

# Mar

Nº 459  
Abril 2007

**Esperanza del  
Mar, 25 años  
de servicio**

Tras siete años de ausencia  
**La flota volvió  
al caladero de  
Marruecos**

España contará con 101 barcos  
de los 119 autorizados en toda la  
Unión Europea

Copa de América  
en Valencia

**La náutica,  
a toda vela**

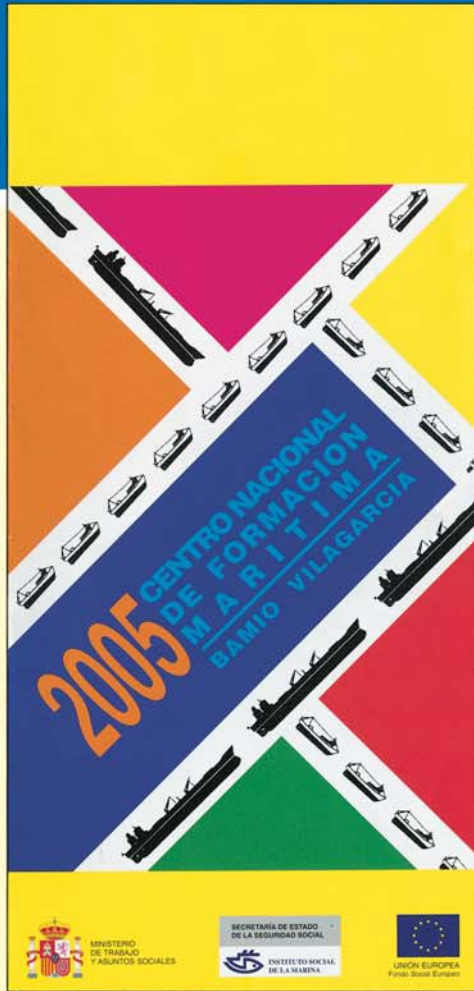
**Las flotas  
ilegales  
campan por  
los mares**

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



**C**on las dudas hasta última hora por la cuestión de los papeleos, pasadas las fiestas de Semana Santa y con todos los permisos en regla, parte del centenar de los barcos que podrán faenar en los próximos cuatro años en el caladero marroquí regresaron a esas aguas con la esperanza de lograr unas capturas que mejoren sus ingresos y quitar presión a la actividad en el caladero nacional. Han sido siete largos años de espera, donde solamente el cambio de gobierno en 2004 supuso la posibilidad de normalizar las relaciones con el país norteafricano, Aunque la negociación es cuestión de las autoridades comunitarias, la realidad es que en las discusiones para la firma de un nuevo compromiso ha jugado igualmente un papel decisivo el nuevo clima de diálogo entre Madrid y Rabat.

Lograr la presencia de los barcos españoles en esas aguas constituye pues un éxito del gobierno español. Ahora tocará analizar la segunda parte. Constatar las posibilidades reales de capturas que hay en esas aguas, algo que obviamente ya no depende de la Administración española ni comunitaria. En una primera impresión, todo parece indicar que las capturas, aunque superiores a las que podrían realizar esos mismos barcos en los caladeros nacionales, no son tan abundantes como lo eran hace una década. Ello pondría de manifiesto que durante la ausencia de la flota española en

esos caladeros han existido otras flotas realizando capturas importantes.

Hablando de capturas y también en otra costa africana, la occidental, ofrecemos una información sobre la actividad de otros barcos que, lejos de operar en el marco de la legalidad, campan a sus anchas en aguas del océano,

## África, protagonista

sin que hasta la fecha nadie haya puesto fin a sus andanzas. Tanto en el seno de FAO como por parte de las autoridades comunitarias, se tratan de endurecer las exigencias y los controles sobre este tipo de flotas que, por el momento, siguen utilizando sus triquiñuelas para pescar y comercializar ilegalmente sus capturas.

En el mar, pero fuera de la pesca, España fue noticia por ser sede de la Copa de América en Valencia, en una actividad, la náutica deportiva, que mueve cada día más actividad económica. La náutica va a toda vela en España como, al fin, van también los astilleros tras un periodo de caída en los pedidos o las contratación de trabajadores fijos de acuerdo con las reglas de juego fijadas por la Administración.

Y en esta casa estamos de aniversario. Se cumplen los 25 años de servicio del barco hospital Esperanza del Mar, desde 2001 con un nuevo buque, pero con la misma filosofía y mayores medios, en las costas africanas. ■



## EL RETORNO DE LA “RESOLUCIÓN”

Autor: Miguel Ángel Garat. Edita: mgaratojeda@yahoo.es

No es infrecuente, afortunadamente, la incursión de hombres de la Armada en aventuras literarias donde se mezclan experiencias propias vividas en la mar o relatos de hechos históricos de una forma novelada. Este es el caso de Miguel Ángel Garat Ojeda, capitán de navío actualmente en la reserva y que desde 1962 ha desarrollado su actividad profesional en el seno de la Armada para finalizar su carrera profesional en puestos de responsabilidad en varias embajadas.

“El retorno de la Resolución” es una novela basada en un historia real, en la que la fragata a vela, de hélice y casco de madera “Resolución”, se encuentra envuelta en una serie de aventuras muy emocionantes de acción y misterio que, unidas a la pasión, amor y humor, mantienen en vilo al lector hasta la última línea del capítulo final.

Es una novela que tiene sus orígenes en un dos de mayo de 1866, cuando la poderosa Escuadra del Pacífico, al mando del almirante Méndez Núñez, bombardea El Callao, Perú. El almirante decide entonces enviar a dicha escuadra de vuelta a España y la divide en dos grupos. Uno de ellos, en el que navega la fragata “Resolución” se di-

rige a pasar el Cabo de Hornos en una época en la que los temporales lo atraviesan continuamente y los corsarios esperan al acecho a sus presas y en donde no es extraño encontrar barcos a la deriva con náufragos a los que hay que salvar.

La vida a bordo comienza a cambiar después de haber recogido en la mar a varias mujeres y los sentimientos de aquellos hombres que llevan cuatro años navegando por aguas del Pacífico se ven alterados al percibir de pronto el olor a lo femenino.

“El Retorno de la Resolución” es una novela basada en la obra de un ilustre marino que navegó y sufrió aquel trance. No se trata de la historia del comandante de la fragata, ni del teniente de navío, ni de los guardamarines, ni de cualquier otro miembro de la tripulación, ni tampoco de

las mujeres embarcadas por circunstancias del destino. Es más que eso, porque trata de una pareja de personas en un buque en el mar y sus relaciones.

Se trata de un trabajo que de una forma amena trata de recordar lo que era la Armada en aquel tiempo con el ánimo de ganar adeptos a la causa de la mar. ■



### El retorno de la «Resolución»



Miguel Ángel Garat Ojeda

# en este número

Nº 459 - Abril 2007

## Editor:

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

## Directora general:

Pilar López-Rioboo Ansorena.

## Director:

Vidal Maté.

## Redacción:

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

## 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..

**A 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/ Churrucá, 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:** 205-07-001-4

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

**VUELTA AL CALADERO DE MARRUECOS.** Tras siete años de ausencia, la flota española volvió al caladero de Marruecos.



# 34

**25 AÑOS DE SERVICIO.** El Esperanza del Mar, con nuevo barco, cumplió 25 años al servicio del mar.



# 52

**ESPAÑA, CENTRO MUNDIAL DE LA NÁUTICA.**

Valencia acogió la Copa de América.

- 6 La flota volvió al caladero de Marruecos
- 12 Flotas ilegales en la costa Africana
- 18 Las fotos de la prueba
- 20 Fondo Europeo de Pesca
- 22 La política pesquera 2007
- 24 El libro blanco de los riesgos en la flota de altura
- 30 Cofradías y la pesca en el Mediterráneo
- 34 El Esperanza del Mar cumplió 25 años
- 40 Normativa sobre botiquines a bordo
- 42 Campañas del ISM, el melanoma
- 44 Libro de sanidad marítima
- 46 Campaña de hijos
- 50 Más inspección en Trabajo
- 51 Portal de empleo
- 52 El negocio de la náutica
- 57 Copa de América
- 60 La demanda de pescado
- 64 Astilleros a tope
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias

El pasado 1 de abril, más de siete años después del acuerdo anterior



# La flota VOLVIÓ al caladero marroquí

*Casi dos años después de que se produjera el acuerdo inicial, en julio de 2005, entre los representantes comunitarios y de Rabat, una parte de los barcos españoles que se van a beneficiar de este compromiso reanudaron su actividad en ese caladero tras siete años de ausencia del mismo. Aunque la fecha inicial se fijó para el 1 de abril, la celebración de la Semana Santa en Andalucía, principal comunidad autónoma con barcos afectados por ese compromiso, un total de 70 barcos comenzaron a faenar el pasado 11 de este mismo mes. Otra veintena lo harían en mayo y, finalmente, otros 10 arrastreros gallegos lo harán a partir del 1 de junio por razones de periodos de veda.*

La Administración marroquí percibirá en conjunto por el nuevo acuerdo unos 174 millones de euros, entre las ayudas directas, así como a través de diferentes programas de apoyo para la mejora del sector de la pesca, desde la política de capturas hasta los procesos de transformación y comercialización. Rabat mantiene igualmente sus derechos para embarcar a más de 300 tripulantes en los barcos que operen en ese caladero, así como la exigencia de que al menos un 25% de las capturas se desembarquen progresivamente en sus puertos.

Aunque oficialmente la flota española ha-



bía abandonado la actividad de la pesca en aguas de ese país, la realidad es que en la actualidad existen grandes lazos en el sector a ambas orillas que han dado lugar en los últimos años al desarrollo de una importante colaboración desde la iniciativa privada, al margen de los compromisos en Bruselas.

En noviembre de 1999, la flota española que operaba en el caladero marroquí, se veía forzada a dejar esas aguas ante la imposibilidad de suscribir una prórroga del acuerdo anterior entre Bruselas y Rabat con el gobierno de los populares en España y en el marco de unas relaciones a la

baja entre Madrid y Marruecos. Tras casi dos años de tiras y aflojas entre ambas Administraciones, al final se constató la imposibilidad de renovar un nuevo compromiso, tanto por razones económicas, como sobre todo políticas y estratégicas. Marruecos no tenía ningún interés en suscribir un nuevo compromiso y prefería la opción de explotar libremente sus aguas vía acuerdos con otras flotas, fundamentalmente de terceros países, lo que se ha traducido además en un recorte de recursos y posibilidades de capturas que obligaron en ese mismo periodo a poner en marcha largas paradas y vedas.

***El actual compromiso, con una duración de cuatro años, se acordó en julio de 2005***



**Los barcos abandonaron el caladero marroquí en noviembre de 1999 y no se pudo lograr ningún acuerdo en los dos años siguientes bajo la Administración popular**

Desde la llegada de la nueva Administración socialista en 2004, aunque las negociaciones competen a Bruselas, se produjo un cambio de posición por parte de Rabat, lo que se tradujo en el inicio de unas negociaciones rápidas que concluyeron con un nuevo acuerdo el 28 de julio de 2005 con previsiones de que el mismo entrara en vigor en abril de 2006 tras los procesos de ratificación, tanto en el seno de las instituciones comunitaria como en las de Marruecos, además de proceder al cierre de cuestiones técnicas para el ejercicio de algunas pesquerías. Estos procesos de ratificación y el compromiso final se han prorrogado un año más de lo previsto para cerrar los mismos justamente coincidiendo con la visita a Rabat del presidente del gobierno español José Luis Rodríguez Zapatero, quien se entrevistó con el rey Mohamed VI.

**UN ACUERDO DISTINTO**

El nuevo acuerdo suscrito entre la Unión Europea y Marruecos no tiene mucho que ver con el anterior.

En materia de posibilidades de pesca, el acuerdo que expiró en 1999 contemplaba la actividad para una flota superior a los 400 barcos de los que unos 380 eran españoles, aunque en realidad el número de embarcaciones que operaban era muy inferior ante la escasa rentabilidad de algunos caladeros y las medidas en aumento de vedas y paradas biológicas.

La no renovación de aquel compromiso supuso para la flota española la necesidad de proceder a un proceso de ajuste y recon-

versión vía desguaces y cambio de caladeros para otros barcos, tanto vía salida a terceros países, como aumentando la presión sobre los caladeros nacionales.

Consecuencia de todo ello, las necesidades para la flota española de operar en ese caladero, aunque siguen siendo importantes, no son como las existentes hace siete años.

Las posibilidades de pesca que ofrece en la actualidad ese caladero, tampoco son iguales a las de entonces, ante el deterioro que han sufrido los mismos por la actividad de otras flotas de terceros países, así como de empresas ubicadas en otros países comunitarios que han afectado muy especialmente a los cefalópodos y crustáceos que, por el momento, se excluyen de este compromiso

Con el nuevo acuerdo se da luz verde para operar a 119 barcos comunitarios durante un periodo de cuatro años, de los que 101 son españoles. La distribución territorial de los mismos se ha hecho considerando los barcos que estaban operando en el pasado. De acuerdo con ese criterio, 42 barcos corresponden a Andalucía, 37 a Canarias, 17 a Galicia, dos a Cantabria y otros dos al País Vasco. Igualmente existe la posibilidad de capturar otras 60.000 toneladas de pesca pelágica, fundamentalmente anchoa, arenque y caballa, de las que unas 1.300 serán para España.

El sector español es el que se lleva la mayor parte de las licencias frente a las 14 que han correspondido a Portugal, cuatro a Francia y solamente una para Italia.

Consecuencia de estas posibilidades de



capturas, el coste económico del nuevo acuerdo no tiene nada que ver con el anterior, cuyo importe se situaba en unos 500 millones de euros. El nuevo compromiso supone el pago anual por parte de Bruselas de algo más de 36 millones de euros, a los que se suman otros 3,5 millones de euros anuales en concepto de colaboración y otros 3,5 millones aproximadamente que deberán pagar cada año los armadores en concepto de los diferentes cánones que se han establecido para poder desarrollar su actividad en esas aguas. Un dato nuevo en este compromiso es igualmente la exigencia comunitaria de que una parte de esos fondos sean destinados por las autoridades de ese país para la mejora y modernización del sector, desde las capturas a la transformación y comercialización.

Para Marruecos, el acuerdo es igualmente importante por lo que supone de mantener el empleo en los barcos comunitarios, especialmente españoles, algo que en realidad ya se hace al margen del acuerdo ante la necesidad de mano de obra extranjera en las flotas. Finalmente, lo más relevante para la economía y el sector de la pesca en ese país es la exigencia de que una parte de las descargas se vayan realizando en puertos de ese país hasta un techo del 25%, aunque los armadores pueden aumentar ese porcentaje a cambio de otras ventajas

### **MAYORES CONTROLES**

Siete años sin acuerdo de pesca con la Unión Europea no se han traducido para Marruecos en una mejora de sus caladeros,



ni en unas mayores posibilidades de pesca. Todo lo contrario, los resultados han sido incluso más negativos que si hubieran estado faenando en esas aguas los barcos españoles frente a la política de capturas que han llevado a cabo flotas de terceros países y grandes buques arrastreros que han agotado algunos importantes recursos.

Con la experiencia del pasado, el nuevo compromiso pesquero sitúa en uno de los primeros lugares la necesidad de poner en marcha más mecanismos para el control de la actividad de todas las flotas para que se respeten las reglas de juego. En esa línea, se pretende que la política de pesca a desarrollar en aguas de Marruecos guarde relación

## **Cierre de flecos, la burocracia y las ratificaciones políticas han retrasado su entrada en vigor**

### **ATUNEROS CAÑEROS**

Barcos autorizados	27
Tipo de pesca autorizada	Traña y línea de arrastre. Butron para la pesca con cebo vivo
Límite geográfico	Más allá de las tres millas Captura con cebo más allá de las dos millas Toda la zona atlántica e Marruecos, a excepción del perímetro situado al este de la línea que une los puntos 33°30'N/7° 35' oeste y 35° 48'N/6° 20' oeste
Especies a capturar,	Túridos
Obligaciones de descarga	Una partida en Marruecos al precio del mercado internacional
Parada biológica	No existe
Red autorizada	Capturas con cebo por butron de 8mm
Canon	25 euros por tonelada pescada
Adelanto	Se pagará un adelanto a tanto alzado de 5.000 euros en el momento de solicitar la licencia anual

### **PESCA ARTESANAL DEL SUR**

Navíos autorizados	20
Artes autorizados	Caña y nasas con limitación de dos aparejos por barco La utilización de palangre, trasmallos, redes de malla fijas y redes a la deriva y red de curbina están prohibidos
Tipos de barco	< 80GT
Límite geográfico	30° 40'N al sur. Más allá de las tres millas marinas
Canon	60 euros GT por trimestre
Especies a capturar,	Curbina y espáridos
Obligación de desembarcos	Voluntaria
Parada biológica	No existe
Red autorizada	Malla de 8mm para las capturas con cebo más allá de las dos millas marinas
Capturas accesorias	0% de cealópodos y crustáceos con la excepción de un 10% de cangrejo de mar. La pesca directa de cangrejo de mar está prohibida. El 10% de otras especies demersales



## De una total de 119 licencias, España dispone de 101

con la que actualmente se desarrolla en el marco comunitario con exigencias de mantener diarios de a bordo, controles por satélite para las faenas en el mar y una información transparente sobre el volumen de las descargas en los puertos.

Ese nuevo celo que se quiere aplicar a la hora de autorizar la actividad de las flotas es el que retrasó en parte la firma final de ese acuerdo al estar pendientes algunas cuestiones sobre los sistemas de trabajo de varios tipos de flotas que afectaban fundamentalmente a barcos andaluces. Esos fle-

cos se solventaron finalmente en la reunión de la comisión técnica celebrada en la primera semana de abril. En la misma se autorizó la pesca con luces en una parte del caladero donde en la actualidad no estaba permitida con una intensidad de 15.000 wátios, frente a la utilización anterior de potencias que llegaban a superar los 40.000 wátios. Igualmente, también se aumentó el número de anzuelos autorizados para las embarcaciones de palangre de fondo estableciéndose hasta 10.000 cuando los barcos no superasen un tonelaje de 40 GT permitiéndose el uso de hasta 15.000 para barcos que superen ese tonelaje. En la misma comisión técnica se dio luz verde para que en las pesquerías de especies como la corvina, espáridos y otros peces demersales en la actividad de los barcos artesanales, las capturas accesorias de peces planos, langosta y cangrejo puedan suponer hasta un 10%.

### DIFERENTES FLOTAS Y CAPTURAS

El nuevo compromiso contempla la posibilidad de operar para seis tipos de flotas diferentes según barcos y zonas de actividad, para cada una de las cuales se han establecido exigencias distintas

Estas posibilidades serían las siguientes:

- Cerco norte de especies pelágicas para la pesca artesanal de la anchoa y la sardina con el acceso a la misma de 20 embarcaciones.

- Palangre de fondo en la zona norte para la pesca artesanal de especies como besugo con licencias en total para 30 barcos

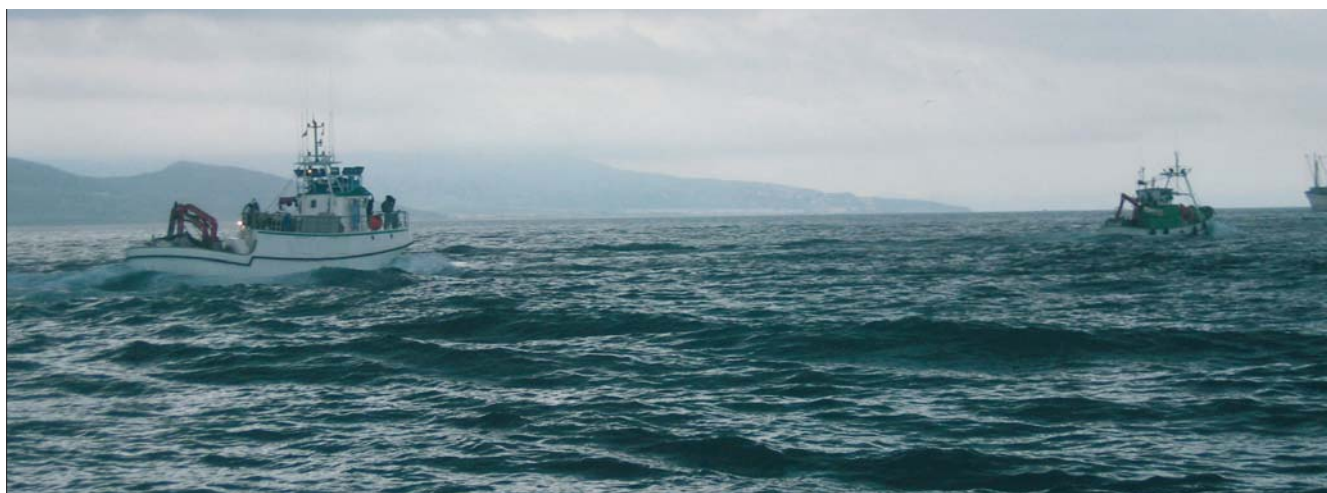
- Pesca artesanal en la zona sur para es-

#### PESCA DEMERSAL

Barcos autorizados	22 barcos con un máximo de 11 arrastreros por año
Tipos de pesca autorizados	Para los palangreros, palangre de fondo Red de malla fija de profundidad. Para los arrastreros, arrastre de fondo
Tipo de barco	Tamaño medio de 275 GT para pescar a más de 200 metros de profundidad en el caso de arrastreros
Canon	53 euros GT por trimestre
Límites geográficos	Al sur del 29° N. En la otra parte de la isobara de 200 metros para los palangreros y de las 12 millas marinas para los palangreros
Especies a capturar	Merluza negra, sable y palometa
Obligaciones de descarga	Un 50% de las capturas realizadas en Marruecos
Parada biológica	Será solamente para los arrastreros y se fija para las capturas de cefalópodos
Red autorizada	Red mínima de 70mm para la pesca de arrastre. Están prohibidas las redes de doble malla en el copo El número máximo de anzuelos autorizados para el palangre será decidido más tarde por la comisión mixta de acuerdo con los informes de los científicos y la reglamentación de Marruecos
Capturas accesorias,	0% para cefalópodos y crustáceos con la excepción del cangrejo de mar que puede ser del 5%

#### PALANGRE DE FONDO NORTE

Barcos autorizados	30
Artes autorizados	Palangre de fondo. Autorizados 2.000 anzuelos para la categoría A. En la categoría B el número de anzuelos autorizados para el palangre se decidirá posteriormente en la comisión mixta formada según los criterios de los científicos y la reglamentación de Marruecos
Tipo de barcos	< 40GT, 27 licencias >40 GT y < 150GT, 3 licencias
Canon	60 euros GT por trimestre
Límite geográfico	Al norte del 34° 18'N. Más allá de las seis millas marinas
Especies a capturar	Sable, espáridos y especies demersales
Obligación de desembarcos	Voluntaria
Parada biológica	Del 15 de marzo al 15 de mayo
Capturas accesorias	0% de pez espada y marrajos de superficie



## **Marruecos recibirá en ese periodo unos 173 millones de euros, además de otras medidas como tripulaciones embarcadas y descargas de pescado en sus puertos**

peces de fondo como la corvina con acceso para 20 barcos

- Barcos atuneros cañeros para la pesca artesanal de túnidos con un total de 27 embarcaciones

- Pesca demersal para la captura de merluza negra, sable o palometa con un total de 22 barcos con un máximo de 11 arrastreros por año.

- Pesca pelágica industrial en la zona sur para especies altamente migratorias con un techo de capturas de 60.000 toneladas y el acceso a 19 barcos de los que solamente cinco pueden ser grandes arrastreros. ■

**VIDAL MATÉ**

### **PESCA ARTESANAL AL NORTE, PELÁGICOS**

Barcos autorizados	20
Artes autorizados	Traiña. Dimensiones máximas autorizadas correspondientes a las condiciones dominantes en la zona con un máximo 500 m x 90m Prohibida la pesca con faroles
Tipo de barco	<100 GT
Canon	67 euros GT por trimestre
Límites geográficos	al norte 38°, 18'00" más allá de las 2 millas
Especies a capturar,	anchoa, sardina y otras especies pelágicas
Obligaciones de descarga	Primer año el 25%, el segundo año l 30%, el tercer año el 40% y el 50% el cuarto año
Parada biológica	dos meses, en febrero y marzo

### **PESCA PELÁGICA INDUSTRIAL**

Tipos de pesca	Pelágica o semipelágica
Cuota autorizada	60.000 toneladas por año y un máximo de 10.000 toneladas en un mes
Tipos de barcos	Arrastreros pelágicos industriales
Número de barcos	-Máximo de 5/6 barcos con más de 3.000 GT por unidad autorizados -2/3barcos de entre 150-3.000 GT por barco 0 barcos con un tonelaje inferior a 150 GT por barco
Zonas de pesca	Al sur del 29°N más allá de las 15 millas marinas de la costa calculadas a partir de la línea base del mar.
Especies a capturar	Sardinias, anchoas, caballa y chicharros
Obligación de desembarcos	Cada barco debe desembarcar en Marruecos el 25% de sus capturas
Parada biológica	Los barcos de pesca autorizados deben observar todas las paradas biológicas instauradas por el Ministerio en la zona de pesca autorizada y cesar de toda actividad pesquera. La Administración de Marruecos notificará con anterioridad esta decisión a la Comisión especificando los periodos de parada así como las zonas afectadas
Redes autorizadas	La dimensión mínima de la malla de los arrastreros pelágicos o semipelágicos es de 40mm. El como de un barco pelágico o semipelágico puede estar reforzado por un velo de un mallaje mínimo de 400mm de malla y por aperturas de al menos un metro y medio las unas de las otras a excepción de la situada al final que no puede estar colocada a menos de dos metros de la ventana del copo. Están prohibidos todos los reforzamientos del copo y en la actividad de la pesca no pueden ser objeto de capturas otras especies que no sean los pequeños pelágicos autorizados.
Capturas accesorias	Como máximo pueden ser un 3,4% de otras especies. La captura de cefalópodos, crustáceos y otras especies demersales y bénticas queda estrictamente prohibida
Transformación industrial	La transformación industrial de capturas para harina o aceite de pescado queda totalmente prohibida. Sin embargo, si se trata de pescados de aguas profundas o deteriorados, así como los desperdicios resultantes de la manipulación de las capturas, si se pueden transformar en harina o en aceite de pescado sin superar una cuota máxima del 5% sobre el total de las capturas autorizadas
Observaciones	-Hay barcos de tres categorías -La categoría primera es para barcos con un tonelaje bruto inferior o igual a 3.000 GT con un techo de 12.500T por año y barco -La segunda categoría es para barcos con un tonelaje bruto superior a 3.000 GT e inferior o igual a 5.000 GT con un techo de 17.500 T por año y barco -La tercera categoría es para un barco con un tonelaje bruto superior a 5.000 GT con un techo de 25.000 T por año y barco
Número de barcos y canon	El número de barcos autorizados a pescar de forma simultánea es de 18. El canon por tonelada capturada con autorización es de 20 euros El canon por tonelada capturada rebasando lo autorizado es de 50 euros tonelada.

Gran parte de esta pesca ilegal acaba en los mercados europeos

# SAQUEO

## de las flotas piratas en aguas africanas

*La organización ecologista Greenpeace acaba de hacer público un informe sobre la actividad de las flotas pesqueras piratas en la costa occidental africana. Casi la mitad de los 92 barcos observados entre marzo y abril del pasado año por esta organización, en aguas de Guinea Conakry, pescaba de forma ilegal o estaba vinculada a actividades ilegales de pesca. Frente a estas actuaciones, que saquean los caladeros y despilfarran una vital fuente de subsistencia para estos pueblos, poco pueden hacer los países afectados dada la escasez de medios de que disponen para vigilar sus aguas. Unas capturas, las de estas flotas piratas, que acaban de forma mayoritaria en los mercados europeos pese a estar catalogadas como Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR). Mientras, la UE prepara una propuesta de reglamento para adoptar nuevas actuaciones contra la pesca ilegal y la FAO debate sobre medidas de control en puerto.*

**S**e sabe lo que hay que hacer, otra cosa es que se tomen las medidas necesarias para impedir la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR). Así lo señala Greenpeace, por boca del responsable de la campaña de Océanos de esta organización, Sebastián Losada, quien señala que *son necesarias acciones concertadas a todos los niveles, desde la red en el agua hasta las estanterías de los supermercados.*

Las actuaciones de estas flotas son de sobra conocidas. De hecho, la propia organización ecologista señala que los datos obtenidos durante el periodo

Momento en el que el Binar 4 recibe la carga de otros dos pesqueros. Greenpeace/Gleizes

A la derecha, un buque tanque abastece de fuel al Lian Run 10. Greenpeace/Gleizes



**Casi la mitad de los 92 buques observados por Greenpeace entre los meses de marzo y abril de 2006, frente a las costas de Guinea Conakry, faenaba de forma ilegal o estaba vinculado a actividades ilegales**

de vigilancia de las costas occidentales de África no es más que una muestra de lo que allí ocurre todos los días. Como también es conocido la forma en que operan dichas flotas, con trasbordos ilegales de pescado en alta mar a barcos nodrizas, y cómo se comercializa en Europa, tras su descarga en puertos comunitarios como el de Las Palmas de Gran Canaria, el principal punto de destino utilizado por estas flotas que operan en aguas occidentales africanas.

Un ejemplo de esta forma de operar, y que recordarán los lectores de MAR, fue el acaecido en el mencionado puerto con el “Binar 4” –uno de los barcos detectados por la organización ecologista en aguas africanas–, y cuya descarga fue obstaculizada por miembros de Greenpeace que denunciaban la procedencia ilegal de las capturas que transportaba (ver Mar número 448, abril 2006).





**Gran parte de las capturas de la flota pirata que actúa en estas aguas es descargada en puertos europeos, como es el caso del de Las Palmas, sin mayores problemas. Unas capturas que, además de ilegales, carecen del más mínimo control sanitario**

Alrededor de la pesca ilegal se mueven importantes cantidades de dinero –entre 4.000 y 9.000 millones de dólares anuales, según esta organización–, y que vienen a representar un 20% del valor de la captura pesquera mundial. Tan sólo en las aguas del África subsahariana se estima que superan los mil millones de dólares anuales.

#### ANÁLISIS DE LOS DATOS

Durante los meses de marzo y abril, en los que el buque Esperanza de esta organización ecologista estuvo patrullando las aguas occidentales de África, se observó la presencia de 92 barcos, de los que 83 eran arrastreros de fondo y 7 eran barcos frigoríficos. De los 83 buques que pudieron ser identificados (ya que 9 ocultaban su identidad o no mostraban ningún tipo de distintivo), 17 no contaban con licencia para pescar. Si a estos les sumamos los 9 que ocultaban su identidad, resulta que 26 buques (28,26%) “pescaban ilegalmente en todo momento”. Si a estos barcos, señala Greenpeace, se le añaden aquellos buques que han sido documentados mientras llevaban a cabo actividades ilegales o que operaban en colaboración con infractores, el total ligado a actividades de Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR) se eleva a 43

(el 46,74% de los 92 buques observados).

Otros datos que revelan el tipo de flota que opera en estas aguas son que, de los 83 buques identificados, 30 tenían antecedentes de actividades de INDNR, y al menos 14 habían sido observados en el puerto de La Luz de Las Palmas. También resulta relevante el que de los 92 buques observados, sólo 15 (16,30%) mostraban claramente tanto su nombre como su apelativo de llamada, el resto está rotulado de forma inadecuada (83%); o que 39 de los 83 buques identificados contaba con una autorización sanitaria para exportar productos pesqueros a la UE.

Junto a estas triquiñuelas, hay toda una ceremonia de la confusión que impide distinguir entre los buques que están pescando ilegalmente y los que no, con lo que se va a hacer muy complicado que se pueda actuar más adelante contra la descarga de estos buques. Barcos que pescan con el número de licencia de otros buques que faenan junto a otros que incluso fueron arrestados por pescar a tan sólo cuatro millas de la costa. Hay, pues, ilegalidades para todos los gustos, aunque lo que no parece que exista es demasiado interés en ponerles fin.

Otra característica denunciada por Greenpeace entre los buques que faenan en esta zona es que la mayor parte de ellos no descarga directamente en puerto, sino que

transfieren a otros barcos sus capturas. La legislación de Guinea prohíbe estos transbordos en alta mar, obligando a que se realicen en puerto o en la dársena de Conakry y bajo la supervisión de sus inspectores pesqueros. Además de evitar pagar los impuestos en función de las capturas, con este sistema de trasbordo se “blanquea” pescado, al mezclar capturas ilegales con otras legales. Greenpeace documenta en su informe varias de estas situaciones.

Como se señalaba anteriormente, luego es muy difícil asegurar, una vez en puerto, que las capturas eran legales o no, como ocurre cuando estos barcos llegan al puerto de Las Pas Palmas –la principal puerta de entrada a Europa, como señala esta organización– y otros destinos de estas capturas en aguas occidentales de África.

Entre los casos relatados en el mencionado informe, se cita el del “Lian Run 2”. Miembros de Greenpeace y la Fundación para la Justicia Medioambiental avistaron el 24 de marzo de 2006 al citado barco que, junto a otros barcos, permanecía anclado a 60 millas frente a la costa de Conakry y con su tripulación en un estado de semi-abandono (algunas de las imágenes que acompañan este reportaje son suficientemente elocuentes). Bien, pues a pesar de ello y del pésimo estado que presentaba el barco, apenas capaz de navegar, cajas de pescado rotuladas como si hubieran sido pescadas por este barco habían sido descargadas una semana antes en el puerto de Las Palmas. La organización ecologista señala, además, que el barco cuenta con autorización para exportar pescado al mercado comunitario “y se considera que cumple con los estrictos estándares de salud e higiene de la UE para productos pesqueros”.

Y esta situación nos deriva a otro de los problemas planteados, y es el de la autenticidad del etiquetado de las cajas que se realiza a bordo de los buques de pesca. Greenpeace dice haber visto en algunos pesqueros cajas vacías con nombres de distintos barcos.

### FALTA DE MEDIOS

La falta de control en aguas africanas, debido a la falta de medios de los países afectados, hace que estas flotas actúen con una cuasi absoluta impunidad. Greenpeace facilitó su barco Esperanza a las autoridades de Guinea para que patrullaran durante cinco

Greenpeace/Glazhes



Greenpeace/Santi Burgos



días sus aguas costeras, poniendo a su servicio unos medios logísticos que les permitieran detectar las actividades de pesca ilegal que se producen en sus aguas. Durante ese tiempo procedieron al arresto del buque chino “Lian Run 14”, que faenaba sin licencia en ese momento.

Estas actuaciones piratas de pesca comportan, además del ya citado de la falta de control sanitario, consecuencias de una enorme gravedad, tales como el impacto sobre el medio marino y sobre las comunidades pesqueras de la zona.

Las comunidades costeras de estos países, como es el caso de Guinea Conakry, son privados de un alimento y un medio de vida fundamental para su supervivencia, ya que no disponen de más recursos alternativos. Tal y como se apunta en este trabajo, estos otrora abundantes recursos marinos

*El pasado año, Greenpeace bloqueó la descarga del Binar 4, que venía de aguas de Guinea Conakry, en el puerto de Las Palmas. Su acción sirvió para reflejar, a través de este caso, el saqueo que se está realizando en aguas de África Occidental y la impunidad con que esa pesca ilegal entra en Europa.*



Greenpeace/Gleizes

**“Los pescadores locales están perdiendo su única fuente de ingresos y, muchas veces, incluso sus vidas cuando los arrastreros entran en las zonas reservadas para la pesca artesanal”**  
**(Greenpeace)**

daban trabajo, directa o indirectamente, a unas 70.000 personas. Hoy la realidad es muy distinta, viéndose obligadas muchas de ellas a emigrar hacia el interior del país o emprender la emigración a Europa, ante la falta de medios de subsistencia, ya que estas actividades de las flotas piratas están dando al traste con la pesca artesanal de estos pueblos costeros, su única forma de vida.

Dentro del capítulo de víctimas también hay que incluir, en muchos casos, a las tripulaciones de estos barcos. Ya se ha señalado el terrible estado de conservación de buena parte de estos barcos y las precarias condiciones laborales (tanto en sus contratos como en su seguridad física) en las que se encuentran sus tripulantes. Entre los datos recogidos por Greenpeace en esta expedición puede servir de ejemplo el siguiente relato citado en su informe: *Un barco coreano que visitamos en aguas de Sierra Leona, el “Five Star”, disponía de una estructura de cubierta que era en realidad el habitáculo de 200 pescadores senegaleses que se encontraban a bordo, además de la tripulación coreana del buque. Dentro, podían verse colchones hechos de cartón y ropas colgando de cuerdas (...) El buque había recogido 40 canoas y sus tripulantes al norte de Senegal, y los había traído a los caladeros de Sierra Leona para pasar tres meses. Una vez allí, las canoas se echan al agua, cada una con cinco o seis pescadores. Pescan todo el día y vuelven al final de la tarde para descargar*

sus capturas. Esta práctica no es nueva y hay incontables testimonios de pescadores senegaleses que han sido abandonados a cientos de millas de sus hogares en pequeñas canoas de madera una vez que la bodega está llena.

### **ACTIVIDAD DESTRUCTIVA**

Dado el tipo de pesquería al que nos estamos refiriendo, es lógico colegir que apenas se disponen de datos que permitan evaluar el estado de los recursos pesqueros de la zona. En la última reunión del Comité de Pesca del Atlántico Centro Oriental (Copa-ce), que tuvo lugar en 2005, los científicos señalaron que la calidad de los datos disponibles sobre la intensidad pesquera y las capturas era muy pobre. A pesar de ello, llegaron a la conclusión de que muchas de las especies demersales se hallaban sobre-explotadas, como la sepia, los roncodores, la dorada... Otras especies, como la corvina y la gamba, se hallan plenamente explotadas, por lo que para todas ellas recomiendan una reducción del esfuerzo pesquero.

Como se señala en el informe, resulta importante puntualizar que la Copace no tiene una mandato de regulación o de aplicación de normas, por lo que sus recomendaciones no son vinculantes para los miembros del Comité.

Al igual que en muchas otras partes del mundo, uno de los principales problemas medioambientales de las pesquerías en estas aguas es la falta de selectividad y abundancia de descartes, especialmente en el arrastre de fondo. Según señala Greenpeace, las evidencias científicas muestran que en algunas de estas pesquerías la captura de gambas puede llegar a representar tan sólo el 10% del total. El resto es arrojado al mar. Las enormes cantidades de pescado descartado hacen que los científicos tengan muy difícil elaborar recomendaciones de gestión adecuadas. Aunque, como indica la organización ecologista, es de suponer que estas flotas tampoco tendrían en cuenta las medidas de conservación que se pudieran adoptar, dado que incumplen todo tipo de normas internacionales de pesca, así como sanitarias, laborales y humanitarias.

### **FUTURO INMEDIATO**

No parece que la situación vaya a mejorar a corto plazo. De hecho, la lucha contra la



pesca INDNR requiere la participación y colaboración de todos los actores (Estados costeros en cuyas aguas se efectúa la pesca, de los Estados que pescan en dichas aguas, de los Estados en los que se vende el pescado, los Estados que abanderan a los buques y los Estados que se benefician de la propiedad de esos buques). Cabría añadir otros eslabones en la cadena (importadores, pescadores...). Y lo cierto es que de pocos cabe esperar una actuación contundente.

La Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) acaba de celebrar, el pasado mes de marzo, una reunión en la que se acordó iniciar un proceso para la adopción de un acuerdo internacional vinculante a fin de establecer medidas de control en los puertos. El borrador se presentará en la próxima reunión, en 2009. Es de suponer que transcurran otros tantos años en disponer de un documento en firme y que luego sea llevado a la práctica.

En febrero de este año, el Parlamento Europeo aprobó, por iniciativa propia, un informe que examina las medidas adoptadas por la Unión Europea para la puesta en marcha tanto del Plan Internacional de Acción de la FAO como de su propio Plan de Acción, y que propone medidas para luchar contra la pesca INDNR de una manera más efectiva. El Plan de Acción de la Comisión Europea, adoptado en 2002, establece la necesidad de definir una nueva estrategia, con una propuesta para un "Reglamento del Consejo sobre los pasos a seguir en la lucha contra la pesca ilegal, No Declarada y No Regulada (INDNR), que deberá remitirse al Consejo de Ministros de Pesca de la UE y al Parlamento Europeo en julio de 2007. Greenpeace quiere destacar que la Comisión propondrá legislación, algo que no hizo en 2002.

La propia Comisión reconoce que queda mucho por hacer. Tal vez si empezara por



Greenpeace/Gleizes

cerrar los mercados de la UE a los productos de la pesca INDNR, se habría dado un gran paso adelante. Un apoyo a la vigilancia marina y aérea, unido a un verdadero control de los productos que llegan a los puertos europeos, así como la restricción a sus puertos de los barcos implicados en la pesca INDNR, podría resultar bastante efectivo e inmediato, a falta de otras medidas que se pueden dilatar más en el tiempo.

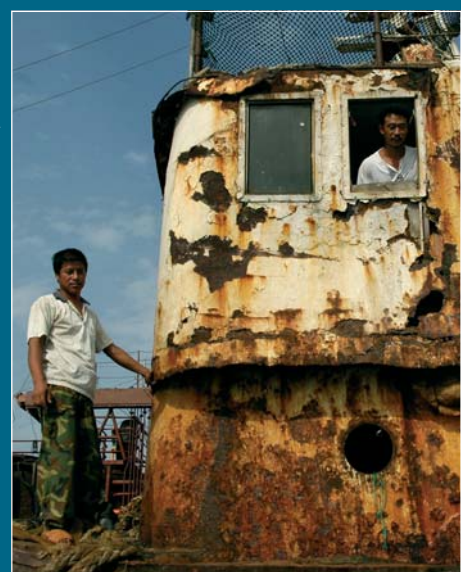
Mientras, se siguen saqueando los mares, se acaba con el alimento y la forma de trabajo de las comunidades costeras africanas, miles de pescadores malviven en condiciones realmente penosas, toneladas de pescado se desembarcan en puertos europeos sin el más mínimo control sanitario desde su captura hasta su desembarco. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**

FOTOS CEDIDAS POR GREENPEACE



Greenpeace/Gleizes



Greenpeace/Gleizes

En aguas de Guinea Conakry

## Las imágenes del expolio... captadas por Greenpeace



Entre marzo y abril de 2006, desde el barco Esperanza de Greenpeace se constató la presencia de 92 barcos en aguas guineanas. De ellos, sólo 15 mostraban claramente tanto su nombre como su apelativo de llamada. Es decir, el 83% no lo hacía de forma adecuada... y tampoco parecían muy preocupados en disimular sus sucesivos cambios de identidad.

Greenpeace/Gleizes



El estado realmente calamitoso de muchos de estos barcos alerta sobre las condiciones higiénicas por las que pasan las capturas que, más tarde, se desembarcarán en puertos europeos ... y de las condiciones de trabajo en las que subsisten los marineros que trabajan en ellos.

Greenpeace/Gleizes



*Casi el 50% de los buques estuvo implicado en actividades de Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR). Los trasvases de pescado de un barco a otro se realizaban sin más problemas.*

*Greenpeace/Gleizes*



*El resultado es el saqueo indiscriminado de los recursos marinos llevándolos hasta su práctica aniquilación. Los primeros afectados, las comunidades pesqueras de la costa africana que, en no pocos casos, es su única forma de ganarse la vida y de poder saciar el hambre.* Greenpeace/Morgan

# Cuenta atrás para aplicar el FONDO EUROPEO DE PESCA



**La Comisión ha dado luz verde a las disposiciones necesarias para la aplicación del Fondo Europeo de Pesca (FEP) de acuerdo con el contenido del reglamento del pasado mes de junio, por el que se aprobaba su constitución y funcionamiento. Con estas reglas de juego en la mano, junto a la reglamentación comunitaria, los países miembros deben poner en marcha la elaboración de sus programas para su presentación y aprobación en Bruselas. La Comisión espera que los mismos se puedan aprobar en el segundo semestre de este año.**

El comisario Joe Borg hizo un llamamiento a los países miembros para que presenten cuanto antes sus estrategias nacionales, así como sus programas operativos para que las ayudas previstas puedan llegar cuando antes a destinatarios.

El Fondo Europeo de Pesca constituye el principal instrumento comunitario para desarrollar una política para este sector desde las capturas hasta los procesos de comercialización. En el periodo de 2000 a 2006,

este tipo de actividades eran cofinanciadas a través del IFOP. Desde este ejercicio y hasta 2013, las mismas acciones correrán a cargo del FEP.

La principal diferencia en relación con el pasado es que el nuevo Fondo, el FEP, cuenta con unos recursos más reducidos que los existentes en el periodo anterior. El IFOP contó con unas disponibilidades de 3.700 millones de euros de los que 1.700 correspondieron a la Administración española. Por el contrario, el nuevo fondo FEP dispone solamente de unos 3.800 millones de euros de los que España recibirá 1.005 millones, aunque sigue siendo el primer país receptor de los mismos. A pesar de ello, una de las notas a destacar de este nuevo Fondo es la reducción de los recursos por su distribución con todos los nuevos Estados miembros.

La política a desarrollar en materia de pesca por el nuevo Fondo se halla ligada a los problemas en el sector donde, entre otras cuestiones, destaca el mantenimiento de una flota sobredimensionada, el deterioro de los caladeros y la necesidad de lograr una actividad sostenible.

Desde esta perspectiva, Bruselas pretende que los fondos disponibles para este periodo, contribuyan a desarrollar esa política igualmente en el marco de una mayor simplificación de las actuaciones comunitarias.

En líneas generales, la política comunitaria en el sector de la pesca, desde la actividad de capturas hasta su comercialización, contempla en primer lugar, la necesidad de apoyar todas las medidas encaminadas a adaptar la capacidad de las flotas y el esfuerzo pesquero a los recursos disponibles. Esa estrategia se debe reflejar en actuaciones que, entre otros objetivos, estén destinadas a la sustitución de motores por razones de seguridad y para el ahorro de combustible, manteniendo la potencia de las embarcaciones. Bruselas apoya la posibilidad de aumentar las ayudas y las compensaciones para lograr unas mayores paralizaciones definitivas o temporales en la actividad de la pesca, la posibilidad de destinar los mismos a otras

actividades como la pesca turismo, el desarrollo de los arrecifes artificiales para tratar de recuperar algunas pesquerías o la posibilidad de cerrar algunos caladeros para lograr la recuperación y el desarrollo de sus poblaciones de juveniles o alevines.

Para los responsables comunitarios, es muy importante el impulso de actividades alternativas a la captura de peces en el mar, caso de la acuicultura como instrumento para garantizar en el futuro un suministro a las poblaciones. Bruselas contempla igualmente la necesidad de aplicar ayudas a los procesos de transformación y comercialización como parte de la cadena y, sobre todo, por su implicación en el desarrollo de las zonas de la pesca, dando especial prioridad a las pequeñas y medianas empresas.

A través del FEP, la Administración comunitaria pretende dar su apoyo al conjunto de actividades complementarias que rodean al sector de la pesca, así como a las organizaciones

que representan los intereses colectivos de este sector.

Finalmente, a través del FEP se darán apoyos a las zonas dependientes de la pesca donde el mantenimiento de esta actividad es fundamental para mantener el empleo tanto en la mar como en tierra.

Todos los objetivos del FEP responden a la filosofía general marcada por la reforma de la Política Pesquera Común entre cuyos fines más importantes se halla la necesidad de ajustar la capacidad y potencia de las flotas a la situación de los caladeros en el marco de una actividad sostenible y con respeto al medio ambiente. ■

V. M.



### ASIGNACIÓN DE AYUDAS DEL FEP entre el 1 de enero de 2007 y el 31 de diciembre de 2013

Estado miembro	Convergencia	No convergencia	Total
Austria	167.228	4.500.253	4.667.481
Bélgica		23.301.312	23.301.312
Bulgaria	70.406.358		70.406.358
Chipre		17.500.989	17.500.989
República Checa	24.003.691		24.003.691
Dinamarca		118.606.682	118.606.682
Estonia	74.632.182		74.632.182
Finlandia		35.001.972	35.001.972
Francia	30.389.485	161.309.090	191.698.575
Alemania	86.073.715	52.352.951	138.426.666
Grecia	157.293.830	27.501.551	184.795.381
Hungría	30.399.339	496.000	30.895.339
Irlanda		37.502.115	37.502.115
Italia	282.489.352	94.105.302	376.594.654
Letonia	110.369.814		110.369.814
Lituania	48.418.135		48.418.135
Malta	7.435.476		7.435.476
Países Bajos		43.102.430	43.102.430
Polonia	651.791.102		651.791.102
Portugal	198.766.492	20.001.128	218.767.620
Rumanía	202.556.179		202.556.179
Eslovaquia	11.242.552	892.801	12.135.353
Eslovenia	19.330.990		19.330.990
España	840.215.806	165.209.310	1.005.425.116
Suecia		48.502.732	48.502.732
Reino Unido	38.335.019	84.004.734	122.339.753
Asistencia técnica			30.791.993
<b>Total</b>	<b>2.611.354.118</b>	<b>933.891.352</b>	<b>3.849.000.000</b>

\* Importes en euros a precios de 2004

**Bruselas estableció los mecanismos para que cada país elabore y presente sus programas**

**Lo previsible es que se aprueben en el segundo semestre de este año**

**España dispondrá de 1005 millones de euros para el periodo 2007 a 2013**

Estructuras y mercados pesqueros para 2007

## Pesca marca

# PRIORIDADES Y OBJETIVOS



***Clarificación y transparencia en el censo de la flota pesquera operativa, la innovación y el desarrollo de la acuicultura, mejoras en los mecanismos de comercialización y una mayor proyección de la política pesquera en el exterior constituyen algunos de los puntos más importantes contemplados entre las prioridades y objetivos para 2006 desde la dirección general de Estructuras y Mercados Pesqueros, cuyo responsable es Alberto López.***

**E**n materia de proyección de la política pesquera española, el programa contempla en primer lugar la formalización de un convenio de colaboración con la Fundación ONCE y el Ministerio de Trabajo para promover la incorporación de personas con discapacidad al sector de la acuicultura. España mantiene trabajos de cara a su incorporación a la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero, lo que se podría traducir en una potenciación del liderazgo de la Administración española como eslabón de enganche entre la Unión Europea y esos países. España va a potenciar en ese mismo marco la Red Iberoamericana de Industrias de Transformación y de Acuicultura con la celebración de varios encuentros técnicos. En esta estrategia de presencia en el exterior destaca la pretensión por ambas partes de suscri-

bir un memorándum en materia de pesca entre España y Turquía en lo que afecta al exterior; y en política nacional, la puesta en funcionamiento del buque "Miguel Oliver" en apoyo al sector de la pesca.

Como medidas de carácter técnico, tras su aprobación el pasado año en Bruselas y su entrada en vigor desde 2007, una de las principales actuaciones se concreta en la puesta en marcha del Fondo Europeo de la Pesca, así como para el desarrollo de los programas operativos. Para ello se dispondrá de un real decreto donde se fijen aspectos como los baremos por paradas temporales, paradas definitivas o la definición de las acciones piloto. Clarificar definitivamente la situación de la flota, constituye otra de las cuestiones sobre las que se seguirá trabajando desde la Administración pesquera con la aplicación de la Ley de Regularización y



Actualización de Inscripciones de las embarcaciones de pesca en el Registro de buques y empresas navieras y en el censo operativo de la flota pesquera.

De cara a la búsqueda de salidas para la flota, la Administración tiene entre sus objetivos un proyecto de Ley de Inversiones en el exterior para fomentar la competitividad del sector de la pesca en terceros países. Con una flota con un potencial por encima de las posibilidades de pesca que ofrecen los caladeros comunitarios, operar en terceros países constituye una de las salidas más viables.

El gasóleo fue, sobre todo en 2005, uno de los caballos de batalla más importantes en el conjunto de las reivindicaciones del sector de la pesca por lo que el sector ha reclamado en Bruselas que la ayuda de mínimos se amplíe de manera muy importante frente a las cifras actuales. Esa nueva situa-

ción planteará la necesidad de disponer de mayores fondos

La acuicultura constituye en la actualidad uno de los retos, no solamente para la Administración española, sino para el conjunto del sector de cara a mantener los actuales niveles de aprovisionamiento de los productos de la pesca. Para este sector, entre otros objetivos se pretende la conclusión del Plan Estratégico de la Acuicultura, el mantenimiento de los planes nacionales así como la continuación del Plan Internacional de Acuicultura con carácter bianual. España, no solamente hace la apuesta por esta actividad en sus aguas, sino que considera puede lograr un desarrollo también en otros países.

De cara a la innovación y la mejora de la competitividades propugna el impulso a la política de avales para el sector de la pesca a través de Transaval, promover un convenio con Sepides por importe de 21 millones de euros para el desarrollo de préstamos participativos en el periodo de 2007 a 2010 y la posibilidad de agrupar al FROM y a la Secretaría General de Pesca Marítima en los convenios con Pymar.

En materia de comercialización de la pesca la Administración contempla para este año, entre otras medidas, continuar con el desarrollo del Plan de Calidad, proceder a una revisión de la Organización Común de Mercado para los productos de la pesca y una negociación de las condiciones de las reglas en origen para este tipo de productos en el seno de la Organización Mundial de Comercio tanto desde la perspectiva de la seguridad para los consumidores como para garantizar una competencia más justa con los productos comunitarios.

Continuar los trabajos para que la iniciativa pesca turismo sea cada día algo más viable se encuentra igualmente entre los principales objetivos para este año en lo que afecta a la política de Estructuras y Mercados pesqueros. ■

V. M.



## ***El Plan de reactivación del sector de la pesca, la innovación y la potenciación de la acuicultura se hallan entre las principales medidas***

Patronal y sindicatos preparan un Libro Blanco sobre Riesgos Laborales en la pesca de altura



# UNIDOS

## por la seguridad

*Patronal y sindicatos de la pesca de altura preparan un Libro Blanco de Prevención de Riesgos Laborales para la tripulación de los buques pesqueros que faenan en alta mar. Así lo han decidido la Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE) y CCOO y UGT que presentaron en Vigo esta iniciativa que financia la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales y ejecuta la asesoría Continua-Recursos Humanos. Lo que se pretende es recoger y difundir una serie de medidas para evitar los accidentes y disminuir los riesgos en la flota de altura que opera en aguas de la NAFO y el Gran Sol. Simulacros como el que se desarrolló en el congelador "Fakir", perteneciente a la empresa Freiremar de Vigo, servirán de base para la elaboración de este Libro Blanco que dará respuesta a las exigencias de armadores, pescadores y sindicatos.*



Que los marineros conozcan cuáles son los riesgos en alta mar y cómo deben enfrentarse a ellos es el objetivo de lo que será el Libro Blanco sobre Riesgos Laborales en la pesca de altura. Con la financiación de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, la empresa viguesa Continua Recursos Humanos y Organización llevará a cabo los trabajos que concluirán, a finales de año, en la elaboración del citado Libro. Por primera vez, patronal y sindicatos coinciden en señalar la necesidad de desarrollar un programa específico de prevención de la siniestralidad aplicable a las diferentes artes de pesca de altura: cerco, pa-

langre y arrastre en aguas de la NAFO y arrastre en la zona del Gran Sol.

El programa pretende identificar las necesidades de seguridad propias de cada una de estas artes de pesca y los riesgos asociados a los puestos y procesos de trabajo a bordo de los buques. Para ello, las tripulaciones de los barcos que operan en estas zonas participarán en los simulacros que la empresa Continua Recursos Humanos y Organización desarrollará en los mismos cen-



tros de trabajo, desde ahora a finales de año.

La directora de Continua, Gracia Prego, explica que a lo largo del 2007 su empresa ejecutará el proyecto denominado "Simulacros: Riesgos Laborales-Primera Emergencia". Se trata de una serie de cuatro simulaciones de accidentes en barcos que operan en las zonas de NAFO y Gran Sol para sacar conclusiones que puedan servir a todos los buques que faenan allí. El primero de estos simulacros se llevó a cabo el pasado 9 de febrero en el Pantalán número 4 Norte del Puerto de Vigo en el buque congelador "Fakir", perteneciente a la empresa Freiremar.

Para Gracia Prego, la seguridad en la pesca se analizaba hasta este momento en bloque, lo que considera un error. "Ahora - nos dice- señalaremos los riesgos de la pesca de altura, parte a parte, delimitando y especificando los existentes en cada puesto de trabajo de las diferentes artes".

El 90 por ciento de los accidentes y siniestros que ocurren en alta mar se deben a errores humanos. Por ello, no hay nada mejor que preparar a las tripulaciones, en los mismos barcos en los que navegan y con las herramientas que tienen a bordo, para que sepan reaccionar con rapidez y eficacia, en el caso de que se produzcan una emergencia cuando están lejos de casa.

Gracia Prego considera que el pánico es el peor de los enemigos y, pese a que muchas veces, los marineros no son conscientes de la necesidad de involucrarse en la prevención de riesgos, "poco a poco van adquiriendo esa conciencia, reconociendo que la mejor forma de estar preparados para una catástrofe es practicando y ensayando en tierra".

Además de los simulacros, antes de que salga a la luz el Libro Blanco, la empresa Continua llevará a cabo una serie de encuestas a empresarios, trabajadores y sindicatos para conocer su experiencia y opiniones sobre la seguridad en la pesca de altura. También se elaborarán una serie de fichas plastificadas que estarán a disposición de los trabajadores en los barcos y un DVD que ayude a visualizar y a entender el porqué de las actuaciones.

### **FUEGO EN EL "FAKIR"**

La primera de las experiencias piloto tuvo lugar el pasado 9 de febrero en el buque arrastrero congelador "Fakir", perteneciente a la empresa Freiremar. Se trata de un barco que captura fletán en aguas de la NAFO. Construido en Vigo hace dos años, mide 53,85 metros de eslora y 11 de manga. Tie-



ne capacidad para 26 tripulantes y 560 toneladas de registro bruto. Toda la tripulación del pesquero vigués participó en el simulacro de incendio llevado a cabo a bordo en el Pantalán número 4 Norte del Puerto de Vigo.

Con esta iniciativa, que cuenta con el respaldo de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI) y que financia la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, se pretende entrenar a los marineros para que aprendan a afrontar situaciones de riesgo. El objetivo es fomentar la capacidad de analizar sus procesos y determinar la peligrosidad de cada uno de ellos, para poder así prevenir situaciones de riesgo o saber enfrentarse a ellas, en caso de accidente o emergencia.

El simulacro comprendió varias partes: una teórica, otra práctica y una fase de evaluación de resultados. Los ejercicios prácticos se basaron en una serie de simulacros de incendio a bordo en los que se trabajó

**El  
entrenamiento  
a bordo  
de los buques  
es la mejor  
manera de  
preparar a las  
tripulaciones  
ante situaciones  
de emergencia**



**Por primera vez se desarrolla un programa específico de seguridad aplicable a las distintas artes de pesca de altura**

con el factor sorpresa. Se observaba así la reacción de los tripulantes y su grado de respuesta en condiciones adversas.

El ejercicio se inició con la simulación de un incendio en dos o tres zonas al mismo tiempo: las bodegas y los camarotes, con el fin de comprobar la reacción de la tripulación ante una emergencia de estas características. Para ello se emplearon botes con los que se simulaba humo y lámparas de destellos que hacían las veces de llamas.

Con este ejercicio se pretendía según José Barbosa, técnico de lucha contra incen-

dios y marino profesional encargado de la coordinación de esta acción formativa, “comprobar la destreza de la tripulación, estudiar sus deficiencias y proponer los cambios necesarios”. Al mismo tiempo se analizaba el material contra incendios del buque para informar al armador de posibles carencias o necesidades.

Además se realizaron otros tres simulacros más, con desprendimiento de humo, en un pañol de pintura, en la sala de máquinas y entre ésta y la proa del barco. En todos los casos el objetivo era que la tripulación se organizara adecuadamente para poder combatir el fuego.

Como si se tratara de un incendio verdadero, los marineros se enfrentaron a llamas simuladas, humo por toda la zona, puertas cerradas con candados y cadenas, recipientes de amoníaco que simulaban ráfagas de fuego, petardos y un sensor que se encendía automáticamente ante el aumento de temperatura e indicaba que un incendio, inicialmente apagado, se había vuelto a reavivar.

El último de los ejercicios básicos consistía en la creación de un incendio a bordo imposible de extinguir, por lo que era necesario abandonar el barco. Para esta situación se incluyó un simulacro de “hombre al agua”.

Realizadas las prácticas se desarrolló una evaluación de las mismas con la participación del capitán del buque, representantes de la empresa Freiremar, así como técnicos y autoridades de la Capitanía marítimo-pesquera.

**EFICACIA DE LOS SIMULACROS**

Experiencias piloto como éstas se llevarán a cabo en otros cerqueros, arrastreros y palangreros que operan en aguas de la NAFO y el Gran Sol.

El director de flota de Freiremar, Marino Paz, confía en la eficacia de este tipo de simulacros “porque son los propios marineros quienes realizan estos ejercicios a bordo de

**ACCIDENTES CON BAJA EN JORNADA DE TRABAJO, SEGÚN GRAVEDAD EN LA PESCA Y ACUICULTURA (Período 2000-2006)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Variación porcentual
Leves	4.943	4.542	4.488	3.985	4.069	3.657	3.468	- 29,84%
Graves	148	156	138	133	101	118	76	- 48,65%
Mortales	56	36	29	25	33	15	22	- 60,71%
<b>TOTAL</b>	<b>5.147</b>	<b>4.734</b>	<b>4.655</b>	<b>4.143</b>	<b>4.203</b>	<b>3.790</b>	<b>3.566</b>	<b>- 30,72%</b>

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

los buques en los que van a embarcar rumbo al caladero; es decir, en el mismo escenario en el que pasarán meses". A pesar de que las tripulaciones realizan cursos de formación antes de embarcar, no están acostumbradas a realizar ejercicios prácticos en los barcos.

La empresa Freiremar, que mantiene otras cinco unidades en aguas de la NAFO, es partidaria de practicar estos ejercicios con regularidad para "garantizar la seguridad de las tripulaciones y de los barcos".

### **APOYO DE FEOPE Y LOS SINDICATOS**

Esta es la primera vez que patronal y sindicatos coinciden en la necesidad de desarrollar actividades específicas de Prevención de Riesgos Laborales para los distintos tipos de pesca de altura.

El secretario general de FEOPE, Javier Garat, considera que "éste es un acto de responsabilidad por parte de las empresas ya que el mejor método para afrontar la prevención de riesgos es el entrenamiento adecuado. Las tripulaciones se saben la teoría pero lo curioso es ver cómo se enfrentan y reaccionan ante situaciones de riesgo y estas prácticas dan la oportunidad de hacerlo". Para el secretario general de FEOPE, "si conseguimos concienciar a las distintas empresas, habremos ganado bastante, y tal vez se realice un mayor número de simulacros".

Los representantes de las centrales sindicales opinan de la misma manera. Según José Manuel Pérez-Vega, responsable del Área Interna del sector del Mar de UGT, la iniciativa es buena ya que "la mejor manera de que la gente esté preparada es con ejercicios como éstos. Así sabrán responder en caso de necesidad, actuando de manera autónoma". Lo interesante, a juicio de José Manuel Pérez-Vega sería que "la Administración, a la vista de los resultados de esta experiencia, se implicara regularizando la necesidad de realizar de manera periódica y obligatoria simulacros en los barcos". Desde UGT consideran que la siniestralidad se reducirá con este Libro Blanco de manera parcial ya que "el riesgo está siempre presente pero, al menos, ayudará a que las tripulaciones sepan cómo enfrentarse a las situaciones de riesgo, lo que disminuirá las consecuencias de los accidentes y los daños tanto personales como materiales".

Por su parte, Gabriel Moreno, responsable de Prevención de la Federación de Comunicación y Transportes de CCOO, asegura que las centrales sindicales están haciendo un gran esfuerzo por sacar adelante este proyecto y espera que los armadores se con-



ciencien de la necesidad de preparar a las tripulaciones con simulacros de estas características. "Hay tiempo para ello, tanto a la ida como a la vuelta de los caladeros". CCOO considera necesario incluir en el Libro Blanco un apartado relacionado con las enfermedades profesionales del sector como pueden ser la fatiga crónica de los trabajadores, la sordera y todas las derivadas del ambiente de humedad en el que las tripulaciones realizan su trabajo ya que, a juicio de Gabriel Moreno, "la falta de un descanso adecuado, de unos hábitos de alimentación, higiene y trabajo adecuados provocan un envejecimiento prematuro de las tripulaciones, disminuyendo su capacidad de reacción ante situaciones de emergencia como pueden ser atrapamientos, caídas a distintos niveles, golpes o incluso el hundimiento del barco". Desde CCOO apoyan esta iniciativa porque consideran que ayudará a mejorar la seguridad tanto de los trabajadores como de los barcos.■

**ANA DÍAZ**

FOTOS: ASESORÍA CONTINUA-RECURSOS HUMANOS

***Durante los simulacros se graba a los marineros para que sepan qué es lo que han hecho mal y cómo deben mejorarlo***

# La responsabilidad de armadores y pescadores debe llegar allí donde la Ley no llega

La reciente puesta en marcha de un programa de formación y entrenamiento en seguridad a bordo de buques de pesca de altura españoles como consecuencia de la colaboración entre la patronal FEOPE (Federación Española de Organizaciones Pesqueras) y los sindicatos UGT y CC OO, a través de la Funda-

bastan para solucionar el problema de los accidentes de tráfico.

En el sector pesquero, la cosa se complica. Cada barco tiene unas características propias que dependen, por ejemplo, del arte de pesca utilizado: palangre, arrastre, cerco; de la distancia que debe recorrer para alcanzar el recurso: bajura, altura y gran altura; o del sistema de producción: fresco, congelado, procesado a bordo..., o las características del caladero en que faena. No es realista pensar que una ley pueda contemplar todas las eventualidades que puedan producirse en cada uno de ellos.

La propia Ley insiste en que la formación es una forma de mejorar las garantías de seguridad. Pero tampoco basta. No podemos aspirar, por ejemplo, a que los marineros, además de especializarse en la tarea que les corresponde a bordo, sepan actuar como bomberos en el caso de incendio.

Por eso es imprescindible la implicación de las empresas y los trabajadores en la consecución de unos objetivos que tienen que ver con las relaciones laborales, pero también con las relaciones humanas, si tenemos en cuenta que durante una marea el barco es el lugar de residencia y de relaciones sociales de los marineros.

Corresponde a las empresas armadoras garantizar unas dotaciones adaptadas a las necesidades particulares de sus barcos, como corresponde a los mandos y demás trabajadores saber cómo deben actuar en cada momento en caso de problemas.

ción para la Prevención de Riesgos Laborales, constituye un ejemplo de cómo una actitud responsable por parte de armadores y pescadores puede llegar a suplir las carencias que necesariamente ha de tener cualquier ley en esta materia.

Es imposible pretender que a través de la legislación se puedan resolver todos los problemas relacionados con la prevención de riesgos laborales en cualquier ámbito, como es imposible pensar que el código de circulación o el carné por puntos



Pero, ¿cómo determinamos cuáles son esas dotaciones específicas y esas actuaciones pertinentes? Únicamente podremos lograrlo a través del entrenamiento en simulacros y de la participación de expertos en prevención de riesgos laborales para ayudarnos a sacar conclusiones y luego saber poner en práctica lo aprendido.

Éste es, básicamente, el esquema de la iniciativa que han puesto en marcha FEOPE, UGT y CC OO con la coordinación de "Continua, Recursos Humanos y Organización". A lo largo del año 2007 realizaremos una serie de simulacros a bordo de buques arrastreros, palangreros y cerqueros. El primero de ellos tuvo lugar en febrero a bordo de un arrastrero congelador de los que faenan en el Atlántico Noroccidental perteneciente a la empresa Freiremar, el "Faquir", que se encontraba en uno de los muelles del Puerto de Vigo. Tanto la empresa como los trabajadores coincidieron en resaltar lo positivo de la experiencia, que ayudó a unos y a otros a conocer mejor el barco y a saber cómo actuar en caso de incendio a bordo.

Pero lo más importante fue que la experiencia sirvió para que los técnicos en prevención de riesgos laborales obtuvieran una información que pasará a formar parte del acervo que pretendemos obtener con este programa. Este conocimiento nuevo y específico (y por lo tanto práctico) será transmitido a la empresa y a los trabajadores en forma de fichas y material audiovisual que será mostrado en los barcos en los momentos en los que no se pesca y durante las travesías.

Además, existe un compromiso para la elaboración de un "Libro Blanco" que sirva como complemento a la legislación y que incluya las indicaciones que, sin necesidad de ser vinculantes, sean de obligado cumplimiento, porque la responsabilidad obliga.

Tanto los entrenamientos como el material, de formación o de "compromiso", serán exponentes de esa actitud responsable por parte de la patronal y de los trabajadores. Esa actitud, la de responsabilidad, es en sí misma un gran avance, un gran logro de FEOPE, UGT y CC OO, que van a ir de la mano para

garantizar la seguridad de las tripulaciones, algo que, como hemos dicho, va mucho más allá de las relaciones laborales y entra de lleno en el campo de las relaciones sociales y humanas, que tantas veces se añoran en los ámbitos de la producción. Cada vez más, las empresas son conscientes de que forman parte necesaria de una sociedad en la que todos los miembros tienen unos compromisos, estén o no reflejados en las leyes. La garantía de la salud y de la integridad física de las personas que forman parte de esas compañías debe ser el primero y más importante de esos compromisos.

No es la primera vez que la pesca da ejemplos de esa actitud responsable, aunque la mayoría de las veces la sociedad permanece ajena a estos avances por falta de información. Por eso nos hemos empeñado también en que este proyecto que hemos puesto en marcha se haga con luz y taquígrafos. Pa-



ra ello, hemos invitado a los medios de comunicación a que asistan a los simulacros y puedan informar de los resultados. La primera experiencia con el "Faquir" no ha podido ser más positiva, también en este sentido, lo que nos anima a seguir adelante. ■

**GRACIA PREGO**

**DIRECTORA DE CONTINUA, RECURSOS HUMANOS  
Y ORGANIZACIÓN**



Representantes de las Administraciones y la Federación Nacional de Cofradías durante la presentación de su presidente.

# El Reglamento de **GESTIÓN DEL MEDITERRÁNEO**, a debate

**La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores celebró, los pasados 24 y 25 de marzo en Cullera, el III Encuentro de Representantes de Cofradías del Mediterráneo para analizar los principales problemas que afectan a la pesca en estas aguas. Desde que se celebrara en Ibiza el segundo encuentro de cofradías hace diez años, la actividad pesquera en este mar ha sufrido cambios, surgiendo cuestiones que se quieren analizar para afrontar el futuro con las máximas garantías. Uno de los principales puntos que justificaban este encuentro era el Reglamento comunitario 1967/2006, de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros del Mediterráneo, aprobado recientemente por Bruselas que plantea dudas en su aplicación. A la reunión asistieron las 89 cofradías del Mediterráneo y sus respectivas Federaciones que con su presencia demostraron el importante papel que desempeñan en la gestión y el desarrollo pesquero. En el encuentro se rindió homenaje a la que fuera ministra de Agricultura y Pesca, Loyola de Palacio y a los pescadores fallecidos.**

**E**l III Encuentro de Cofradías de Pescadores se celebró en un momento de especial importancia, al coincidir con la aplicación del Reglamento comunitario 1967/2006 sobre medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el Mediterráneo. Según el secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fragueiro, la política de actuación pesquera en estas aguas "no ha hecho más que comenzar".

Para el responsable de Pesca, las bases fundamentales para el adecuado desarrollo de la política pesquera en el Mediterráneo están ya en práctica; por lo que sólo hay que insistir en el desarrollo de las normas re-



*Durante el acto se realizó una ofrenda floral en homenaje a Loyola de Palacio y a los pescadores fallecidos.*

gladoras para mejorar su aplicación. En su intervención en el encuentro de las cofradías, Juan Carlos Martín Fragueiro se refirió a las campañas de evaluación realizadas con el buque oceanográfico “Enma Bardan”, que el año pasado analizó los índices de abundancia de las principales especies demersales existentes hasta 500 metros de profundidad en la zona del Golfo de Valencia, completando el estudio con otro relativo a la distribución batimétrica de estas especies y las relaciones talla/peso. Por otro lado, también se refirió al plan de colaboración que la Secretaría General de Pesca quiere poner en marcha con el Instituto Español de Oceanografía para el uso conjunto de sus medios en la realización de nuevas campañas.

Según el secretario general de Pesca Marítima, la comisión de seguimiento creada para el Mediterráneo representa “un modelo a seguir para el resto de caladeros nacionales, siendo un instrumento especialmente útil para el sector y para la propia Administración”.

Los problemas que afectan a la pesca en el Mediterráneo son –a juicio de Juan Carlos Marín Fragueiro, numerosos y de complica-

da solución ya que la variedad de las especies de estas aguas plantea situaciones distintas. En general, en los últimos años se ha venido observando un descenso continuado de capturas, al margen de situaciones coyunturales en las que han abundado algunas especies.

El Mediterráneo dispone de una estrecha plataforma continental en la que los fondos de menos de 50 metros de profundidad representan el 5 por ciento de la superficie. La pesca en esta zona tiene un carácter especial, por su multiespecificidad, y los barcos que operan en estas aguas tienen, en su mayoría, menos de 12 metros de eslora. Cerca de 40.000 buques y más de 100.000 pescadores faenan en el Mediterráneo. Un mar en el que la pesca costera artesanal forma parte del patrimonio cultural de las zonas bañadas por estas aguas.

Un punto importante a destacar es que 21 Estados soberanos (26 si incluimos los riberanos del Mar Negro) compiten por los mismos recursos pesqueros. Países que poseen diferentes niveles de desarrollo, por lo que las medidas de gestión aplicadas a es-

## ***Para la Administración y el sector, la interpretación del Reglamento comunitario es compleja en alguno de sus artículos***



*El encuentro fue un éxito por la alta participación.*

## **Las capturas medias obtenidas en el Mediterráneo se acercan aproximadamente a los 1,5 millones de toneladas anuales**

tos recursos difieren mucho según los Estados que las pongan en marcha.

Las capturas medias obtenidas en el Mediterráneo se acercan aproximadamente a los 1,5 millones de toneladas anuales, de los que un 50% corresponde a desembarcos de pequeños pelágicos (boquerones y sardinas), un 40% a especies demersales (merluza, salmonete y bacaladilla), un 3% está representado por capturas de grandes pelágicos (atún rojo y pez espada) y un 7% lo representan otras especies pelágicas, como el jurel o la caballa.

Las capturas de la mayoría de estas especies tuvieron un punto máximo a finales de los años 80 y principios de los 90. A partir de entonces comenzaron a descender las capturas. Las causas de esta evolución son difíciles de analizar y las evaluaciones que se han realizado no siempre han sido útiles para la gestión de los recursos, entre otras cosas por la falta de series históricas fiables sobre capturas. Afortunadamente, esto está cambiando gracias al esfuerzo que la Unión Europea y países como España que ponen al servicio de los pescadores los trabajos de los Institutos científicos especializados y de los expertos en investigación pesquera para hacer las evaluaciones estadísticas.

El secretario general de Pesca aseguró que nuestras aguas mediterráneas son "las

que han contado con una regulación más precisa y comprometida con la conservación y explotación sostenible de los recursos"

### **REGLAMENTO COMUNITARIO**

El presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Juan Cervantes Flores, manifestó que la reunión –como sucediera hace diez años en Ibiza– tenía que servir "para encauzar los problemas del sector mediante el diálogo y la colaboración con las Administraciones". Según explicó Juan Cervantes Flores, los pescadores son "los primeros interesados en que les sustituyan futuras generaciones y que puedan celebrarse más encuentros como éstos". Juan Cervantes pidió la unidad para solventar problemas y dificultades.

Según el secretario general de Pesca Marítima, el Reglamento comunitario 1967/2006 sobre medidas técnicas del Mediterráneo no contenta a una gran parte del sector pero considera que "es mejor disponer de una regulación común para todos los Estados europeos ribereños que permanecer en la situación en la que cada Estado ponga en marcha su propia legislación pesquera, con las diferencias que ello comporta". Además, manifestó que "si se aplica la reglamentación comunitaria, de alguna medida, tam-





bién se aplicará al resto de países no comunitarios, con lo que se entra en una situación mucho más favorable”.

Juan Carlos Martín Fragueiro declaró que la redacción del Reglamento comunitario es compleja y da lugar a distintas interpretaciones, por lo que anunció que desde la Secretaría que dirige se ha elaborado un documento con los puntos más comprometidos del mismo, como pueden ser el ejercicio de la pesca en zonas protegidas; el tamaño mínimo de mallas para la pesca de arrastre; distancias y profundidades mínimas para los distintos tipos de pesca; el uso de determinados diámetros de torzal para el copo o la pesca de crustáceos con artes de trampa, que se someterán al juicio y aclaración de la Comisión Europea. La Secretaría General de Pesca Marítima insistió en que comenzará a trabajar en la adaptación de este Reglamento, pese a las aclaraciones que precisa de Bruselas.

#### **GRUPOS DE TRABAJO**

A los efectos de comenzar a poner en práctica los planes de gestión regionales, de acuerdo con lo establecido en la normativa europea, se celebrarán sesiones de trabajo en las que participarán, junto a la Administración, representantes de todo el sector pes-

quero del Mediterráneo. En principio, se pretende celebrar las reuniones por modalidades de pesca y en ellas estarán presentes todas las Comunidades Autónomas afectadas.

La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores valora positivamente la decisión de la Administración de convocar sesiones de trabajo con expertos, especialmente en las modalidades de redes, cerco y marisqueo, para analizar el Reglamento comunitario y los problemas derivados de su aplicación.

El secretario general de la Federación, José Manuel González, considera que el encuentro de Cullera fue un éxito “tanto por la alta participación como por el hecho de que todos coinciden en la complejidad de la normativa comunitaria, especialmente en sus artículos 13 y 14”.

La reunión sirvió para analizar además otras cuestiones como el recurso presentado por la Federación andaluza sobre la pesca de arrastre de fondo en determinadas zonas del sur mediterráneo; la situación de los expedientes en el tema del combustible; la celebración de encuentros con Marina Mercante sobre formación, seguridad y titulaciones o la aplicación de la Ley Marítima en la pesca de bajura. ■

**ANA DÍAZ**

**FOTOS: FEDERACIÓN NACIONAL DE COFRADÍAS**

*La intervención de José Manuel Sánchez Mora fue altamente valorada.*

**Desde la Federación Nacional de Cofradías se exhortó a la unidad para solucionar problemas**



# Buque sanitario Esperanza del Mar

# 25 años al servicio de LOS TRABAJADORES DEL MAR

*El buque sanitario y de apoyo logístico Esperanza del Mar comenzó su singladura en el mes de marzo de 1982. Partió desde Palma de Mallorca, hizo escala técnica en Rota y prosiguió hasta Las Palmas de Gran Canaria. De esta manera comenzaba su andadura el primer buque de apoyo sanitario y logístico español, perteneciente al Instituto Social de la Marina, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. El objetivo fundamental de este hospital flotante era prestar en todo momento a los trabajadores del mar el apoyo necesario tanto en el campo médico asistencial como técnico y logístico cuando los pesqueros se encontraban a muchas millas de tierra.*





**El Esperanza del Mar ha llevado a cabo 69.392 actuaciones sanitarias**



**Rescató a 1.189 naufragos de un total de 64 barcos**



La primera “prueba de mar” se efectuó en Palma de Mallorca, bajo la presidencia del entonces ministro de Trabajo y Seguridad Social, Santiago Rodríguez Miranda, acompañado de Jesús Guillermo Rodríguez Gil, director general del Instituto Social de la Marina (ISM), entre otras autoridades.

**El primer buque sanitario y de apoyo logístico comenzó su andadura en 1982**



El barco zarpó de Porto Pi en dirección hacia el centro de la bahía de Palma. A continuación “puso popa a la catedral” y navegó durante cuatro millas hasta enfilarse la salida de la bahía. Ya en alta mar se realizó un simulacro de rescate de un herido. La maniobra se realizó de manera milimétrica. En primer lugar desde el Esperanza del Mar se soltó una barcaza de rescate, ocupada por siete tripulantes. Cuando tocó agua pusieron rumbo hacia un punto en el que cogieron a un herido que era trasladado de un yate. A los pocos minutos se divisó la embarcación esperada por babor, y se efectuó el traslado del herido a la embarcación de apoyo del



Esperanza del Mar. Después de una hábil maniobra, los tripulantes de la barcaza inmovilizaron al “herido” y lo acoplaron en una camilla para ser trasladado al buque sanitario. Esta operación de gran riesgo y precisión, se efectuó en muy pocos minutos y con gran destreza. Poco después el “enfermo” era posado sobre la cubierta del barco hospital y trasladado en una camilla a través de un ascensor a la “zona blanca” del barco en donde fue reconocido y atendido por el personal sanitario (un médico y un ATS).

Esta fue la crónica periodística del primer simulacro de rescate de un trabajador del mar herido, y es fiel reflejo de lo que en el futuro iba a suponer la decisiva actuación del buque sanitario al servicio de los trabajadores. Además de la atención sanitaria el Esperanza del Mar también podía actuar como taller flotante en apoyo de las embarcaciones que pudieran presentar algún problema de averías mecánicas.

“El barco en el que hoy nos encontramos tiene un cometido singular y sin precedentes en la prestación de la Seguridad Social. La flota española de altura que faena en el área del Mercado Común o en el área próxima a las pesqueras norteamericanas o canadienses, tienen por razón de proximidad un mayor acceso a instalaciones sanitarias en caso de accidente. Sin embargo no ocurre así a los pescadores españoles que faenan en las aguas del Atlántico, en el banco sahariano que, en caso de accidente se encontraban con enormes dificultades de asistencia en el campo médico”. Con estas palabras el ministro Rodríguez Miranda resaltaba la actuación decisiva del nuevo buque.

Durante la travesía Santiago Rodríguez Miranda leyó el texto de un télex que había





enviado por radio a todos los trabajadores del mar: “como ministro de Trabajo y Seguridad Social, comunicándoles la entrega del buque de apoyo sanitario y logístico, del Instituto Social de la Marina, Esperanza del Mar, quiero hacer llegar a toda la gente del mar y a sus familiares el deseo de que todos los problemas de carácter laboral, social y asistencial encuentren pronta solución, para lo que desde el Ministerio se prestará el máximo apoyo y decidida entrega”.

Esta es la crónica que describe la decisiva actuación del Instituto Social de la Marina en favor de los trabajadores del mar. La atención sanitaria en alta mar se convertía, de esta manera, en realidad.

### **EL NUEVO “ESPERANZA DEL MAR”**

En el año 2001 el “Esperanza del Mar” dejó de prestar servicio siendo sustituido por otro barco sanitario bautizado con el mismo nombre.

El nuevo barco comenzó a construirse a finales de 1999. El acto de flotadura se celebró en el mes de enero, en el astillero gijonés “Juliana”. Al acto asistieron el entonces secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps y la directora general del ISM, María Antonia Lucena, entre otras autoridades.

Gerardo Camps destacó que el nuevo barco “no sólo es el único buque hospital del mundo que presta apoyo sanitario y logístico

***En el año 2001 dejó de prestar servicio y fue sustituido por un nuevo buque hospital que fue bautizado con el mismo nombre***



a las gentes del mar, sino que la Seguridad Social española es la única que cuenta, en propiedad, con un barco de las características como es el Esperanza del Mar y, otro en alquiler que atiende, durante la costera del bonito, a la flota del Norte mientras ésta faena lejos de las costas españolas". También subrayó que con la flotadura del nuevo buque el ISM cumple con uno de sus compromisos más ambiciosos: acercar la sanidad marítima a las flotas pesqueras españolas allí donde se encuentren.

Según señalaba en su crónica Concha Hernández Carazo, redactora de esta revista, a diferencia del antiguo "Esperanza del Mar", un carguero adaptado como buque hospital en 1982, el diseño del nuevo barco es el específico de un hospital, en torno al cual se ha construido un barco. Este buque ha sido específicamente desarrollado para la atención hospitalaria y el rescate de naufragos. La zona hospitalaria, que ocupa una cubierta entera, ha sido diseñada teniendo en cuenta el flujo de camas y camillas y conecta directamente con el helipuerto.



### **INSTALACIONES SANITARIAS**

Las instalaciones sanitarias están dotadas de quirófano, rayos X, laboratorio, UVI, departamento para el tratamiento de quemados, infecciosos y enfermos psiquiátricos.

La capacidad del buque es de 17 pacientes en la zona hospitalaria y 30 en la de naufragos, cuyos camarotes están situados en otra de las cubiertas, independientemente del área sanitaria y del resto de la tripulación, que está compuesta por 38 personas, de las que dos son médicos, dos enfermeros y dos celadores. También cuenta con dos buzos y con personal técnico especializado en la asistencia logística para atender a aquellas embarcaciones que lo soliciten.





## **BALANCE**

Durante 25 años, el Esperanza del Mar ha atendido a un total de 69.392 actuaciones sanitarias, de las que 29.067 fueron consultas radiomédicas; 7.151 ambulatorias; 4.908 trabajadores hospitalizados; 2.649 intervenciones quirúrgicas y 13.526 historiales clínicos, entre otros.

Las actuaciones de apoyo logístico se elevaron a 8.081 y 912 acciones complementarias, como extinción de incendios, abandono de buques y hombres al agua.

También en este período se rescató a 1.189 naufragos pertenecientes a 64 barcos. Estas cifras reflejan con claridad los servi-

cios que presta este buque hospital, entre los que también se encuentran el mantenimiento de un servicio de escucha permanente por radio con el Centro Radio Médico del ISM que está en alerta las 24 horas del día y los 365 días del año.

## **“JUAN DE LA COSA”**

Desde el pasado mes de julio el Instituto Social de la Marina cuenta con un segundo barco sanitario, el “Juan de la Cosa” dotado con el más avanzado sistema de comunicaciones de última generación y con modernas instalaciones sanitarias.

De esta manera la cobertura del Esperanza del Mar se extiende desde la costa occidental de África al sur de Canarias, y la del Juan de la Cosa en el Atlántico Norte y entre las islas Azores y el golfo de Vizcaya.

El próximo mes de julio se celebrará el XXV aniversario del Esperanza del Mar en Las Palmas de Gran Canaria, con unas jornadas de puertas abiertas y un simulacro de rescate de un herido. ■

***El buque sanitario y de apoyo logístico Esperanza del Mar comenzó su singladura en el mes de marzo de 1982. Partió desde Palma de Mallorca, hizo escala técnica en Rota y prosiguió hasta Las Palmas de Gran Canaria***



# Subvenciones para BOTIQUINES

*El Boletín Oficial del Estado ha publicado una Resolución del Instituto Social de la Marina (ISM) en la que se convocan ayudas económicas para la dotación de los botiquines que obligatoriamente deben llevar a bordo las embarcaciones, correspondientes a 2006.*

**Las ayudas económicas para la dotación obligatoria de botiquines a bordo asciende a 2.600.000 euros**



Las ayudas económicas ascienden a 2.600.000 euros para los empresarios de las embarcaciones. Los botiquines de a bordo contribuyen a la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.

Dichas ayudas económicas se extienden también a la adquisición inicial de los fármacos y el material sanitario que componen el botiquín reglamentario a bordo, cuando sea

la primera vez que el empresario solicite la ayuda correspondiente al ISM y que el gasto efectuado por dicho concepto se haya producido entre el 24 de febrero de 1999 y el 31 de diciembre de 200, ambos inclusive. También las ayudas económicas van dirigidas a la reposición de los fármacos y material sanitario que deben configurar el botiquín preventivo, siempre que se hayan adquirido entre las fechas antes señaladas.

La Resolución también señala que estas ayudas serán incompatibles con las que se reconozcan por el mismo concepto por cualquier otra institución pública o privada.

## **CUANTÍA DE LAS AYUDAS**

Las ayudas se refieren tanto a la adquisición para la dotación inicial de botiquines o para la reposición de los mismos. En ambos casos se incluye la dotación farmacológica que financia el sistema de la Seguridad Social como el material necesario que forma parte del propio botiquín.

Para la dotación inicial se establecen las siguientes ayudas:

● **Botiquín tipo A.** Podrá alcanzar un máximo de 986 euros si el número de tripulantes a bordo es menor de 15; 1.129 euros para botiquines de buques cuyo número de tripulantes oscila entre 15 y 20 y, 1.275 euros





para embarcaciones con más de 20 tripulantes.

● **Botiquín tipo B.** La cuantía podrá alcanzar la cifra de 903 euros si el número de tripulantes es menor de 10; 1.022 euros para barcos entre 10 y 15 tripulantes y 1.162 euros con tripulaciones superiores a 20 trabajadores.

● **Botiquín C.** Recibirá una ayuda de 112 euros.

● **Botiquín de balsas de salvamento:** 47 euros

● **Botiquín de antídotos generales,** 78 euros.

Para reposición las subvenciones oscilan entre 40 a 54 euros, dependiendo del tipo de botiquín y el número de tripulantes de las embarcaciones.

Los empresarios podrán solicitar las ayudas reflejadas en este convocatoria para las embarcaciones debidamente registradas o abanderadas en España, a excepción de barcos de navegación fluvial, buques de guerra, embarcaciones de recreo utilizadas para fines no comerciales y los remolcadores que naveguen en la zona portuaria.

En las direcciones provinciales del ISM se constituirán "Comisiones de Evaluación" para realizar la valoración de las solicitudes presentadas y presentará el informe correspondiente a la vista del cual el órgano instructor formulará la propuesta y resolución de la misma.

La Resolución del ISM también publica el modelo de las solicitudes que debe-



rán ser presentadas en las direcciones provinciales o locales.

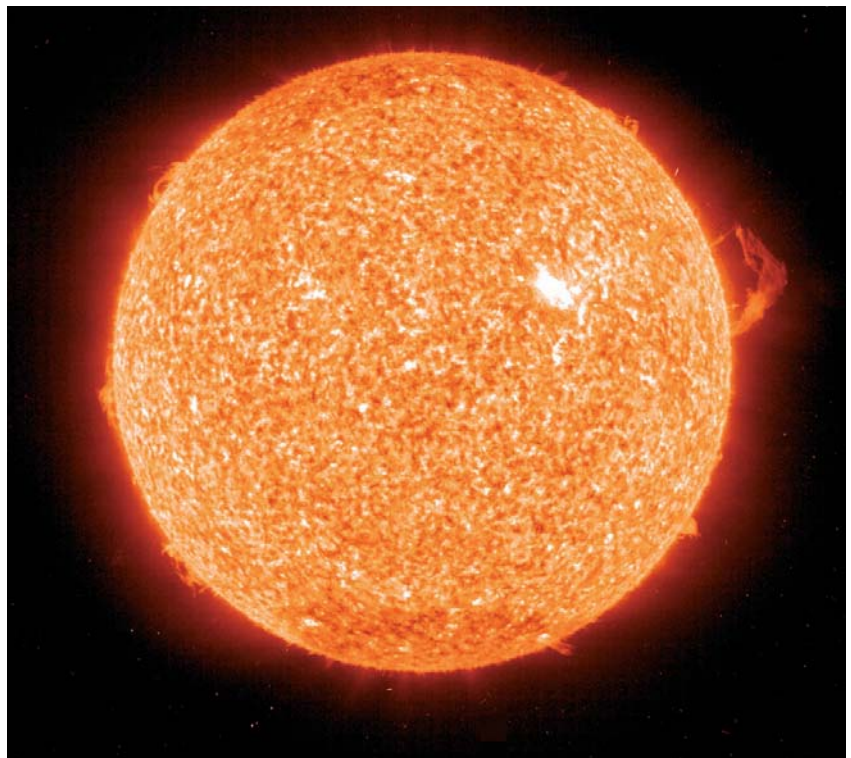
Para obtener las ayudas destinadas para la dotación inicial o reposición del botiquín, los empresarios deben presentar los siguientes documentos: el Documento Nacional de Identidad, la factura de la oficina de farmacia o servicio farmacéutico designado por la comunidad autónoma, fotocopia del Libro de Registro de la Administración de Fármacos a Bordo, certificado de la entidad bancaria, certificado de revisión de las balsas de salvamento, certificado que acredite estar al corriente en el pago de las obligaciones tributarias y de Seguridad Social así como el acompañamiento de una declaración jurada del armador de la embarcación de que efectuó el gasto de los fármacos y material sanitario. ■



***El Boletín Oficial del Estado publica una Resolución del ISM en la que se recoge el modelo de solicitud***

# Evita que EL SOL TE DAÑE

*El Instituto Social de la Marina (ISM) ha iniciado una campaña divulgativa para la prevención del melanoma (cáncer de la piel). Un total de 90.000 folletos, tarjetas de medición solar y 10.000 carteles serán distribuidos en las Direcciones Provinciales y Locales del Instituto.*



En dicha campaña, que tiene como lema, Cuida tu piel, evita que el sol te dañe", se exponen toda clase de detalles para que los trabajadores del mar eviten una prolongada e intensa exposición al sol que puede dañar gravemente su salud.

El principal factor de riesgo del cáncer de piel es la exposición excesiva a los rayos solares. De los diferentes tipos de cáncer de piel el más peligroso y agresivo es el melanoma. En el folleto se reflejan una serie de recomendaciones para garantizar la salud de los trabajadores que, por su actividad en las embarcaciones, tienen que pasar muchas horas al sol.

El diagnóstico precoz es la clave para su recuperación. De esta manera debe consultarse siempre al médico cualquier lesión en la piel, como manchas, úlceras, costras o nódulos. También todo tipo de cambios lunares ya existentes como variaciones de color o forma, sangrado, picor o crecimiento.

Los trabajadores del mar que tienen más posibilidades de padecer cáncer de piel son aquellos de ojos claros, pelo rubio o pelirrojo, piel blanca y pecosa. También tienen mayor factor de riesgo las personas que sufrieron quemaduras solares, sobre todo las producidas durante la infancia y pubertad.

Los trabajadores del mar que tienen más posibilidades de padecer cáncer de piel son aquellos de ojos claros, pelo rubio o pelirrojo, piel blanca y pecosa. También tienen mayor factor de riesgo las personas que sufrieron quemaduras solares, sobre todo las producidas durante la infancia y pubertad.

Los trabajadores del mar que tienen más posibilidades de padecer cáncer de piel son aquellos de ojos claros, pelo rubio o pelirrojo, piel blanca y pecosa. También tienen mayor factor de riesgo las personas que sufrieron quemaduras solares, sobre todo las producidas durante la infancia y pubertad.

## PREVENCIÓN

La prevención más eficaz es evitar una prolongada o intensa exposición al sol, intentando evitar las horas en las que la radiación solar es mayor, desde las 12 de la mañana a las 4 de la tarde. Esta es la mejor medida de prevención.

Pero si la tarea a bordo no lo permite, entre otras, se pueden adoptar las siguientes medidas:

- Proteger la piel con ropa adecuada a la temperatura ambiental. Es necesario que las prendas cubran brazos y piernas. También proteger la cabeza con una gorra o sombrero y los ojos con gafas de sol que absorban los rayos ultravioletas.

- No utilizar colonias ni desodorantes



con alcohol antes de ponerse al sol. Si se está tomando algún medicamento fotosensible, se debe consultar al médico.

● El agua y la nieve reflejan los rayos solares, aumentando su intensidad de tal manera que se pueden producir quemaduras, incluso en la sombra. Los rayos ultravioleta atraviesan las nubes por lo que es recomendable protegerse del sol.

Otra de las medidas muy importante es el uso de cremas y leches solares, con el factor de protección adecuado al tipo de piel y a las condiciones ambientales. La primera aplicación del día debe ser abundante y sobre la piel limpia y seca, siempre media hora antes de exponerse al sol. Independientemente del factor de protección empleado, la aplicación de crema debe repetirse cada dos o tres horas.

### **MARCADOR DE RADIACIÓN SOLAR**

El Instituto Social de la Marina distribuirá a todos los trabajadores del mar una tarjeta muy curiosa y eficaz para prevenir el daño ocasionado por los rayos solares y rayos ultravioleta.

En la tarjeta se recuerda que si “proteges tu barco, ¿por qué no proteges tu piel? En la parte derecha hay impreso un círculo blanco que actúa como marcador de radiación solar (rayos ultravioleta). El círculo está rodeado de cuatro zonas: máxima protección, protección media, mínima protección y ninguna protección. Al exponer la tarjeta al sol uno de los marcadores cambia de color y de una manera clara y sencilla informa qué tipo de protección debe aplicarse sobre la piel.

Las instrucciones de uso, son muy sencillas y están explicadas en la parte posterior de la tarjeta:



● Exponga el Marcador de Radiación Solar a la luz directa del sol.

● Después de algunos segundos compare la imagen del Marcador de Radiación Solar.

● La tonalidad del color le informará sobre la intensidad de los rayos Ultravioleta y de la crema de protección que debe aplicarse.

● Si el Marcador de Radiación Solar alcanza la tonalidad más intensa, los rayos U.V. pueden ser peligrosos.

● Para comprobar la eficacia de su protector solar aplicándolo directamente sobre el marcador y comprobando la nueva coloración de éste.

● El Marcador es reutilizable un número ilimitado de veces, sin embargo su exposición prolongada a los rayos solares puede reducir su precisión y duración.

En definitiva una tarjeta muy práctica y útil, avalada por el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el Instituto Social de la Marina y el Fondo Social de la Unión Europea. ■

**El ISM inicia una campaña divulgativa para la prevención del cáncer de piel**

**Es necesario evitar una prolongada o intensa exposición al sol**

Artículos sobre Sanidad Marítima

# SANIDAD A BORDO

**El Instituto Social de la Marina ha publicado un libro en el que se recogen artículos sobre Sanidad Marítima, publicados en la revista MAR. Bajo el título "Te interesa Saber, Sanidad a Bordo", dicha publicación resalta en el Prólogo que "la vocación del ISM es mejor y ampliar en los posible la eficacia de la labor preventiva e informativa para mejorar la salud de los trabajadores del mar".**

**El libro recoge un compendio de artículos sobre Sanidad Marítima publicados en la revista MAR**



lectores unos conocimientos básicos con una triple finalidad:

Hace 17 años se consideró oportuno incluir en esta revista una sección dedicada a la educación sanitaria dirigida a la población marítimo-pesquera, con artículos de divulgación médica y sanitaria firmados por especialistas en el materia que aportasen a los

- Como población comunitaria, dar a conocer los principales signos y síntomas de las enfermedades más frecuentes para que, una vez detectadas, puedan acudir al médico lo antes posible.

- Como sector laboral, informar a los trabajadores de los riesgos a los que están expuestos, las medidas necesarias para evitar enfermedades y accidentes, relacionados con su actividad profesional.

- Los numerosos artículos publicados en la revista MAR tratan especialmente sobre las situaciones de emergencia que puedan producirse a bordo y que requieran la realización de primeros auxilios. También abordan otros temas, como la interpretación de signos y síntomas, aplicación de técnicas de enfermería y administración de medicamentos que permitan actuar de manera adecuada en caso de enfermedad o accidente a bordo, facilitando de esta manera las consultas radio-médicas, que permanecen operativas las 24 horas del día y los 365 días del año. ■

Cuando avanza la calidad del empleo,  
avanza la calidad de vida  
y avanza la sociedad.

Para que todos avancemos,  
el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales  
incentiva a los empresarios que contraten estable.

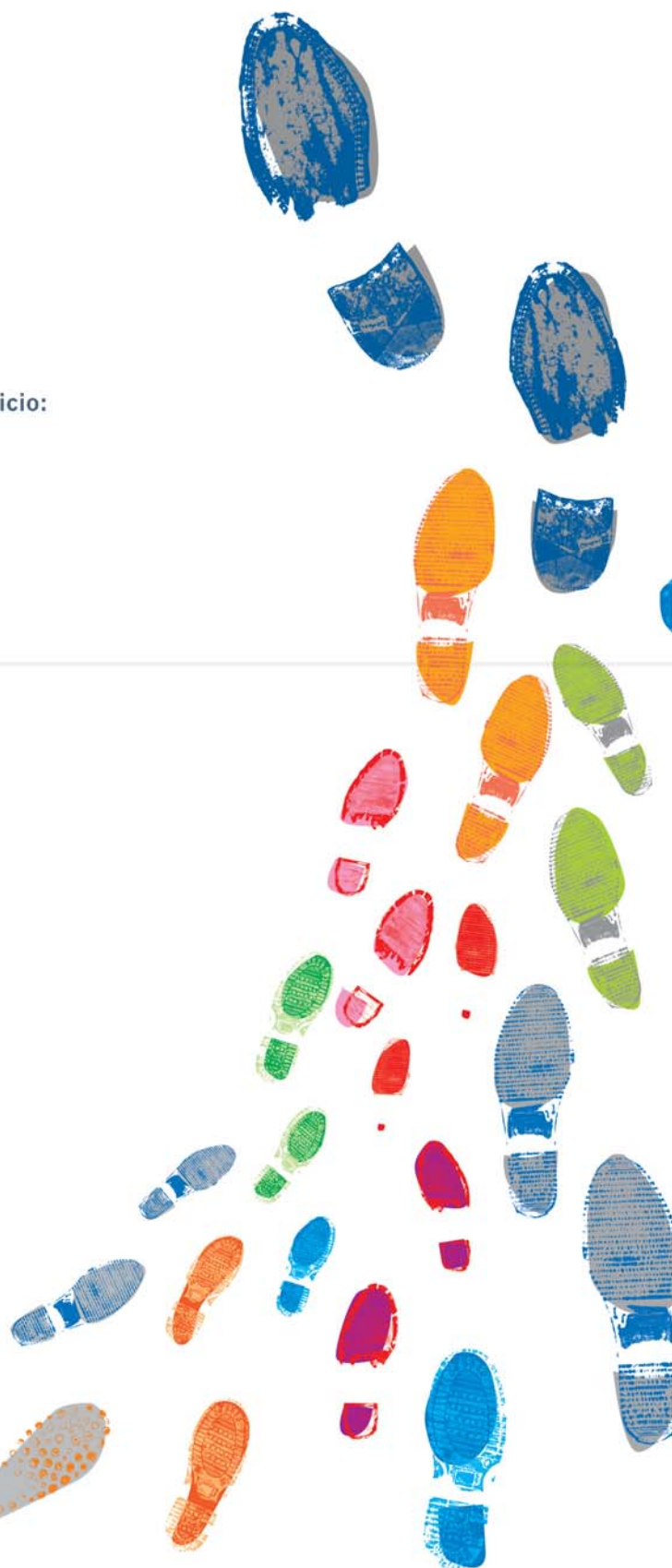
Bonificaciones para la contratación indefinida desde el inicio:

- Mujeres
- Jóvenes de 16 a 30 años
- Mayores de 45 años
- Personas con discapacidad
- Otros colectivos

Infórmate en [www.inem.es](http://www.inem.es)

Para que la sociedad avance  
**contrata estable**

# DA EL PRIMER PASO





Campaña para la promoción  
del empleo estable

# DA EL PRIMER PASO

*Durante muchos años la precariedad laboral en España era insostenible. Uno de cada tres trabajadores tenía un contrato temporal. Para paliar esta situación gobierno, sindicatos y empresarios consensuaron la denominada "Reforma Laboral" que, entre otras medidas, contemplaba importantes bonificaciones a los empresarios que convirtieran los contratos temporales en indefinidos. Pero esta medida tenía una fecha de caducidad. Desde el mes de julio hasta diciembre del pasado año se mantenían dichas bonificaciones. Era la primera etapa. Y los resultados fueron espectaculares. Más de 882.000 contratos temporales se transformaron en fijos.*

## **“La contratación indefinida inicial es muy rentable para los empresarios y para los trabajadores” (Jesús Caldera, ministro de Trabajo y Asuntos Sociales)**

PRENSA  
Revista



**P**ero a partir de enero de este año el gobierno y los interlocutores sociales pactaron una serie de bonificaciones a la contratación indefinida inicial. Se redujeron las cotizaciones sociales para los contratos indefinidos y se establecieron bonificaciones para los contratos fijos iniciales. Para dar a conocer estas medidas el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en colaboración con sindicatos y empresarios, ha llevado a cabo una campaña de publicidad y divulgativa para dar a conocer las medidas extraordinarias y bonificaciones para la contratación estable de trabajadores desde el inicio.

Estas medidas, además de ser fruto de un importante acuerdo entre sindicatos, empresarios y Gobierno, suponen el avance de la sociedad en su conjunto, pues la estabilidad en el empleo trae consigo una mayor seguridad del trabajador, una mejora en su calidad de vida y un mayor compromiso con su empresa. Para los empresarios, el contrato fijo es ya más rentable.

### **CAMPAÑA DIVULGATIVA**

La campaña tiene como eje de comunicación la frase “Da el primer paso”, dirigida a los empresarios. El paso de hacer contratos estables desde el principio es un desencadenante necesario para el empleo de calidad, que tiene como consecuencia una economía de calidad y un avance de la sociedad en su conjunto.

“La contratación indefinida inicial es lo que más nos importa de cara al futuro. Los acuerdos unilaterales sobre el empleo nunca fueron positivos. Los que se llevaron a cabo en los años 1994 y 2001 no dieron los resultados previstos. Sin embargo si estos acuerdos son consensuados con sindicatos y empresarios, los resultados son realmente espectaculares”, manifestó Jesús Caldera, ministro de Trabajo y Asuntos Sociales en la presentación de la campaña divulgativa.

Para dar a conocer las bonificaciones a la contratación indefinida, la campaña se ha desarrollado en televisión, radio, prensa, exterior, folletos e Internet. Concretamente el folleto “Un nuevo modelo de estímulos a la

***Tras las bonificaciones a la conversión de contratos temporales a fijos, ahora esas bonificaciones se dirigen a la contratación indefinida inicial***



**En sólo ocho meses las conversiones de contratos temporales en indefinidos se elevó a 882.000**

contratación indefinida” contiene una pormenorizada información sobre las bonificaciones dirigidas a los empresarios.

**NUEVAS AYUDAS**

Dicho folleto contiene cuatro apartados: las bonificaciones a la contratación indefinida inicial; la ampliación de la duración de las bonificaciones hasta cuatro años; el mejor tratamiento de los colectivos beneficiarios, especialmente los jóvenes de 16 a 30 años y las mujeres.

Las ayudas relativas al apartado por la igualdad para los contratos fijos de mujeres, son las siguientes: ayudas de 850 euros al año durante cuatro años, para mujeres desempleadas y víctimas de la violencia de gé-

nero y ayudas anuales de 1.200 euros durante cuatro años para mujeres contratadas después de la maternidad o después de cinco años de inactividad.

Las bonificaciones a favor de los jóvenes son: contratos fijos para jóvenes entre 16 y 30 años, 800 euros al año durante cuatro años y conversión en fijos de los contratos formativos, de relevo y sustitución de un jubilado, 500 euros anuales. Estas conversiones son las únicas que mantienen ayudas, junto a la de los trabajadores con discapacidad.

En el apartado a favor de los mayores para los contratos fijos de mayores de 45 años, 1.200 euros al año, durante toda la vigencia del contrato. También contienen bonificaciones de las cuotas de Seguridad Social para el mantenimiento de los trabajadores mayores de 60 años con una antigüedad de cinco o más años en la empresa.

Por último, para lograr una mayor cohesión social los contratos fijos para parados de más de seis meses cuentan con una ayuda de 600 euros anuales durante 4 años, para las personas en situación de exclusión social, 600 euros anuales durante 4 años, para los fijos para personas con discapacidad hasta 6.300 euros al año durante toda la vigencia del contrato o el 100 % de las cotizaciones en los Centros Especiales de Empleo.

En cuanto a la reducción de las cotizaciones sociales por desempleo, se contempla una disminución de medio punto en los dos primeros años para los contratos indefinidos, por el FOGASA se establece una reducción de 0,20 puntos para todo tipo de contratos.

Una medida muy importante es la que se refiere a los límites a la contratación temporal. Para los trabajadores que desarrollan su actividad durante más de dos años en un periodo de 30 meses, con dos o más contratos temporales en la misma empresa y puesto de trabajo, su contrato se convertirá en fijo.

En suma todas estas medidas persiguen el que una economía de calidad necesita un empleo de calidad, pues los contratos indefinidos son más rentables para los empresarios, los contratos temporales deberán estar





justificados, el empleo estable compromete al trabajador con su empresa y, en definitiva, el empleo estable interesa a todos.

Para los trabajadores autónomos también se han establecido ayudas y bonificaciones.

Concretamente para las mujeres reincorporadas a la actividad autónoma en los dos años siguientes al parto se contempla un incentivo del 100 % de la cuota por contingencias comunes correspondientes a la base mínima de autónomos durante un año.

Para los autónomos con discapacidad el 50 % de la cuota correspondiente a la base mínima durante cinco años, para las personas incorporadas al Régimen Especial de Autónomos a partir del 1 de enero del 2005, que tengan 30 años o menos, o bien 35 o menos en el caso de las mujeres, el 25 % de la cuota mínima durante dos años y los trabajadores en Ceuta y Melilla en los sectores de comercio, hostelería, turismo e industria, excepto energía y agua, el 40 % de la cuota base de cotización por contingencias comunes hasta marzo de 2008. ■



***“Cualquier reforma del mercado de trabajo es mucho más eficaz si cuenta con el consenso de sindicatos y empresarios”***  
***(Jesús Caldera)***



Infracciones cometidas en el orden social

# AUMENTAN las cuantías de las sanciones

*El Gobierno ha aprobado un Real Decreto por el que se actualizan las cuantías de las sanciones establecidas en la Ley de Infracciones y Sanciones en el orden social, aprobada en el mes de abril de 1988.*

**Algunas no se habían modificado desde hace 20 años**

**P**ara aumentar la cuantía de las sanciones se han tenido en cuenta los distintos porcentajes máximos que deben ser aplicados para actualizar las cuantías a 31 de diciembre de 2006, entre los que cabe destacar:

- Para las establecidas con carácter general, por infracciones en materia de relaciones laborales y empleo; Seguridad Social; movimientos migratorios; trabajo de extranjeros y obstrucción a la labor inspectora, se aplica el incremento del Índice General de Precios al Consumo (IPC) desde el 16 de abril de 1998.

- Para las relacionadas a las sanciones

por infracciones en materia de prevención de riesgos laborales, el incremento del IPC desde el 10 de febrero de 1996, fecha en la que entró en vigor la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

- Para las relacionadas con las infracciones en materia de cooperativas se les aplica el aumento desde la entrada en vigor de la Ley de Cooperativas, el 6 de agosto de 1999.

## **CUANTÍA DE LAS SANCIONES**

De esta manera en materia de Relaciones Laborales y Seguridad Social, las cuantías de las sanciones por infracciones muy graves, en su grado máximo, pasan de 90.151 euros

a 187.155. En materia de Prevención de Riesgos Laborales, de 601.012 euros a 818.575 y, en materia de Cooperativas, de 30.050 euros a 38.010 euros.

Este incremento de las sanciones favorece la igualdad de condiciones y la justa competencia, al corregir las situaciones de privilegio derivadas del incumplimiento del marco normativo y, no perjudica el correcto funcionamiento de las empresas.

## **PLAN PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES**

Por otra parte la Inspección de Trabajo y Seguridad Social ha llevado a cabo una campaña sobre el control y vigilancia en materia de prevención de riesgos laborales. Dicha campaña ha afectado a 585 empresas, de las que 370 pertenecen al sector de la construcción, que presenta el mayor número de accidentes laborales.

La principal medida adoptada por los inspectores fue el requerimiento, de los que se efectuaron 1.043, que obliga a las empresas a solventar las deficiencias que hayan sido detectadas. También se formularon 157 advertencias verbales; 62 propuestas de sanción y, en cinco casos, se procedió a la paralización de la actividad, por considerar la existencia de un riesgo grave e inminente para la seguridad y salud de los trabajadores. ■



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

# Ofertas de empleo

**Desde abril cualquier ciudadano puede acceder en internet a las ofertas y demandas de empleo**

**Desde el mes de abril cualquier ciudadano puede acceder, a través de Internet, a las ofertas y demandas de empleo disponibles en los Servicios Públicos de Empleo de todas las comunidades autónomas con competencias transferidas en esta materia, así como a las del Servicio Público de Empleo Estatal.**

## EN INTERNET

Gracias al trabajo conjunto que llevaron a cabo todos los Servicios Públicos de Empleo, ya es operativa la primera fase del Portal del Sistema Nacional de Empleo, con la finalidad de ser un punto de encuentro para el acceso al mercado laboral y proporcionar a los ciudadanos un espacio común de servicios telemáticos para el empleo.

En la página web [www.sistemanacionalempleo.es](http://www.sistemanacionalempleo.es), los usuarios tienen la posibilidad de acceder, en esta primera fase, a los siguientes servicios para los trabajadores:

- Difusión de ofertas de empleo.
- Consulta de datos de demanda de empleo.
- Informes personalizados de la demanda de empleo.
- Renovación de la demanda de empleo.
- Acceso a datos de prestaciones por desempleo.

Para los empresarios, los servicios son:

- Comunicación de la contratación laboral (Contrat@)

- Comunicación de periodos de actividad (Contrat@2)

Cabe destacar que los Servicios Públicos de Empleo gestionan al año un millón de ofertas de trabajo y casi siete millones de personas buscan anualmente trabajo a través de estos Servicios.

Los promotores del Portal aseguran que la oferta tendrá un grado de aceptación similar al que tiene la aplicación Contrat@, que proporciona a los empresarios servicios telemáticos para la comunicación de los contratos laborales.

Por otra parte los Servicios Públicos de Empleo están convencidos que el servicio que ofrece este nuevo Portal tendrá el mismo grado de aceptación que Contrat@, sistema telemático por el que ya se comunican el 73 por ciento de los contratos.

A través del Portal común los ciudadanos tienen la posibilidad de conocer las ofertas y demandas de empleo, así como las oportunidades de formación existentes en todo el territorio del Estado y del resto de los países del Espacio Económico Europeo.

La puesta en marcha del Portal cumple con todos estos objetivos ya que garantiza la libre circulación de trabajadores en todo el territorio, al dar a conocer los demandantes de empleo, con independencia de su lugar de residencia, las oportunidades de trabajo, es decir, los puestos vacantes en todo el territorio nacional y, a los empresarios, cubrir dichos puestos con demandantes disponibles en cualquier lugar de España. ■



## Salón Náutico de Madrid

*Los aficionados al mar conocieron las últimas novedades para la práctica de la náutica deportiva en el Salón Náutico de Madrid, que celebró del 14 al 18 de marzo su novena edición en los pabellones 6, 8 y 10 del recinto ferial de Ifema. Grandes esloras, alto diseño y una clara apuesta por el confort fueron las tendencias de esta Feria que reunió a más de 200 empresas y cerca de 450 embarcaciones. Más de 40.000 aficionados acudieron a la cita. Madrid y su área de influencia generan más del 30 por ciento de las ventas nacionales de la industria náutica y acaparan una de las mayores demandas de titulaciones y licencias para la práctica de deportes náuticos. El sector, con un volumen de negocio aproximado de 2.000 millones de euros en 2005 y un crecimiento en torno al 7 por ciento anual, está en auge y a la altura de los grandes países europeos. El turismo náutico, cada vez con mayor número de adeptos, estuvo representado en el Salón por una amplia oferta de empresas chárter. Además, el recinto ferial sirvió de escenario para la presentación de distintas actividades organizadas por las Federaciones Española y Madrileña de Vela así como el Port America's Cup, que acogerá la primera America's Cup europea. Desde el stand "La Marina" se ofreció un exhaustivo balance de las regatas celebradas y las últimas noticias relativas a los 12 equipos que se disputan el prestigioso trofeo.*



# VIENTO EN POPA A TODA VELA

La novena edición del Salón Náutico de Madrid, celebrado del 14 al 18 de marzo en Ifema, demostró un año más el enorme interés que despierta en nuestro país la náutica deportiva y de recreo. Más de 40.000 aficionados pasaron por los pabellones feriales para conocer de primera mano las novedades del sector. Un sector en pleno crecimiento que cada vez cuenta con más aficionados, lo que se demuestra en el mayor espacio expositivo dedicado en esta ocasión a la Feria.

Espectaculares yates de lujo, embarcaciones de vela ligera, rápidas lanchas abiertas y

con cabina, espaciosos catamaranes o potentes embarcaciones de pesca-recreo se sumaron a la oferta que se extiende también a otros productos de especial interés para los seguidores de la náutica como pueden ser las motos acuáticas, los neumáticos, los equipos de windsurf y de actividades subacuáticas, así como todo tipo de complementos.

Los principales astilleros y firmas distribuidoras dieron a conocer sus últimas novedades en motores marinos y electrónica. El Salón acogió también una importante oferta de empresas chárter encargadas del turismo



***El Salón Náutico de Madrid se confirma como una de las grandes citas del calendario internacional***

***El sector de la náutica deportiva y de recreo generó en 2005 un volumen de negocio de 2.000 millones de euros, con un crecimiento del 7% respecto al año anterior***

náutico, y ofreció a los aficionados información de puertos deportivos como el Puerto de la Copa de América y de escuelas náuticas, federaciones y organismos oficiales del sector.

Como muestra de su creciente apuesta por la cita madrileña, las firmas líderes del sector eligieron nuevamente el Salón Náutico de IFEMA para mostrar sus nuevos modelos. Entre las novedades que se pudieron ver destacamos las del astillero nacional Altair Yates, que presentó la estilizada Zafir 42, equipada con motores Man de 450 Cv y enfocada fundamentalmente al programa de crucero, así como la embarcación de pescapaseo Altair 8.60 CR, con una mayor bañera que sus predecesoras y amplia plataforma de baño.

Para celebrar su 40º aniversario, el astillero inglés Fairline expuso la embarcación Targa 38, ganadora del concurso AMY en la categoría de "Mejor Yate del Año", de eslora inferior a los 45 pies. Otras empresas, como Azimutel, mostraron sus novedades en electrónica y sistemas de audio en el Salón.

#### **LA OPCIÓN TURÍSTICA DE NAVEGAR**

Cada vez son más las personas interesadas en alquilar un barco, con o sin tripulación. La época estival sigue siendo la que acapara el mayor volumen de actividad del charter, siendo las islas Baleares, Cataluña y Valencia los destinos más solicitados. Sin embargo, el sector está diversificando sus productos y ampliando las ofertas a otras épocas del año a zonas como las islas Canarias, donde las suaves temperaturas permiten el desarrollo de estas actividades, incluso en invierno.

En España, para alquilar una embarcación



sin patrón se requiere el título de navegación de embarcación de recreo, siempre que se trate de embarcaciones a vela, de más de 5 metros de eslora, y a motor, de más de 4 metros de eslora y con una potencia superior a 10 kilowatios. Si el título de patrón no se ha obtenido en nuestro país, es necesario presentar una autorización de la Capitanía Marítima competente, en la que se indica que las atribuciones concedidas son las mismas que las del título extranjero. Esta autorización puede solicitarse en persona o a través de la empresa de alquiler. La documentación del barco, necesaria para entrar a puerto, al igual que el seguro obligatorio, la facilitará siempre la empresa de alquiler.

Según el secretario general de la Comisión de Turismo Náutico, Alfonso Llorente, el futuro del sector se perfila como muy positivo "si se llevan a cabo medidas consensuadas entre el sector privado y el público, se establecen normas que promuevan y no resten la competencia del sector con respecto a los países vecinos y se continúe en la línea de accesibilidad de la actividad al público en general".

## UN SECTOR EN AUGE

En nuestro país, la náutica deportiva y de recreo está en continuo auge y crecimiento. Así, según el último informe de la Asociación de Industrias, Comercio y Servicios Náuticos (ADIN), en el año 2005 el sector generó un volumen de negocio aproximado de 2.000 millones de euros, registrando un crecimiento estimado de un 7% respecto al año anterior.

Durante el año 2005, la coyuntura y evolución del sector en España ha estado marcada por una estabilidad general y un mantenimiento de las grandes magnitudes económicas. La náutica deportiva, que emplea de forma directa a más de 11.000 personas, sigue creciendo con una tendencia al incremento de la eslora media de las embarcaciones matriculadas. El crecimiento del sector durante el 2005 es un punto superior al del conjunto de la economía española que, según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) fue del 3,4% y aún mayor al registrado por las ramas industriales, que fue del 0,6%.

La distribución por cada tramo de eslora refleja la especialización y posicionamiento de la estructura industrial y productiva del sector en España. Tanto en las embarcaciones a motor como a vela, las unidades producidas se concentran sobre todo en las esloras menores.

Estos datos confirman que el incremento de nuevos clientes y aficionados a la náutica deportiva y de recreo ha generado una reactivación de la demanda potencial y, en consecuencia, de la producción y ventas de embarcaciones de esloras de hasta 12 metros. Igualmente se confirma la consolidación del proceso de penetración en segmentos de nuevos usuarios y aficionados durante los últimos años. También ha aumentado el número de clientes que optan por esloras de más de 12 metros que, aunque proporcionalmente son menores, su valor e importan-



cia económica resultan relevantes para el sector.

La expansión progresiva de las embarcaciones nacionales en los distintos mercados internacionales confirma la tendencia positiva de las empresas españolas dedicadas a la Náutica.

Las infraestructuras portuarias y servicios financieros vinculados al sector, se perfilan como factores clave para potenciar el desarrollo de la Náutica al dinamizar la demanda creciente de la población y de nuevos segmentos interesados en las actividades y deportes náuticos. Igualmente, es necesario adecuar nuestro marco legislativo y fiscal a las normativas y titulaciones de los países de nuestro entorno.

### **MÁS PUNTOS DE ATRAQUE**

España cuenta con unas inmejorables características para la práctica de deportes náuticos. Su excelente climatología y sus más de 7.800 kilómetros de costa sitúan a nuestro país en el punto de mira de las grandes firmas internacionales de la náutica. Sin embargo, el gran problema existente es la escasez de puntos de amarre. Actualmente, hay en nuestro litoral 323 puertos deportivos y 107.772 plazas de amarre mientras que la flota total de embarcaciones de recreo asciende a 186.136 unidades.

Casi dos terceras partes de los puertos deportivos se localizan en el área Mediterránea siendo Baleares la Comunidad Autónoma con más puertos (68), seguida de la Comunidad Valenciana, con 47 puertos, y Cataluña, con 46. Estas tres Comunidades Autónomas suman casi la mitad del total de puertos españoles. En el área del Cantábrico y el Océano Atlántico hay 123 puertos deportivos, que representan el 38 por ciento del total.

El viento sopla a favor en el sector. Según el último informe elaborado por la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos –de noviembre de 2006– en la próxima década se producirá en España un incremento del 44 por ciento en el número de amarres. Para entonces se calcula que en el litoral mediterráneo habrá más de 35.000 nuevos puntos de amarre, lo que supondrá el 75 por ciento del total de las ampliaciones, estimado en 47.300 plazas. Será por tanto posible encontrar amarre en algunas zonas pero en otras, como la Costa Brava y Baleares, sólo se podrá acceder fuera de temporada a precios más asequibles.

Buena parte de este incremento se debe al boom inmobiliario de la segunda vivienda.



Según el diario The Wall Street Journal en España el mercado inmobiliario crece en torno a las 800.000 viviendas anuales. Sin embargo, tras unos años de vertiginoso crecimiento, el sector de la construcción está buscando alternativas para potenciar el período de desaceleración que atraviesa. Una de estas fórmulas es la asociación con el sector de la Náutica, con ofertas que incluyen segunda vivienda más punto de amarre. Medida que está teniendo su repercusión con el incremento de ventas de embarcaciones por parte de los compradores de segundas residencias en la costa.

### **MATRICULACIONES Y TITULACIONES**

El dinamismo que vive el sector de la Náutica deportiva en España se refleja en los indicadores que miden el volumen de matriculaciones de embarcaciones que se generan anualmente y el número de aficionados a la práctica de los deportes náuticos, a través de los títulos emitidos cada año.

El total de altas registradas por la Dirección General de la Marina Mercante y facilitadas por ADIN, en el año 2005, fue de 13.220 nuevas embarcaciones, lo que supone un crecimiento del 3,08% y un volumen de 395 matriculaciones más que en el año 2004.

La demanda de títulos para embarcaciones de recreo se mantiene en el conjunto del sector, demostrando el interés creciente por parte de nuevos segmentos de la población, tanto en la vertiente puramente deportiva como en la de recreo.



***El dinamismo del sector se refleja en el volumen de matriculaciones y de títulos emitidos en España, con un total de 219.475 nuevas licencias anuales***



El total de títulos emitidos en el año 2005, incluyendo los de motos acuáticas, es de 40.781 que representa un incremento del 7,66% respecto al año 2004. El mayor número de títulos emitidos corresponde a los de patrón de embarcaciones de recreo (PER) que supone el 65,11% del total anual

## LA NÁUTICA EN CIFRAS

### CARACTERÍSTICAS DEL LITORAL ESPAÑOL

Longitud del litoral español – Kms de costa	7.880 Kms
Puertos deportivos en España	323
Número total de amarres	107.772

### PRÁCTICA DE LA NÁUTICA Y DE RECREO EN ESPAÑA

Flota total de embarcaciones de recreo en España (2005)	186.136
Variación respecto al año 2004	+ 7,10%
Embarcaciones de recreo matriculadas en España (2005)	13.220
Variación respecto al año 2004	+ 395
Variación en porcentaje	+ 3,08 %

### PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS (2004)

Unidades neumáticas	6.575
Unidades motor	5.793
Unidades vela	720
Total unidades	13.088
Unidades exportadas de vela y motor	4.323
Unidades importadas de vela y motor	9.858

### CONSUMO MERCADO NACIONAL

Vela y motor. Año 2005	12.048
Incremento respecto al año 2004	+ 5,23%
Valor aproximado de la producción (miles de euros)	276.810,8
Valor aproximado de las exportaciones (miles de euros)	78.530,5
Valor aproximado de las importaciones (miles de euros)	612.802

Fuente: Asociación de Industrias, Comercio y Servicios Náuticos (ADIN)

expedidos en 2005, con 26.524 títulos. Cataluña sigue destacando como primera Comunidad en la emisión de títulos, con un 23,01% del total anual de España y cabe reseñar el incremento del número de títulos de Baleares, que vuelve a tener un peso sobre el total 10,45% en el 2005. También se registraron incrementos importantes en Andalucía (+51,01%), Murcia (+31,34%) y Galicia (+9,12%).

## PRÁCTICA DE DEPORTES NÁUTICOS

Las licencias son, por su parte, el termómetro que mide la afición por la práctica de los deportes náuticos. En este ámbito, las distintas federaciones deportivas españolas mantienen un ritmo de crecimiento estable con un total de 219.475 nuevas licencias en el año 2005.

Analizando el número de licencias con las distintas federaciones territoriales durante ese año se observa que el 61% se concentró en Galicia (18,2%), Cataluña (16,4%), Valencia (13,5%) y Andalucía (12,9%). Todas ellas superando las 25.000 licencias. La federación madrileña fue la que más incrementó sus licencias respecto al año 2004, pese a tener un peso relativo del 5,2% sobre el total.

El piragüismo es el deporte que más aumentó su número de practicantes durante el 2005, con un 78,7% más de licencias, especialmente en Madrid, Murcia y Galicia mientras que la pesca, aún siendo el deporte que entonces contaba con mayor número de licencias, éstas disminuyeron respecto al año anterior, particularmente en Cantabria, Cataluña y Canarias.

El crecimiento de las actividades subacuáticas fue del 8,05%, notándose el incremento con mayor incidencia en Melilla, La Rioja, Extremadura y Murcia.

La vela, que aglutina el 18% de las licencias, descendió en el número de federados respecto al 2004. Galicia, Andalucía y Valencia fueron las Comunidades Autónomas donde mayor número de licencias se concedieron.

El número de licencias para practicar esquí náutico disminuyó en el año 2005, lo mismo que la motonáutica que, sin embargo, fue la actividad deportiva con mayor número de licencias en ese año. En cambio el remo, que representa el 3,6% de las licencias en deportes náuticos aumentó un 2,2% en el año 2005, alcanzando las 8.007 licencias. El mayor incremento se produjo en Navarra. ■

ANA DÍAZ

FOTOS: JESÚS NAVARRO





## 32ª edición de la Copa de América de Vela

**La 32ª edición de la América's Cup ya ha comenzado. Del 3 al 7 de abril se han celebrado en Valencia las prerregatas Acto 13 en las que lo más emocionante ha sido ver la disputa por la primera posición en la clasificación general y en la que el "defender" Alinghi ha lanzado un mensaje claro a sus contrincantes: el SUI 91 es muy rápido y los hombres que lo manejan parecen estar un peldaño por encima del resto del mundo. Tras este aperitivo, el día 16 de abril dio comienzo la Louis Vuitton Cup en la que el Alinghi desaparece de la competición a la espera de un finalista de la América's Cup. En los "round robins", que se celebran hasta el 7 de mayo, once equipos se disputan las cuatro plazas de semifinales. El Desafío Español aspira a entrar en estas semifinales. La celebración de la Copa de América ha dado un gran impulso al sector náutico español y a la Comunidad Valenciana, que aspira a repetir sede en el año 2009. Además, según un estudio de la Fundación Tomillo y las Cámaras de Comercio, el evento tendrá un impacto en la economía española de más de 6.000 millones de euros.**



# PISTOLETAZO DE SALIDA en Valencia

**S**egún un informe elaborado por el Centro de estudios Económicos Tomillo y las Cámaras de Comercio, la celebración en las costas valencianas de la 32ª edición de la Copa de América de Vela no sólo dará un impulso al sector náutico, aumentando el

número de aficionados, sino que además tendrá un impacto en la economía española de más de 6.000 millones de euros, permitiendo la creación de 61.310 empleos.

De acuerdo con este estudio, su impulso sobre el PIB nacional continuará durante los próximos años, a razón de 200 millones de





**Un estudio de las Cámaras de Comercio concluye que la América's Cup tendrá un impacto de 6.092 millones de euros en España y creará 61.310 empleos**

euros desde el 2007 al 2015. Por otra parte, la promoción que la competición supone para Valencia permitirá atraer inversiones extranjeras por valor de 150 millones de euros.

No hay dudas de que la Comunidad Valenciana se ha beneficiado grandemente con la Copa América. Para la celebración del evento las Administraciones Públicas –fundamentalmente el Gobierno Central, la Generalitat Valenciana y los ayuntamientos de Valencia y Gandía– han invertido 1.269 millones de euros en la Comunidad y 691 millones en el resto de España. Este dinero ha contribuido a mejorar las infraestructuras como el acondicionamiento del Puerto de Valencia, la ampliación del aeropuerto de Manises, la modernización del puerto de Gandía, la mejora de la conexión ferroviaria entre Madrid y Valencia, la reforma del parador de El Saler, la línea de metro puerto-aeropuerto, la mejora de las carreteras locales V-21 y V-30 y la remodelación de vías y parques de Gandía y Valencia. Todo para ga-

rantizar el éxito de esta edición y también aspirar a volver a ser sede en el año 2009.

**GRANDES BENEFICIOS**

La Comunidad Valenciana será la gran beneficiada por la Copa América. Según el informe de las Cámaras de Comercio, el impacto económico en la región será de 5.663 millones de euro y supondrá la creación de 40.770 puestos de trabajo.

De esta repercusión, el sector más beneficiado será el de servicios, que puede ver aumentada su producción en 1.476 millones de euros, el 40% del total, y absorberá 23.552 nuevos puestos de trabajo. Le siguen la industria y la construcción, con una participación sobre el incremento de la producción del 24% y el 23% y la creación de 6.738 y 9.145 empleos, respectivamente.

Curiosamente, en el resto de España el sector industrial será el que más se beneficie de la celebración de la Copa América. Seguido de los servicios y la construcción.

**CALENDARIO**

- Prerregatas Acto 13:** Del 3 al 7 de abril.
- Ultima oportunidad de ver a los doce equipos compitiendo en flota.**
- Louis Vuitton Cup:** Del 16 de abril al 12 de junio.
- Los "round robins":** Del 16 de abril al 7 de mayo.
- Dos rondas de enfrentamientos de las que saldrán los cuatro semifinalistas.**
- Semifinales:** del 14 al 25 de mayo.
- De los once sindicatos, sólo quedarán cuatro.**
- Este es el objetivo del Desafío Español.**
- La final:** Del 1 al 12 de junio.
- Dos equipos al mejor de nueve regatas. El ganador se enfrentará al Alinghi.**
- América's Cup Match:** del 23 de junio al 7 de julio.
- El primero que gana cinco levantará la copa de las cien guineas.**





Otra de las conclusiones de este estudio es que la 32ª America's Cup inyectará al PIB nacional una media anual de 200 millones de euros hasta el 2015 y supondrá la creación de 6.600 empleos al año. Por otra parte, el evento permitirá atraer a Valencia unos 150 millones de euros de inversión exterior en la medida en que se incrementa la capacidad de atracción de la ciudad.

### PROMOCIÓN INTERNACIONAL

Y para ello, no hay nada mejor que la propia promoción del evento, para la que se han invertido alrededor de 22 millones de euros. El portal oficial de Turismo de España (www.spain.info) enviará una newsletter especial sobre la Copa América en español, inglés, alemán y francés a más de 121.000 personas de todo el mundo.

Este documento recogerá información sobre la competición, la ciudad de Valencia y la oferta turística de la Comunidad Valenciana. En el año 2006 Turespaña destinó a promociones en 30 países un total de 2,3 millones de euros y este año dedicará otros 1,6 millones de euros.

La campaña de promoción internacional de este año terminará en junio y tiene como objetivo los medios de comunicación internacionales. Se publicarán suplementos especiales en las ediciones del International Herald Tribune, Financial Times Magazine, Wall Street Journal o Newsweek. En televisión se emitirán más de 500 anuncios publicitarios en Eurosport, CNN y BBC World. ■

ANA DÍAZ



### CENTRO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS TOMILLO Y LAS CÁMARAS DE COMERCIO

CONCEPTO	COMUNIDAD VALENCIANA	RESTO DE ESPAÑA
Gasto total por agente de gasto	1.269,30	691,66
Administraciones Públicas	655,74	375,18
Participantes	331,56	184,22
Turismo	282,01	128,26
Impacto económico por agentes de gasto	3.663	2.429
Administraciones Públicas	2.096	1.337
Participantes	857	659
Turismo	710	433
Impacto en el empleo por agente de gasto	40.770	20.543
Administraciones Públicas	21.686	11.467
Participantes	10.656	5.428
Turismo	8.428	3.648

\*Marzo de 2007/datos en millones de euros y en números de empleos



Consumo de pescado en España

# SUBEN LOS PRECIOS y se mantienen las ventas

*España se mantiene como uno de los principales consumidores de pescado de la Unión Europea. Sin embargo, esa afición a los productos de la pesca se halla por el momento en parada técnica, según los datos contenidos en el panel sobre la alimentación en España, elaborado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*



**E**n 2006, la demanda en volumen se mantuvo prácticamente estabilizada, sólo con un crecimiento del 1,5%, mientras el valor de las ventas registró un incremento medio del 8%. A pesar de ello, los productos de la pesca en general siguen ocupando un lugar muy importante tanto en la cesta de la compra, como en el conjunto del sector de la alimentación incluida la restauración y las instituciones.

La época del pescado barato, sea cual sea la especie, parece es ya una imagen del pasado que tampoco se va a reponer con el desarrollo de la acuicultura. Las razones del cambio se hallan en la existencias cada día

de más caladeros con problemas con un retroceso en las capturas y del incremento de las cotizaciones por las condiciones de escasez de los mercados.

Según los datos manejados por la Administración en este trabajo que se viene considerando como punto de referencia para analizar el comportamiento de la demanda alimentaria desde el volumen, los precios, los lugares de compra hasta las tendencias o los gustos a la hora de elegir un producto o un tipo de establecimiento, el gasto total en alimentación en 2006 se elevó a 81.916 millones de euros de los que 59.360 millones correspondieron a los hogares, el 72,5%, 22.556 millones a la restauración, el 25,65 y el resto, 1.557 millones, el 1,9%, a las instituciones. La alimentación supone en los hogares el 18% de todos los gastos, un porcentaje que tiene una clara tendencia a la baja ante el aumento de los gastos en otras actividades como los servicios o la vivienda. El total del gasto supone un crecimiento del 5,3% sobre el ejercicio anterior, subida que este año es similar en cada uno de los segmentos analizados. En los hogares, el incremento ha sido del 5,7%, del 5,2% en la hostelería y la restauración y el 5,5% en las instituciones. El estudio refleja que los mayores incrementos en la demanda de los produc-

**La compra media en los hogares, por persona y año de todos los productos de la pesca en 2006, fue de 28,2 kilos frente a los 28,4 de año anterior**

**La demanda total es de 36,6 kilos por persona y año**



## DEMANDA ESTABILIZADA

Del total de los gastos en alimentación en hogares, restauración e instituciones, los productos de la pesca supusieron un volumen total de 1.597.000 toneladas, lo que supone una variación del 1,6% sobre el año anterior. Ello significa que el consumo por cabeza fue de 36,66 kilos, un descenso del 0,2%, prácticamente una situación de estabilidad. De esa cifra, 15,88 kilos corresponden al pescado fresco, 4,52 kilos al pescado congelado, 6,33 kilos al marisco y a los crustáceos en fresco, 4,39 a los mariscos y crustáceos congelados, 0,77 kilos al marisco y crustáceos cocidos y finalmente 4,77 kilos a las conservas.

Por lugares de consumo, del conjunto de los productos de la pesca, 1.236.000 toneladas se hizo en los hogares y 360.000 toneladas fuera de ellos. En relación con el ejercicio anterior, en los hogares se produjo un crecimiento del 1,5%, mientras fuera de ellos la subida fue del 1,9%. Si nos detenemos en segmento de los productos de la pesca, hay algunos datos significativos. En el conjunto de los pescados, el 79% se consumen en los hogares y el 21% fuera de ellos. Para el total de los pescados, el consumo en los hogares bajó un 0,4% mientras aumentó un 10,2% fuera de los mismos. Sin embargo el consumo de mariscos y crustáceos frescos en los hogares aumentó un 14,2% mientras cayó un 7,2% en la restauración. Por el contrario, para el consumo de mariscos cocidos, se opta por hacerlo fuera de casa con un crecimiento del 23%. En las conservas de pescado, en los hogares se produjo un incremento del 2,9%, mientras cayó el 15% fuera de los mismos.

Del conjunto de gastos en alimentación, la pesca supuso en 2006 el 13,5%, una cifra igual que el conjunto de frutas y hortalizas frescas y patatas y sólo por detrás de las carnes que en el mismo periodo supusieron el 21,5% con un crecimiento de la demanda en el 1,5%, el conjunto de los productos de la pesca no ha sido el de los peor paradas de toda la demanda alimentaria a pesar de haber tenido una importante subida en los precios. A la cabeza del crecimiento de la demanda alimentaria siguen productos como las aguas, las bebidas refrescantes, la bollería, los derivados lácteos o las frutas. La pesca se halla en la zona casi neutra junto a otras producciones como carnes o los platos preparados que han parado su escalada. Por el contrario, sigue la caída en picado de los vinos de mesa y este año también de los de calidad, de la leche, los huevos, de las legumbres, el pan y en 2006, por la subi-

tos alimentarios se centra en los hogares de familias jóvenes, sobre todo parejas sin hijos, en hogares monoparentales y en los hogares de jubilados.

Este crecimiento guarda una relación muy importante con el aumento de la población fundamentalmente consecuencia de la inmigración. Cabe señalar que la población ha pasado de 39,87 millones de habitantes en 2000 a los 42,56 millones de habitantes en 2005 para llegar en 2006 a los 43,1 millones. Si se analiza este crecimiento por hogares, se pasaría de 13 millones en 2000 a 15,46 millones en 2005, para llegar en 2006 a los 15,93 millones de hogares.

da tan elevada de los precios, también del aceite de oliva.

Por el volumen de los gastos, la demanda de los productos de la pesca en 2006 se elevó a 11.074 millones de euros, con un crecimiento del 7,2% sobre el año anterior con un gasto por habitante de 254 euros con un crecimiento del 5,3%. De esa cifra, 8.556 millones de euros correspondieron a los hogares con un incremento del 8%, mientras en la restauración y las instituciones el gasto ascendió a 2.517 millones de euros con un crecimiento del 4,4%.

## **EL PESCADO, EL SEGUNDO GASTO**

Según los datos del estudio, el gasto por persona y año en el total de la alimentación en los hogares en 2006 fue de 1.355 euros por persona con un crecimiento del 3,5% sobre el año anterior. De esa cifra, las carnes ocupan la cabeza con un gasto de 315,7 euros seguidas de los productos de la pesca con 195,3 euros. En volumen, el consumo por persona y año fue de 644 kilos, con una reducción del 1,5%. Cabe señalar que el 54% de la alimentación de los hogares son productos perecederos. En la estructura del gasto en los hogares en alimentación, los productos de la pesca supusieron en 2006 el 14,4% frente al 13,7% del año 2000 y del 11,4% que significaba en 1990, lo que refrenda la existencia de una fuerte subida de los precios del pescado frente a una estabilidad o sólo ligeras subidas de la demanda en volumen.

Frente a una demanda media en los hogares de los productos de la pesca en España de 28,2 kilos en 2006, el comportamiento en cada comunidad autónoma es muy dispar y no siempre esa mayor demanda coincide con las zonas de costa.

Con una demanda muy superior a la media destaca, en primer lugar, Cantabria con 40 kilos, seguida de Castilla y León con 36,5 kilos, 34,3 kilos en Asturias, 32,7 kilos en Galicia, 32,5 kilos en Aragón, y los 31,3 kilos en País Vasco y Navarra. En el entorno de la media se hallan otras comunidades autónomas como La Rioja con 29,2 kilos, 29,2 kilos en Madrid, Cataluña con 28,8 kilos, Castilla La Mancha con 28,5 kilos y 26,3 kilos en Extremadura y en Andalucía. Finalmente, por debajo de la media se hallan comunidades costeras como Valencia con 23,4 kilos, Murcia con 20,4 kilos y más alejadas aún de la media Canarias con 18,9 kilos y Baleares con 18,2 kilos.

Los productos de la pesca se siguen vendiendo de forma mayoritaria en las tiendas tradicionales. En los últimos años han ido

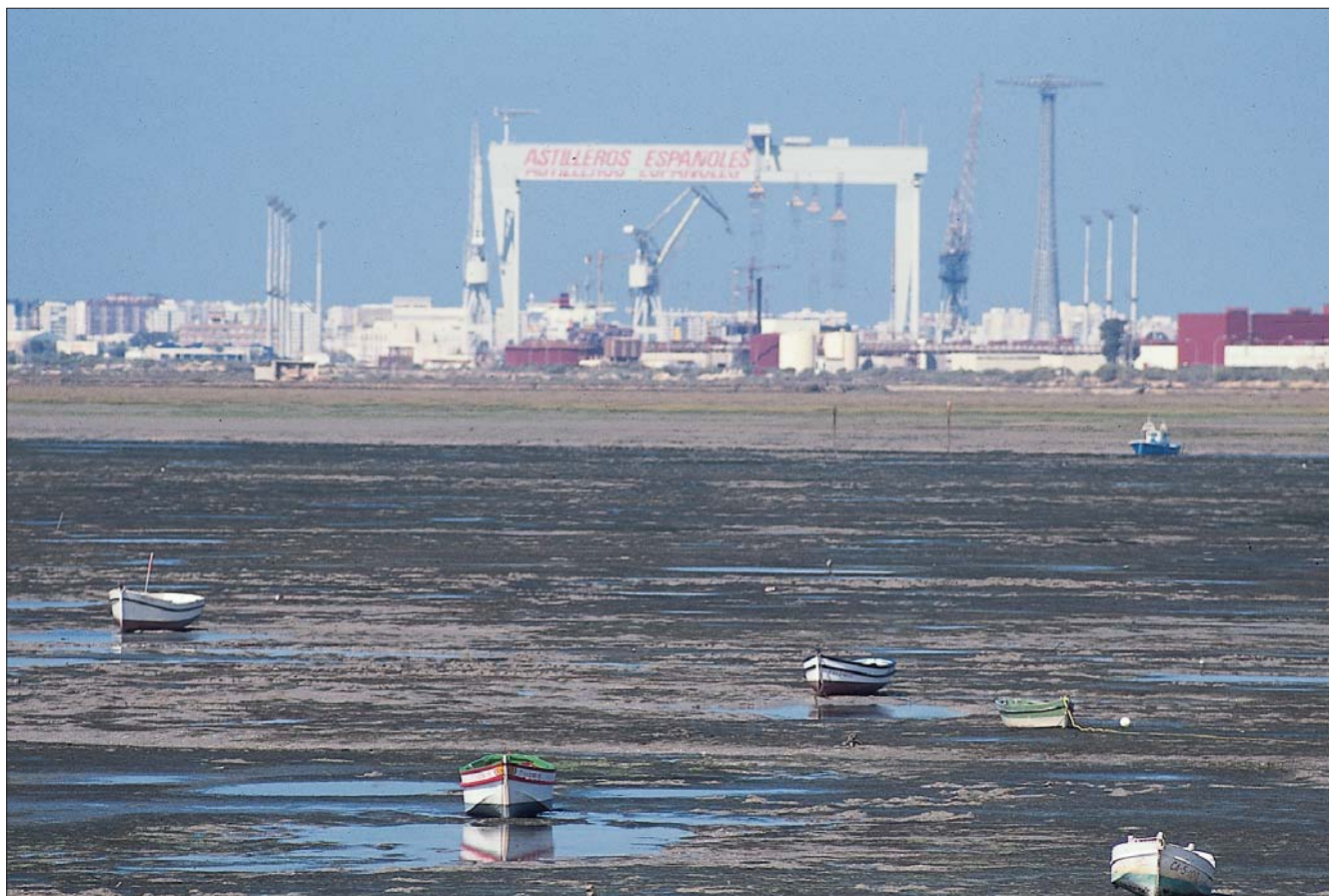


ganando peso los hipermercados y sobre todo las cadenas de supermercados.

Los consumidores demandan cada día productos más sofisticados, aunque ello suponga un incremento de los precios. En el sector de la pesca, los procesos de innovación son escasos, según los consumidores. Sobre una base de 2000 personas, el 47,5% coincidieron en señalar a los productos lácteos como los que han hecho las mayores innovaciones en su presentación y contenidos, mientras solamente un 7,5% señala a los productos de la pesca. ■

**Mientras las ventas de los productos de la pesca crecieron el 1,5%, el precio se incrementó en el 8%**

VIDAL MATÉ



# KILÓMETRO CERO

## de los astilleros privatizados

*El horizonte de la construcción naval española empieza a despejarse, justo en el kilómetro cero tras el proceso de privatización y después de haber tocado fondo las carteras de pedido de nuestros astilleros, apenas el 5% de lo contratado en la Unión Europea.*

*La posición española va a beneficiarse de una coyuntura al alza del mercado mundial, que hace permanecer ocupados a los astilleros y tener que rechazar más pedidos hasta 2010, y de las pautas de la Unión Europea, que aspiran a reservarse una especialización en buques de alta gama y tecnologías de conocimiento, para enfrenar la competencia de los constructores asiáticos.*



**N**avantia acaricia un concurso de 2.500 millones de euros para el gobierno de Turquía, al que oferta la construcción de seis submarinos; La Naval aspira a cerrar un contrato de tres nuevos buques gaseros –600 millones de euros– para Repsol; e Hijos de Barreras ya tienen pedido en firme para cuatro buques sísmicos, que detectan bolsas de petróleo y gas, para un consorcio noruego, por 400 millones. La lista de obra no se detiene aquí: Acciona-Trasmediterránea, Naviera Armas y Murueta demandan construcción de buques ro-ro, pasaje y bulkcarriers respectivamente.





La coyuntura se aclara porque vuelven los pedidos a astilleros.

### **SECTOR ESTRATÉGICO**

La estrategia diseñada por la Comisión Europea en 2003, que habló de la construcción naval como “sector estratégico e irrenunciable para competir a través de la excelencia en el segmento de buques de alta gama”, empieza a plasmarse en la realidad de la coyuntura mundial: son los buques de alta tecnología y conocimiento los más demandados en la actualidad, y esta demanda mejora cada día con el valor de la obra entregada, más que por el porte y tonelaje.

Pese a su pérdida de posiciones en los últimos años, la construcción naval española empieza a saltar de sus niveles históricos mínimos, el 5% de la producción total de la Unión Europea, y retoma una sensibilidad por el sector de astilleros que ha desembocado hasta en el Parlamento gallego, recientemente, en un histórico acuerdo para demandar de Bruselas el relanzamiento de Na-



***El sector supera un suelo histórico de pedidos (apenas el 5% de la Unión Europea), pero conserva expectativas en buques de alta gama***





## China rebasa a Japón y amenaza con hacerse líder mundial

La construcción naval mundial terminó 2006 estabilizándose, tras una fuerte aceleración (24% de crecimiento) en 2004, con lo que entregará buques por unos 75 millones de toneladas los próximos tres años, pero la histórica revelación del momento es el hecho de que la República Popular China ha sobrepasado a Japón en CGT construidas.

Su amenaza de hacerle líder mundial del sector en pocos años ya resulta más que un razonable efecto del tirón general de sus astilleros, frente al descenso de lo construido en Japón y Europa. Los astilleros chinos, que alcanzarán su máxima capacidad en 2008-09, acopian pedidos en tasa que duplica a la misma de Corea del Sur, a pesar de que falla en la tecnología y no cumple plazos de entrega.

Contratar en China es arduo para muchos armadores, por las peculiaridades de funcionamiento de aquellos

astilleros, muchos de los cuales están aún en la llamada "curva de aprendizaje" o "la acumulación de experiencia en el estado del arte", pero siendo éstos unos problemas de competitividad -no precio- se van salvando las construcciones y, en muchos casos, el armador no cancela por incumplimiento -para volver a empezar en otro sitio- e incluso obliga/ayuda a terminar el buque.

Así de curioso es este sector de la economía de China, en plena aceleración, como para que en los últimos años haya saltado -en el escalafón mundial de astilleros- del 6,8% de la tarta total al 20,5%, en plena orgía de ampliación y establecimiento de nuevos diques. No se cumple ningún plazo de entrega, ni el de la construcción del buque, porque tampoco se ha cumplido la de los diques y gradas para emplazarlo. ■ S. de F.

vantía-Fene (la antigua Astano), donde Barreras quiere proyectarse con una factoría para construir buques civiles de más de 200 metros de eslora.

En pleno kilómetro cero del proceso de privatización de los antiguos astilleros de Izar, Navantia ultima una oferta de seis submarinos -su prestigioso prototipo S/80- para la Armada de Turquía, una licitación próxima a los 2.500 millones de euros, en la que España ha conseguido situarse entre proveedores tradicionales de aquél país, como Francia y Alemania.

La Naval de Sestao aspira a cerrar en breve el contrato de construcción para tres nuevos buques gaseros, de unos 200 millones de euros por unidad, para Gas Natural y Repsol-YPF, que transportarían desde Latinoamérica a las regasificadoras españolas y el proyecto -vital para el nuevo esquema del astillero privatizado- tiene todos los visos de materializarse, pues La Naval ya ha construido dos naves gemelas para Knutsen, socio del astillero e interesado en el macrocontrato de Repsol.



El astillero privado vigués Hijos de J. Barreras ya tiene en cartera el pedido para cuatro buques sísmicos, detectores de bolsas de petróleo y gas, que le compra el consorcio sueco-noruego-dubaití Eastern Echo, por un montante total de 400 millones de euros y con visos de especializarse en este segmento de buques, de los que ya Factorías de Vulcano tiene experiencia constructiva. El importante nicho de negocio del sector naval residencial en Vigo justifica plenamente la expectativa de Barreras –de hacerse con la antigua Astano– como espacio vital de lanzamiento a la construcción de mayores esloras de las que permite la ría viguesa.

Acciona Trasmediterránea y Navantia han firmado la construcción de dos buques ro-ro y opción a otros dos más, que serán entregados entre 2008 y 2009, con carga de trabajo asegurada de unas 900.000 horas por buque. Serán embarcaciones de 200 metros de eslora y capacidad de carga de 210 semirremolques.

Naviera Armas ha encargado a Hijos de J. Barreras otros dos buques de pasaje para el tráfico marítimo interinsular, cuya eslora -160 metros- será la mayor conocida en estas líneas, así como la propulsión de 23,5 nudos inaugurará una época de acortamientos de travesía.

Naviera Murueta encarga a sus propios astilleros del mismo nombre, un pedido de 53 millones de euros por cada uno de los cuatro buques mini-bulkarriers polivalentes -para transportar también contenedores, que le serán entregados en 2008.



Balearia invertirá 89 millones de euros en un nuevo fast-ferry encargado a Hijos de J. Barreras, con capacidad para más de 1.200 pasajeros y que será el primero de una próxima serie a diseñar para el servicio de las islas mediterráneas. ■

S. DE F.

**Navantia  
concurra para  
fabricar seis  
submarinos a  
Turquía, La  
Naval aspira a  
tres nuevos  
buques gaseros  
y Barreras ya  
tiene encargo  
de cuatro  
buques para  
prospección de  
petróleo y gas**

### **Banca privada y cajas de ahorro vuelven al astillero**

**Como todo un sistema de salutación positiva a la nueva etapa de privatizaciones en el sector de astilleros, Banesto liderará un crédito de 260 millones de euros para que La Naval de Sestao construya la mayor draga del mundo, de sistema de succión, para el naviero belga Jan de Nul.**

**Tal financiación, por el sistema "tax-lease" -que se emplea ordinariamente para la construcción de aviones y trenes- incorpora también respaldos de La Caixa, BBK y Banco de Sabadell y hace de Banesto "líder financiero del sector naval español", después de muchos años en que la banca y las cajas no sentían muy buenas vibraciones, precisamente en sus acercamientos al sector.**

**En parecidos términos de apuesta**

**por la etapa privatizadora, las dos entidades de ahorro gallegas, Caixa Galicia y Caixa Nova, apoyan un proyecto -junto con la Xunta- por el que el astillero Hijos de J. Barreras daría plena ocupación al astillero de Fene (antigua Astano), hoy integrado en Navantia, si se levanta su restricción a la obra civil.**

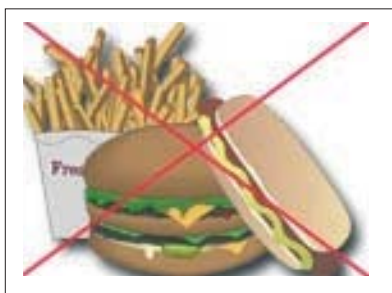
**El ambicioso proyecto permitiría a Barreras la compra de esos 600.000 metros cuadrados a Navantia, con los que optaría a la construcción de grandes barcos que hoy día no puede licitar por falta de espacio físico en sus instalaciones de la Ría de Vigo. El sector estima que la referida compra precisará financiación de las cajas de ahorro por unos 40 millones de euros. ■ S. de F.**

## HÍGADO GRASO

*El hígado graso es una enfermedad inflamatoria metabólica del hígado que consiste en la acumulación de grasas en la célula hepática. Supone la segunda o tercera enfermedad hepática crónica más frecuente y suele diagnosticarse de forma ambulatoria. En algunas estadísticas, la frecuencia del hígado graso oscila entre el 15% al 39% de la población general, mientras que la esteatohepatitis no alcohólica está presente en el 2%.*

**A**l hígado graso se lo conoce también como esteatosis cuando hay infiltración (depósito) de grasa intrahepática y como esteatohepatitis cuando además hay inflamación, que hay que diferenciar de la esteatohepatitis alcohólica, que es la inflamación crónica del hígado inducida por el consumo excesivo de alcohol.

Algunas estadísticas sitúan la frecuencia del hígado graso entre el 15-39% y aproximadamente en el 2% para al esteatohepatitis no alcohólica.



El aumento de la frecuencia del hígado graso en nuestros días se debe probablemente al incremento de la obesidad. Las pérdidas rápidas de peso o la oscilación del mismo, cada vez más frecuente a causa de las dietas, pueden predisponer a la enfermedad.

Los pacientes con hígado graso, esteatosis o esteatohepatitis intrahepática, usualmente acuden al médico por tener una elevación inexplicable y persistente de las pruebas hepáticas. Estos pacientes son típicamente obesos (70%), de mediana edad, con trastorno en el metabolismo del azúcar (diabéticos 20%) y grasas (hiperlipemias 20%) o ambos.

### CAUSA

No se conoce la causa específica del hígado graso. Se piensa que es causado en parte por una alteración en el funcionamiento de la insulina, (resistencia a la acción de la insulina) que



lleva a un aumento de sus niveles en sangre y subsiguiente alteración del equilibrio de los lípidos o grasas que acaban depositándose en el hígado (ácidos grasos y triglicéridos).

Este proceso es probablemente multifactorial e incluye factores genéticos y ambientales.

### **SÍNTOMAS**

La mayoría de los pacientes no presentan síntomas. En algunos casos puede observarse fatiga, moderado dolor abdominal o del cuadrante superior derecho del abdomen.

A la exploración física se encuentra hasta en el 25% de los casos un aumento de tamaño del hígado que mantiene un borde liso.

### **DIAGNÓSTICO**

El diagnóstico de hígado graso se fundamenta:

- a) Presencia de niveles elevados de enzimas hepáticas (transaminasas).
- b) Bajo consumo alcohol (< 40 gramos/semana).
- c) Pruebas en sangre negativas para hepatitis B y C.

El hígado graso puede ser fácilmente detectado por ecografía hepática, pero el diagnóstico definitivo lo proporciona la biopsia hepática que es el único examen que permite diferenciar la "esteatosis simple" (acumulación de grasa) y la "esteatohepatitis" (grasa asociada a inflamación y fibrosis).

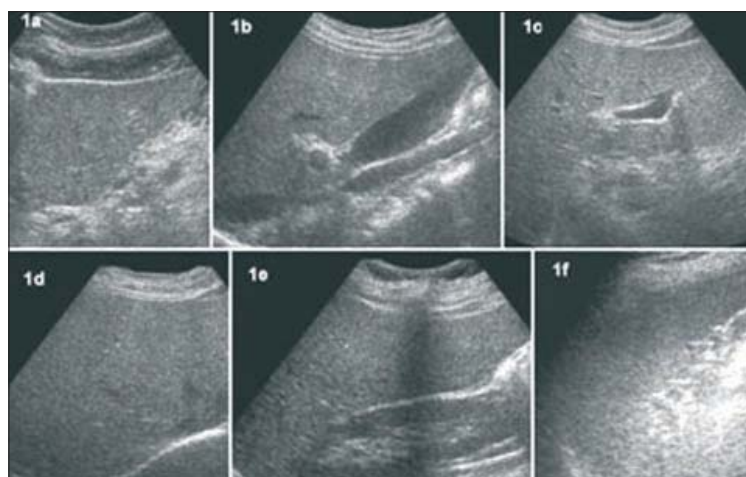
Si bien la biopsia hepática es el único examen que permite asegurar el diagnóstico y es un examen de bajo riesgo, no todas las personas en que se sospecha el diagnóstico de hígado graso son sometidas a este procedimiento. Es habitual hacer el diagnóstico presuntivo de hígado en alguien con imágenes sugerentes (ecografía, tomografía computada o resonancia magnética).

### **PRONÓSTICO**

La mayoría de las personas con hígado graso no van a desarrollar consecuencias graves de la enfermedad. Aproximadamente un 20% de los sujetos pueden tener algún grado de fibrosis hepática en la biopsia, lo que puede llevar a grados más avanzados de la enfermedad, incluyendo la cirrosis hepática y el hepatocarcinoma.

### **TRATAMIENTO**

El tratamiento del hígado graso consiste fundamentalmente en bajar de peso y aumentar la acti-



vidad física, así como tratar y controlar las enfermedades asociadas (diabetes, hiperlipemias). La obesidad y el sobrepeso, los principales factores de riesgo, son modificables mediante cambios en el estilo de vida. Sin embargo, hay que tener en cuenta que la reducción de peso ha de ser gradual, ya que las rápidas pérdidas de peso o las oscilaciones importantes del mismo empeoran el cuadro.

Otras recomendaciones incluyen evitar el consumo de alcohol y de medicamentos innecesarios (paracetamol, antiinflamatorios, hormonas femeninas).

En aquellas personas que están en etapas más avanzadas de la enfermedad (inflamación o fibrosis hepática importante), pueden usarse algunos medicamentos que puedan ayudar como los antioxidantes (vitamina E o la silimarina) o agentes sensibilizadores de la insulina (pioglitazona). ■

**PURIFICACIÓN VEGA GUERRA**  
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA MADRID.

## Distribución de fondos para la pesca

La Conferencia Sectorial celebrada en abril acordó la distribución de 256 millones de euros procedentes de los recursos nacionales para el sector de la pesca correspondientes al periodo que va del 2007 al 2013. Esta cifra se suma a los 858 millones de euros cuyo reparto se acordó el pasado mes de diciembre como parte de los 1005 millones de euros que va a recibir España procedentes del Fondo Europeo de Pesca desde ese año hasta 2013. De esa cantidad, el estado se reservó 243 millones de euros para su gestión directa. Galicia fue la región que recibió el mayor volumen de fondos.

Igualmente se distribuyeron otros 3,6 millones de euros para el desarrollo de los planes nacionales de cultivos marinos. Las mayores partidas correspondieron a Galicia, Canarias, Andalucía y Cataluña.

## Vigo y Marín, puertos autorizados



El gobierno ha designado los puertos de Vigo y Marín como las dos únicas áreas portuarias autorizadas para llevar a cabo desembarques o transbordos de pescado congelado capturado por barcos de terceros países en zonas reguladas por la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste. Con esta decisión, la Administración española cumple con las exigencias comu-

nitarias en relación con este tipo de desembarques de cara a lograr un mayor control sobre la actividad de una serie de flotas de las que se sospecha llevan a cabo actuaciones ilegales.

En este mismo sentido, las autoridades españolas llegaron a un acuerdo con las rusas para el control coordinado de las descargas de buques procedentes de ese país

## España contra la pesca ilegal

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa ha señalado a las autoridades comunitarias la necesidad de poner en marcha instrumentos más eficaces contra la pesca ilegal que utiliza métodos destructivos para llevar a cabo sus capturas. En esa línea,

una de las medidas más importantes propuestas es el desarrollo de mayores controles en las importaciones. La ministra reclama igualmente una mayor vigilancia sobre los barcos bajo banderas de conveniencia y los países que facilitan la supervivencia de ese tipo de flotas

Homologada por la Dirección General de la Marina Mercante

## La Dirección Provincial del ISM en Cádiz podrá impartir cursos de especialidad marítima

La Dirección Provincial del ISM en Cádiz podrá impartir cursos de formación de Buques Ro-Ro de Pasaje y Buques de Pasaje distintos a Buques Ro-Ro tras la homologación concedida por la Dirección General de la Marina Mercante que permite al Centro impartir dichos cursos hasta el 18 de septiembre del 2008. Sin embargo, la homologación podrá prorrogarse, a la vista de la Memoria que el Centro presente, explicando los estudios y prácticas realizadas antes de que expire su autorización para impartir estudios.

Al inicio de cada curso y, en un plazo no inferior a 15 días, la Subsecretaría General de Seguridad Marítima y la Capitanía Marítima deberán conocer las fechas de comienzo y terminación de los clases, el número y nombre de cada participante, el lugar donde se van a impartir, el material que se va a utilizar y los instructores que lo van a ofrecer.

Tras acabar las clases, y en un plazo de 72 horas, la Subdi-

rección General de Seguridad Marítima y Contaminación deberá tener los datos de los alumnos que hayan finalizado con éxito los estudios. El Centro deberá remitir en un plazo de siete días a dicha Subdirección General el acta oficial correspondiente.

A la vista de dichas actas o del certificado emitido por el Centro de formación, los alumnos que hayan finalizado con éxito el curso recibirán de la Dirección General de la Marina Mercante el certificado oficial correspondiente.

Para comprobar el nivel de calidad de los cursos, la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación está autorizada a realizar inspecciones en el centro de formación. Los alumnos deberán tener suscrita una póliza de seguros que les proteja de los posibles accidentes que puedan producirse durante la realización de los cursos.

## Colaboración entre España y Mozambique

La Administración pesquera española, a través del barco "Vizconde de Eza" ha concluido la primera campaña de evalua-

ción científico pesquera en aguas del Océano Índico para Mozambique. Esta campaña ha tenido una duración de 30 días y en la misma participaron 19 científicos españoles junto a seis investigadores del país africano

Entre los objetivos del estudio se ha previsto la obtención de índices de abundancia de principales especies de crustáceos, peces, cefalópodos y otras especies demersales existentes de importancia para las flotas pesqueras que operan en la zona



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