacio merced a una fuerte inversión en obras, cuyo coste asumirá directamente el Ministerio de Fomento, hasta 316,5 millones de euros, según protocolo acordado por la ministra Magdalena Álvarez y el conseller Joaquim Nadal.

Tal desglose de actuaciones comportará la mejora total del corredor ferroviario del puerto y la adaptación a vías de ancho internacional del llamado corredor del Vallés, esto último, por valor de 132 millones de euros. Asimismo, la nueva estación de mercancías de La Llagosta sumará otros 30 millones de euros, y se dotarán otros 12 millones en previsión de construir nuevos apartaderos ferroviarios, a petición de la Autoridad Portuaria.

Por su parte, el departament de Obres Pu-

***Pero el Puerto de Barcelona (156,6 millones) se beneficiará de otros 316 millones para mejora de accesos ferroviarios***



### Las grandes cifras de inversión pública

En millones de euros

Tipos de infraestructura	Estado	Entes Públicos y Sociedades Mercantiles Estatales	Total
Carreteras	3.422,00	744,08	4.186,08
Ferrocarriles*	734,84	4.834,84	5.569,68
Puertos y seguridad marítima	10,95	1.277,56	1.288,51
Aeropuertos y seguridad aérea	8,00	2.050,22	2.058,22
Hidrológicas	1.901,17	1.619,62	3.520,79
Actuaciones Medioambientales	409,48	28,57	436,05
Otras	329,71	36,75	366,46
<b>Total</b>	<b>6.836,15</b>	<b>10.589,63</b>	<b>17.425,78</b>

(\*) No incluye las actuaciones del ADIF en la conservación de las infraestructuras de titularidad estatal ni las dotaciones para inversiones de ejercicios anteriores.  
Fuente: Ministerio de Hacienda.

## Gijón y Valencia acaparan las partidas más importantes

bliques de la Generalitat asumirá otra inversión de 10 millones de euros en el apartadero de L'Aldea, con lo que la red catalana de mercancías habrá totalizado un esfuerzo inversor de hasta 500,5 millones de euros, en el período 2006-2012.

### AMPLIACIONES DE GIJÓN Y SEVILLA

El puerto de Barcelona será, en los Presupuestos Generales del Estado-2007, el tercero de los recintos españoles por cantidad de inversión pública (156 millones), detrás inmediatamente de los de Gijón (166,3 millones) y Valencia (159,7).

Barcelona, cuando finalicen las obras del muelle Prat, decaerá en la programación plurianual, por este orden, de 119,3 millones en 2008, 83,7 en 2009 y 84,15 en 2010, pero el puerto de Gijón —y su importante obra ampliadora— mantendrá otros 162, 86 millones en 2008, que se reducirán a 84,3 en 2009 y 6,6 en 2010.

Valencia invertirá 159,7 millones en 2007 y sostendrá otros elevados, 146,6, 143,4 y 143,15 en los tres siguientes años.

Algeciras, al ampliar con nuevas obras Isla Verde, se dotará con 116, 61 millones de euros en 2007 y tal inversión decrecerá paulatinamente en 91,8, 59,5 y 32,5 en el trienio siguiente.

Sevilla ampliará con una inversión en 2007

## GRANADILLA Y LA HONDURA, ADELANTE

Bruselas ha dado finalmente luz verde al proyecto de construcción del puerto tinerfeño de Granadilla, tras del reconocimiento —por parte del comisario europeo de Medio Ambiente, Stavros Dimas— del mismo como “obra de interés público, de primer orden”.

El dictamen reconoce también que “Tenerife, por su carácter insular, es sumamente dependiente del transporte marítimo y necesita un sistema portuario eficaz”. Bruselas estima que el puerto de Santa Cruz será incapaz de absorber los volúmenes de tráfico de los próximos años, por lo que Granadilla es la solución, aún cuando se le formulen “medidas compensatorias para garantizar la sostenibilidad medioambiental” al proyecto, que ya tie-

ne partida presupuestaria de los PGE-2006 por 63 millones de euros.

El futuro muelle de La Hondura (Puerto del Rosario) ya cuenta, en los PGE-2007, con una partida de 5 millones de euros, que será el segundo muelle de esta localidad de Fuerteventura, según una enmienda de Coalición Canaria, que lo considera “punto de interés general”. El Ministerio de Fomento tramitará, en un año, el plan de viabilidad económica, la ficha financiera y el estudio económico del proyecto constructivo. Las autoridades mayoreras consideran La Hondura “avance vital, para salvar el cuello de botella de las instalaciones portuarias de Puerto del Rosario”, asimismo actual objeto de dragado de los fondos marinos y restauración de la cercana playa de Los Pozos. ■ S. de F.



de 57 millones de euros, que en 2008 ascenderá a los 90,55 millones.

Tenerife recibirá en 2007 una inversión de 49,8 millones, que se elevará a 63,2 al año siguiente.

### **SOSTENIBILIDAD TREN-BARCO**

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha destacado como líneas principales de este esfuerzo inversor “la apuesta por la sostenibilidad del esquema tren-barco”, estimando que los programas de infraestructuras del PEIT, “contribuirán a disminuir en un 20 por ciento la emisión de gases contaminantes a la atmósfera, en el horizonte 2020”.

Destacó la importancia de los puertos en el planteamiento de los transportes más sostenibles y la incidencia positiva del esquema tren-barco, del que resulta especialmente importante la mejora de los accesos ferroviarios a puerto y el ferrocarril mismo, que se lleva “el 48 por ciento de la totalidad del Plan de Infraestructuras y Transportes (PEIT)”.

La titular de Fomento hizo una firme apuesta por el transporte marítimo y las autopistas del mar, que deberán estar implementadas en 2010, para lo que los estados-miembros convocarán los concursos públicos en 2007 y se remitió a un reciente pleno del Senado, en el que el Grupo Socialista instó al Gobierno a “facilitar la integración del cabotaje marítimo en las cadenas intermodales”. ■

**S. DE F.**



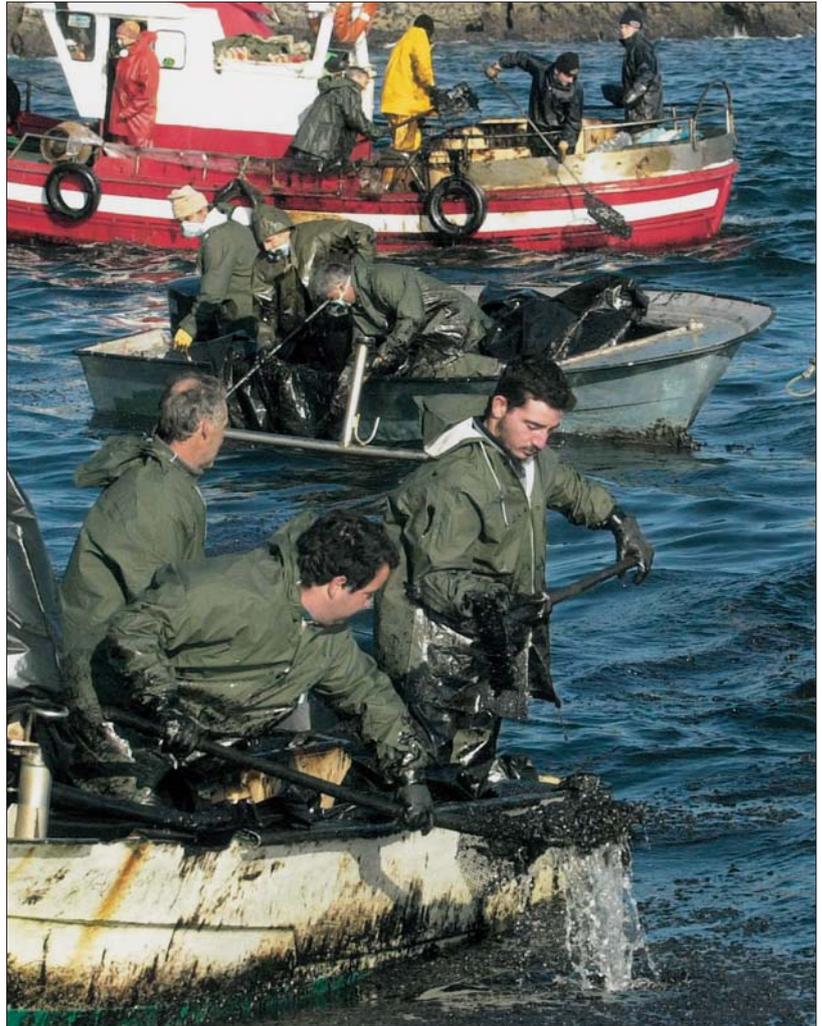
## El Prestige sigue vertiendo crudo

*El pasado 13 de noviembre se cumplió el cuarto aniversario del accidente del Prestige, una fecha en la que se confirmaba que está fluyendo crudo del pecio. También sigue de actualidad esta catástrofe por la polémica generada al encargar, el juez que lleva el caso del hundimiento, a Repsol el informe sobre si el Gobierno del PP actuó correctamente cuando ordenó alejar el barco de la costa.*

Desde los tres mil metros de profundidad en que se hallan los restos del Prestige, a 260 kilómetros de las costas gallegas, siguen subiendo a la superficie manchas de fuel que se extienden en un área de unos 20 kilómetros cuadrados. De ellas ya habían tomado muestras los investigadores del IEO, a bordo del Cornide de Saavedra, y tras su posterior análisis se confirmó la procedencia de las mismas.

Según declaraciones del jefe del departamento de Contaminación del Centro Oceanográfico de Vigo, Juan José González, se detectaron las manchas en una expedición rutinaria en el mes de julio. A pesar de ello, el experto del IEO asegura que estas manchas "no tendrán repercusiones apreciables" desde el punto de vista medioambiental. Sin embargo, estas apariciones probablemente hagan variar la periodicidad con que se visita la zona para verificar si hay nuevas fugas.

Por lo que respecta a las playas, el fuel del Prestige continúa bajo la arena en la zona de Fisterra, a un metro de profundidad. Miembros del Grupo de Geología Marina y Ambiental de la Universidad de Vigo no



han dejado de visitar las zonas más afectadas para seguir el rastro de aquella catástrofe. Cuatro años después, cada vez que hay un temporal en estas costas, las galletas de fuel vuelven a aparecer en las playas de A Costa da Morte y en las islas Cíes.

Sobre las repercusiones de esta catástrofe, los investigadores admiten que en las zonas más castigadas se produjo una reducción significativa de langosta, cigala y gallo, aunque estas dos últimas especies experimentaron una importante mejoría en 2004.

Por lo que respecta al tratamiento de los residuos recogidos tras la catástrofe, destacar que aún restan por depurar unas 60.000 toneladas de material con restos de fuel, arena, plásticos... Problemas administrativos han retrasado la construcción de la planta de procesamiento. Se calcula que a mediados de 2007 empezará a funcionar dicha planta y que a fines de 2008 se concluirán unos trabajos que habrán supuesto, en el total de los gastos para este tratamiento, unos 22,5 millones de euros.



## **POLÉMICA JUDICIAL**

Otro nuevo hecho que viene a destacar la actualidad que sigue manteniendo la catástrofe más grave ocurrida en el litoral español, a pesar del tiempo transcurrido, viene marcada por el proceso judicial que trata de aclarar las responsabilidades habidas en el desarrollo de los acontecimientos. La polémica saltó cuando el juez y el fiscal que llevan el caso encargaron una prueba pericial a la petrolera Repsol, prueba que servirá para determinar si el Gobierno del Partido Popular actuó correctamente al ordenar alejar de la costa el barco mientras vertía fuel por el casco.

Después de cuatro años de diligencias, la instrucción mantiene como imputados al ex director general de la Marina Mercante José Luis López-Sors, al capitán del barco, Apostolos Mangouras, y a otros dos miembros de su tripulación. De esta prueba dependerá que el ex director general de la Marina Mercante permanezca en la lista de acusados.

Tanto los abogados del capitán del barco, como de las cofradías de pescadores y de la plataforma ciudadana Nun-

ca Más cuestionan la independencia de Repsol para llevar a cabo este peritaje, ya que esta empresa estuvo encargada, años antes, de hacer una revisión técnica del Prestige. El representante legal de las cofradías afectadas señala, además, que ve incompatible que una petrolera "participada" por el Estado realice una prueba crucial para determinar si la Administración es responsable de los daños de la marea negra.

Los abogados denuncian que tras esta decisión se encuentra el interés de exculpar al ex alto cargo del Partido Popular.

La situación descrita no sólo mantiene la actualidad de la catástrofe del Prestige sino que augura que seguirá estándolo. Nunca Más sigue denunciando que "Otro Prestige es posible", consigna que corearon en su manifestación celebrada en Santiago de Compostela para recordar el hundimiento del petrolero. Y es que, frente a las costas gallegas siguen pasando más de 13.000 barcos con mercancías peligrosas al año, y muchos de ellos en situaciones igual de precarias, al menos, que las del causante de este suceso. ■

## **BREVES**

### ► **Se reducen los accidentes graves y mortales en Galicia**

Entre enero y septiembre, los accidentes mortales y graves en el mar se redujeron en Galicia un 6,6% y un 27,9%, respectivamente, en comparación con el mismo periodo de 2005. Los de carácter leve en la actividad pesquera también se redujeron, durante este periodo, en un 0,8%.

La mortalidad en el mar es casi siete veces mayor que en otros trabajos. El consejero de Trabajo de la Xunta, Ricardo Varela, atribuyó esta situación a que la actividad pesquera se realiza en una plataforma móvil, lo que supone un riesgo permanente, agravado por las condiciones climatológicas muy hostiles al aire libre, con extremos de frío y calor. Estas declaraciones las realizó en la firma de un convenio de seguridad laboral con la Federación Gallega de Cofradías de Pesca.

### ► **Galicia desguazó 314 pesqueros en siete años**

En una mesa redonda sobre el desguace de buques, celebrada en la Eurocámara con motivo del Tercer Simposio sobre la Europa Marítima, el representante de la Xunta de Galicia señaló que esta Comunidad ha desguazado 341 pesqueros, durante los últimos siete años, con ayudas europeas (IFOP). En total se invirtieron en ese capítulo más de 55 millones de euros.

### ► **Dos pesqueros de Ondarroa arrestados en aguas francesas**

Los pesqueros "Lanfon" y "Antiguako Ama", con base en Ondarroa, fueron arrestados por patrulleras francesas y conducidos al puerto de Bayona. El motivo de esta actuación es que estaban utilizando una red no reglamentaria en aguas francesas. Una de las redes abandonadas por los pesqueros, de 1.600 metros de largo por 115 de ancho, fue recogida por otro patrullero al constituir un peligro para la navegación, dado que se encontraba en las proximidades de los accesos al puerto de Bayona.

### ► **Pescadores asturianos promueven una reserva marina**

Pescadores de las cofradías del occidente de Asturias sentaron las bases para propiciar la creación



## BREVES

●●● de una reserva marina para la pesca de bajura entre las localidades de Luarda y Burela y hasta cien metros de profundidad. Son los primeros pasos de un proyecto que tendrá que poner de acuerdo a las administraciones Central, gallega y asturiana.

### ► La langosta desaparece de los caladeros gallegos

La última campaña realizada desde el buque oceanográfico Emma Bardán vino a confirmar las peores expectativas, tras el descenso que viene experimentando el stock desde hace quince años: La población de cigalas está prácticamente agotada en el litoral gallego. Al menos eso es lo que piensan los científicos, ya que los pocos ejemplares que obtuvieron eran de gran tamaño, lo que venía a corroborar la ausencia de alevines. Los científicos no encuentran, de momento, motivos a esta situación, aunque una de las hipótesis es que el medio es cada vez más hostil y por ello se registran cada vez menos nacimientos.

### ► El IEO trabaja en el cultivo en suspensión de semilla de almeja

Científicos de los Centros Oceanográficos de Santander y A Coruña trabajarán en el diseño de una técnica de cultivo en suspensión de semilla de almeja de pequeño tamaño. Estos trabajos, cuyo convenio para su realización acaba de ser firmado entre el IEO y el Gobierno de Cantabria, se desarrollarán a lo largo de dos años a partir de la firma del convenio, aunque los plazos podrán prorrogarse si los mismos no hubiesen producido los resultados esperados. El presupuesto de este proyecto supera los 60.000 euros.

### ► Seminario de diseño y gestión de arrecifes artificiales

Financiado por la Secretaría General de Pesca Marítima y organizado por el Instituto Agronómico de Zaragoza, tendrá lugar entre el 7 y el 11 de mayo de 2007 un seminario avanza-

ANDALUCÍA

## La Junta decomisó más de 130 toneladas de inmaduros desde enero a septiembre

**Los servicios de Inspección Pesquera de la Junta de Andalucía decomisaron 130.398 kilos de inmaduros entre enero y septiembre de este año. Estas actuaciones ponen de relieve el esfuerzo que vienen realizando las autoridades andaluzas por evitar la comercialización de pescado que no alcanza la talla mínima.**

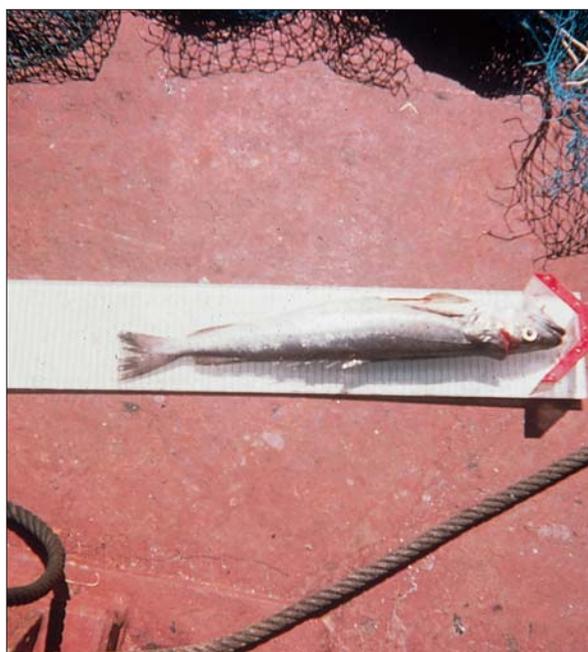
Las onjas, mercados, carreteras y embarcaciones son los lugares donde se han producido, principalmente, los decomisos llevados a cabo por los servicios de Inspección Pesquera de la Junta de Andalucía y por el Servicio de Protección de la Naturaleza (Seprona) de la Guardia Civil, en colaboración con otros organismos de inspección.

Por especies, destaca el boquerón, con casi 95 toneladas incautadas, seguido de la chirla, con más de 25 toneladas; y la merluza, pescadilla o pijota, con más de 4 toneladas, entre otros. En cuanto a su distribución por provincias, Cádiz se lleva la palma, con la mitad del total incautado. Le siguen Huelva, con 31.161 kilos decomisados; Málaga, 22.182 kilos; Granada, 6.045 kilos; Almería, 2.565 kilos; Sevilla, 1.630; Jaén, 1.331; y Córdoba, con 24 kilos de pescado inmaduro.

Asimismo, la Consejería de Agricultura y Pesca anunció que además de estas actuaciones para evitar la comercialización de pescado inmaduro, tienen en marcha diversas campañas de información y sensibilización a los ciudadanos para "concienciarles de

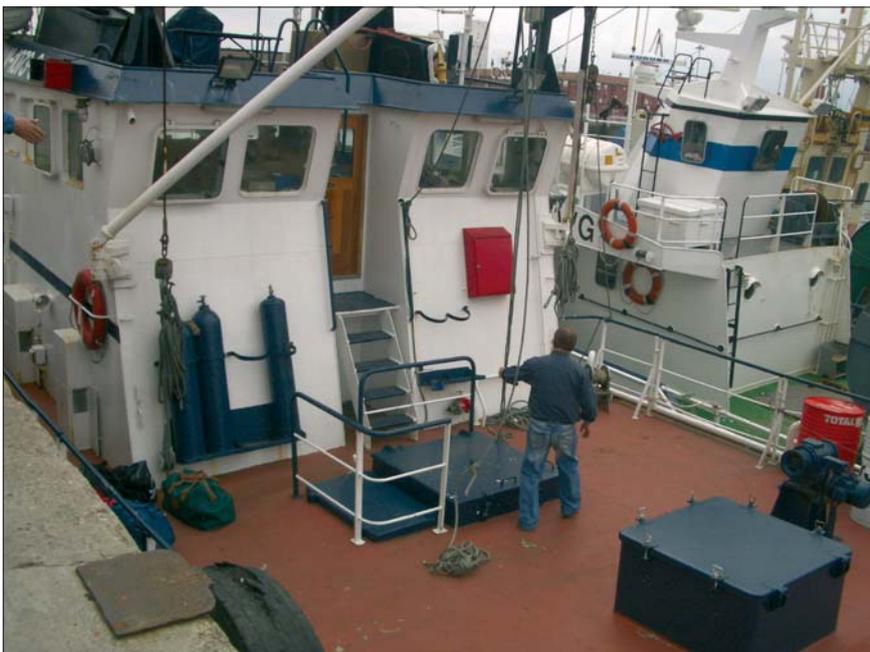
los efectos negativos que conlleva la captura y el consumo de especies de tallas por debajo de las reglamentarias, ya que se impide su reproducción agotando los recursos vivos de nuestros caladeros". Además, se recuerda que el consumo de estas especies supone un riesgo alimentario, al no pasar por los controles sanitarios.

Durante este mes de noviembre siguieron las incautaciones de pescado inmaduro, en línea con la política mantenida por la Junta. Destacan las aprehensiones realizadas en Jaén, con más de 5.000 kilos de pescado inmaduro, y en Huelva, con 1.746 kilogramos. Ambas intervenciones fueron efectuadas por miembros del Seprona en controles de carretera. ■



## Fin del paro biológico de la flota de arrastre del golfo de Cádiz

**El pasado día 20 de noviembre concluyó el paro biológico mantenido por la flota de arrastre del golfo de Cádiz que afectó a 213 barcos y mil tripulantes durante sesenta días. La Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores valoró positivamente el desarrollo de la parada.**



Isidoro MOYA

**B**arcos de arrastre con base en los puertos onubenses de Isla Cristina, Ayamonte, Lepe y Punta Umbría, y en los gaditanos de Barbate, Sanlúcar de Barrameda y Puerto de Santa María, pusieron fin al paro biológico iniciado el 22 de septiembre. Esta flota centra su actividad en la captura de merluza, pijota, gamba, cigala y pulpo. Este año fueron sesenta los días programados para la parada biológica frente a los 45 que duró la realizada en 2005.

La que ahora finaliza es la primera parada de dos meses subvencionada y se incluye dentro de las nuevas medidas para mejorar la sostenibilidad de los recursos pesqueros. Esta es una de las medidas incluidas dentro del Plan de Gestión del golfo de Cádiz, entre las que también se incluye la prohibición de faenar los festivos nacionales y autonómicos.

Una primera impresión de los resultados de esta parada lo obtendrán los pescadores en las próximas semanas cuando se empiecen a analizar los resultados de las capturas registradas tras esta parada biológica. La Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores valoró positivamente el desarrollo de esta parada "en la que no se registró ningún incidente".

El plazo para la petición de las ayudas derivado de este paro se abrió el 17 de noviembre, por lo que las cofradías ya están preparando la documentación para presentarla ante la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía. El importe fijado para las mismas es de 25 euros por tripulante, siendo la cuantía de las ayudas para las embarcaciones la establecida en función del tonelaje de las mismas. ■

## BREVES

●●● do de diseño y gestión de arrecifes artificiales de interés pesquero en Zaragoza. El curso tiene como objetivo el proporcionar una visión integral y centrada que permita comprender, aplicar y evaluar los principios y prácticas de la tecnología de los arrecifes artificiales. El plazo de admisión de solicitudes finaliza el 26 de febrero de 2007.

### ► Los nuevos chalecos con radiobaliza son incómodos

Los pescadores de la localidad asturiana de Luarca, que se prestaron a experimentar los chalecos salvavidas con radiobaliza que serán obligatorios a partir del próximo año, admiten que pueden ser un elemento de seguridad importante, pero que también resultan muy incómodos. Según el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Luarca, José Antonio Álvarez, que defiende la importancia de su uso, entiende que hay que mejorar algunos aspectos, ya que pueden ocasionar accidentes si los aparejos se enganchan en ellos, algo que no es difícil que ocurra con los que manejan redes de enmalle.

### ► España bloquea los nuevos recortes de capturas en aguas profundas

España, junto a Francia, Portugal, Italia, Polonia e Irlanda, se opone a la reducción planteada por la Comisión Europea para las especies de aguas profundas en 2007, a pesar de que ha sido suavizada con respecto a la petición inicial. Al mismo tiempo, España ha sido criticada por la organización Greenpeace al mantener una postura de bloqueo en un acuerdo de Naciones Unidas para establecer una moratoria que proteja los fondos marinos a gran profundidad. Nuestro país posee la mayor flota de pesca en fondos profundos con 55 barcos.

Además de la mala situación de estos stock, la razón de la UE para la petición de los drásticos recortes (33% en 2007 y otro tanto en 2008) es que en algunas especies las capturas fueron un 40% inferiores a la cuota en la pasada campaña, según el comisario Joe Borg.

## Sanidad marítima

*El consumo de tabaco está considerado como la principal causa de enfermedad y muerte evitable en los países desarrollados. La mitad de los fumadores muere por enfermedades relacionadas con el tabaco y en España un tercio de las personas que mueren a causa del tabaco lo hacen en edades tempranas de la vida.*

El humo del tabaco contiene más de 4.000 sustancias de las cuáles 2.500 proceden del propio tabaco y el resto son aditivos y otros compuestos incorporados en el proceso de cultivo y elaboración. De todas ellas son de especial importancia por su repercusión en el organismo las siguientes:

- **Nicotina:** es la sustancia responsable de la adicción. Favorece la liberación de adrenalina, aumenta la tensión arterial y las contracciones cardíacas, pudiendo causar infarto de miocardio.
- **Alquitrán:** produce daño en los pulmones y puede producir insuficiencia respiratoria crónica, enfisema y cáncer de pulmón.
- **Monóxido de carbono:** es un gas que pasa a la sangre y ocupa el lugar del oxígeno, por lo tanto reduce la capacidad respiratoria de los pulmones y la cantidad de oxígeno en la sangre.
- **Agentes irritantes:** actúan en los bronquios y pulmones provocando tos, dificultad en la expulsión de moco, y disminución de la capacidad respiratoria del fumador.

### RELACION DEL TABACO CON LAS ENFERMEDADES

■ **Efecto cancerígeno.** Principalmente es el causante de tumores en tejidos directamente expuestos al humo del tabaco: pulmón, laringe, cavidad oral y faringe, pero también en otros órganos (riñón, hígado, estómago, vejiga, mama, colon, recto y aparato genital) debido a que las sustancias carcinógenas presentes en el tabaco se disuelven en la saliva y llegan al intestino donde son absorbidas, pasando a través del hígado a toda la circulación y por lo tanto con efectos en dichos órganos.

■ **Patología vascular:** Está demostrado que la mortalidad por enfermedades cardio vasculares aumenta en los fumadores, los cuáles tienen de dos a cuatro veces más probabilidades que los no fumadores de padecer enfermedad coronaria y cerebrovascular. También produce obstrucción de las arterias periféricas sobre todo de extremidades inferiores.

■ **Enfermedades respiratorias:** desde patologías leves como una mayor frecuencia de síntomas respiratorios inespecíficos de forma prolongada (tos, expectoración, pitidos en el pecho, fatiga respiratoria...) hasta problemas más serios como la apnea del sueño, la obstrucción crónica de los bronquios al paso del aire, y el cáncer de pulmón.

■ **Patología en la mujer:** El consumo de tabaco se

## TABAQUISMO

asocia a una mayor incidencia de patología en el embarazo y en el recién nacido, como abortos espontáneos, bajo peso al nacer, o muerte perinatal.

■ **Enfermedad dental y periodontal:** es frecuente en los fumadores un cambio de coloración en los dientes, mayor frecuencia de caries dental y enfermedades de las encías.

■ **Patología en los fumadores pasivos:** Las personas no fumadoras pero que involuntariamente están expuestas a respirar el humo del tabaco en lugares y ambientes donde fuman otras personas, también tienen riesgos importantes para la salud, especialmente las embarazadas, los recién nacidos, niños, adolescentes y los que sufren enfermedades cardíacas y respiratorias.

### EFFECTOS NEUROBIOLÓGICOS DE LA NICOTINA

La nicotina está considerada como una droga de alto poder adictivo por su rapidez de absorción y la intensidad de los efectos provocados; apenas diez segundos después de inhalar el humo de cigarrillo ya se detectan niveles de nicotina en el cerebro.

◆ **Sobre el sistema nervioso :** la nicotina es un estimulante y se le han atribuido efectos de aumento de la capacidad de concentración y de la memoria así como disminución del estrés y mejora del ánimo. Sin embargo la relajación y menor irritabilidad tras el consumo de tabaco, se deben más a la supresión de los síntomas del síndrome de abstinencia que a un efecto de "refuerzo positivo" de la nicotina.

◆ **Sobre el sistema cardiovascular:** produce un aumento de la frecuencia cardíaca, un aumento de la tensión arterial, una vasoconstricción o estrechamiento de los vasos periféricos que da lugar a frialdad y palidez de la piel y un aumento de la viscosidad de la sangre que facilita la aparición de fenómenos de trombosis.

◆ **Sobre el aparato digestivo** la nicotina estimula la secreción gástrica, y puede provocar estados nauseosos, vómitos, e hiperacidez; también acelera los movimientos intestinales.

◆ **Sobre el metabolismo:** hace que el metabolismo sea más rápido y suele disminuir el apetito, que se recupera y aumenta cuando se deja de fumar.

◆ **Sobre el sistema neuromuscular:** produce un aumento del temblor de manos. A mayores dosis de nicotina pueden aparecer temblores musculares más generalizados.



◆ **Síndrome de abstinencia o "mono":** aparece a las 6-12 horas de interrumpir la administración de nicotina, con un pico máximo entre el primer y tercer día y una duración entre 3-4 semanas, que en algunos fumadores puede prolongarse durante periodos superiores. Los síntomas y signos más frecuentes son: cambios en el estado de ánimo (irritabilidad, nerviosismo, ansiedad, depresión), *deseo imperioso de fumar, dificultad de concentración, inquietud, insomnio, cansancio, dolores de cabeza, hormigueos en extremidades, aumento de apetito y peso.*

Se ha observado una cierta relación entre la intensidad y duración del síndrome de abstinencia a la nicotina y el grado de dependencia del fumador.

### ¿POR QUÉ ES TAN DIFÍCIL DEJAR DE FUMAR?

● Porque el consumo de tabaco produce rápidamente una adicción o dependencia física a causa de la nicotina. Pasada entre media hora y una hora desde el último cigarrillo, los niveles de nicotina en sangre disminuyen y a partir de ahí empiezan a notarse síntomas de malestar que sólo desaparecen al volver a fumar.

● Porque existe una dependencia psicológica o necesidad compulsiva de fumar y una dependencia social, pues el tabaco forma parte de las actividades cotidianas de los fumadores (tomar un café, hablar por teléfono, relacionarse con los amigos o simplemente tener algo entre las manos).

● Porque los problemas más graves no se observan hasta varios años después, por lo que muchas veces no se tiene sensación de riesgo o de daño, hasta que ya es demasiado tarde.

### TRATAMIENTO DEL TABAQUISMO

1) **Es imprescindible tener la firme convicción de querer dejar de fumar. Ningún método será eficaz si no se está convencido de querer dejarlo.** No se desanime si a pesar de ello no lo consigue en un primer intento. Sólo algunos fumadores consiguen abandonar el tabaco por sí solos con mucha fuerza de voluntad o con una mínima ayuda por parte de su médico, pero la mayoría necesitan además otras pautas de tratamiento que debe decidir el médico, teniendo en cuenta las condiciones particulares de cada paciente (su grado de dependencia, la motivación para dejarlo, la existencia de recaídas previas...). Por lo tanto, siéntase orgulloso del esfuerzo realizado y "no tire la toalla", pues en un nuevo intento las probabilidades de éxito serán mayores. Acuda a su médico para solicitar tratamiento.

2) **Terapia sustitutiva con nicotina:** el objetivo es administrar una cantidad suficiente de nicotina para disminuir los síntomas del síndrome de abstinencia, pero sin que produzca dependencia. Se administra en forma de chicles, comprimidos para chupar, parches transdérmicos y sprays nasales.

3) **Fármacos que no contienen nicotina: Bupropion.** Debe ser prescrito por el médico, pues está contraindicado en algunas situaciones clínicas. El tratamiento debe mantenerse entre 7-9 semanas.

4) **Apoyo psicológico:** Es siempre muy positivo pues aumenta la eficacia de cualquier tratamiento utilizado.

### DEJAR DE FUMAR REQUIERE MUCHO TRABAJO Y ESFUERZO; PERO USTED PUEDE CONSEGUIRLO

**Algunos consejos para prepararse a dejar de fumar.**

● **Buscar UN MOTIVO.** Busque una razón de peso que sea suficientemente poderosa e importante para usted (mejorar la calidad de vida, evitar enfermedades futuras, dar ejemplo a sus hijos, mejorar el rendimiento físico, ahorrar dinero...). Haga una lista de los motivos por orden de importancia y refuércelos a lo largo del día.

● **Vencer los obstáculos mentales:** Es muy fácil encontrar excusas y justificaciones para no dejar de fumar, tales como "de algo hay que morir", "es más peligrosa la contaminación que el humo del tabaco", "no creo que sea tan malo, pues mi abuelo ha fumado siempre y está perfectamente", "ahora es un mal momento para dejarlo", "si dejo de fumar estaré de mal humor y engordaré", "no tengo la suficiente fuerza de voluntad" y así una larga lista de excusas que sólo son falsas creencias populares.

● **Romper con la dependencia psicosocial.** Intente evitar situaciones que inciten a fumar y si no es posible, introduzca algunos cambios (fumar el primer cigarrillo del día después de un rato del desayuno, espaciar el tiempo entre uno y otro cigarrillo, no pedir ningún cigarrillo a los amigos, tomar conciencia y esperar cinco minutos antes de encender un cigarrillo, fumar sólo en un lugar concreto de la casa...)

● **Vencer la adicción y el miedo al "mono" o síndrome de abstinencia.** Usted será capaz de aguantar el malestar propio de esos días, y si la dependencia a la nicotina es muy fuerte, siempre puede pedir consejo médico para aplicar alguna terapia sustitutiva. También le ayudará en esos días, beber mucha agua a lo largo del día pues ayuda a acelerar la eliminación de la nicotina.

● **Señalar un día para dejarlo:** se aconseja no elegir épocas de estrés, pero tampoco alargar demasiado la fecha elegida. Una vez decidido el día considere esa fecha como inaplazable. Y llegado el momento y los días siguientes, haga ejercicio suave, beba bastantes líquidos y zumos de frutas, y no haga comidas copiosas.

● **Ser optimista:** Si recae y se fuma algún cigarrillo no se desanime. Repase y refuerce los motivos que le impulsaron a dejarlo.

● **Solicitar ayuda y orientación a su médico** si cree que no puede conseguirlo solo. Su médico de cabecera le ayudará o en su defecto le informará sobre los centros sanitarios tanto públicos como privados que poseen Unidades Especializadas en Tabaquismo.

**Si usted ha decidido dejar de fumar, ¡ENHORABUENA! Ha tomado una de las decisiones personales más importantes para su salud y la de quienes le rodean. ■**

**AUTOR : M<sup>a</sup> TERESA JOVEN RIVERO**  
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. CARTAGENA



## Javier Garat elegido presidente de ICFA

Javier Garat, secretario general de la Federación Española de Organizaciones Pesqueras, FEOPE, ha sido elegido por unanimidad presidente de la Coalición Internacional de Asociaciones Pesqueras, ICFA para el próximo año en una reunión celebrada en Roma.

La ICFA es una coalición internacional que agrupa a las asociaciones de armadores líderes en el ámbito regional y nacional en Australia, Canadá, Chile, Corea del Sur, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, España, Estados Unidos, Islandia, Islas Feroe, Rusia, Unión Europea y Taiwán.

La ICFA es miembro de diferentes foros internacionales como FAO Y NNUU, lo que permite dejar oír su voz en los mismos en cuestiones relacionadas con la pesca.

Javier Garat, de 35 años en licenciado en derecho y tiene una amplia trayectoria en el sector de la pesca a escala nacional e internacional.

## Mueren tres marineros en Namibia al explotar su barco

Tres marineros pertenecientes a la tripulación del barco con bandera de Namibia "MF Díaz", filial de la empresa pesquera Pescanova, perdieron la vida consecuencia de un accidente que dio lugar al hundimiento de la embarcación. Según ha señalado la empresa, los hechos se iniciaron con un incendio a bordo que no fue posible sofocar y que se extendió a la sala de máquinas del buque. Ante la gravedad del siniestro, se procedió a arriar las balsas salvavidas para poner a salvo la tripulación. El incendio terminó provocando una gran explosión que supuso el hundimiento del barco en pocos minutos, mientras permanecían aún en su interior los españoles Luis Rodal Molanes, de 35 años, jefe de máquinas, el primer oficial de máquinas, el también español de 32 años Juan Manuel Filgueiras Cordal y el engrasador Namibia Thomas Singone de 35 años. El barco se halla hundido a una profundidad de unas 230 brazas.

Varios barcos pesqueros que opera-

ban en la zona del propio grupo Pescanova acudieron al lugar del siniestro y sólo pudieron recoger a los 21 miembros de la tripulación que se hallaban a bordo de los botes salvavidas y que fueron trasladados a la ciudad de Walvis Bay. Varios supervivientes permanecieron en la Casa del Mar del Instituto Social de la Marina.

Durante varios días, barcos de la empresa pesquera rastrearón la zona del hundimiento para tratar de localizar los cuerpos de los marineros que no pudieron ponerse a salvo sin resultado positivo, por lo que se dio por finalizadas las tareas de búsqueda.

Los familiares han solicitado a la empresa pesquera el reflotamiento del barco ante el convencimiento de que los cuerpos de los tres marineros se hallan en el interior de barco.

Carmen Gallego, consejera de Pesca gallega viajó a Namibia para conocer sobre el terreno las causas del accidente y la situación de la tripulación.

## Agricultura quiere impulsar el consumo de pescado

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa ha hecho un llamamiento a las diferentes instituciones, colegios, familias y a las empresas de catering para apoyar el consumo de pescado desde los centros de enseñanza a los hogares. De acuerdo con un estudio llevad a cabo por el FROM en cen-



tros educativos y tras un análisis de más de 7.000 menús en centros escolares, se ha llegado la conclusión de que el pescado no es un producto habitual en la dieta de los colegios.

## El Parlamento Europeo ratificó el acuerdo con Mauritania

Con 359 votos a favor, 48 en contra y 72 abstenciones, el Parlamento Europeo aprobó el acuerdo suscrito el pasado verano entre la Unión Europea y Mauritania con una duración de seis años a partir del pasado uno de agosto. Se trata de uno de los acuerdos más importantes para la actividad de la flota comunitaria en terceros países, contempla la posibilidad de faenar para unos 200 barcos y tiene una duración de seis años con un coste anual para las arcas comunitarias de 86 millones de euros, cifra a la que se suman otros 22 millones de euros pro los cánones que tienen que abonar los armadores.

España es el país más beneficiado del mismo al permitir faenar casi aun centenar de barcos

Por otra parte, los responsables comunitarios en materia de pesca han reconocido que al mes de noviembre no había aún una fecha fija para la entrada en vigor real del acuerdo con Marruecos suscrito en junio de 2005.



ACUERDO PARA LA MEJORA DEL CRECIMIENTO Y DEL EMPLEO

# FIJO, GANAMOS TODOS

Para impulsar la contratación indefinida y la conversión de empleo temporal en fijo.

Para mejorar la productividad del trabajo y la competitividad empresarial.

Para un mayor crecimiento y desarrollo social.

Bonificaciones extraordinarias hasta el 31 de diciembre por de conversión de contratos temporales en fijos.

CC.OO.



CEOE  
Confederación Española de Organizaciones Empresariales

CEPYME

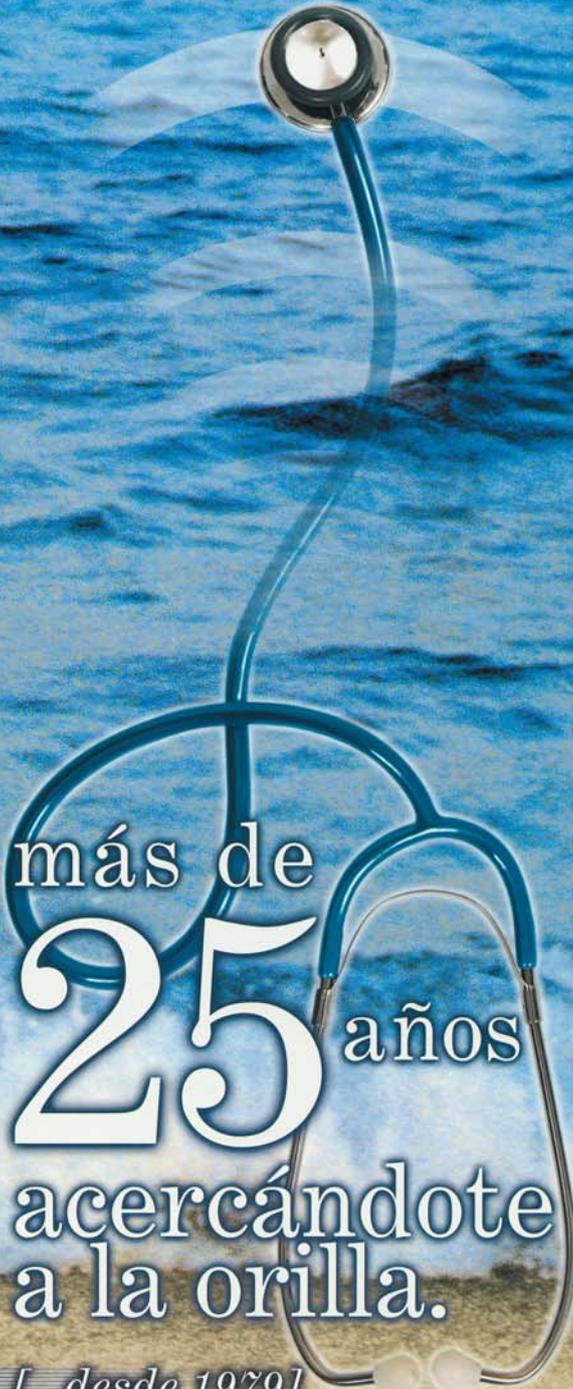


MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

INEM  
INSTITUTO DE EMPLEO SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO ESTATAL

www.inem.es

Siempre  
hay alguien  
escuchándote  
al otro lado...



más de  
**25** años  
acercándote  
a la orilla.

*[...desde 1979]*

Centro Radio-Médico Español