

# Mar

Nº 458  
Marzo 2007

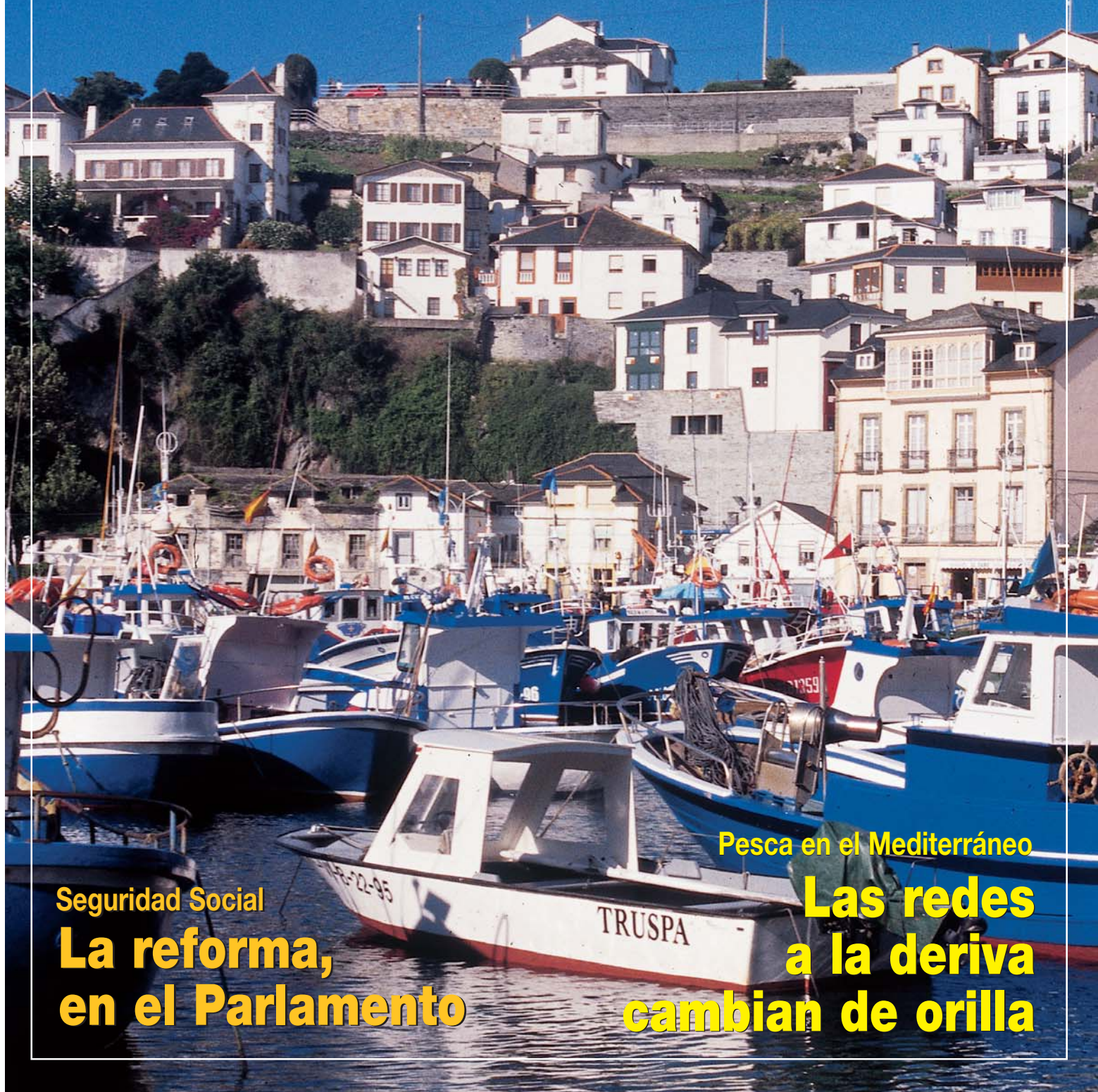
## Todos contra la pesca ilegal

FAO y el Parlamento Europeo  
apoyan mayores controles para  
estas flotas

Seguridad Social  
**La reforma,  
en el Parlamento**

Pesca en el Mediterráneo

**Las redes  
a la deriva  
cambian de orilla**

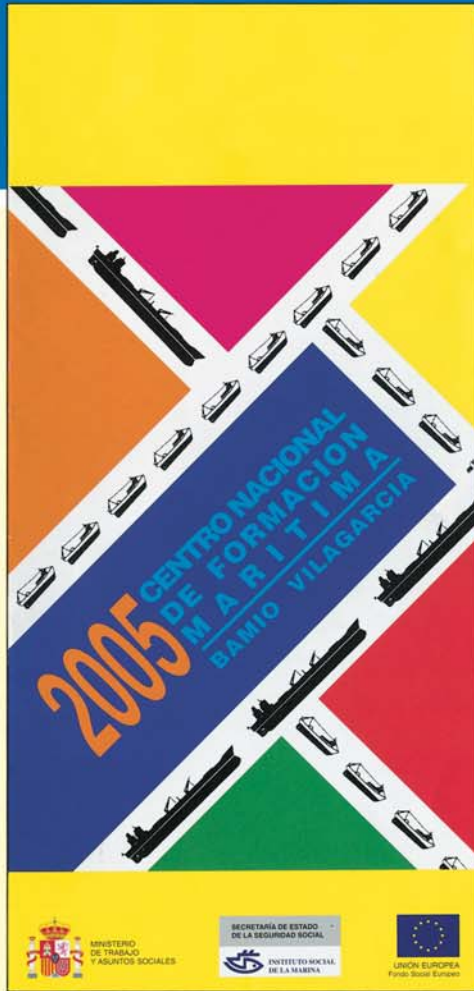


Centro Nacional de Formación Marítima de

# 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



**P**or fin. Año y medio después de que los representantes de la Comisión Europea y Marruecos llegaran a un acuerdo para el retorno de la flota comunitaria a los caladeros de ese país, ambas partes cerraron los últimos flecos para hacer efectivo el mismo coincidiendo con la visita a Rabat del presidente español, José Luis Rodríguez Zapatero. Tras superar una serie de procesos burocráticos, administrativos y políticos, al fin el rey Mohamed VI ratificó el acuerdo y los técnicos comunitarios y marroquíes pusieron la última letra pequeña a una serie de cuestiones técnicas menores para que la flota vuelva a esos caladeros de forma progresiva desde las primeras fechas de abril.

No es un acuerdo como el que expiró en 1999 por las posibilidades de pesca que ofrece ni por

su cuantía económica, pero tampoco es la misma la flota española que necesita operar en esas aguas. De los 119 barcos, más otros 18 dedicados a las especies pelágicas, un centenar serán barcos españoles, fundamentalmente andaluces, canarios y gallegos, que, en principio, podrán operar en ese caladero para un periodo de cuatro años.

No por menos esperada, la existencia ya de unas fechas fijas para el retorno de la flota a ese caladero ha sido menos noticia. Sin embargo, con la mirada puesta en el futuro de la pesca,

cabe destacar en las últimas semanas la reunión del Comité de Pesca de FAO donde, al margen de la presentación de datos sobre los problemas de sostenibilidad que tienen

una buena parte de los caladeros en todo el mundo, se ha puesto sobre la mesa la preocupación de todos los países por el

auge de las pesquerías ilegales como la principal amenaza para las pesquerías. Aunque hay razones para dudar sobre la eficacia de los acuerdos en el seno de FAO, los países miembros han adoptado compromisos a corto plazo para desarrollar mayores controles sobre este tipo de flotas, línea en la que también se ha manifestado el propio Parlamento Europeo.

Con el sector de la pesca como protagonista, en este número analizamos la situación de los trabajadores extranjeros en el sector, su presencia, en especial, en determinados puertos y las posibilidades que se ofrecen para esta mano de obra legal en esta actividad.

En materia de Seguridad Social, ha comenzado la cuenta atrás para la reforma con su entrada en el Parlamento y la aprobación por unanimidad de la Ley de Igualdad en el Parlamento. Y el ISM editó sus cartas de servicios para estar más cerca del sector marítimo. ■

## La vuelta al caladero marroquí ya tiene fecha



## MANUAL PRÁCTICO SOBRE PESCADOS Y MARISCOS FRESCOS

**Autor Dr. Javier Varona Para. Edita:** Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. FROM

**E**l Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del FROM (Fondo de Regulación y Organización de Mercados Pesqueros) edita este "Manual práctico sobre pescados y mariscos frescos" con el que pretende dar a conocer a los consumidores, hosteleros, restauradores e, incluso, a los trabajadores y empresarios del sector pesquero, incluidas la distribución y el comercio minorista, las claves para comprar y consumir pescados y mariscos frescos de primera calidad.

Se trata de un manual práctico para sacar el mejor provecho nutricional de los productos que nos ofrece el mar, identificando las señales que indican la mayor o menor frescura del pescado, permitiéndonos conocer además las características de las especies más consumidas en nuestro país y orientaciones para su elaboración.

En su primer capítulo, el libro ofrece consejos para realizar una buena compra, verificar la calidad y frescura de los pescados y mariscos, comprobar su etiquetado y, finalmente, su envasado y cómo debemos transportarlo a casa.

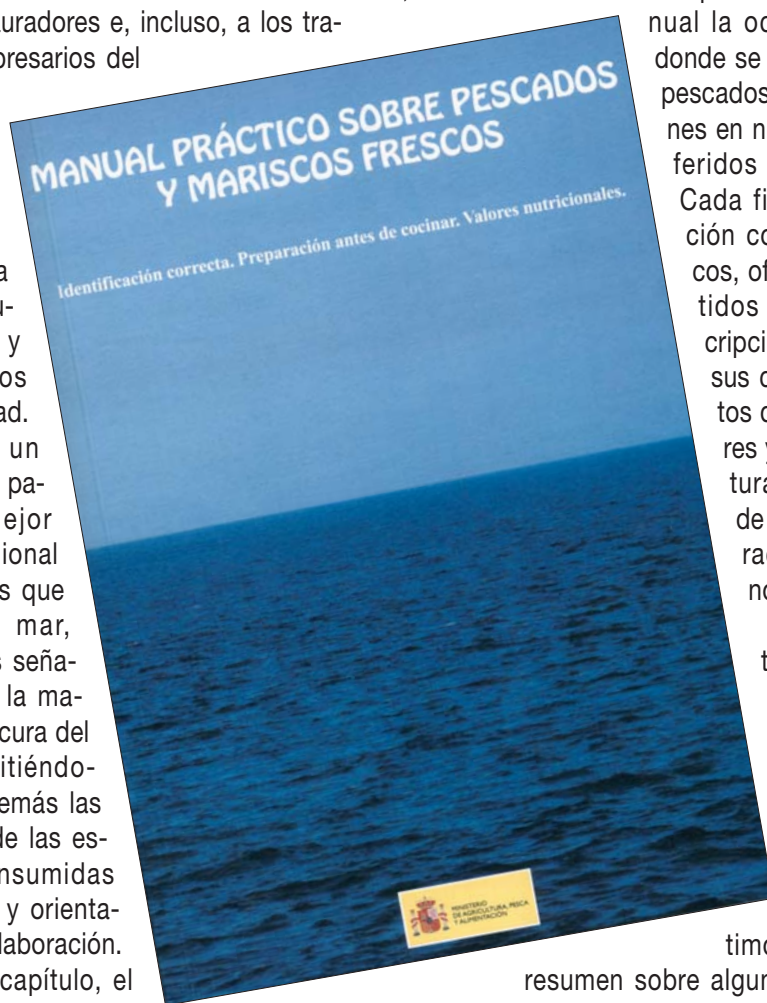
También se dan orientaciones sobre las labores de preparación antes de cocinar y cómo se deben llevar a cabo tareas como el escamado, eviscera-

do, lavado o la eliminación de piel y espinas del pescado, explicando los distintos despieces y troceados y completando la información con consejos sobre la conservación doméstica y la preparación culinaria.

La parte más voluminosa del manual la ocupa el tercer capítulo donde se ofrecen 60 fichas de los pescados y mariscos más comunes en nuestros mercados y preferidos por los consumidores. Cada ficha contiene una relación con los nombres científicos, oficiales y comunes admitidos en España y una descripción de cada especie, con sus características y elementos diferenciadores, los lugares y artes de pesca de captura, los pesos y medidas de las mismas y una valoración culinaria y gastronómica.

Finalmente se incluyen tablas con los valores nutricionales de los pescados y mariscos que pueden ser de gran utilidad para dietistas, nutricionistas, programadores alimentarios y maestros. En el último capítulo se ofrece un resumen sobre algunas cuestiones técnicas pesqueras para facilitar al lector la comprensión de la importancia de los productos del mar.

Esta publicación, actualiza y amplía la información recogida en el "Manual del Consumidor de Pescado" que en el año 2001 realizó la Dirección General de Estructuras y Mercados pesqueros de MAPA y cuya excelente acogida demostró el gran interés del consumidor por este tipo de guías. ■



# en este número

Nº 458 - Marzo 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:** GRAFFOFFSET, S.L.

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

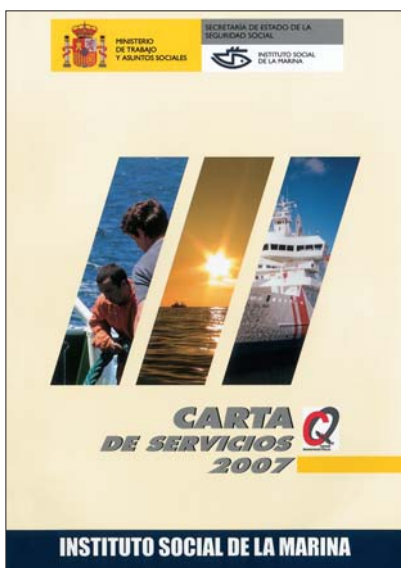
Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

**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.



# 50

**CARTAS DE  
SERVICIOS.** El ISM  
publicó las cartas de  
servicios para el sec-  
tor marítimo pesquero.

# 6

**FAO, CONTRA LA PESCA  
ILEGAL.** El Comité de Pesca  
de FAO reclama mayores  
medidas contra las pesquerías  
ilegales.

# 30

**EXTRANJEROS EN EL MAR.**  
Aumenta la mano de obra de  
terceros países en la actividad  
de la pesca.

- 6 FAO, contra la pesca ilegal
- 10 El Parlamento Europeo pide más controles
- 16 Las redes de deriva aumentan en los países norteafricanos
- 22 Debate sobre las capacidades de pesca
- 26 Los derechos de pesca
- 28 Menos cuota para el atún
- 30 Extranjeros en el Régimen del Mar
- 34 Barcos con varios idiomas
- 37 El sector pide más controles
- 40 Tripulaciones abandonadas
- 50 Cartas de servicios del ISM
- 54 La reforma de la Seguridad Social
- 60 Baja la morosidad
- 62 Aprobada la Ley de Igualdad
- 64 La ITE en el mar
- 65 Pagos del REM
- 66 Elecciones en el ISM
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias

# FAO advierte de la SOBREEXPLOTACIÓN de los caladeros

*La situación de los caladeros en el mundo y la necesidad de adoptar medidas para evitar la sobreexplotación de los mismos, aumentando los mecanismos de control, fundamentalmente contra las flotas ilegales, han constituido dos de los principales temas objeto de debate en el 27º período de sesiones del Comité de Pesca de FAO, celebrado en Roma este mes. Igualmente ha sido una de las cuestiones que ha motivado la adopción de algunos de los acuerdos más importantes de cara a la defensa de unas pesquerías sostenibles.*

**La acuicultura  
ya supone  
el 43% de la  
demanda, con  
un crecimiento  
espectacular de  
la producción**





Desde FAO se ha respaldado la iniciativa española del Plan Internacional de acuicultura marina así como el Plan de calidad para la comercialización de los productos de la pesca. Desde las instancias comunitarias se han apoyado igualmente las medidas encaminadas a lograr unos mayores controles sobre la actividad de la pesca en todos los caladeros del mundo y sobre todo contra las pesquerías ilegales.

Dentro de las noticias generalmente negativas sobre la situación de los caladeros en todo el mundo con un exceso de sobreexplotación y agotamiento de los mismos, una positiva sería el hecho de que en la mayor parte de los casos, las cosas no han ido a peor en los últimos 15 años ante el inicio en la adopción de medidas encaminadas a lograr una mayor protección de los recursos.

Sin embargo, desde FAO se advierte sobre el deterioro de las posibilidades de pesca para una serie de especies migratorias.

El informe de FAO advierte sobre el estado de las pesquerías que se capturan total o parcialmente en alta mar fuera de las aguas jurisdiccionales y muy especialmente la especies transzonales que pasan con facilidad de aguas de un país a aguas internacionales. Los datos manejados por FAO advierten que el 66% de las poblaciones de peces transzonales y de alta mar se hallan sobreexplotadas o agotadas. Entre estas pobla-

ciones también se incluyen otras como la merluza blanca, el bacalao del Atlántico, el mero el pez reloj anaranjado, el tiburón elefante y el atún rojo. Los técnicos de FAO reconocen que ese conjunto de especies no supone un volumen muy importante sobre todas las pesquerías, pero advierten que se trata de un indicador que debe hacer reflexionar a todo el sector.

El balance de FAO sobre la situación de las pesquerías en el mundo, el Informe Sofía, califica así el estado de los recursos:

El 52% se encuentran plenamente explotados, lo que significa que han alcanzado o están muy cerca de su nivel máximo de producción sostenible.

El 20% está moderadamente explotado.

El 17% se encuentra sobreexplotado.

El 7% está agotado.

El 3% está infrautilizado.

El 1% está recuperándose tras una fase de agotamiento.

Estos porcentajes de FAO fueron el primer motivo de polémica entre las diferentes posiciones. Desde organizaciones ecologistas se interpretaron los datos para señalar que el 75% de los recursos pesqueros se hallaban ya sobreexplotados computándose el 52% de caladeros plenamente explotados o cercanos a ese nivel con los caladeros realmente sobreexplotados o agotados. En España, frente a esa interpretación reaccionó la organización de armadores FEOPE para



## La pesca de captura en la mar se halla estancada

señalar que según el propio informe de FAO, los caladeros sobreexplotados eran el 25% sobre los que se debía actuar para frenar su deterioro y lograr una recuperación de los mismos.

Aunque en conjunto se puede hablar de un elevado nivel de explotación para todas

las especies, la realidad es que la situación es muy variable entre unas y otras zonas en función de la presión que ejerzan sobre las mismas determinadas flotas. Para los responsables de FAO, la mayor preocupación se concreta en las zonas del Atlántico sudoriental, en el Pacífico sudoriental, en el Atlántico nororiental junto los caladeros en alta mar donde se captura atún en los océanos Atlántico y en el Índico. Para los responsables comunitarios, esa situación confirma que en el caso de los océanos, los niveles de explotación han llegado a casi tocar su techo máximo, razón por la cual es preciso una ordenación de la actividad para lograr una recuperación de las poblaciones con mayores problemas de agotamiento.

De acuerdo con esta situación, el informe emitido por FAO insiste en la necesidad de introducir reformas para el mejor funcionamiento en tareas de control de las organizaciones regionales de pesca partiendo de un mayor interés por el funcionamiento de las mismas por parte de los países que las componen. En la actualidad existen 39 organizaciones regionales de pesca y hay otras en fase de constitución. FAO insiste que a través de este tipo de estructuras es como se deberían solventar los problemas de la pesca en el mundo y lamenta que en muchos casos, los enfrentamientos entre países han bloqueado su funcionamiento.

Según los datos manejados por FAO, la pesca de captura en el último año se elevó a 95 millones de toneladas lo que supone una cifra record. De esas cifra 85,8 millones de toneladas correspondieron a las capturas procedentes de las pesquerías marinas y 9,2 millones de toneladas de aguas continentales.

En conjunto, la producción total de pescado entre aguas marinas, las continentales y la acuicultura sumaron un total de 141,6 millones de toneladas de las que 105,6 millones de toneladas fueron directamente para el consumo humano, mientras el resto se destinó para la obtención de productos no alimentarios, como harinas de pescado destinada a la fabricación de piensos y aceites.

En la oferta de los productos de la pesca, la acuicultura sigue siendo la actividad con un mayor crecimiento al lograr una producción de 47,8 millones de toneladas, mientras se está produciendo un estancamiento de las capturas marinas. Hay un dato significativo. En 1980 solamente el 8% del pescado destinado al consumo humano procedía de la acuicultura y en la actualidad ese porcentaje se ha elevado al 43%.

Los asistentes a esta reunión del Comité





de Pesca de FAO dieron un repaso a toda la problemática del sector desde diferentes posiciones, hicieron una serie de reflexiones y adoptar una serie de compromisos y mandatos fundamentalmente referido a la actividad de las flotas siempre con la mirada puesta en ajustar la actividad de la pesca a las posibilidades de los caladeros así como para evitar la pesca ilegal y apoyar la acuicultura como principal salida en el futuro.

La reunión mostró su preocupación por la existencia de una sobrecapacidad en las flotas lo que es el mejor caldo de cultivo para ejercer la sobrepesca en todo el mundo o la pesca ilegal. Desde FAO se reiteran los llamamientos para que desde los Estados no se mantengan políticas de ayudas a fondo perdido para aumentar la capacidad de las flotas y se aboga porque esos mismos gobiernos hagan ajustes en las mismas. Para el control de la actividad de la pesca en el mundo se consideran fundamentales las actuaciones de las organizaciones regionales de pesca para las que se reclamó un mayor compromiso y más unidad de acción para los países que las forman.

La lucha contra la pesca ilegal no declarada ni reglamentada fue uno de los debates estrella de cara a lograr un mayor control en

las capturas. Los 131 países miembros de FAO estuvieron de acuerdo en la necesidad de iniciar un proceso vinculante por el que se establezcan medidas de control desde la actividad en el mar a las actividades de los barcos en los puertos, transbordo o descarga de pescado. Para ello se abre un período de consultas este año de cara a la presentación de un borrador en 2009 y su aprobación final.

Entre las medidas posibles de control no se descarta la posibilidad de ir a un registro mundial completo de buques de pesca. Por el momento, entre los controles gubernamentales que se plantean se halla la verificación de los datos y el historial de los barcos antes de permitir que atraquen en un puerto e inspeccionar el barco para ver su documentación tipo de carga y aparejos utilizados. El Comité reclamó igualmente la elaboración en los próximos años de unas directrices técnicas sobre las buenas prácticas en la pesca de aguas profundas así como un estudio sobre los posibles efectos del cambio climático.

Desde Bruselas, la Comisión se congratuló de las medidas adoptadas por FAO y señaló su apoyo para el cumplimiento de las mismas. ■

***Reclama una mayor eficacia a las organizaciones regionales de pesca para el control de sus aguas***

***Se proponen nuevos planes de acción contra las pesquerías ilegales sobre todo en aguas internacionales***



# Pescar POR LO DERECHO

***La pesca ilegal, no declarada ni reglamentada constituye uno de los problemas más graves que afectan en la actualidad a la actividad extractiva fundamentalmente en aguas de terceros países y en la mayor parte de los casos, en caladeros de aguas lejanas donde los gobiernos tienen escasos medios para llevar a cabo tareas de control de la actividad de las grandes flotas. Según los datos manejados por el Grupo de Evaluación de Recursos Marinos, se trata de una actividad que maneja anualmente como mínimo 2.400 millones de euros, tanto por los barcos que llevan a cabo las capturas como por todo el entramado posterior de barcos para el trasiego de la pesca y su posterior traslado y comercialización en la mayor parte de los casos en puertos comunitarios o Japón dada su gran demanda y los precios elevados.***

**A**nte esta situación y, a la vista de que no se han logrado todos los objetivos planteados con la normativa actual, la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo aprobó un informe donde se analiza la situación actual de este tipo de pesquerías y, sobre todo, se ponen sobre la mesa una serie de medidas que se deberían aplicar para acabar con este problema que supone un perjuicio grave para las flotas que operan de forma legal al margen de los daños que provoca en los caladeros. El hecho de que una buena parte de este tipo de actividades se desarrolle en países sin medios para perseguir a estos barcos, se traduce



en penuria para una serie de poblaciones costeras para quienes la pesca es su mayor y a veces casi su única fuente de supervivencia.

#### **PLAN 2002**

La lucha contra la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada ya fue objeto de un plan de acciones articulado en 2002. Bruselas tomó la iniciativa en este tipo de actuaciones desde su posición como el tercer bloque de países en el volumen de capturas por detrás solamente de China y Perú, por disponer de una de las mayores flotas del mundo, una parte de la cual es usuaria ade-

más de los pabellones de conveniencia para lograr una mayor libertad en su actividad y, finalmente por ser, al final, uno de los principales mercados donde llega ese tipo de capturas.

El Plan adoptado en su día por Bruselas contemplaba una serie de acciones tanto en el seno de la propia Unión Europea como en terceros países, organizaciones regionales de pesca y, en general, en el ámbito exterior.

En el marco comunitario, sin necesidad de contar con el acuerdo de terceros países, se contemplaba la necesidad de definir la responsabilidad de los Estados miembros para prevenir que sus ciudadanos no llevaran a cabo actividades de pesca ilegal, no decla-

***La Comisión de Pesca del Parlamento Europeo aprobó un informe contra la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada***



**Se aboga por reforzar las medidas aplicadas en el plan de 2002**

rada ni reglamentada. En la misma línea, se planteaba la adopción de normas para la prohibición del mercadeo de este tipo de productos, la puesta en marcha de campañas de sensibilización en los ciudadanos para la no compra de esta pesquería y el desarrollo de iniciativas para detectar y hacer públicas las listas de los barcos y de los armadores dedicados a esta actividad al margen de la ley.

En el marco de las organizaciones de pesca, entre los objetivos planteados por la Comisión figuraba promover planes de control para evitar el desarrollo de este tipo de actuaciones. Los resultados han sido muy es-

casos. Un segundo objetivo era elevar el número de actividades pesqueras debidamente reguladas en el marco de esas organizaciones. Hoy, cinco años más tarde se puede señalar que se han logrado algunos avances, pero los vacíos son más que los logros conseguidos. La identificación de los barcos que llevaban a cabo este tipo de pesquerías era uno de los retos planteados por Bruselas. El balance en este objetivo ofrece unos resultados muy pobres e incluso en algunos casos, como en el seno de la ICCAT, ha desaparecido en la práctica la lista negra. No se ha logrado el desarrollo de planes encaminados a desarrollar acciones uniformes en el seno de las organizaciones regionales de pesca. Tampoco se ha logrado una correcta identificación y cuantificación de este tipo de capturas ni, finalmente tampoco han funcionado sistemas de certificación y documentación sobre las embarcaciones que se mantienen en este segmento de las pesquerías.

A escala internacional en general, la Comisión de la Unión Europea pretendía entre sus principales objetivos lograr una mejor información sobre los derechos de pesca de las flotas, lo que conllevaba la elaboración de listas blancas, barcos autorizados en una determinada pesquería y listas negras o barcos con prohibición de faenar. Se han logrado algunas mejoras de escasa importancia tanto ante la falta de una política sostenida por parte de las autoridades comunitarias como por la falta de colaboración de otros países. Bruselas pretendía el reforzamiento de la cooperación internacional para el control y la vigilancia de la actividad de los barcos mediante la constitución de una red mundial a la que solamente se han incorporado algunos países. A largo plazo se planteaba la necesidad de definir los vínculos entre una embarcación y su Estado de pabellón para concretar más las responsabilidades tanto en el mar como en los puertos.

Finalmente, para luchar contra este tipo de pesquerías, Bruselas contemplaba actuaciones de cara a los países en desarrollo en cuyas aguas se suelen desarrollar en muchos casos las pesquerías ilegales, no declaradas ni reglamentadas por no disponer de los medios técnicos y humanos suficientes para llevar a cabo tareas de vigilancia y control. Los fondos destinados para este fin han puesto de manifiesto que ofrecen unos

excelentes resultados y que sería positivo seguir con esta política de colaboración con esos países ampliando las ayudas y avanzando hacia una estrategia más coordinada con las autoridades de esas zonas.

### **PLAN 2007**

En los programas de trabajo de la Comisión, la lucha contra la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada se mantiene como una de las prioridades de las autoridades comunitarias. Al hilo de estos objetivos, el informe de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo señala la necesidad de seguir y profundizar en las medidas planteadas en el plan anterior, aunque insiste que en muchos casos sería suficiente con que se cumplieran las reglas de juego contempladas ya en la propia Política Pesquera Común donde sistemas como la trazabilidad del pescado o el seguimiento del mismo en toda la cadena desde su pesca a la transformación y el desarrollo del etiquetado ecológico serían dos buenos instrumentos para luchar contra este tipo de pesquerías.

Al margen de las medidas que se puedan proponer y adoptar en el ámbito de las diferentes instancias internacionales, el informe pone sobre la mesa una amplia batería de actuaciones internas en el seno de la UE donde se podrían destacar las siguientes:

En materia de infracciones, se considera que las sanciones deberían ser de mucha mayor envergadura para que las mismas tuvieran un efecto disuasorio para los armadores bajo las reglas de juego de la PPC. Se plantea que los mecanismos de control sobre la pesca deberían ser mucho más rigurosos para que las mismas estén siempre acompañadas de un certificado donde se puede ver el origen de la captura o la identidad de la embarcación que la realizó. Esta medida debería aplicarse tanto a la pesca que entra en los puertos comunitarios para su consumo interno como para los productos que se hallan solamente en tránsito. El informe quiere que se aplique una mayor dureza contra las llamadas listas negras que se hallan en manos de organizaciones regionales de pesca donde se incluyen los nombres de los barcos, de los patrones y de los armadores. Para esos barcos se debería aplicar una legislación mucho más dura incluyendo su imposibilidad para acceder a un puerto comunitario



tanto para descargar pescado como para acciones de aprovisionamiento o cualquier otro fin, salvo casos de urgencia asistencial. Desde ese informe se señala la necesidad de que los países miembros asuman una mayor responsabilidad sobre las acciones en contra de estos barcos. Finalmente no se descarta que en la actualidad se halla la delincuencia organizada en las actividades de este tipo de pesquerías, por lo que se reclama que la misma sea investigada por la Europol.

Esto en cuanto a las medidas que puede y debería adoptar la Comisión de la Unión Europea en la lucha contra la pesca ilegal, no

**Según el Grupo de Evaluación de Recursos Marinos, el valor de la misma podría suponer anualmente como mínimo 2.400 millones de euros**



***Dada la presencia en la misma de la delincuencia organizada, se propone que este tipo de actividades sean investigadas por la Europol***

***Se reclama un mayor control para los barcos que trasladan la pesca desde esas embarcaciones hasta los puertos como pesquería legal***

declarada ni reglamentada. Pero, además de ello, se reclaman otras acciones que deberían contar con la colaboración de otros países terceros para su ejecución.

En esa dirección propone que todas las embarcaciones de pesca o que transporten pescado y que accedan a un puerto de la UE, al margen de cuál sea su pabellón, deberían ser claramente identificables según las normas fijadas por FAO. Una segunda medida es la que afecta a los mecanismos de control. Se propone que todos los barcos de pesca que entre en los puertos comunitarios con pabellón de un tercer país cuenten con los mismos equipos de control y vigilancia que trinen las embarcaciones comunitarias incluidos diarios de navegación, VMS, etc. Si en sus zonas de procedencia no hubiera esos sistemas y funcionan con observadores a bordo, debería entrar acompañado de un observador. La Comisión de Pesca del Parlamento aboga por un mayor seguimiento y control en relación con la baja de barcos comunitarios de sus registros para ubicarse en pabellones de conveniencia cuando hay fundadas sospechas de que ello se hace para operar en la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada. Se insta a que las embarcaciones autorizadas por la D.G. de Sanidad y Protección al Consumidor para exportar directamente a los mercados comunitarios no se hallan en las listas de los barcos dedicados a este tipo de pesquerías. La trazabilidad y la transparencia en las operaciones se consideran como dos aspectos

fundamentales en la lucha contra este tipo de pesquerías. Por es de motivo se aboga porque todo el pescado que se desembarque en los puertos comunitarios venga acompañado de los documentos necesarios como para demostrar el origen de las capturas. Caso de haber sido capturados por otro barco, deberá disponer igualmente de documentación sobre su transbordo de forma legal.

#### **PLANES DE FAO**

Pero, no son sólo los responsables comunitarios quienes mantienen una lucha desde hace un tiempo contra las pesquerías ilegales, no declaradas ni reglamentadas. Es algo contra lo que mantiene una batalla la propia FAO en su Plan de Acción por el que se instaba ya en 2002 a que todos los países pusieran en marcha sus propios planes para acabar con este tipo de pesquerías. Los planteamientos de FAO tratan de abarcar todo el proceso desde las capturas hasta la comercialización de esa pesca, para lo que se proponen diferentes medidas en cada una de las actividades. La estrategia de FAO ante este problema pasa fundamentalmente por una política: control a estos barcos.

Se propone un mayor control sobre los Estados de pabellón de conveniencia donde se tratan de refugiar este tipo de flotas para que cada Estado verifique la actividad de esas flotas y sobre todo que se vigile la actividad de barcos frigoríficos cuyo trabajo



principal es el transbordo de pescado en alta mar. FAO ya advertía sobre el peligro de que barcos de países comunitarios se apunten cada vez más a operar bajo pabellones de conveniencia. Desde FAO se reclamaba igualmente un mayor control, en los trabajos de descarga en los puertos para evitar que se haga la vista gorda ante este tipo de operaciones. El informe señala que el puerto de Las Palmas es uno, aunque no el único, en el seno comunitario donde se llevan a cabo este tipo de acciones

Entre las especies más sometidas a este tipo de explotación, el informe destaca el atún rojo en el Mediterráneo ante su elevado valor comercial sobre todo en países como Japón, el bacalao en el mar de Barents y las políticas de pesca seguidas en numerosos países africanos.

### **PETICIONES EN EL PARLAMENTO**

El informe aprobado por la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo justifica la conveniencia de este informe ante la necesidad de articular instrumentos para erradicar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada contra la que hasta la fecha han sido ineficaces las medidas adoptadas en el seno de diferentes organizaciones. Se considera además que la Unión Europea, por su papel en el conjunto de la actividad de la pesca desde las capturas y sobre todo en el consumo, debería tener un mayor protagonismo a la hora de adoptar medidas para lograr su erradicación. Desde esta perspectiva, se reclama a cada uno de los países miembros, además de a las autoridades comunitarias, que multipliquen sus esfuerzos para erradicar este tipo de pesquerías con unos mayores controles y que se avance en la política del etiquetado de la pesca ecológica junto a un mayor control de los procesos de trazabilidad.


En la estrategia para avanzar en la lucha para erradicar la pesca ilegal, la Comisión del Parlamento considera que, entre otras, las autoridades comunitarias deberían impulsar algunas medida como exigir que todos los buques de pesca y transporte de pescado registrados en la UE o en un tercer país, si acceden a un puerto comunitario puedan ser fácilmente identificables. Se debería crear un registro de listas negras con los barcos que operen en las organizaciones regionales de pesca con un mayor intercambio de información entre los Estados para tener un segui-



miento de esas embarcaciones. Hay que aplicar sanciones más disuasorias a los infractores y avanzar en los sistemas de trazabilidad en la pesca para saber todo del producto desde su captura hasta su comercialización. Es precisa la publicación de las listas de los barcos que operan en este segmento de la pesca y que los mismos tengan prohibida su entrada en los puertos comunitarios y que además no se permita la descarga de ninguna partida si antes no se demuestra que su origen es legal.

En resumen, más control desde la captura hasta su desembarco en los puertos, más inspecciones, más seguimiento de los barcos bajo banderas de conveniencia y mayores sanciones para los infractores con publicidad total de las listas negras de los armadores que operan en este segmento de la pesquería. ■

**VIDAL MATÉ**



Marruecos pone fecha  
a la reconversión de  
su flota redera

# REDES DE DERIVA: La historia interminable

***El gobierno de Marruecos ha puesto fecha para la eliminación de las redes de deriva de unos 150 barcos y la reconversión de su flota. Será el 31 de diciembre de 2008. Para ello, cuenta con las ayudas económicas de la Unión Europea (1,25 millones de euros anuales) y de los Estados Unidos de América, a través de un acuerdo de cooperación en materia de medio ambiente. A día de hoy, a pesar de las resoluciones adoptadas y de que sus capturas son consideradas como pesca ilegal, unos 500 barcos siguen faenando en el Mediterráneo con redes de deriva. Y buena parte de ellos corresponden a flotas de la propia UE. La situación actual perjudica gravemente los intereses de los pescadores españoles de la zona.***

Un capítulo más del “culebrón” en que se ha convertido la eliminación de las redes de deriva del Mediterráneo tendrá su fin el próximo año. Será el 31 de diciembre de 2008, fecha en la que Marruecos tiene previsto finalizar su Plan Nacional para la eliminación de este arte de pesca y la reconversión de la flota. Esta es, al menos, la previsión de las autoridades magrebíes para suprimir este destructivo arte de pesca de





OCEANA / Juan CUETOS

**La Unión Europea y los Estados Unidos de América colaboran económicamente en el Plan Nacional para la eliminación de las redes de deriva en la flota marroquí a partir del 31 de diciembre de 2008**

**“La experiencia con otros intentos de desmantelamiento o reconversión de flotas de rederos, como ha sido el caso de la italiana, justifican cierto escepticismo acerca de los resultados”,  
(Xavier Pastor, Oceana)**

unos 150 barcos con base en puertos como Nador, Alhucemas y Tánger.

Se calcula que al puerto de Tánger pertenece un 67% de estas embarcaciones marroquíes, y que faenan en las zonas comprendidas entre cabo Sebta y cabo Espartel y la fachada Atlántica más inmediata al Estrecho.

Para reconvertir esta flota, el Gobierno de Marruecos cuenta con 1,25 millones de euros anuales de la Unión Europea como contribución al Plan Nacional para la eliminación

de ese arte de pesca, cantidad convenida en el acuerdo de pesca entre Marruecos y la UE (del que parece ser que se aborda la receta final de sus inacabables trámites) que contempla la suma total de 161 millones de euros en concepto de compensación económica. A la ayuda europea se suma la de los Estados Unidos de América, a través de un acuerdo de cooperación en materia de medio ambiente suscrito en noviembre del pasado año.



Redero marroquí en aguas de Alborán. Oceana/Juan Cuetos

**Resulta contradictorio que la UE prohíba el uso de redes de deriva en sus aguas y a sus buques y, al mismo tiempo, adquiera la práctica totalidad del pez espada capturado ilegalmente en los términos definidos por la FAO**

Sin embargo, y debido a la rocambolesca historia que viene acompañando a la supresión de este arte de pesca desde hace años, las organizaciones ecologistas no se fían mucho de la efectividad de este Plan. *Esta dotación económica constituye una noticia positiva para la eliminación de las redes de deriva en aguas del Mediterráneo, pero sólo si se hace un seguimiento de la misma. La experiencia con otros intentos de desmantelamiento o reconversión de flotas de rederos, como ha sido el caso de la italiana, justifican cierto escepticismo acerca de los resultados,* señala Xavier Pastor, director de Oceana en Europa.

#### **DE LA ONU A LA CGPM**

Cuando la Asamblea de Naciones Unidas aprobó una resolución proponiendo una moratoria en alta mar para este tipo de redes, en 1989, se inició un largo camino plagado de despropósitos. Organizaciones como la Comisión Ballenera Internacional (CBI), o el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), entre otros, fueron adoptando decisiones para eliminar estas redes, por el daño que ocasionan al medio marino.

Por lo que al Mediterráneo se refiere, en 1992 la Unión Europea restringe el uso para sus Estados miembros a un máximo de 2,5

kilómetros de longitud, y terminaría con la prohibición de la misma el 1 de enero de 2002. Durante dicho período, y como se denunció en su momento por las principales organizaciones ecologistas, se inició un tráfico de redes hacia flotas extracomunitarias, como la marroquí, en la que hasta ese momento no había existido ninguna tradición en la utilización de este arte de pesca.

Los esfuerzos de la UE para eliminar este arte produjeron un efecto perverso. Y es que, en la misma medida en que la flota comunitaria iba disminuyendo en el número de embarcaciones dedicadas a la pesca con redes de deriva, la flota marroquí iba aumentando su número, ya que la disponibilidad de esas redes en el mercado (en vez de destruirlas, tras cobrar la correspondiente subvención) su precio cayó, lo que las hizo más asequibles para las flotas no comunitarias.

Además de no lograr su erradicación de las propias aguas comunitarias debido, unas veces, a triquiñuelas legales y, las más, a la falta de una firme decisión política (ver informe elaborado por Oceana sobre barcos franceses e italianos que continúan utilizando este arte de pesca, MAR, número 452, septiembre 2006), se provocó indirectamente que nuevas flotas se sumaran a su utilización.

Este es el caso marroquí que vio, cómo en

la década de los 90, más de 300 palangreiros incorporaron este arte para la captura del pez espada (hasta esa fecha, la pesca en Marruecos con este arte se reducía a la costa y era practicada por no más de 30 embarcaciones). Situación que vino acompañada por la fuerte demanda de esta especie en los mercados europeos. El incremento en el uso de este destructivo arte en la zona del Estrecho llevó aparejado –como es lógico, dada sus características– el aumento de las capturas accidentales de cetáceos en esos años hasta un 130%, según datos de la Agencia Europea para el Medio Ambiente.

Según la WWF/Adena, en una investigación realizada en 2003, se calculó que 3.647 delfines listados y comunes caen anualmente en las redes marroquíes en el área de Alborán, y otros 13.358 mueren en la zona del Estrecho, además de calderones, rorcuales y tortugas marinas. Situación que resulta insostenible para la pervivencia de estas especies, ya que se trata además de un área vital para su conservación.

El seguimiento realizado el pasado año desde el catamarán Oceana Ranger por miembros de Oceana, documenta la actividad que llevan a cabo unas 150 embarcaciones en aguas del mar de Alborán y del Estrecho. Una actividad de pesca que, además de ilegal, peligrosa para la navegación y con un fuerte impacto ambiental, perjudica gravemente los intereses de los pescadores españoles.

Sucesivamente, la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) y la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) aprueban resoluciones tendentes a prohibir el uso de artes de deriva. El CGPM traspone su recomendación en 2005, por lo que la pesca de grandes pelágicos con este arte, sea de la longitud que sea, en todo el Mediterráneo, se convirtió en una actividad de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU, en



sus siglas en inglés), en los términos definidos por la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

*Redero italiano.  
Oceana/Eduardo de Ana*

### **PESCA ILEGAL, COMPETENCIA DESLEAL**

A día de hoy se calcula que hay unas 500 embarcaciones faenando a lo largo del Mediterráneo con redes de deriva. Embarcacio-

*Rederos y redes de deriva en los muelles del puerto de Nador. Oceana/Juan Cuetos*



OCEANA / Juan CUETOS





OCEANA / Eduardo DE ANA

## Más de 150 embarcaciones marroquíes continúan faenando con redes de deriva en el Estrecho de Gibraltar y en el mar de Alborán

nes que pertenecen a países como Marruecos, Turquía (se cree que cuenta con más de 100 rederos pescando en el mar Egeo) y Argelia, que son miembros de la CGPM y de la ICCAT. En este cómputo no hay que olvidar los 150 comunitarios que aún faenan en las aguas del mar Tirreno, mar de Liguria y golfo de León. Todas las capturas que realizan, por lo dicho anteriormente, son ilegales.

Marruecos es el segundo productor de pez espada del Mediterráneo (el primero es Italia), siendo la mayoría de sus capturas producto del uso de redes de deriva. El 98% de dichas capturas son directamente exportadas a la Unión Europea (a pesar de estar considerada como pesca ilegal) a través, fundamentalmente, de empresas españolas con sede en Vigo (del 95% del total que llega a Europa, un 75% va a parar a Italia y un 20% se comercializa en España), según denuncia Oceana.

Los datos de esta organización indican que tan sólo un 2% del pez espada capturado se queda en Marruecos. Esta situación lleva a Xavier Pastor a señalar que *resulta contradictorio que, por un lado, se pretenda implementar por fin una prohibición y, por otro, se esté fomentando el incumplimiento de los mismos acuerdos internacionales a través de la demanda del producto.*

Como también denuncia Oceana, además de la competencia desleal que supone para los pescadores españoles la entrada de este pescado ilegal, compitiendo con las capturas legales realizadas por los palangreros

españoles, esta situación perjudica doblemente a los pescadores españoles al faenar en la misma zona ambas flotas (la palangrera española y la redera marroquí), como es el caso del mar de Alborán. Y, en no pocas ocasiones, las redes de la flota marroquí acaban caladas ilegalmente en aguas territoriales españolas –debido a la escasa distancia existente entre las costas de ambos países–, penetrando dentro del Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo del Estrecho de Gibraltar.

Como señala Oceana, “a pesar del elevado número de incidencias, en 2005 se abrieron únicamente nueve expedientes sancionadores contra rederos de deriva marroquíes por pescar ilegalmente en aguas territoriales españolas. Sin embargo, los avisos para la seguridad en la navegación siguen emitiéndose por radio, advirtiendo de la presencia de gran número de estas redes”.

En el trabajo de seguimiento de la flota redera marroquí realizado durante el pasado año 2006, la tripulación del Oceana Ranger fue testigo de uno de estos avisos emitido por Tarifa Tráfico, en el que se alertaba de la existencia de una gran cantidad de redes a unas 8 millas náuticas de la costa española, advirtiendo a los navegantes del Estrecho de Gibraltar que extremasen las precauciones para evitar que las redes se enredasen en sus hélices.

A la espera de que este nuevo capítulo por la supresión de las redes de deriva se



Redero marroquí. Oceana / Juan Cuetos



cierre, tal y como se prevé, a finales de 2008, se han dado tímidos pasos en el control del uso de este arte por parte de las flotas de Francia e Italia. Por un lado, la Abogacía del Estado italiano ha modificado su filosofía y considera ilegal la tenencia de redes de enmalle a la deriva a bordo, tanto si están siendo utilizadas como si no en el momento de ser detectadas. Esta medida supone un gran avance en la lucha por su erradicación definitiva. Por lo que respecta a la flota francesa, y dado que su Gobierno utilizaba como triquiñuela un añadido a la red (un ancla flotante) para asegurar que no se trataba de una red de deriva, el Parlamento Europeo, a propuesta de la diputada socialista Rosa Miguélez, aprobó una definición de lo que es una red de estas características. Ahora ya no tendrán esa excusa.

Así las cosas, habrá que esperar a ver qué pasa con estas flotas, y con las de países como Turquía o Argelia. Ciertamente, parece que el proceso de eliminación de este destructivo arte de las aguas mediterráneas no vaya a acabar nunca. ■

**RAÚL GUTIÉRREZ**  
FOTOS CEDIDAS POR OCEANA



OCEANA / Eduardo DE ANA

## Capturas accidentales

*La comunidad internacional ha condenado en repetidas ocasiones el uso de redes de enmalle a la deriva por constituir una amenaza para una gran cantidad de especies. En 1994 se estimó que en el Mediterráneo se capturaban anualmente más de diez mil cetáceos.*

*Oceana afirma que la mayor incidencia en capturas accidentales, provocadas por la flota marroquí, corresponden a tres especies de tiburón: pez zorro, marrajo y tintorera. Su captura representa más del 51% del peso total de las capturas accidentales. En el mar de Alborán son capturados entre 7.000 y 8.000 ejemplares al año de estas especies, a los que hay que añadir casi 3.700 delfines listados. Entre 24.000 y 27.000 ejemplares de las citadas tres especies de tiburón son atrapados en la zona del Estrecho, junto a otros 13.500 delfines. También se han documentado capturas de rorcual común, rorcual aliblanco y calderón común.*

*La presión que se ejerce sobre estas poblaciones de cetáceos es considerada como insostenible. En el caso del delfín común, considerada como especie amenazada, el mar de Alborán constituye un área de especial importancia para su conservación.*

*Por lo que se refiere a la especie objeto de esta flota, el pez espada,*

*del total de capturas realizadas en el Mediterráneo, entre un 50% y un 70% son individuos de menos de tres años. La talla, según Oceana, varía dependiendo de las zonas de pesca de la flota marroquí. En la zona del Estrecho, la talla media de las capturas es de 143 cms., mientras que en Alborán es de 106 cms., y la talla mínima desembarcada es de 65 cms.*

*En el artículo se habla de los perjuicios ocasionados a la flota palangrera española, tanto por actuar en su misma zona de pesca -en el caso del mar de Alborán- como por vender el producto pescado en el mercado europeo (gran parte del cual se queda en el español), a pesar de estar considerada como pesca ilegal por la CGPM. Otra situación de desventaja, como denuncia Oceana, es que la media de capturas con redes de deriva se ha estimado en 0,8 individuos por kilómetro de red calada. En palangre de superficie, la tasa media de la flota española del Mediterráneo es de 8 ejemplares por cada mil anzuelos, oscilando la media de anzuelos calados entre mil y dos mil, según la temporada. Si a ello se añade, que es mayor la mano de obra necesaria en el palangre, se pueden apreciar mejor las desventajas a las que se enfrenta este arte. ■*

**R. G.**



OCEANA / Juan CUETOS



# Bruselas quiere CLARIFICAR EL POTENCIAL de las flotas

*La capacidad de una flota se mide por el arqueo bruto de la embarcación, GT, así como por la potencia de sus motores mientras el esfuerzo pesquero se estima según el número de días que esos barcos permanecen en la mar. Aunque tanto por los GT como por los KW es posible determinar de forma muy aproximada la capacidad total de la flota en medios comunitarios, se considera que esos mecanismos utilizados hasta la fecha tienen algunas lagunas importantes que se debe subsanar para lograr una mayor clarificación del esfuerzo pesquero y las capacidades de pesca.*



En esa línea la Comisión ha elevado una comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo con una serie de reflexiones por la que se considera que en el futuro se deberían tener también en cuenta otras cuestiones como los tipos o tamaños de las redes utilizadas en las pesquerías. Bruselas plantea inicialmente la posibilidad de desarrollar un plan de acción en base a unos proyectos piloto donde se tengan en cuenta todos los parámetros para conocer más exactamente cuáles son las capacidades de pesca de cada flota.

Para los técnicos comunitarios, a la hora de hablar de capacidad de pesca, además de los criterios utilizados hasta la fecha, se

debería contemplar el impacto del uso de nuevas tecnologías en los barcos y su efecto a la hora de las capturas.

Capacidad pesquera se define como la aptitud de la que dispone un buque para capturar peces. En el seno comunitario, esa capacidad se ha venido cuantificando atendiendo a las características de los barcos, método que se remonta a los años ochenta. Los indicadores para determinar esa capacidad fueron el arqueo y la potencia de sus motores, aspectos que han sido aplicados en la actualidad en el marco de la Política Pesquera Común, aunque se admite la posibilidad de definir la capacidad pesquera en función de la cantidad y del tamaño de los artes de pesca.

Por su parte, la normativa comunitaria define el esfuerzo pesquero de un barco como la consecuencia de su capacidad junto a su actividad.

Para la cuantificación de la capacidad pesquera de una embarcación, según señala la Comisión en su comunicación, se deben tener en cuenta tanto los indicadores basados en las características de los barcos como otros referidos a los artes de pesca.

#### **LA CAPACIDAD**

En relación con la capacidad de las embarcaciones, los indicadores son los siguientes:

- **Arqueo de los barcos.** Se trata de una cuestión que ha sido en muchos casos obje-

**Además del arqueo de un barco, se considera igualmente importante su potencia y el tipo de artes que utilice la embarcación**



to de polémica entre el sector y las diferentes Administraciones sobre los espacios que se deben considerar como tales para desarrollar la actividad de la pesca y los que no. Hasta 1994 hubo diferentes varas de medir. Pero en esa fecha el Consejo adoptó una decisión que es la utilizada en la actualidad en todos los países miembros. Según la misma, para los buques con 15 o más metros de eslora total, el ar-

queo se calcula en función del volumen cerrado total. Sin embargo, para los buques de menos de 15 metros de eslora, el volumen cerrado total se sustituye por una estimación del volumen del casco. La actual definición parece es satisfactoria con carácter general, aunque se estima son posibles algunos cambios en la aplicación comunitaria de las normas.

● **Potencia de los barcos.** La normativa comunitaria la define como el total de la potencia máxima que puede obtener el motor de un barco pesquero y que puede servir para la propulsión del barco. Además existe

lo que se conoce como la potencia auxiliar que es la potencia total instalada a bordo y que sirve para cubrir otras necesidades de a bordo para operaciones de pesca, la transformación de los productos, su conservación o simplemente para el desarrollo de la vida diaria. Esta potencia es cada vez más importante en los barcos.

Para la Comisión, el sistema actual de medición y certificación de la potencia del motor presenta graves deficiencias ante la posibilidad de introducir medidas técnicas que den al motor en el momento de la inspección una potencia inferior a la real, por lo que se quieren articular nuevos sistema de verificación con la colaboración de los fabricantes.

● **Volumen de las bodegas de pescado.**

Es algo que no se suele utilizar como indicador de la capacidad de un barco. No es posible generalizar, pero en algunas pesquerías la bodega va ligada al potencial de pesca.

● **Capacidad de congelación.** Es igualmente otro posible indicador, aunque el mismo iría más ligado a la potencia auxiliar.

● **Tracción a punto fijo.** Se propone fundamentalmente para los arrastreros.

## **LOS ARTES**

En función de los artes de pesca utilizados por los barcos, los indicadores podrían ser los siguientes

● **En función del tipo y tamaño.** Es importante el tamaño de las redes empleadas, pero igualmente se debe tener en cuenta las mismas si están pensadas para lograr la máxima eficacia o las que buscan una mayor selectividad. En cuanto a los tipos de artes, es igualmente importante diferenciar las que están fijadas a los barcos y las que no lo están y se pueden dejar en un caladero.

● **Redes de arrastre** donde se tendría en cuenta la superficie de apertura de la misma medida en metros cuadrados.

● **Palangreros,** donde la capacidad se puede medir por el número de anzuelos.

● **Redes de cerco** donde su capacidad se puede cuantificar por la longitud total de la red y si se usan o no dispositivos de atracción para los peces.

● **Las nasas,** la capacidad se puede cuantificar por su número y tamaño, así como sus aperturas y materiales utilizados.

● **Enmalle y trasmallos.** Se tiene en cuenta su tamaño junto con su longitud y profundidad.



## LA TECNOLOGÍA

La Comisión señala en su comunicación la posibilidad de que con estos nuevos indicadores se pueda saber mucho más exactamente cuál es la capacidad de las flotas comunitarias y con ello conocer mejor las posibilidades de pesca. Sin embargo, se estima que en la actualidad con el desarrollo de las innovaciones tecnológicas y su aplicación a la actividad de la pesca existen serias dificultades para medir la potencia real de las flotas al margen de los días o el tiempo que se hallen faenando. Nadie pone en duda que en la actualidad un barco con un mismo arqueo es capaz de pescar mucho más que lo hacía hace 30 años consecuencia de las innovaciones tecnológicas. Es difícil hacer una estimación de ese aumento de la productividad, aunque en todo caso se estima es muy importante.

Entre las mejoras tecnológicas que se pueden aplicar a una embarcación, el documento de la Comisión destaca las siguientes:

El uso de hélices de paso controlable para incrementar la eficiencia con la que se utiliza la potencia. Esa misma potencia de motor puede producir una mayor fuerza de arrastre o una mayor velocidad de navegación.

Una segunda medida muy importante es la introducción de la electrónica en los equipos para la detección de los peces o para el control de la posición en los artes de pesca,

lo que se traduce en un uso mucho más eficiente de las redes. En la misma línea de lograr una mayor eficiencia se halla la utilización de los datos de los satélites para una mejor localización de las poblaciones de algunas especies como el atún lo que supone para estas flotas reducir el tiempo de búsqueda de estas poblaciones y aumentar el volumen de capturas en cada marea. Con la instalación de equipos en cubierta más potentes es posible lanzar y recoger las redes un mayor número de veces y lograr una mayor eficacia en las capturas aunque se mantenga el tamaño de las mismas, la potencia de los barcos o los días de trabajo en la mar. Finalmente cabe señalar los nuevos diseños de las redes para reducir su fuerza en el agua con materiales más finos y a la vez más resistentes.

Como mecanismo para el seguimiento de la actividad de la pesca, entre otras propuestas se contempla la posibilidad de que en el diario del barco se incluyan todos los datos necesarios para calcular mejor su actividad

De cara al futuro, la Comisión señala que la actual definición de arqueo de los buques es adecuada, se aplica correctamente y que la misma no necesita de mejoras importantes. Sin embargo, se estima que no es satisfactoria la actual definición de potencia y el objetivo comunitario es seguir negociando con los Estados miembros, fabricantes de motores, sociedades de clasificación y representantes del sector para mejorar los mecanismos por los que se definen las características de los barcos. Por otra parte, hasta la fecha no se han llevado a cabo tareas para modificar los indicadores de capacidad y esfuerzos basados en el tamaño y las características de los artes de pesca. En relación con esta cuestión, objetivo de la Comisión es llevar a cabo estudios de las experiencias hechas en algunos países y desarrollar algunos proyectos piloto en la misma dirección. Tras los debates, la propuesta para 2008. ■

VIDAL MATÉ



**La Comisión propondrá en 2008 que en determinados caladeros las pesquerías se gestionen utilizando varios indicadores**



# La gestión de los recursos POR LOS DERECHOS DE PESCA

***La Comisión de la Unión Europea ha hecho una comunicación para la apertura de un debate con el sector y los países miembros sobre los derechos de pesca como un instrumento para la gestión de las pesquerías en el ámbito comunitario. La experiencia obtenida en las últimas décadas en el marco de la política Pesquera Común pone de manifiesto que en la actualidad existe una difícil situación económica para muchos segmentos de la flota comunitaria sin que por el contrario se haya logrado una situación aceptable de los caladeros.***

**E**n este debate, uno de los objetivos fijados por la propia Comisión es examinar los actuales mecanismos de cara a lograr una mayor eficacia en la gestión de la pesca y a la vez conseguir una protección de las poblaciones con el mantenimiento de la estabilidad relativa para las posibilidades de pesca de los Estados miembros.

De manera general, se puede señalar que

todos los sistemas de gestión de los caladeros en el mundo, incluida la propia Política Pesquera Común, han utilizado mecanismos como los derechos de acceso, concesión de licencias y cuotas nacionales, la limitación de los días de pesca o las limitaciones de las flotas para lograr unas pesquerías sostenibles. La realidad sin embargo es que, aunque se han logrado resultados positivos, en otros muchos casos esos mecanismos no han sido suficientes al provocar un agotamiento de caladeros sin ofrecer por otra parte balances positivos para la rentabilidad de las empresas pesqueras. Según señala la comunicación de la Comisión, los sistemas de gestión implantados, tanto en cada país como a escala comunitaria, con la imposición de un acceso restringido a la actividad de la pesca, han desembocado por asignar un valor implícito al derecho de la pesca. Esta política ha terminado por asignar un valor económico a los derechos de pesca dando lugar al desarrollo de un mercado de derechos de alquiler o venta de licencias de pesca, cuotas o días de actividad en algunos países miembros donde el potencial de su flota es superior a las posibilidades reales asignadas a sus flotas. Ello se traduce, entre otras cosas, que el valor de un barco sea diferente si tiene o no licencia para faenar.



## **EVITAR LA CONCENTRACIÓN**

Con estos antecedentes por delante, uno de los objetivos de la Comisión con este debate es la instauración de un sistema que contribuya a formalizar esos valores económicos en términos de los derechos de pesca individuales favoreciendo así la transparencia, a seguridad jurídica y en última instancia una mayor eficiencia para los propios pescadores en el desarrollo de su actividad. En la comunicación de la Comisión se viene a reconocer que el sistema de gestión de la pesca basado en los derechos no es la panacea para resolver todos los problemas. Y, aunque en los años de aplicación no ha supuesto una solución para la política pesquera, lo cierto es que para el futuro, aunque se introduzcan cambios, seguirá siendo necesario utilizar mecanismos similares como las cuotas para lograr una protección de los recursos y unos caladeros sostenibles.

En relación con la política de derechos para gestión de los recursos, uno de los problemas a los que hace referencia la propuesta de la Comisión es la transferencia de derechos y con ello el riesgo de que se pueda producir una elevada concentración de los mismos en unas pocas manos por razones de índole económica. Cuando un armador transfiere unos derechos es que no tiene una rentabilidad para su flota con los mis-

mos mientras cuando se adquieren se pretende como principal objetivo tener una mayor eficiencia en la actividad extractiva con criterios económicos.

Frente al riesgo de concentración de derechos de pesca se barajan diferentes posibilidades para impedir que se lleven a cabo esos procesos por encima de unos determinados techos fundamentalmente cuando la actividad afecta a zonas costeras con pesquerías artesanales para proteger a un tipo de empresas pequeñas o medianas frente a los grandes grupos.

De cara al futuro y partiendo del mantenimiento del principio de estabilidad relativa hoy reconocido en la PPC, no se ve viable instaurar a nivel comunitario un sistema de gestión basado en los derechos y que los mismos pudieran ser libremente intercambiados entre los Estados miembros, aunque esto ya es algo que se hace en la actualidad voluntariamente entre algunos países como es el caso de España con Francia.

Bruselas tiene abierto un debate a todo el sector en la búsqueda del mejor mecanismo para conjugar unos caladeros sostenibles y unas flotas rentables de acuerdo con la nueva orientación de la PPC con los derechos de pesca como eje de las discusiones. Tras esta comunicación, les toca hablar al sector y a los Estados miembros. ■

**VIDAL MATÉ**

***La Comisión propone iniciar un debate sobre el futuro de este tipo de instrumentos para lograr los objetivos de la Política Pesquera Común***

# AJUSTE A LA BAJA

## de la cuota del atún rojo



*La recuperación del atún rojo en el Atlántico y en el Mediterráneo donde hay una sobreexplotación de los recursos ha constituido el eje de los debates desarrollados a finales del pasado mes de enero en el seno de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT). La respuesta a esos compromisos en el marco comunitario la ha constituido la propuesta de la Comisión para modificar el Reglamento del Consejo del pasado mes de diciembre por el que se fijaban unas cuotas provisionales para esta pesquería en 2007 e incluir en la misma las recomendaciones adoptadas para su conservación. Ello supone un ligero ajuste a la baja de las cuotas provisionales asignadas en diciembre, así como la aplicación de una serie de medidas contempladas en el Plan de Recuperación así como el desarrollo del Programa de Inspección Internacional Conjunta.*

**Bruselas asume una política más dura para conservar la especie**

En las negociaciones sobre TACs y cuotas para este ejercicio, la Comisión hizo una primera asignación provisional de 18.300 toneladas de atún rojo de las que 6.266 correspondían a la flota española. Frente a esa cifra, en la reunión celebrada en Tokio, el Total Admisible de Capturas para este año será de 29.500 toneladas. De ese volumen de 16.779 toneladas serán para el conjunto de la Unión Europea. En una distribución

por países, la cuota para España, según la propuesta comunitaria, sigue siendo la más elevada con 5.568 toneladas seguida de las 5.493 toneladas para Francia, 4.336 toneladas para Italia y ya a mucha distancia, partidas mucho más reducidas para el resto de los países miembros como las 154 toneladas para Chipre, 287 toneladas para Grecia, 355 toneladas para Malta, 523 toneladas para Portugal y 60 toneladas para otros países.

Para el comisario comunitario de Pesca, Joe Borg, el hecho de que en este momento la Comisión haya adoptado esta propuesta para modificar un Reglamento del Consejo del pasado mes de diciembre, pone de manifiesto la decidida actitud de Bruselas para cumplir muy estrictamente los compromisos adoptados en la reunión de la ICCAT celebrada en Tokio para recuperar las posibilidades de pesca del atún rojo. En base a las nuevas cuotas asignadas y a los compromisos para su conservación.

Las medidas adoptadas para la defensa

del atún rojo se enmarcan en el plan de Recuperación aprobado por la ICCAT el pasado mes de diciembre y que ha sido ratificado en la reunión celebrada en enero en Japón. Se trata de un Plan a quince años con revisiones periódicas para ir ajustando el mismo a la situación de los caladeros en función de los dictámenes de los científicos. La primera de estas revisiones se llevará a cabo en 2008 y en el futuro la previsión inicial es que se analice cada dos años.

## **MEDIDAS**

Este Plan contiene un amplio paquete de medidas, entre las que se podrían destacar las siguientes acciones:

Una reducción progresiva de las posibilidades de captura desde las 32.000 toneladas asignadas para 2006 a las 25.500 toneladas fijadas para 2010. Por primera vez se permitirá que una parte contratante pueda inspeccionar el buque de cualquier otra parte contratante en alta mar.

Se ha producido una importante ampliación de las temporadas de veda para la pesca del atún rojo. En el caso de los grandes pelágricos de más de 24 metros, el período será del uno de junio al 31 de diciembre. Para la pesca con artes de cerco, la veda será entre el uno de julio y el 31 de diciembre. En el caso de la pesca con barcos de cebo vivo, la veda irá desde el 15 de noviembre al 15 de mayo. Finalmente, para los arrastreros pelágricos, la veda va desde el 15 de noviembre al 15 de mayo.

Las tallas mínimas de los desembarcos se han incrementado para situarse ente los 10 y los 30 kilos

El Plan de recuperación contempla la introducción de nuevos y más exigentes mecanismos de control que abarquen todo el proceso desde las capturas hasta su comercialización, sin dejar a un lado los transbordos en alta mar y los destinos de animales para las granjas de engorde. Se plantea un registro más rigurosos de todos los barcos y almadrabas autorizadas par realizar esta pesquería con el objetivo de tener una idea más exacta de cuál es realmente la capacidad de pesca que hay en la actualidad. La prohibición de utilizar aeronaves para localizar las concentraciones de atún rojo, antes era solamente en el mes de junio, se extiende a todo el año. Se prohíbe a los cerqueros transbordar atún rojo en alta mar y se exigirá una notificación previa de todos los desem-



barques y transferencias que se hagan hacia las jaulas de engorde. Para el atún rojo se aplicarán igualmente las medidas adoptadas para evitar la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada exigiendo que toda comercialización de animales o de los productos vaya acompañada de los documentos que garanticen que su captura ha sido legal por barcos autorizados.

En el caso de la pesca deportiva, se autoriza solamente la captura de una unidad por marea. ■

**VIDAL MATÉ**

**España se queda con 5.568 toneladas, 697 menos que las asignadas provisionalmente en diciembre**



## MÁS EXTRANJEROS en el REM

*En tan sólo unas décadas, España ha dejado de ser un país de emigrantes para convertirse en una nación receptora de inmigrantes que llegan en busca de un futuro mejor y mejores condiciones de vida. El mar es una opción de trabajo para muchos de estos inmigrantes. Cada vez es mayor el número de extranjeros que conviven y faenan con nuestros pescadores y marineros. Así, la estampa de tripulaciones con miembros de varias razas es y será un hecho cada vez más frecuente y menos sorprendente. La afiliación de estos trabajadores al Régimen Especial del Mar (REM) demuestra que la actividad marítimo-pesquera atrae a muchas personas procedentes de los cinco continentes. Galicia es la Comunidad Autónoma española que registra una mayor afiliación extranjera en el REM. Marroquíes, peruanos, portugueses y senegaleses eran, a 31 de diciembre de 2006, los nacionales foráneos más numerosos en dicho Régimen Especial de la Seguridad Social.*

Según los datos facilitados por el Instituto Social de la Marina, a finales del año pasado un total de 4.404 extranjeros estaban afiliados al Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social (REM). De ellos, 1.107 personas procedían de países pertenecientes a la Unión Europea y los restantes 3.297 eran nacionales de países no comunitarios.

Atendiendo al lugar de procedencia de estas personas, marroquíes (1.091), peruanos (670), senegaleses (375) e indonesios

(165) eran los extranjeros más numerosos extracomunitarios mientras que los portugueses (580), alemanes (98), ingleses (95) e italianos (87), entre los ciudadanos de la Unión Europea, los que mayoritariamente estaban afiliados al REM español. Analizando las cifras podríamos decir que los inmigrantes procedentes de África, Asia y Latinoamérica desarrollan su trabajo en actividades marítimo-pesqueras en España en mayor número que los trabajadores procedentes de Europa.

### COMUNIDADES AUTÓNOMAS

¿Y a dónde van estos trabajadores? Si manejamos los datos por Comunidades Autónomas, diríamos que a Galicia, Cataluña y Andalucía. A finales del año pasado, la Comunidad gallega fue la zona con mayor número de extranjeros, tanto comunitarios como extracomunitarios, afiliados al Régimen Especial del Mar (1.376). Concretamente, 279 procedentes de la Unión Europea y 1.097 llegados de fuera del marco comunitario. Cataluña, con 557 afiliados ocupaba, como región, el segundo puesto en el ranking de afiliación de extranjeros al REM. Esto se debe al número de inmigrantes no comunitarios registrados (443) ya que Canarias presentaba, sin embargo, mayor número de inmigrantes europeos (250) que Cataluña (114). Las islas ocupaban así el tercer lugar en las tablas de afiliación, al sumarles los 252 extranjeros no comunitarios afiliados al REM en la región. Andalucía, pese a contar con 408 inmigrantes registrados como no comunitarios, se quedaba en cuarto lugar (492) en el ranking global, al contar con 84 afiliados extranjeros comunitarios.

En el lado contrario, las ciudades de Melilla, con siete afiliados al REM, Ceuta, con 50 y la Región de Murcia, con 68 se situaban como las zonas de España con menor afiliación de extranjeros al Régimen Especial del



Mar. En estos lugares, la presencia de inmigrantes no comunitarios es más destacable que la de europeos.

### DIRECCIONES PROVINCIALES

Las Direcciones Provinciales de Vigo, Lugo y Barcelona son las que mayor número de afiliados extranjeros tenían en el REM a finales del 2006. Concretamente en Vigo estaban afiliados 523 extranjeros, en Lugo 414 y en



## TOTAL NÚMERO DE AFILIADOS EXTRANJEROS

DICIEMBRE 2006

Resto países	Unión Europea	TOTAL
3.297	1.107	4.404

## NÚMERO DE AFILIADOS EXTRANJEROS

### PAÍSES MÁS REPRESENTATIVOS

DICIEMBRE 2006

País	Afiliados
MARRUECOS	1.091
PERÚ	670
PORTUGAL	580
SENEGAL	375
INDONESIA	165
GHANA	134
CUBA	130
ALEMANIA	98
REINO UNIDO	95
ITALIA	87
RUMANIA	79
FRANCIA	66
CABO VERDE	64
COLOMBIA	57
CHILE	49
ECUADOR	45
PAISES BAJOS	41
ARGENTINA	39
MAURITANIA	35
FEDERACIÓN DE RUSIA	34
BÉLGICA	33
UCRANIA	33
ARGELIA	32
LITUANIA	22
BENIN	21

**Galicia es la Comunidad Autónoma con mayor afiliación extranjera en el REM**

## AFILIADOS EXTRANJEROS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

DICIEMBRE 2006

COMUNIDAD AUTÓNOMA	RESTO DE PAÍSES	UNIÓN EUROPEA	TOTAL AFILIADOS
ANDALUCÍA	408	84	492
ASTURIAS	84	108	192
C. MADRID	122	34	156
C. VALENCIANA	403	21	424
CANARIAS	252	250	502
CANTABRIA	88	7	95
CATALUÑA	443	114	557
CEUTA	47	3	50
GALICIA	1.097	279	1.376
ILLES BALEARS	49	76	125
MELILLA	7		7
MURCIA	62	6	68
PAÍS VASCO	235	125	360
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>3.297</b>	<b>1.107</b>	<b>4.404</b>



## AFILIADOS EXTRANJEROS POR DIRECCIONES PROVINCIALES

DICIEMBRE 2006

DIRECCIÓN PROVINCIAL	RESTO DE PAÍSES	UNIÓN EUROPEA	TOTAL AFILIADOS
A CORUÑA	220	48	268
ALICANTE	171	12	183
ALMERÍA	139	10	149
BARCELONA	328	79	407
CÁDIZ	104	10	114
CANTABRIA	88	7	95
CARTAGENA	62	6	68
CASTELLÓN	181	4	185
CEUTA	47	3	50
GIJÓN	84	108	192
GUIPÚZCOA	104	68	172
HUELVA	32	47	79
ILLES BALEARS	49	76	125
LAS PALMAS	210	124	334
LUGO	331	83	414
MADRID	122	34	156
MÁLAGA	122	14	136
MELILLA	7		7
SEVILLA	11	3	14
TARRAGONA	115	35	150
TENERIFE	42	126	168
VALENCIA	51	5	56
VIGO	398	125	523
VILAGARCÍA	148	23	171
VIZCAYA	131	57	188
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>3.297</b>	<b>1.107</b>	<b>4.404</b>

Barcelona 407. Melilla, con siete extranjeros, Ceuta con 50 y Valencia con 56, las que menos. Vigo, Lugo y Barcelona afiliaron respectivamente a 398, 331 y 328 inmigrantes no comunitarios mientras que en las Direcciones Provinciales del ISM en Vigo, Tenerife y Las Palmas se afiliaron 126, 125 y 124 extranjeros comunitarios respectivamente.

Si analizamos la afiliación de extranjeros por regímenes de cotización, según las tablas que ofrece la Seguridad Social, que valoran el número de afiliados activos, podemos decir que en el régimen del Mar hay un total de 3.445 afiliados extranjeros activos. Bastantes más que en el Régimen de la Minería y del Carbón (672) y menos que en el Agrario (157.945). Al Régimen de Empleadas de Hogar están afiliadas como activas

186.761 extranjeros. Bastantes más que autónomos establecidos por su cuenta, que suman un total de 164.630. El Régimen General es el que cuenta con mayor número de afiliados activos extranjeros, con un total de 1.310.521.

Por porcentajes, la afiliación de extranjeros activos a los distintos Regímenes de la Seguridad Social son los siguientes: el Régimen General tiene un total de afiliados extranjeros activos del 71,44%. Los autónomos alcanzan el 9,09%. Los afiliados al Régimen Especial Agrario representan el 8,65%. Los del Régimen Especial del Mar un 0,18%. Los del Régimen Especial de la Minería y el carbón un 0,03% y los afiliados al Régimen de Empleadas de Hogar un 10,23%. ■

ANA DÍAZ



**Las Direcciones Provinciales de Vigo, Lugo y Barcelona son las que mayor número de afiliados extranjeros tenían a finales de 2006**



## Un mar SIN RAZAS NI COLORES

*Los habitantes de la comarca lucense de A Mariña están acostumbrados a convivir con personas de otras nacionalidades y a compartir con ellos su tiempo y su trabajo. La quinta parte de la flota pesquera mariñana está formada por inmigrantes que un día dejaron su tierra, su familia y amigos con la esperanza de mejorar sus condiciones de vida y tener un futuro mejor que el que tenían en sus países de origen. Vienen con un contrato de trabajo fijo, con permiso de residencia y trabajo y con nociones básicas de castellano. La mayoría superan las barreras lingüísticas y culturales sin problemas. La convivencia en los barcos es buena. Todos los marineros, tanto los españoles como los extranjeros, tienen el mismo objetivo: trabajar para mantener a sus familias, lo que les ayuda en las dificultades. Juan Carlos Otero, responsable de Extranjería de la Asociación de Armadores de Burela afirma que sin la presencia de estos trabajadores extranjeros la flota estaría paralizada. "Estamos felices con ellos y creemos que ellos también lo están con nosotros".*

Trabajar en la pesca supone un gran sacrificio que se ve reflejado en jornadas laborales de muchas horas, lejanía de las familias y aislamiento. Aunque para algunas personas este sacrificio les puede compensar económicamente, cada vez escasean más los españoles que desean embarcarse, bien porque han encontrado un trabajo en tierra o bien porque se han jubilado. Juan Carlos Otero, responsable de Extranjería de la Asociación de Armadores de Burela, cree que el estar lejos de la familia durante semanas es la razón por la que muchos españoles se echan atrás abandonando la idea de navegar, prefiriendo incluso dedicarse a otras tareas que no tienen nada que ver con el mar y orientando su profesión hacia sec-

tores como la agricultura, la ganadería o la construcción.

Ante esta situación muchos armadores se han visto obligados a recurrir a la contratación de extranjeros que, lejos de ser un problema ha sido una solución ya que sin ellos “la flota estaría paralizada”, afirma Juan Carlos Otero.

Una quinta parte de los tripulantes de la flota pesquera mariñana procede de otros países. El mar les acerca, les une, y les anima a mirar al horizonte, a la tierra de donde proceden y en la que han dejado a sus seres queridos. En los buques mariñanos conviven personas procedentes de cuatro continentes distintos: Europa, África, Asia y América.

La mayoría de los inmigrantes trabajan en barcos de altura y gran altura, los que más tiempo están en el mar, ocupando puestos que desde hace tiempo no quieren los mariñanos; si bien los mandos siguen siendo gallegos. Muchos se van a la zona del Gran Sol donde generalmente las condiciones atmosféricas son muy duras y permanecen embarcados unos 20 días. Los espaderos pueden pasar desde 30 días hasta más de dos meses en el mar.

### **CONTRATACIÓN EN ORIGEN**

Juan Carlos Otero nos explica que todos los trabajadores extranjeros vienen con sus papeles en regla. La demanda de trabajadores está en función de las necesidades de cada empresa y siempre se acude al catálogo de difícil cobertura para la contratación en origen, tal como marca la Ley. “Desde el Ministerio de Trabajo ya se tramita toda la documentación y vienen con visados, permiso de trabajo y se les ofrece un contrato indefinido”.

En la Asociación de Armadores de Burela nos aseguran que los extranjeros son marineros que quieren trabajar. Muchos de ellos terminan quedándose, trayendo a sus parientes cuando la Ley les permite solicitar el agrupamiento familiar.

Los primeros en llegar a la comarca fueron los caboverdianos, que siguen siendo los más numerosos en la zona. Les siguen los peruanos e indonesios, los últimos en incorporarse a esta nómina de inmigrantes en los que también hay senegaleses, marroquíes, colombianos, portugueses e incluso algún



uruguayo. En fin, una pequeña representación del globo terráqueo.

### **INTEGRACIÓN**

Juan Carlos Otero cree que es difícil que se produzcan en la zona brotes de xenofobia contra estos extranjeros ya que son “buena gente, que vienen a trabajar y que generan riqueza para el pueblo”. Su integración es muy buena y, llegado el momento, hasta se compran pisos y forman hogares, trayéndose a sus propias familias o casándose aquí.

Desde el primer momento en el que llegan se les busca un alojamiento y se les da un trato personalizado para que no se sientan extraños y sí cómodos en la tierra que les va a acoger y en la que crearán sus oportunidades de futuro.

Pese a las diferencias culturales, la convivencia entre ellos también es buena. Las circunstancias obligan a llevarse bien. Aunque la mayoría de ellos vienen con nociones básicas de castellano, el primer escollo es salvar la barrera del idioma. Los sudamerica-

**Muchos armadores se han visto obligados a recurrir a la mano de obra extranjera para no paralizar la flota**

## ¡Gracias por venir!

**N**o corren buenos tiempos para la pesca. Es el año 1999 y desde Armadores de Burela S.A. se le encomienda a un joven la tarea de intentar paliar la falta de marineros, so pena de que algún pesquero no pueda salir a la mar. Sin analizar en profundidad las causas de la pérdida de vocación marinera, lo cierto es que había una falta muy grave de tripulantes cualificados para embarcar. En esa época –igual que a día de hoy– los marineros caboverdianos no eran suficientes para cubrir todas las necesidades de embarque –palangreros de Gran Sol, palangreros dedicados a la pesquería del pez espada, etc...

En el año 2001, se inicia un proyecto para contratar marineros de nacionalidad peruana. Este proyecto no ha hecho sino crecer a lo largo de estos años, contándose en la actualidad con unos 120 marineros enrolados en los diferentes buques que tienen su base en Burela.

En el año 2006, debido a los buenos informes que avalaban su buena cualificación, se contratan marineros de nacionalidad indonesia. En la actualidad, operan 50 tripulantes de esa nacionalidad.



Ante esta situación, nos abordan diferentes cuestiones: ¿Cómo ha repercutido esto en el sector?, ¿cómo es la convivencia a nivel laboral?, ¿cómo es la convivencia a nivel social?

El sector considera imprescindible el contar con personal cualificado para poder seguir manteniendo en activo su empresa. De nada sirve contar con un barco magnífico y disponer de una licencia de pesca, si no cuento con el personal adecuado que realice las funciones necesarias de extracción del producto a comercializar. El personal es

la base, los cimientos de la empresa pesquera.

En cuanto a la convivencia a bordo de los buques hay que decir que, en Burela, quizás juguemos con ciertas ventajas al tener la experiencia de los tripulantes caboverdianos, pero lo cierto es que todos se han ganado la confianza de sus compañeros. ¿Qué ha habido cambios? Naturalmente que sí; se ha cambiado el cocido por el arroz y cuando se pierde una merluza se blasfema en diferentes idiomas, a excepción de aquéllos que su religión les prohíbe blasfemar, pero miran al cielo y todos entienden... Pero se mantiene el mismo espíritu y filosofía de antaño. Estos chicos se habrán ganado el respeto profesional de sus compañeros, pero además se han ganado la admiración de todos los que vemos los toros desde la barrera.

Me gustaría dar las gracias a William Rolando Socola Zarate, Daniel Varela, Tutut Riadi, Eduardo Gomes, Tobi In, Erison Pool Palacios, Patahuddin, Víctor Luna, Kosim, Rolando Chumacera, Dar-ko y un largo etcétera de personas.

**JUAN CARLOS OTERO VÁZQUEZ**  
NEGOCIADOR LABORAL  
ARMADORES DE BURELA, S.A.

## La mayoría de los inmigrantes trabajan en barcos de altura y gran altura



nos y los que hablan portugués lo tienen más sencillo y los otros lo van aprendiendo poco a poco, unos de otros.

Respecto a las costumbres y hábitos alimenticios las cosas parecen algo más complicadas pero sucede algo curioso “lo que está pasando –nos dice Juan Carlos Otero– es que en vez de adaptarse ellos a nuestras costumbres, nos estamos acostumbrando nosotros a ellos, por ejemplo a comer arroz en los barcos”. Y es que este alimento es mucho más común en la dieta de sudamericanos y asiáticos que en la de los gallegos.

En los barcos, no queda más remedio que hacer un esfuerzo por amoldarse a las condiciones tan duras de trabajo, a los espacios reducidos y a compartir momentos de ocio. Incluso cuando coinciden creencias religiosas tan distintas como la musulmana y la católica, los marineros encuentran un momento y un lugar para orar en la intimidad, con el respeto de todos. ■

*La contratación de extranjeros puede ser, a priori, una buena solución para cubrir puestos de difícil cobertura en el sector. De esto no dudan los agentes sociales; sin embargo, los representantes de los trabajadores van más allá exigiendo que se ordene y regulen adecuadamente la pesca y las actividades marinas para convertirlas así en opciones de trabajo válidas y atractivas para los jóvenes, con derechos reconocidos y salarios competitivos. De esta manera se producirá ese ansiado relevo generacional que –en la actualidad viene muchas veces dado de la mano de los inmigrantes– impidiéndose en muchos casos las situaciones irregulares y el “dumping” social. Galicia, que es la Comunidad Autónoma española con mayor número de afiliados al Régimen*

# El sector pide UNA PESCA REGLADA

**Especial del Mar –tanto españoles como extranjeros– ha perdido casi 1.000 trabajadores del sector en el último año, especialmente en Pontevedra y A Coruña. Los sindicatos denuncian irregularidades en muchas de las contrataciones a extranjeros.**



La Asociación Española de Titulados-Náutico Pesqueros (AETINAPE) ha denunciado en numerosas ocasiones que la contratación de trabajadores extranjeros para navegar en buques gallegos frena el relevo generacional del sector marítimo en la zona. Por ello, se esfuerzan en pedir a las autoridades laborales gallegas que extremen los sistemas de inspección sobre los inmigrantes contratados, ya que tie-

nen pruebas de que se producen irregularidades en las condiciones en las que estos técnicos y tripulantes extranjeros se enrolan en los barcos.

Según AETINAPE, el número de marineros extranjeros enrolados en la flota mercante y pesquera española es superior a 5.000, de los que el 80% (alrededor de 4.000) proceden de países subdesarrollados. Para la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros se ha



**Algunos pescadores podrían no llegar a cobrar una pensión de jubilación al no haber convenios de reciprocidad con sus países de origen**

hecho muy popular la idea de que los gallegos prefieren no embarcarse, ante lo apetitoso de los trabajos de tierra. Pero – aseguran en un comunicado de prensa- esa teoría “esconde la oscura realidad del día a día: las pésimas condiciones de trabajo a bordo, los escasos salarios y las duras jornadas de trabajo, sin apenas incentivos sociales ni laborales.

AETINAPE se cuestiona de qué vale tener una educación tan completa (en Galicia hay más escuelas marítimo-pesqueras que en Francia), si “los titulados que salen de ellas tienen que trabajar en empresas extranjeras o buscarse trabajo en tierra.

Los armadores gallegos justifican la contratación de indonesios por la escasez de mano de obra local, pero AETINAPE insiste en que si las condiciones de trabajo a bordo fuesen las adecuadas, no habría problemas en el relevo generacional y los puestos vacantes serían cubiertos por mano de obra nacional. “Sin que esto tenga el menor atisbo racista o xenófobo” afirma José Manuel Muñiz, presidente de la Asociación.

**LOS SINDICATOS TAMBIÉN OPINAN**

El portavoz de pesca del sindicato gallego SIG, Xavier Aboy, denunció recientemente

en rueda de prensa la explotación laboral que sufren los inmigrantes que trabajan en las flotas gallegas de pesca, con empresas intermediarias que cobran a los trabajadores por conseguirles trabajo.

Xavier Aboy responsabilizó de esta ilegalidad en la contratación de ciudadanos indonesios, chinos o peruanos para completar tripulaciones de pesca, a la “pasividad” de las administraciones, de la fiscalía y de la Inspección de Trabajo. Aboy añadió que alrededor de la explotación de inmigrantes en el mar se han establecido empresas nacionales e internacionales “mafiosas” que están fomentando “regímenes de explotación” intolerables consideradas de auténtico esclavismo. “Ahora los contratos se realizan por 472 euros; es decir, más de cien euros por debajo del salario mínimo y, por supuesto, sin seguridad social ni ningún otro derecho: sin jornada laboral prefijada, sin tener residencia en tierra, y durmiendo y trabajando en el barco cuando están en puerto”, añadió.

Xavier Aboy es consciente de que muchos empresarios cumplen, el problema es “con aquéllos que se saltan las normas. Para ellos, la Inspección de Trabajo no parece estar en los barcos”.

Ernesto Gómez de la Hera, de CCOO, explica que la contratación de extranjeros puede ser buena para cubrir puestos que no quieren los españoles pero puede traer problemas de fondo a largo plazo, especialmente cuando se trata de nacionales de países subsaharianos, como Senegal, Cabo Verde o Guinea Croati.

Según el sindicato se trata de trabajadores con permisos en regla, que trabajan y cotizan a la Seguridad Social pero que, a la hora de jubilarse, no van a percibir la prestación al no existir convenios de reciprocidad con sus países. Esto no se da en el caso de peruanos o sudamericanos que sí tienen acuerdos.

“Este es un tema que nos preocupa –dice Ernesto Gómez de la Hera— porque todo el mundo se lava las manos. La Seguridad Social dice que es un tema de Derecho Internacional, que corresponde al Ministerio de Asuntos Exteriores, y éste dice que los Gobiernos de los otros países son los que deben dar respuestas. Nosotros creemos que ni el ISM ni la Seguridad Social están para lograr acuerdos de estas características pero sí el Ministerio de Asuntos Exteriores y los Gobiernos africanos, ya que si no lo hacen pueden darse casos de discriminación de trabajadores”.

Desde CCOO creen que los trabajadores deberían ser informados sobre la realidad de que ninguno de sus países tienen suscritos acuerdos de reciprocidad y mientras un juez no diga que eso es discriminatorio no se cambiará.

A la pesca, según Ernesto Gómez, se le ha hecho mucho daño, convirtiéndola en un sector del que huyen muchos españoles porque las jubilaciones son muy bajas y el trabajo resulta poco atractivo. “Y esto no puede ser así. No se puede permitir que se pierda la pesca extractiva tal como se ha desarrollado durante años porque forma parte del bagaje cultural y social de muchas zonas litorales de nuestro país” CCOO apoya el papel que, en este sentido, puede desarrollar y llevar a cabo el Instituto Social de la Marina.

En UGT se muestran partidarios de la existencia de un segundo registro en la pesca, similar al de la Marina Mercante, que respete las condiciones sociolaborales y que esté siempre regulado por convenios colectivos. “Abogamos por un segundo registro en pesca reglado”, afirma Manuel Domí-

guez Segade, Secretario Federal del sector del MAR de UGT.

Para Manuel Domínguez el gran problema de la pesca es la falta de vocaciones, la falta de un relevo generacional, algo que se solucionaría haciendo atractivo el sector con unos salarios dignos y competitivos. “Hoy hay gente que embarca sin contratos, sin saber cuáles son sus jornadas de trabajo ni sus tiempos de descanso, cobrando a la parte. El camino es hacer atractivo el sector, con regulaciones y convenios. En Marina Mercante está todo regularizado y todas las empresas tienen su propio convenio. En pesca, no” nos comenta.

En marzo del 2006, UGT junto con CCOO y ANAVE firmaron un acuerdo en el que proponían a la Administración una serie de medidas para el enrole de marinos extracomunitarios, limitándose el número de puestos de trabajos ocupados por extranjeros no comunitarios a un total de 400. UGT está dispuesto a constituir una comisión tripartita laboral

de la marina mercante para la determinación concreta de los puestos a cubrir y las condiciones de dicha cobertura, y a buscar un sistema que, dentro de la legalidad vigente, permita una tramitación administrativa ágil pero sin obviar los controles de seguridad, de titulación y las condiciones de trabajo como tiempo de embarque, vacaciones, salarios o jornadas. Este sistema, a juicio de los responsables del sindicato sólo podrá ser aplicable a las empresas navieras y no a aquéllas dedicadas a cesiones laborales como lo hacen las agencias de embarque. ■

ANA DÍAZ

## **Los sindicatos denuncian irregularidades en muchas de las contrataciones a extranjeros**



## **Algunas empresas de contratación están fomentando regímenes de explotación de auténtico esclavismo**

# ABANDONO DE MARINOS EN PUERTOS FRANCESES

(período 1995-2005)

*Este artículo es continuación del publicado el pasado mes de noviembre (MAR, número 454), en el que se analizaban, de forma exhaustiva, las circunstancias e incidencia del abandono de buques y tripulaciones en puertos españoles. Un estudio laborioso, llevado a cabo por Domingo González Joyanes, director del Centro de los Derechos Humanos del Marino, debido a la gran dispersión de datos y la disparidad de fuentes consultadas para la obtención de esos datos. El presente informe de Domingo González se centra en los abandonos producidos en puertos franceses, y se asienta en los trabajos desarrollados en el seminario organizado por el Observatoire de Droits de Marins de la Universidad de Nantes, en Carry le Rouet, en octubre de 2006. Se recogen datos aportados por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y de las propias autoridades francesas, destacando el gran trabajo realizado por James Smith, inspector jefe de la ITF en Francia.*



**D**e los 541 casos de abandono censados por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI) en el mundo, 231 (42,70%) se producen en Europa, y de los cuales, 178 (32,9%), tienen lugar en el Sur del continente. En Asia se han recogido 123 casos (22,74%); en África, 106 (19,59%); en América Latina y Caribe, 45

(8,32%); en América del Norte, 22 (4,07%); y Oceanía, 4 (0,74%).

Estos datos señalan que Europa es el principal "puerto mundial" en abandono de buques y tripulaciones, siendo la Europa del Sur (Francia, España, Italia y Portugal) donde más casos se han producido. Debe destacarse, igualmente, que de los buques abandonados, un 68,39% enarbolaban pabellones de conveniencia identi-





**Según Vaughan Lowe, ningún instrumento actual de derecho marítimo impone a los armadores una responsabilidad por los daños a los marinos al dejarlos**

cados y reconocidos, alcanzando un 21,63% los pabellones europeos.

Pese a que el problema de abandono de marinos es muy frecuente en el período 1995-2002, los armadores y los clubes P & I (proporcionan seguro de protección e indemnidad), declararon en 2005 que este problema no afectó más que al 0,04% de la flota mundial, y solicitaron que el grupo mundial de la OMI-OIT abandonase su tra-

bajo, dado que el período de las grandes quiebras entre 1995-1998 (ex flota soviética Adriatic Tankers, Romline), había pasado, reduciéndose sustancialmente el número de casos a partir de ese momento.

Si es innegable que hoy hay menos abandonos de marinos, en parte a causa de lo que el P & I Clubes cualifican de 'casi-desaparición' de las quiebras, conviene sin embargo preguntarse por las razones de la

***abandonados, mientras que toma en consideración los causados al medio ambiente y a los pasajeros***



**En Francia, el proceso judicial por un buque abandonado puede durar dos años o más, período durante el cual los marinos carecen del derecho a “salarios de tramitación”**

continuidad del fenómeno. Los factores que ponen en dificultades financieras a los armadores, y la forma en que se toman las decisiones de abandono de tripulaciones, deben ser analizados.

Ciertos expertos consideran que el abandono de marinos corresponde a un período de ‘hueco’ cíclico del mercado internacional. La reducción sustancial de los costes incrementará sustancialmente el abandono.

La Unión Europea adoptó la Resolución A930 (22) de la OMI, en la que preconizaba la creación de un sistema de seguridad financiera para proteger a los marinos contra el abandono. La UE lo incluyó en una proposición de directiva sobre la responsabilidad civil de los armadores, que tendrá posiblemente muchas dificultades para su aprobación, dado que la Unión Europea pretende extender de manera amplia la responsabilidad civil a los casos de contaminación.

#### **LOS LÍMITES DE LAS LEGISLACIONES NACIONALES**

Por otro lado, la UE a día de hoy sigue preguntándose, en su Libro Verde sobre política marítima, sobre su papel eventual de precursor para asegurar que los marinos

no sean excluidos de ciertos derechos sociales.

Hay que considerar, sin duda, que el interés de la comunidad marítima es la construcción de un derecho marítimo internacional, fundado sobre una pirámide de responsabilidades que sitúa, en primer lugar, al armador, seguido por el Estado del pabellón y el Estado del Puerto. Sin embargo, esta construcción está en peligro dado que el respeto de los derechos del hombre se mide por las condiciones concedidas por el Estado del Puerto a los marinos abandonados. Es evidente, pues, que el armador encuentra de esta manera una mayor libertad para abandonar a la tripulación trasladando la responsabilidad de las consecuencias de este acto al Estado de puerto.

Sin embargo, si el Estado del Puerto se preocupa más de la repatriación de los marinos extranjeros fuera de su territorio; desde el punto de vista del marino es, normalmente, el cobro de sus salarios no abonados lo que más les inquieta. Entonces, es el Estado del Puerto el que debe llevar la carga de hacer cumplir esos derechos con arreglo al Convenio de Bruselas de 1952, que previó que los marinos puedan embargar un bu-

que y subastarlo por los tribunales del país dónde es apresado. En Francia, este principio legal, aunque adoptado, tuvo muchas dificultades en ser reconocido y aplicado. De forma general, debe destacarse que existen todavía hoy numerosos países en todo el mundo donde el proceso jurídico que permite el embargo y venta de los buques no existe y, en muchos otros, según Vaughan Lowe, el buque es una garantía efectiva del pago de los salarios de los marineros, debido a un valor aleatorio preestablecido del buque.

En Francia, el proceso de embargo y subasta de un buque es extremadamente largo y muy poco adaptado a la navegación internacional de hoy. Si los marinos permanecen en la embarcación, son obligados a asegurar la guardia, generalmente durante largos períodos, lo que ocasiona grandes sacrificios, no sólo para los marinos, sino también para asegurar la supervivencia y mantenimiento de los mismos, proceso que además se dificulta de manera grave con la desaparición del armador y las graves dificultades legales para comunicar las decisiones judiciales. El proceso judicial en Francia puede durar dos años o más, durante los cuales los marinos carecen del derecho a “salarios de tramitación”. De la misma manera, los marinos son los terceros en cobrar después de la subasta y venta del buque.

Tal y como señala el profesor de la Universidad de Nantes Patrick Chaumette, no se toma en consideración el ‘carácter alimenticio’ de los salarios, “ni el derecho positivo, ni la interpretación jurisprudencial toma en consideración este carácter en los créditos salariales. La ley de 3 de enero de 1967 es una ley marítima y no social, no tiene en cuenta el carácter alimenticio de los créditos salariales”. También recuerda este autor que la aplicación del artículo 7.1 del Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952, relativo al embargo preventivo de buques, señala la aplicación del foro arresti, ampliamente reconocido por el derecho consuetudinario, permitía a todo acreedor marítimo el acceso a un a justicia de proximidad frente al buque que constituye su principal garantía.

En efecto, esta carga impuesta a los Estados del Puerto no va en la dirección de la construcción de un derecho marítimo internacional fundado sobre la responsabilidad del armador y del Estado del pabellón, y aplicable en el mundo entero. Los Estados



del Puerto tienen en todo caso la obligación de cumplir ciertas normas relativas al socorro y asistencia de una tripulación abandonada, o de ofrecerle sus tribunales como recurso judicial.

### **COMPETENCIAS DE LOS TRIBUNALES FRANCESES**

Es poco probable, sin embargo, que los países miembros de la Unión Europea realicen reformas en sus sistemas judiciales unilateralmente. Francia, en particular, no reformó su Ley 67-2 de 3 de enero de 1967 que regía la subasta de los buques, situación que se agravó después de la sentencia del Tribunal Supremo de 18 de julio de 2000, donde define la competencia de los tribunales franceses para juzgar los litigios entre las tripulaciones y los armadores extranjeros, sobre embarcaciones retenidas en puertos franceses, bajo ciertas condiciones. A pesar de ello, Francia prefirió asumir un papel de dirigente en el proceso de búsqueda de solución preventiva pactada por la OMI y la OIT. La reforma de la Ley 67-2 valoró la posición de no ser “más generoso” en su tratamiento de los problemas sociales que los países vecinos, con el fin de no desfavorecer a Francia según el plan del comercio internacional.

En la búsqueda de una solución al problema del abandono de las tripulaciones, se comprende que la comunidad internacional sea reacia a la idea de crear obligaciones jurídicas que los Estados del Puerto no po-





**La violación de normas de navegación internacional es moneda corriente en las embarcaciones abandonadas por su armador con la tripulación, como el tráfico de droga y la pesca ilegal**

drían asumir. Así se explica sin duda el hecho de que en febrero de 2002 la sumisión del caso "Olga J" a la Corte Europea de los Derechos del Hombre (CEDH) no tuvo la aprobación de los miembros al completo dado que no existían en la jurisdicción búlgara medios o recursos adecuados para cubrir responsabilidades en el caso de la tripulación abandonada del OLGA J. El alcance, confirmado de la violación de derechos fundamentales por parte del Tribunal, creó un antecedente importante en las obligaciones legales del Estado del Puerto.

Conviene no perder de vista que el abandono de marineros generalmente se acompaña de la falta de pago de los salarios. En la navegación de buques Sub-standard, supone la decisión de no pagar regularmente los salarios y la decisión de abandonar a la tripulación. Es bien conocido, por otra parte, que la retención de los Estados que admiten quejas de marineros extranjeros sobre su territorio fue uno de los principales escollos de las negociaciones que llevaron a la adopción del Convenio del trabajo marítimo. Esta retención se oficializó a veces en el marco de acuerdos bilaterales que tienden a impedirle a los marineros de una de las partes a entablar reclamaciones judiciales en el territorio de la otra parte.

En calidad de ejemplo, en el marco de acuerdos bilaterales firmados por Francia con un cierto número de países, los marineros en litigio con su capitán o con su armador deben obtener el aval del cónsul de su

país para poder denunciar. En los hechos, esto impide a los marineros hacer pesar la amenaza de un embargo del buque por la falta de pago de salarios.

Debe destacarse el abandono del "Obo Basak" en Dunkerque en 1997, que se agravó por la falta de pago de los salarios de los marinos después de la venta del buque, así como por la represión de los marineros y de sus familias en Turquía, y que actuó como la poderosa causa para que los marinos turcos no demandasen en Francia. En el momento del proceso, en 1997, el acuerdo bilateral franco-turco fue firmado por Francia (el 05/10/1996), pero ratificado (17/03/1998). Por consiguiente, la pregunta que uno puede realizarse es si el espíritu del acuerdo no influyó en el proceso judicial que privó a los marinos turcos de sus salarios. Otro ejemplo concierne al acuerdo intervenido entre Panamá y los filipinos en 2000, para impedir a los de esta nacionalidad quejarse ante los tribunales panameños.

**LA DIFICULTAD DE CONDENAR A LOS ARMADORES**

La construcción del derecho internacional tiene como base la responsabilidad del armador. Éste generalmente goza de una inmunidad casi completa en los asuntos de abandono de tripulaciones, en la medida en que pudo organizar su 'desaparición', al menos en el plano jurídico. Fue el caso del "Obo Basak", con un armador con identidad conocida y que formaba parte de las altas



esferas de la marina mercante turca. No incurriendo en ninguna sanción penal para un acto que, según toda verosimilitud, viola los derechos de los marinos.

Vaughan Lowe recordó que ningún instrumento actual de derecho marítimo internacional les impone a los armadores una responsabilidad estricta por los daños provocados en los marinos al dejarlos abandonados, mientras que los daños causados al medio ambiente y a los pasajeros son tomados en consideración. Los armadores parecen no aceptar el principio de un sistema de seguridad financiera que protege a los marinos contra el abandono. Destacamos la experiencia en este país del caso “EDOIL”, donde el gobierno francés condenó al armador griego por no abonar los salarios debido a la condena penal, caso que será difícil de aplicar dado que se exigirá la condena ante Tribunales griegos (y de la misma forma tampoco se tiene la certeza de que el gobierno griego tenga los medios para aplicar la sentencia).

Otro caso destacable es el de conjugar los atentados ecológicos y sociales que mantuvo la Federación Internacional de los Derechos del Hombre (FIDH) al denunciar al armador, en marzo de 2003, en este asunto. La queja depositada por el FIDH por ‘puesta en peligro de la vida de otro’ ha sido clasificada sin continuación por el sustituto del Fiscal de Montpellier, evocando el hecho de que al tener pabellón extranjero, la jurisdicción francesa no era competente. El abogado de la FIDH envió una argumentación para justificar su desacuerdo con esta decisión, pero podemos suponer que ésta estaba en coherencia perfecta con una falta de voluntad política a favor de la persecución del asunto, a pesar de las partes civiles.

Sin embargo, debería estar establecido que el abandono de marinos a menudo es privativo de actos ilegales o hasta criminales. Más prosaicamente, la violación de normas de navegación internacional es moneda corriente sobre las embarcaciones abandonadas por su armador con la tripulación. Entre los actos criminales más corrientes nos encontramos con el tráfico de droga y el de los inmigrantes clandestinos, debiéndose añadir a éste el fraude a la seguridad y la pesca ilegal. La dificultad de una tripulación para quejarse anima los actos ilegales, así como la falta de seguridad de ciertos buques.

El caso del buque “Olga J.” es ejemplar en



cuanto al lazo entre el abandono y la criminalidad, porque su capitán había sido ya objeto, por lo menos, de dos asuntos criminales: el muy célebre de “Salem”, y otro menos conocido, el de “Alexandros K”.

### **CONVENIO 163 DE LA OIT**

La ratificación del Convenio 163 de la OIT vino a dar respuesta a las siguientes necesidades:

- Una viabilidad y mayor rapidez en la vuelta de los marinos a casa, para no alargar períodos graves de abandono familiar, endeudamiento...



**La política de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) hacia las tripulaciones abandonadas se limita en Francia a no favorecer al armador, pero en ningún caso le sustituye en el pago de salarios**

● Facilitar en la medida de lo posible un embarque a estos marinos.

El abandono de los marinos fue un asunto muy polémico en Francia, llegando a provocar graves incidentes de orden público. Así ocurrió en el caso Florenz, en el puerto de Sète, donde miembros de ONG's bloquearon un puente y ocuparon la oficina de Asuntos Marítimos durante 4 horas para obtener electricidad destinada al buque. Estas acciones obligaron al Estado a crear el fondo del AGISM, con el fin de animar a los marinos a su repatriación.

El caso "Víctor" es otro ejemplo de perturbación del orden público. El pago de los salarios de los marinos debió realizarse mediante maniobras bordeando la legalidad, los representantes de la tripulación organizaron el robo de una parte del cargamento, que vendieron en sacos de 1 kilo, creando una nueva forma de afectación social de estos hechos, invitando a la población del puerto a compartir esa injusta situación y a colaborar. Cuando el abogado del propietario del cargamento trató de impedir esta venta, el Prefecto se negó a enviar a la fuerza pública a los muelles. Asuntos Marítimos pagó parte de este coste al armador, re-

embolsándose los gastos con la venta del buque.

El asunto "Víctor", evidentemente, no es un modelo para la resolución de un problema de abandono. Sin embargo, es el reflejo de consecuencias bastante lógicas, de circunstancias según las cuales 'la orden establecida', ya sea nacional o internacional, no permite la ejecución de forma sencilla del cobro de los salarios adeudados.

#### **CAPACIDAD Y LÍMITES DE LOS DEFENSORES DE LOS MARINEROS**

En toda reflexión sobre la búsqueda de soluciones al problema del abandono de las tripulaciones, no hay que perder de vista que actualmente los Estados del Puerto se reposan en los sindicatos y las asociaciones para encontrar las soluciones concretas a los problemas del abandono de las tripulaciones, cuando se producen en el mismo sitio. Es decir, sobre asociaciones benévolas, esencialmente.

La política de la ITF hacia las tripulaciones abandonadas se limita en Francia a no favorecer al armador. Pero en ningún caso sustituye al armador en el pago de los salarios. Para recuperar los salarios se obliga a embargar y subastar el buque.

Las Organizaciones no gubernamentales destinadas a marinos, cuando existen, generalmente se dedican a proporcionar alimento y condiciones básicas en la estancia de los mismos en puerto. Los voluntarios que se encuentran en los puertos donde los marinos han sido abandonados se ven obligados a realizar grandes sacrificios y velar por la conservación del buque. Se trata de una misión esencialmente humanitaria: los voluntarios de las ONG's cumplen así la obligación del Estado. En Francia, han sido reconocidas.

Estas organizaciones, cuya tradición proviene del siglo XIX y su origen es anglosajón, son numerosas y con gran tradición en Francia. Así, La Misión de la mer (de la Iglesia católica), la Misión to seafarers (de la Iglesia anglicana), y asociaciones militantes próximos al Comité Católico para el Hambre y el Desarrollo (CCFD), de la Acción Católica Obrera (ACO) y de CGT, pero también marineros retirados y mujeres de marineros. Estos últimos tienen edades entre los 50 y los 70 años, hablan bastante poco el inglés, dominan poco o mal la informática, tienen a menudo también una gran desconfianza con respecto a los sindicatos y con respecto a todo lo que se parece a la política. Pero su presencia es un modo de demostrar solidaridad o compasión. Se encargan de ayudar, de la acogida y de otros aspectos humanos.

Desde 1998, estas organizaciones se agrupan en la Federación de las Asociaciones de Acogida de Marineros (FAAM), todas ellas autónomas, debido a subvenciones locales, regionales y a donaciones. Esta autonomía de las organizaciones viene apoyada por ITF que, en los grandes puertos, financia las camionetas que permiten ir a por los marinos a sus buques, proporcionándoles una multitud de pequeños servicios que no podrían realizar dado que la mayoría de puertos se han convertido en zonas industriales gigantescas.

A principios del año 2000, un colectivo que llevaba el nombre de "Marineros Abandonados", gracias a la iniciativa de James Smith, coordinador de ITF para Francia y miembro de la CFDT, desarrollaron una labor cuyo primer objetivo era llamar la atención en el problema de los abandonos de tripulaciones en los puertos franceses, constituyendo una red de información y proponiendo soluciones cuando llegaba la ocasión.

Visto el número de marinos que hacen escala en los puertos y las aguas jurisdiccio-



nales francesas, una estrategia local y nacional parece esencial para informar, modificar las cosas y comenzar a combatir a este problema de ámbito mundial. Hay que actuar allí donde pasan los marinos para imponer estándares de salario y de condiciones aceptables de trabajo, y ejercer controles tanto más draconianos, ya que lo esencial de las mercancías transportadas por mar sigue un trayecto Meridional-norte. Cada caso de abandono de tripulación y de mal tratamiento debe ser analizado, mediado y comentado. Cada cumbre del iceberg debe permitir desplegar el edificio entero de esta industria sin regla. Por la colocación progresiva de grupos de trabajo y de presión, por medio de peticiones y por medio de actividades simbólicas, el colectivo

## BUQUES ABANDONADOS EN PUERTOS FRANCESES (período 1995-2005)

PUERTO/BUQUE	BANDERA	nº IMO	MARINOS AFECTADOS /NACIONALIDAD	Causa abandono	año
<b>ARLES</b> KAPITAN POPOVA	Rusia	8876522	ocho / rusos-ucranios-georgianos	(2) 2-1999	
<b>BAYONA</b> TAGANROGA	Liberia	8129606	ocho / letones	(1)	4-1994
RAZNA	Liberia	8129632	ocho / letones	(1)	4-1994
JULIYA	Lituania	/ lituanos			9-1994
<b>BOULOGNE SM</b> ZURBAGANS	Lituania	7319541	doce / estonio-letones-rusos-ucranianos	(1)	6-2004
<b>BOURDEAUX</b> LIGOVO	Rusia	8948014	veintiocho / rusos		7-1996
<b>BREST</b> VACY ASH	Panamá		dieciséis / indios		1-1996
GORLOVKA	Rusia	7395234	veintinueve / rusos		1-1996
JUNIOR M	Egipto	7218096	veintisiete / egipcios-marroquies-palestinos	(1, 4)	6-1999
VICTOR	Letonia	6814843	dieciséis / letones-rusos-lituanos	(3)	4-2000
HAN	Bol	7310644	once / paquistaníes	(2)	8-2000
WINNER	Camboya	7031577	/ ucranianos-rumanos	(2)	6-2002
<b>CAEN</b> MAGIC STAR	Bahamas	7519751	dieciocho / indios	(1, 4)	3-2002
<b>DUNKERKE</b> SAMARKAND	Rusia	8620155	veinticuatro / rusos	(1, 4)	3-2006
PONDEROSA	Liberia	7374369	veintitrés / griegos-ucranios		12-1996
OBO BASAK	Turquía	7329259	veintitrés / turcos	(1)	7-1997
PONDEROSA	Malta	7374369	veintitrés / griegos-ucranios	(5)	6-1996
SEA BEIRUT	Liberia	7388229	nueve / búlgaros	(3)	12-1999
SANI	Líbano	6912891	/ libaneses-egipcios		5-2000
<b>FORT DE FRANCE</b> MACADAM	S. Vicente	7118777	cuatro / ucranianos	(3)	5-2002
<b>FOS/MER</b> THUNDER 1	Panamá		nueve / rusos-paquistaníes		9-1995
<b>LA CIOTAT</b> CHRISTINA O	Panamá	8963818	treinta y cuatro / griegos-croatas-filipinos-indios...	(4)	6-2002
<b>LE HAVRE</b> KIFAGONDO	Panamá	7610086	cinco / angoleños	(5)	1-1994
ABLE DIRECTOR	Hong Kong	8002004	veintiocho /		4-2001
<b>LE TREPORT</b> ALDA K		5276965	veintitrés /	(4)	3-2002
<b>LORIENT</b> MILLENIUM ALEK	R. P. China	8624644	veinte / rusos	(5)	6-2002
<b>MARSELLA</b> AFRICA	Honduras	6904583	veinticuatro / rumanos-sierraleoneses-tuvaluanos		1995
HASSEL	Panamá	7810466	diecinueve / birmanos-coreanos		1995
BELOOSTROV	Rusia	8902307	veintiséis / rusos		6-1996
CITY OF LONDON	Belice	7108150	doce / rusos-letones-lituanos-cingaleses		1-1999
THUNDER 1	Panamá		nueve / rusos-paquistaníes	(1, 4)	6-1999



PUERTO/BUQUE	BANDERA	n° IMO	MARINOS AFECTADOS /NACIONALIDAD	Causa abandono	año
<b>NANTE - S. NAZ</b>					
KOPORYE	Rusia	6800995	veintisiete / rusos		7-1996
UNITED VICTORY		6827436	veintiún / rusos	(1)	10-1996
OSCAR JUPITER	Rumania	7646968	veintitrés / rumanos	(5)	1-1996
ELENA X	S. Vicente	7716309		(4)	9-2000
ALLIANCE CHIPRE	Sierra Leona	7727126	seis / ucranianos- caboverdianos	(2, 4, 5)	5-2001
ARCA	Panamá	7211359	cuatro / indonesios-filipinos	(2)	3-2004
<b>PAPEETE-TAHITI</b>					
R FOUR	Bermudas	9187899	trescientos setenta / cincuenta nacionalidades	(4, 5)	12-2001
R THREE	Bermudas	9187887	trescientos setenta / cincuenta nacionalidades	(4, 5)	12-2001
<b>PORT LA NOUVELLE</b>					
ROSES	Honduras	7120782	uno / sirio	(2)	5-1999
SIMBA	Georgia	6813124	/ sirios	(2)	11-1999
ELPIDA	S. Vicente	7224241	tres / paquistaníes	(2)	1-2000
<b>ROUEN</b>					
STAINLESS GLORY	Panamá	7383607	diez / coreanos-chinos-rusos-birmanos	(4)	5-1996
STAINLESS LORD	Panamá	7616066	diez / varios	(5)	5-1996
NEW EMPRESS	Libera	7052129	seis / coreanos		11-1996
<b>SETE</b>					
STAINLESS LORD	Panamá	7616066	nueve / ucranianos	(1, 4)	7-1995
JUSTICE 1	Panamá	7209411	ocho /		5-2000
FLORENZ	Panamá	7614965	veintidós / griegos-chinos-croatas-congoleños	(4, 5)	1-2001
VASILYIY BELOKONENKO	Ucrania	7431260	veintinueve / ucranianos	(4)	2-2001
START ONEVCT		6921373	catorce / griegos-egipcios-indonesios-tunecinos	(1)	1-2002
EDOIL	Panamá	7501429	ocho / paquistaníes	(2)	2-2003
<b>TREGUIER</b>					
BALTIYISKIY	Rusia	6703642	doce / rusos	(3)	11-1998

espera hoy ser un peso en la formulación de las reglamentaciones internacionales, e imponer su aplicación.

La necesidad de obtener una vía de solución a los problemas del abandono de marinos provocó que en el asunto "Victor", la Oficina de Asuntos Marítimos aseguró que sería la última vez que intervendrían en provecho de una tripulación. Debido a esta situación el gobierno francés creó, a partir de la situación originada por el Tribunal Supremo, en su sentencia de 18 de julio de 2002, un grupo de trabajo con la misión de establecer un procedimiento de subrogación en los derechos de protección del superprivilegio salarial, pero sin contemplar la protección de los trabajadores extranjeros. ■

**DOMINGO GONZÁLEZ**  
DIRECTOR DEL CENTRO DE LOS DERECHOS  
DEL MARINO



**Datos obtenidos de buques abandonados:** \* De 1-7-1995 a 30-6-2002, Organización Marítima Internacional (OIT/ITF). \* 2002-2004, Autoridades Portuarias

**Circunstancias que causan el abandono:**

1.- Buque arrestado (embargado) por deudas. 2.- Buque detenido por las autoridades al encontrar deficiencias. 3.- Naufragio-hundimiento. 4.- Impago de salarios... 5.- Compañía disuelta- quiebra. 6.- Cambio de propietario. 7.- Buque en astillero.

#### BIBLIOGRAFÍA

- Jornada sobre el Abandono de Marinos en Europa. Universidad de Nantes. Observatoire de Droits de Marins. Carry le Rouet. Octubre 2006.
- Les marins abandonnés, de L'Oscar Jupiter. L'histoire. Revista Vacarme 2003. Revue trimestrielle culturelle, politique et sociale.
- L'inventaire des cas d'abandons de marins en France: problèmes concernant la gouvernance. James Smith. Carry le Rouet. Octobre 2006.
- Marins abandonnés par Olivier Aubert. Revista Vacarme 2002. Revue trimestrielle culturelle, politique et sociale
- Webs : [www.portlarochelle.com](http://www.portlarochelle.com), [www.portbougogne.com](http://www.portbougogne.com), [www.calais-port.com](http://www.calais-port.com), [www.havre-port.net](http://www.havre-port.net), [www.marseille-port.fr](http://www.marseille-port.fr), [www.ccnice-cote-azur.com/port\\_nice.html](http://www.ccnice-cote-azur.com/port_nice.html), Dirección de Asuntos Marítimos (página web: [www.mer.equipement.gouv.fr](http://www.mer.equipement.gouv.fr)).

# ISM: La CALIDAD como estrategia de gestión

*La mejora de la calidad de los servicios públicos es el principal objetivo de la Carta de Servicios del Instituto Social de la Marina. Con esta acción se pretende proporcionar, de forma eficiente y con la máxima calidad, "los servicios que ofrece el ISM a las personas que integran el sector marítimo pesquero y a sus beneficiarios, las prestaciones económicas de su Régimen Especial de Seguridad Social, la atención sanitaria preventiva en tierra y la asistencial a bordo y en el extranjero, así como su formación marítima y sanitaria, todo ello con la finalidad de garantizar la asistencia y protección social de los trabajadores del mar, procurando la satisfacción de sus demandas y el efectivo ejercicio de sus derechos", según afirma la Dirección General del ISM en la presentación de la Carta de Servicios del Instituto para el año 2007.*



“Vuelva usted mañana”. Ventanillas. Pólizas. Largas filas de espera. En definitiva, el ciudadano al servicio de la Administración. Esta fue, durante décadas, la relación que mantenía la Administración del Estado con los ciudadanos que acudían a solicitar alguna gestión administrativa.

Hoy en día esa relación ha cambiado radicalmente. Es la Administración la que está al servicio de los ciudadanos y la mejora continua de la calidad, uno de sus principales objetivos.

Los servicios que ofrece el ISM a los tra-

bajadores del mar quedan plasmados en la Carta de Servicios 2007, publicación que se ha distribuido a través de los servicios centrales y sus direcciones provinciales. De momento se han publicado cinco Cartas de Servicios: buques asistenciales, formación marítima, prestaciones económicas, sanidad marítima e inspección y afiliación.

## **BUQUES ASISTENCIALES**

El ISM cuenta con dos buques-hospitales, el “Esperanza del Mar” y el “Juan de la Cosa”. Los servicios que prestan estos dos bu-

ques a los trabajadores del mar se centran en la asistencia sanitaria, marítima y de salvamento, así como el mantenimiento de un servicio de escucha permanente por radio, desde el buque "Esperanza del Mar", en la costa occidental de África al sur de Canarias y, desde el buque "Juan de la Cosa", en el Atlántico Norte y entre las islas Azores y el golfo de Vizcaya, dependiendo de las campañas de pesca.

La asistencia que prestan son, entre otras, la consulta telemática a los buques que lo soliciten, la asistencia sanitaria a bordo cuando la situación lo requiere, mediante la presencia de personal sanitario, la consulta ambulatoria u hospitalización, realización de intervenciones quirúrgicas menores y terapéuticas que conduzcan a la curación o a la estabilización clínica para el traslado a cen-

tros especializados y la gestión de la evacuación de los pacientes que lo precisen. Estos dos buques sanitarios permanecen en las zonas de operaciones asignadas durante los doce meses del año.

### **SANIDAD MARÍTIMA**

La relación de servicios prestados se refieren a la medicina asistencial y preventiva, revisión de botiquines, formación sanitaria, reconocimiento médico previo al embarque y la información que se puede obtener en Internet.

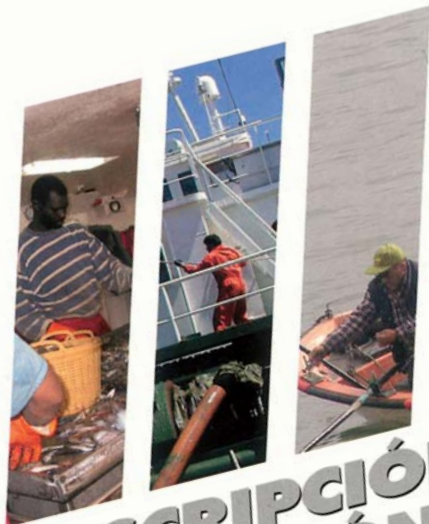
Los indicadores del nivel de calidad de estos servicios, en los reconocimientos médicos previos al embarque, tienen presente los porcentajes de reconocimientos realizados en el plazo máximo de seis días, los historiales clínico-laborales informatizados en un plazo no superior a 3 días desde la fecha de conclusión del reconocimiento y el número de informes emitidos en un plazo no superior a 10 días.

### **FORMACIÓN Y PRESTACIONES**

El ISM elabora un Plan Anual de Formación en el que participan empresarios, sin-

## **La Carta de Servicios del Instituto Social de la Marina, constituye un compromiso con los ciudadanos**





# INSCRIPCIÓN/ AFILIACIÓN

## de empresas y trabajadores del mar

CARTA DE SERVICIOS 2007



### La mejora de la calidad de los servicios que presta el ISM es el objetivo fundamental

dicatos y cofradías. Cuenta con dos Centros Nacionales de Formación Marítima, el de Isla Cristina, en Huelva, y el de Bamio, en Villagarcía de Arousa. También se llevan a cabo cursos de la formación obligatoria para desarrollar la actividad laboral en el sector marítimo-pesquero, además de la necesaria para dicho sector, en los centros provinciales que conforman la red formativa del Instituto.

Los indicadores del nivel de calidad tienen en cuenta el número de cursos sobre los que se informa en la web, en relación con el total de los planificados, el número de revisiones efectuadas al contenido del material didáctico, el porcentaje de los alumnos que califican con una media de 6 y las actualizaciones llevadas a cabo en la formación contenida en Internet.

### DE SERVICIOS PRESTADOS

- Asistencia sanitaria, marítima y de salvamento y mantenimiento de un servicio de escucha permanente por radio, desde el buque "Esperanza del Mar" en la costa occidental de África al sur de Canarias y desde el buque "Juan de la Cosa", en el Atlántico Norte y entre las islas Azores y el golfo de Vizcaya, -dependiendo de las campañas de pesca.
- Asistencia sanitaria mediante consulta telemática a los buques que lo soliciten.
- Asistencia sanitaria a bordo de los buques asistenciales cuando la situación lo requiera, mediante la presencia del personal sanitario que se considere indicado y con la ayuda del material médico portátil que sea preciso.
- Asistencia sanitaria a bordo de los buques para consulta ambulatoria u hospitalización cuando así se aconseje por los médicos, y las condiciones técnicas y sanitarias lo permitan.



- Realización de las intervenciones quirúrgicas menores y terapéuticas que conduzcan a la curación o, en su caso, a la estabilización clínica para el traslado a centros especializados.

- Gestión de las evacuaciones de los pacientes que lo precisen, en coordinación con los correspondientes Centros de Coordinación de Salvamentos (Marine Rescue Coordination Center, MRCC), centros asistenciales del ISM en el extranjero, y autoridades consulares españolas.

- Revisión de los botiquines e información sobre su uso adecuado. Consejo médico a bordo, y en materia de prevención de riesgos.

- Asistencia marítima -buceadores, aguada, combustible, comunicaciones, electricidad y/o propulsión- a los buques que sufran, cuando esté afectada su seguridad.

- Colaboración con entidades públicas o privadas, medianamente de las condiciones sanitarias y de vida en relación con la preservación del medio marítimo.

### NUESTROS COMPROMISOS

- Los buques asistenciales "Esperanza del Mar" y "Juan de la Cosa" permanecerán en las zonas de operación durante los doce meses del año, salvo las campañas de avituallamiento y paradas técnicas.
- Los buques asistenciales tendrán disponibles respuestas radiotelefónicas inmediatas tras estar navegando, por medio de su personal médico, a todos los trabajadores que se encuentren en el mar.
- La asistencia telemática se realizará con los médicos, a todos los trabajadores que se encuentren en el mar.
- Los médicos de los buques asistenciales que se les demande asistencia sanitaria un in-demandante o en el asistencial.
- En los casos clínicamente necesarios se utilizará la telemedicina, videoconferencia y transmisión de imágenes en tiempo real, mediante convenios de colaboración con los públicos de referencia.
- Cuando se produzca alguna variación en los servicios que prestan los buques asistenciales, las zonas de navegación y las fechas de actuación y/o las frecuencias de llamadas se comunicará a través de una campaña informativa previa.
- La información que sobre estas materias se encuentre en Internet, se mantendrá actualizada permanentemente.
- La contestación a las consultas efectuadas al buzón de atención social en Internet se contestarán en un máximo de 5 días.

### INDICADORES DE CALIDAD

- Número de días al año que permanecen los buques asistenciales.
- Porcentaje del número de llamadas atendidas y/o demandas asistenciales, en relación con las solicitudes que se realizan con el apoyo de historiales de asistencia recibidas.
- Número de informes emitidos en relación con los buques asistenciales.
- Número de convenios de colaboración en vigor con los públicos de referencia.
- Número de campañas informativas realizadas y/o cambios producidos en las zonas de navegación y/o frecuencias de llamadas de los buques asistenciales.
- Actualizaciones llevadas a cabo en la información disponible en Internet.
- Porcentaje de consultas al buzón de atención social en un plazo máximo de 5 días.

El tríptico sobre prestaciones económicas informa sobre el reconocimiento y mantenimiento del derecho a las prestaciones, y la revalorización de las pensiones. Las pensiones de jubilación se resolverán en un plazo máximo de 10 días, las de viudedad, orfandad y favor de familiares, en 13 días, y las de incapacidad temporal y maternidad, en 10 días.

En este apartado para establecer los indicadores de calidad se tienen en cuenta el tiempo de trámite y resolución de las pensiones, de la emisión de los estudios previos de jubilación e informes de bonificación de edad por aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación, la emisión de informes y certificados sobre la condición de pensionista, importes de pensión y retenciones a efectos del IRPF, y de trámite y resolución de las prestaciones por desempleo.

### INSCRIPCIÓN Y AFILIACIÓN

La relación de servicios prestados por el ISM, en colaboración con la Tesorería de la Seguridad Social, se refieren a la inscripción de empresas, afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores del mar, la

## SERVICIOS DE CALIDAD

Operanza del Mar" y "Juan de las operaciones asignadas durante las estancias necesarias en las técnicas.

in disponibilidad permanente, mediata a la totalidad de las so- tima y de salvamento, mien- tu personal especializado.

rá con el apoyo de los histo- rias que hubieran efectuado el rque o consultas previas. ciales elaborarán siempre a un informe previo, en el r la asistencia en el buque

utilizarán técnicas de te- ñón de datos e imágenes laboración con hospita-

los servicios que pres- navegación asignadas, le llamada, el ISM rea-

e encuentra en Inter-

l bución de la seguri- timo de 5 días labo-

## FORMAS DE COLABORACIÓN Y PARTICIPACIÓN

Los agentes sociales: sindicatos, empresa- rios, cofradías y colegios profesionales participan en los planes de actuación del ISM a través del Consejo General y de las Comisiones Ejecutivas central y provin- ciales.

Los usuarios y ciudadanos en general pueden partici- par mediante la expresión de sus opiniones a través de los cuestionarios de evaluación de la atención y el ser- vicio recibidos, que se ofrecerán a los usuarios de de- terminados servicios; así como a través de las encues- tas periódicas que encargará el Instituto para conocer sus necesidades y expectativas.

## MEDIDAS DE SUBSANACIÓN

En caso de incumplimiento de alguno de los compromisos declarados en esta Carta, el usuario podrá presentar reclamación ante la Unidad responsable de la misma, que se pone en contacto con él, ofreciéndole una información sobre el cumplimiento de las circunstancias que hubieran ocasionado el incumplimiento, así como, en su caso, se adop-



# BUQUES ASISTENCIALES

## del INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

CARTA DE SERVICIOS 2007



# SANIDAD MARÍTIMA

## del INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

CARTA DE SERVICIOS 2007



recaudación y el control de las cotizaciones, la emisión de la tarjeta sanitaria europea, la emisión de certificados de situación y vida laboral y el trámite y resolución de convenios especiales del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, entre otros.

Para elaborar los indicadores de calidad se tienen en cuenta los porcentajes de actos de inscripción de empresas, movimientos de altas y bajas, el tiempo real de emisión de los certificados de bases de cotización y del trámite y resolución de los convenios especiales solicitados, obtenido de

los datos estadísticos del Informe de Gestión. ■



Seguridad Social

# CONSOLIDAR el futuro

*El Consejo de Ministros ha aprobado el proyecto de Ley de Reforma de la Seguridad Social. De esta manera, se remite al Parlamento, para su debate, una norma consensuada con sindicatos y empresarios, fruto del Diálogo Social anunciado por el presidente del Gobierno pocos meses después de dar a conocer su Gabinete.*

El Proyecto de Ley contempla actuaciones para consolidar el Sistema, apoyar a la familia, prolongar la vida laboral, la incapacidad laboral y jubilación para asegurar el futuro de las pensiones. De esta manera se dota al Sistema de más equidad y estabilidad. Además la norma desarrolla los principios refle-



ados en el Pacto de Toledo que contó también con el consenso de los agentes sociales.

El Proyecto de Ley que se debatirá en breve en el Congreso de los Diputados

tiene como principales objetivos, los siguientes:

- Carácter global, puesto que afecta a todas las pensiones del Sistema Público. Las reformas anteriores se concentraron sólo en la jubilación, el período de carencia y el cálculo del tiempo de cotización.



## **La reforma, aprobada por el Consejo de Ministros, es fruto del diálogo social**

● Paulatino, ya que se aprovecha la buena salud financiera de la Seguridad Social para establecer, en determinados períodos transitorios amplios que eviten costes sociales, justo al contrario de lo que sucedía si se esperase a adoptar las reformas en tiempos de crisis.

● Equilibrado, pues tiene en cuenta las reformas adoptadas en materia laboral y compatibiliza la mejora de las prestaciones, la generación de ahorros para el sistema, la creación de empleo y el crecimiento económico, en un marco de mayor competitividad

empresarial, la mayor correspondencia entre cotizaciones y prestaciones y la mejora en la gestión y control de recursos y prestaciones.

● Consensuado, pues es la primera vez que en materia de Seguridad Social, en la historia de la democracia, que ha sido suscrita por CC.OO., UGT, CEOE, CEPYME y el Gobierno.

● Equitativo, al eliminar situaciones discriminatorias y, además, se adapta a los cambios sociales.

En definitiva, se trata de un Proyecto de Ley que, desde una perspectiva global, asegura el futuro del sistema público de pensiones, mantiene el equilibrio entre la mejora de las prestaciones y la salud financiera, aumenta la equidad y se adapta a los futuros cambios sociales.

La norma tiene que tener necesariamente rango de Ley, ya que las materias que se reforman están reguladas en el vigente Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

El proyecto que se envía al Parlamento se estructura en ocho artículos relativos a la incapacidad temporal y permanente, jubilación total parcial y por muerte y supervivencia, cotización durante el subsidio por desempleo para mayores de 52 años, así como la incapacidad temporal y desempleo y normas de desarrollo y aplicación a Regímenes Especiales.

### **MODIFICACIONES**

#### **Jubilación:**

● Para aumentar la relación entre cotizaciones y prestaciones es necesario acreditar el período mínimo exigido con el fin de obtener derecho a pensión. En este sentido se computarán sólo los días efectivamente cotizados y no los correspondientes a pagas extraordinarias.

● Coeficientes reductores de la edad de jubilación para nuevas categorías de trabajos tóxicos, penosos o peligrosos o insalubres y en los casos de personas con discapacidad, previa realización de correspondientes estudios de todo orden, con modificación de las cotizaciones y sin que la edad de acceso a la jubilación, en ningún caso, sea inferior a los 52 años.

● Incentivos a la prolongación voluntaria de la vida laboral más allá de la edad ordinaria de la jubilación. Incremento del 2 por ciento de la pensión por cada año cotizado después de los 65. El incremento sube al 3 por ciento para los trabajadores con cotizaciones superiores a los 40 años.





- Mejora de las pensiones de aquellas personas que se jubilaron anticipadamente como consecuencia de un despido antes del 1 de enero de 2002 y con 35 años de cotización.

#### Jubilación parcial

- Se igualan los requisitos para acceder a la jubilación parcial con los de la anticipada. Es preciso haber cumplido 61 años (ahora 60), 30 años cotizados y seis de antigüedad en la empresa.

- Incapacidad temporal. Se establece un nuevo procedimiento de reclamación ante la inspección médica de los Servicios Públicos de Salud. Esta medida incrementa la seguridad jurídica de aquellas personas en el caso de que una vez transcurridos doce meses en la situación de incapacidad temporal estén en desacuerdo con el alta médica emitida por la Entidad Gestora de la Seguridad Social.

#### Incapacidad Permanente

- Se reduce el período mínimo de cotización para acceder a la prestación por incapacidad permanente para los menores de 31 años. Este queda fijado en una tercera parte del tiempo transcurrido entre los 16 años y

el momento del hecho causante de la pensión.

- Nueva fórmula para calcular el importe de la pensión de incapacidad permanente y del complemento de gran invalidez. Para el cómputo de la primera se tendrán en cuenta los años de cotización (en la actualidad no se computan), para evitar que con períodos cortos de cotización se generen prestaciones iguales a períodos más largos. El complemento de gran invalidez se desvincula, en parte, de la cuantía de la pensión, con el fin de hacerlo más equitativo. La finalidad de este complemento es compensar los gastos ocasionados por la persona que atiende al discapacitado. Ahora es del 50 por ciento de la base reguladora de la pensión, la reforma contempla que sea la suma del 50 por ciento de la base mínima de cotización y el 25 por ciento de la base de cotización correspondiente al trabajador.

#### Viudedad

Por primera vez desde 1978 se lleva a cabo una reforma de la pensión de viudedad.

- Equiparación entre matrimonios y parejas de hecho en relación con la pensión de viudedad. Se reconoce esta prestación a las

### ***Se reconoce la pensión de viudedad a las parejas de hecho***

### ***Alargar la vida laboral y aumentar la correspondencia entre cotizaciones y prestaciones, son la garantía de la mejora de las pensiones***



**Con la  
aportación de  
4.000 millones  
de euros, el  
Fondo de  
Reserva  
asciende ya a  
40.335 millones  
de euros**

parejas de hecho con convivencia acreditada de al menos cinco años o hijos comunes. Este reconocimiento también se hace respecto a auxilio por defunción y a las indemnizaciones a tanto alzado en caso de muerte derivada de accidente de trabajo o enfermedad profesional.

- En caso de divorcio sólo se reconoce la pensión si se tiene reconocida la pensión compensatoria. Si mediado el divorcio, existiera concurrencia de beneficiarios con derecho a pensión se garantiza el 50 por ciento de la base reguladora de la prestación de viudedad a favor del cónyuge superviviente o de quien sin ser cónyuge conviviera con el causante de la pensión.

- Prestación temporal de viudedad para las parejas de hecho que no puedan acreditar los requisitos anteriores y para matrimonios con menos de dos años, sin hijos y muerte por enfermedad común del causante.

El Proyecto de Ley aprobado por el Con-

sejo de Ministros no sólo se ciñe al acuerdo alcanzado con los agentes sociales, sino que también incluye, entre otras, las siguientes materias: actualización de la base máxima de cotización conforme al IPC real; mejora de las pensiones mínimas de orfandad de menores de 18 años con una discapacidad igual o superior al 65 por ciento y equiparación de la pensión mínima de las viudas con cargas familiares o discapacitadas en grado igual o superior al 65 por ciento, con independencia de su edad, a la de las viudas con más de 65 años.

#### **FONDO DE RESERVA**

La "hucha" de la Seguridad Social equivale al 4,14 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB), es decir, a 40.334,78 millones de euros, tras aprobar el Gobierno una nueva dotación de 4.000 millones de euros.

En esta legislatura las dotaciones al Fondo de Reserva de las pensiones han aumentado en 22.100 millones de euros. Con la cantidad total que cuenta el Fondo se podría

abonar la nómina de pensiones durante ocho meses.

### **INVERSIONES SEGURAS**

En la actualidad, casi la totalidad del Fondo de Reserva está invertido en activos financieros público, por un importe de 35.771,46 millones de euros. La cartera de activos, además de los emitidos por el Reino de España (55 por ciento sobre el total) incluye también deuda no española de Alemania, Francia y Países Bajos, sumando entre ellos el 45 por ciento sobre el total.

Cabe destacar que el importe depositado en la cuenta del Fondo de Reserva en el Banco de España, junto con la dotación aprobada y los intereses que vaya generando, será invertido por la Tesorería General de la Seguridad Social en activos financieros públicos.

Con la creación del Fondo de Reserva en el año 2000 se cumplió una de las recomendaciones del Pacto de Toledo suscrito por todos los parti-



dos políticos y al Acuerdo alcanzado con los sindicatos más representativos en octubre de 1996, recogido en la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de la Seguridad Social de 1997.

El Fondo de Reserva de la Seguridad Social fue creado con el objetivo de constituir reservas que permitan atenuar los efectos de los ciclos económicos bajos y garantizar el equilibrio financiero del sistema de pensiones.

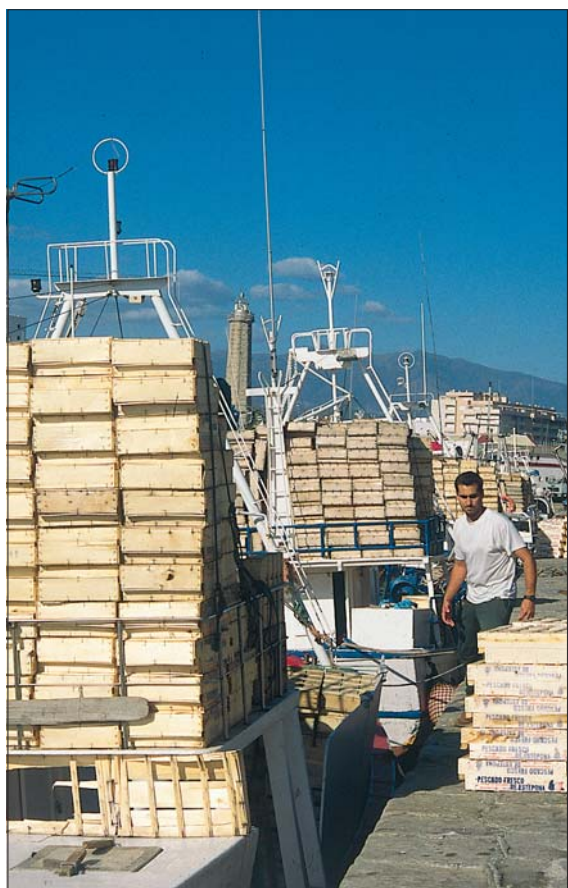
### **PENSIONES**

La pensión media de jubilación del Sistema de la Seguridad Social alcanzó en el pasado mes de febrero la cuantía de 754,73 euros al mes, lo que significa un incremento del 5,1 por ciento respecto al mismo mes del año anterior.

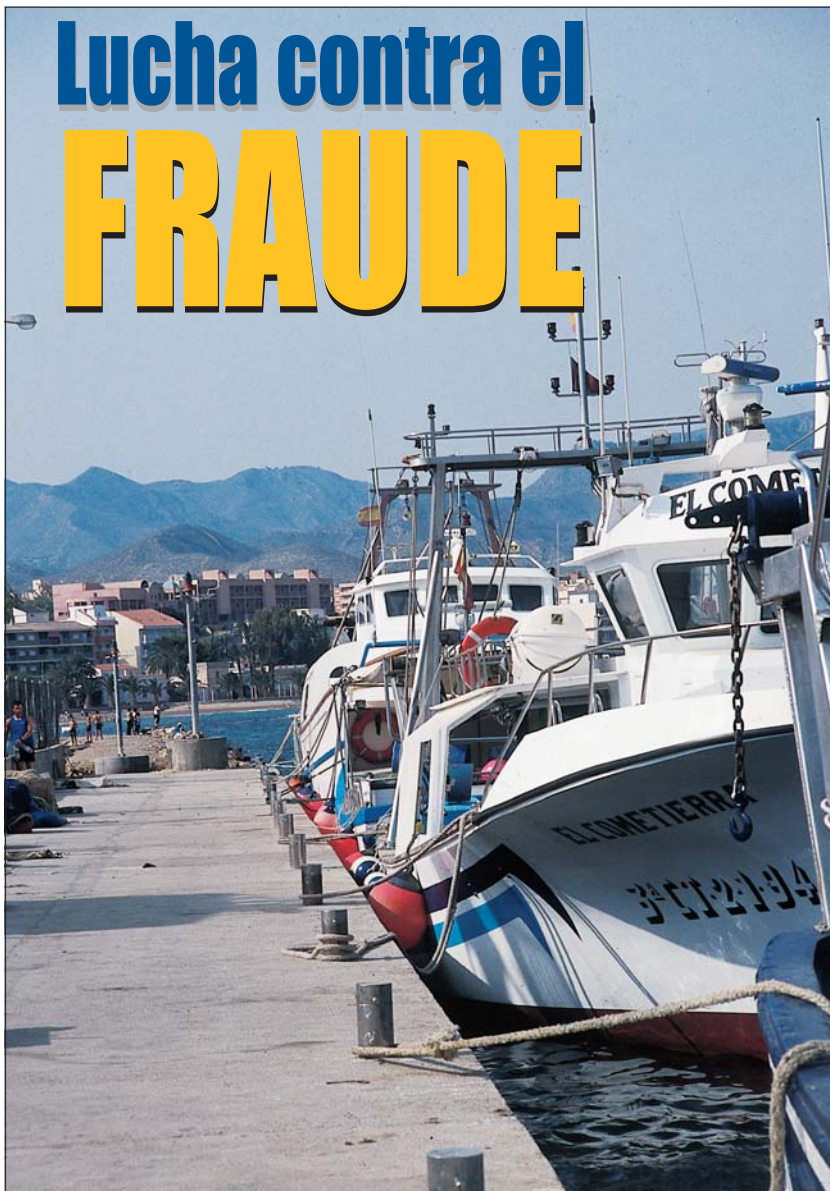
La nómina mensual de pensiones contributivas alcanzó el pasado 1 de febrero la cifra de 5.510 millones de euros, un 6,5 por ciento más que en febrero de 2006.

En el segundo mes del año el número de pensiones contributivas fue de 8.229.591, lo que supone un crecimiento interanual del 1,5 por ciento. Más de la mitad de estas pensiones son por jubilación (4.839.445 pensiones), viudedad (2.213.317), por incapacidad permanente (879.683), orfandad (258.664) y a favor de familiares, 38.482. ■

**La pensión media de jubilación se sitúa en 754,73 euros, lo que supone un aumento del 5,1 por ciento interanual**



# Lucha contra el FRAUDE



**La gestión recaudatoria, así como la prevención del fraude, implica que la Seguridad Social tenga una tasa de morosidad que se sitúa entre la más baja de los últimos años. Concretamente en el año 2000 dicha tasa se elevaba al 2,19 por ciento; en el 2001, 1,99 por ciento; en el 2002, 1,77 por ciento; en el 2003, 1,67 por ciento; en el 2004, 1,21 por ciento; en el 2005, 1,16 por ciento, y en el mes de diciembre del pasado año, en el 1,1 por ciento.**

Los factores más importantes que inciden en la disminución de la tasa de morosidad son, entre otros, la mayor concienciación de los obligados al pago de la necesidad de atender sus deberes de cotización, la mejora de la eficacia recaudatoria así como el efecto disuasorio como consecuencia que, desde 1987, la Seguridad Social cuenta con una organización y procedimiento coactivo propio para el cobro de las deudas en vía ejecutiva. Hay que destacar que la tasa de morosidad disminuye cuando el número de afiliados alcanza también su récord histórico, con 19 millones de cotizantes registrados a finales del año 2006.

Por otro lado, la deuda pendiente de co-

bro en las 272 Unidades de Recaudación Ejecutiva ha descendido en el año pasado en un 9,02 por ciento. En los últimos dos años este descenso es de un 17,5 por ciento y de un 29,9 por ciento si se tienen en cuenta los 3 últimos años.

## VÍA EJECUTIVA

Además del descenso de la deuda pendiente de cobro, la recaudación ejecutiva obtenida mediante el procedimiento administrativo de apremio ha ascendido en el año 2006 a 1.283,8 millones de euros, lo que significa un incremento del 10,7 por ciento respecto a 2005. Sobre el 2004 el aumento es de un 21,6 por ciento y, respecto al 2003, de un 25,43 por ciento.

Para alcanzar estos resultados la Tesorería General de la Seguridad Social ha desarrollado una doble vía de actuación. Por una parte debido al impulso de medios informáticos y nuevas tecnologías y, por otro, por un amplio abanico de acuerdos de colaboración con entidades públicas y privadas, tales como la Agencia Tributaria, la Dirección General de Tráfico, el Colegio de Registradores de la Propiedad, Dirección General de la Marina Mercante y las del Tesoro, del Catastro, el Registro de Bienes Muebles y entidades financieras. Todo ello permite la obtención centralizada de información de bienes de los deudores y, en muchos casos, el embargo por medios informáticos de tales bienes.

Las Unidades de Recaudación Ejecutiva disponen en el plazo de un mes, desde que se inicia el expediente de apremio, de toda la información patrimonial de la que es titular el deudor a la Seguridad Social, lo que permite reducir de manera considerable la tramitación de los expedientes de cobro de la deuda en vía de apremio sobre los bienes del deudor.

Fruto de esta actuación de la Tesorería General, el número de embargos de bienes ha crecido constantemente en los últimos años. En el año 2005, si lo comparamos con el 2006, en inmuebles ha crecido un 0,55 por ciento; en salarios, pensiones y prestaciones económicas, un 47,34 por ciento; en vehículos y embarcaciones un 34,97 por ciento; en valores y derechos económicos, un 39,7 por ciento y en el apartado "restantes bienes inmuebles, un 130,9 por ciento. En estas cifras no se incluyen las diligencias de embargo de cuentas corrientes. En el año 2004 se realizaron 1.015.724 embargos, en el 2005, 1.223.186 y, en el pasado año, 1.363.849.

También la Seguridad Social está facultada para enajenar en pública subasta los

bienes embargados para, con el resultado de la venta, saldar la deuda contraída. En el ejercicio 2003 las subastas ascendieron a 5.878; en el 2004, 6.099; en 2005, 7.011 y en el pasado año, 6.868.

En la página web de la Seguridad Social ([www.seg-social.es](http://www.seg-social.es)) se publican las subastas promovidas por la direcciones provinciales, con información puntual de los bienes a subastar, entre los que se encuentran fincas rústicas y urbanas, vehículos, embarcaciones y otro tipo de bienes.

Fruto de estas actuaciones en el año 2006 se subastaron 3.005 lotes de bienes muebles y 1.970 inmuebles, por un valor total de licitación de 142,7 millones de euros.

### SECTOR PÚBLICO

Además de estas deudas recuperadas correspondientes a las deudas del sector privado, la Seguridad Social ha obtenido en 2006, a través del procedimiento de deducción de deudas del Sector Público la cantidad de 106,6 millones de euros, lo que significa un aumento del 33,6 por ciento respecto al año anterior.

Las deudas en el sector público corresponden fundamentalmente a los ayuntamientos. En el mencionado sector, por ley,

EJERCICIO	TASA DE MOROSIDAD AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL
1993	6,02
2000	2,19
2001	1,99
2002	1,77
2003	1,67
2004	1,21
2005	1,16
2006 (*)	1,10

no se le puede aplicar la vía de apremio, sin embargo si se les puede detraer de las cantidades que dichos organismos perciben con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

### APLAZAMIENTOS DE PAGO

Las deudas contraídas con la Seguridad Social, se pueden pagar a plazos.

La vía ejecutiva constituye el último recurso de la Administración para el cobro de sus deudas. La legislación actual ofrece a aquellos que atraviesan dificultades económicas la posibilidad de cumplir sus obligaciones y evitar la ejecución de su patrimonio mediante fórmulas de pago aplazado. Con esta línea de actuación se persigue facilitar el pago de la deuda mediante pagos fracciona-



dos con plazos de amortización de hasta cinco años. Las solicitudes son tramitadas y resueltas por la Tesorería General en un plazo inferior a cinco días.

Durante los años 2005 y 2006 se ha incrementado el empleo del aplazamiento como vía de regularización de la deuda con la Seguridad Social. Durante el año pasado se concedieron 52.746 aplazamientos, mientras que en el 2005 ascendieron a 37.871 lo que significa un aumento del 38,57 por ciento.

El incremento de las solicitudes para pagar la deuda en plazos afectó especialmente a pequeñas empresas y a trabajadores autónomos. Y un dato que lo corrobora es que el 98,2 por ciento de los aplazamientos concedidos lo son por deudas inferiores a los 90.000 euros.

La cuantía ingresada durante el año pasado por pagos aplazados fue de 384,93 millones de euros, con un incremento de recaudación por esta vía del 14,2 por ciento respecto a 2005.

### LUCHA CONTRA EL FRAUDE

La Seguridad Social ha intensificado durante los últimos años una serie de medidas para la prevención de la morosidad y lucha contra el fraude.

Dichas medidas, van encaminadas a potenciar el control preventivo que se lleva a cabo sobre las grandes y medianas empresas para evitar la generación de importantes cantidades adeudadas, la intensificación de los acuerdos ya existentes con otras entidades públicas y privadas para el intercambio de información, especialmente con la Agencia Tributaria, el convenio de colaboración con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y potenciar las acciones para derivar la responsabilidad por el pago de las deudas a personas y empresas distintas de las inicialmente obligadas. ■

**Pagar las deudas en plazos de hasta cinco años, evita la ejecución del patrimonio**

**La tasa de morosidad, que se sitúa en el 1,1 por ciento, es de las más bajas conocidas en los últimos años**



Ley para la Igualdad Efectiva  
de Mujeres y Hombres

Todos

# IGUALES

*Una nueva norma fruto del diálogo social. La Ley Orgánica para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres ha sido aprobada en el Congreso sin ningún voto en contra. Esta es una prueba más de la eficacia que ofrece el diálogo social cuando gobierno, empresarios y sindicatos se unen en torno a una mesa para negociar y discutir cualquier mejora en el ámbito social. Las reformas del Mercado de Trabajo y de la Seguridad Social también vieron la luz merced a este entendimiento entre el gobierno y los agentes sociales.*

**La Ley sale  
del Congreso  
de los  
Diputados sin  
ningún voto  
en contra**

En el momento que la Ley se publique en el Boletín Oficial del Estado, toda la maquinaria administrativa comenzará su andadura. De esta manera el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) esta ya elaborando los modelos de solicitudes para solicitar las prestaciones de "Riesgo durante el embarazo o Lactancia Natural" y por "Maternidad" y Paternidad".

Según el secretario de Estado, Octavio Granado, "todas las familias españolas van a disfrutar de las prestaciones contempladas en la Ley. En este sentido, la Seguridad Social va a estar a la altura de la nueva norma". Según Octavio Granado los Presupuestos Generales del Estado contemplaban una partida de 400 millones de euros dedicados a financiar las nuevas prestaciones pero "tras las modificaciones introducidas en el Congreso de los Diputados y en el Senado, esta cifra se incrementará en 90 millones de euros, por lo que el presupuesto total es de 490 millones de euros".



La prestación no contributiva, es decir, la de aquellas mujeres que no han cotizado el tiempo necesario a la Seguridad Social, afectará a más de cien mil familias, así como a todas las mujeres que realizan un trabajo por cuenta propia y las que están encuadradas en Regímenes Especiales de la Seguridad Social, entre otras, las trabajadoras del mar.

### **SEGURIDAD SOCIAL**

Entre las principales medidas, en materia de Seguridad Social, cabe destacar las siguientes:

- El reconocimiento de las prestaciones de permiso por paternidad y de riesgo durante la lactancia.
- El cómputo como periodo de cotización efectiva del permiso de maternidad o paternidad que subsista a la fecha de extinción del contrato de trabajo o se inicie durante la percepción de la prestación por desempleo.
- La ampliación a siete años del periodo en que se debe haber cotizado 180 días para tener derecho a la prestación por maternidad (este derecho también se tendrá cuando se haya cotizado un año a lo largo de la vida laboral). Las trabajadoras menores de 21 años no tendrán que acreditar periodo previo de cotización (aunque sí estas dadas de alta en la Seguridad Social) para acceder a la prestación por maternidad; las trabajadoras entre 21 y 26

años únicamente tendrán que acreditar un periodo de cotización de 90 días para tener derecho a la misma.

- La creación de un nuevo subsidio por maternidad para las trabajadoras que no reúnan el periodo de cotización mínima para acceder a la prestación por maternidad. La cuantía de este subsidio será de un 100 por cien del IPREM y su duración de 42 días naturales a contar desde el parto.
- Se computa como cotizada en jornada completa los supuestos de reducción de jornada por cuidado de los hijos, durante los dos primeros años, o familiares, durante el primer año.
- La consideración como cotizada de la totalidad de la jornada de trabajo en supuestos de excedencia por cuidado de hijos o familiares inmediatamente posteriores a una reducción de jornada o en los supuestos de reducción por cuidado de hijos o familiares.
- No se descuenta de la prestación por desempleo del tiempo de permiso de maternidad y paternidad y la inclusión en los contratos formativos de la protección por paternidad.
- El reconocimiento del subsidio de maternidad y del permiso de paternidad a los trabajadores autónomos y bonificación del 100 por ciento de la cuota que se paga a la Seguridad Social por las trabajadoras autónomas durante su baja por maternidad. ■

***Establece la representación equilibrada entre mujeres y hombres en todos los ámbitos de las Administraciones Públicas y en los consejos de administración de las empresas***

## Descienden los procesos de Incapacidad Temporal

*Durante estos últimos años el Instituto Social de la Marina ha llevado a cabo una serie de medidas con la finalidad de reducir el número de procesos de incapacidad temporal (ITE). De ellas cabe destacar el convenio suscrito con el Instituto Nacional de la Seguridad Social para que los médicos pertenecientes a ese instituto fueran los que realizasen los reconocimientos médicos necesarios a efectos de control de la prestación por incapacidad temporal. En primer lugar, este convenio se aplicó a las comunidades autónomas de Galicia y Canarias y, posteriormente, se extendió a Andalucía, Asturias, Valencia y País Vasco.*

**D**urante el año 2006 los procesos en vigor ascendían a 2.606 frente a los 3.008 registrados en el mes de diciembre del año anterior, lo que supone una disminución del 13,4 por ciento. Ese descenso fue constante durante el año pasado, salvo el mes de enero en el que se produjo un ligero aumento del 2,2 por ciento. En el resto de meses se observó una reducción constante, destacando los meses de abril, julio, septiembre y noviembre con descensos del 11,4 por ciento, 11 por ciento, 11,5 por ciento y 11,8 por ciento, respectivamente.

Hay que destacar que la Comunidad Autónoma de Galicia, la que acumula el mayor número de procesos de incapacidad temporal, haya también descendido a lo largo del año pasado. De esta manera, a diciembre de 2006, A Coruña contaba con 481 procesos en vigor, frente a los 530 del mismo mes del año 2005. Vigo pasaba de 702 en el año 2005 a 578 en el 2006 y, Villagarcía de 814 a 677. ■

I.T. PAGO DIRECTO. Diciembre 2005/2006		
Dirección Provincial	2005	2006
A Coruña	530	481
Alicante	18	21
Almería	34	31
Barcelona	95	88
Cádiz	76	70
Cantabria	64	52
Cartagena	41	29
Castellón	28	26
Ceuta	2	2
Gijón	93	85
Guipúzcoa	20	30
Huelva	128	75
Illes Balears	32	39
Las Palmas	68	85
Lugo	66	60
Madrid	4	1
Málaga	32	41
Melilla	0	0
Sevilla	3	4
Tarragona	23	8
Tenerife	53	43
Valencia	26	28
Vigo	702	578
Vilagarcía de A.	814	677
Vizcaya	56	52
<b>TOTAL</b>	<b>3.008</b>	<b>2.606</b>

## Ley de Dependencia



Manuel y Basilia, 20 años de Alzheimer

Infórmate:

**900 40 60 80**

Todos tenemos derecho a ser atendidos cuando no podamos valernos por nosotros mismos



MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETARÍA DE ESTADO DE SERVICIOS SOCIALES, FAMILIAS Y DISCAPACIDAD





# Los pagos por la ASISTENCIA SANITARIA



*El Instituto Social de la Marina pagará a los Servicios de Salud de las distintas comunidades autónomas el importe correspondiente a la prestación de asistencia sanitaria derivada de contingencias profesionales.*

Mediante unas normas, publicadas en el Boletín Oficial del Estado (BOE), se establecen los criterios y la formalización de solicitudes para que las CC.AA. reclamen el pago de los costes de la asistencia sanitaria derivada de contingencias profesionales.

De esta manera queda regulado el procedimiento para el pago a los Servicios Públicos de Salud de las comunidades autónomas, el coste de las prestaciones sanitarias, farmacéuticas y recuperaciones realizado por los mismos, cuando la protección de los beneficiarios, respecto de dichas contingencias, se hubiera formalizado con las entidades gestoras de la Seguridad Social.

Mediante estas normas los Servicios Públicos de Salud de las CC.AA. remitirán mensualmente a las direcciones

provinciales de las entidades gestoras (INSS e ISM), una certificación del coste de las prestaciones dispensadas a cada beneficiario.

La certificación deben expedirse con carácter mensual, incluyendo el resumen de todas las facturas que por asistencia sanita-

ria, farmacéutica y recuperadora se hayan prestado a aquellos trabajadores que tengan asegurada las contingencias profesionales con el Instituto Social de la Marina, así como el coste total de las mismas. Para agilizar estos trámites se ha creado un nuevo soporte informático.

## **TRÁMITES**

Las direcciones provinciales del ISM una vez que reciban las certificaciones de costes mensuales así como los ficheros informáticos que avalan la prestación de la asistencia, por las unidades encargadas de la supervisión, entre otras, llevarán a cabo las siguientes comprobaciones:

- Que la asistencia sanitaria sea motivada por una contingencia profesional y no por contingencia común.
- Que las cuantías que figuran en el soporte informático se correspondan con las tarifas oficiales publicadas y aprobadas por los Servicios Públicos de Salud de cada comunidad autónoma.
- Que no figuren en las certificaciones trabajadores no incluidos en el ámbito de la protección del Instituto Social de la Marina en la fecha en que se ha producido la contingencia profesional y en la de la prestación de la asistencia sanitaria.

Una vez realizadas las distintas comprobaciones y aprobado el expediente, el reconocimiento de las obligaciones y propuestas de pago se realizará por trimestres vencidos. ■





Isidoro MORA

# CITA CON LAS URNAS en el ISM

***El pasado 1 de marzo tuvieron lugar las elecciones a órganos de representación en las Administraciones Públicas. En el Instituto Social de la Marina un total de 274 electores tenían derecho a elegir a los representantes para Junta de Personal que presentaban los sindicatos Unión General de Trabajadores (UGT), Comisiones Obreras (CCOO), CSIT Unión Profesional, SAP Sindicato de Administración Pública y la Central Sindical Independiente de Funcionarios (CSI-CSIF). Por otra parte, un total de 47 censados pudieron votar a los 12 candidatos a Delegados de Personal auspiciados por las mismas organizaciones sindicales, más la Unión Sindical Obrera (USO). La jornada de votación se desarrolló sin incidentes, con una participación del 55% en la mesa donde se elegían a los representantes de los funcionarios y de un 68% en la que salían los 3 representantes del personal laboral.***

Los trabajadores del Instituto Social de la Marina –tanto funcionarios como personal laboral– acudieron mayoritariamente a la cita del 1 de marzo con las urnas para elegir a quienes defenderán nuestros derechos laborales durante los próximos tres años. En las elecciones a Junta de Personal pudieron ejercer su voto un total de 274 trabajadores censados que elegían a los 66 candidatos presentados por CSIT Unión Profesional (21), Unión General de Trabajadores UGT (14), Comisiones Obreras CCOO (13), SAP Sindicato de Administración Pública (10) y la Central Sindical Independiente de Funcionarios CSI-CSIF (8).

Un total de 151 funcionarios (el 55 % del total) depositaron sus votos. De ellos, 142 fueron asignados a candidaturas, 5 resultaron en blanco y 4 fueron votos nulos. Los resultados de las elecciones fueron los siguientes: UGT obtuvo 63 votos; Comisiones Obreras, 26. CSIT consiguió 23 votos; el SAP, 16 y 14 votos fueron destinados a la lista presentada por el sindicato CSI-CSIF.

Con estos resultados, la Unión General de Trabajadores se proclamó vencedora en los comicios obteniendo cinco representantes



en la Junta de Personal (Mariano Rodríguez Martín, Visitación Tejado Hernández, Luis Fernando Pérez Martín, Concepción Villar Pispieiro y Vicente Latorre Camba). Comisiones Obreras tendrá dos representantes en la Junta de Personal (M<sup>a</sup> Ángeles Pérez Molinuelo y Juan José Vega Bravo), los mismos que el CSIT (M<sup>a</sup> Luisa Fontán Suanzes y Carmelo Morales Patón) y, finalmente, los sindicatos CSI-CSIF y SAP obtuvieron un representante cada uno de ellos: Ramón Clemente Fantova y José Gutiérrez Gómez, respectivamente.

#### **DELEGADOS DE PERSONAL**

Los 47 trabajadores –personal laboral– censados en el ISM podían elegir hasta tres nombres en una lista abierta de 12 candidatos presentados por el Sindicato de la Administración Pública-SAP (2), la Unión General de Trabajadores-UGT (3), CSIT Unión Profesional (3), la Confederación Sindical Independiente CSI-CSIF (1), la Unión Sindical Obrera-USO (2), Comisiones Obreras-CCOO (1).

Un total de 32 electores ejercieron su derecho al voto, lo que significa una participación del 68%, que complementaron un total de 31 papeletas válidas y una nula.

Los candidatos presentados por el CSIT obtuvieron un total de 36 votos, con lo que este sindicato ganó las elecciones, consiguiendo tener dos representantes como Delegados de Personal (Fernando Gómez Muñiz, que obtuvo 14 votos y José Luis De Miguel Gallego, que consiguió 13 votos). El tercer representante elegido como Delegado de Personal fue Begoña Marugán Pintos, de Comisiones Obreras, que tuvo 12 votos. Los candidatos de UGT obtuvieron un total de 26 votos y dos de sus representantes: M<sup>a</sup> José Antolín Aseguinolaza y Jorge Díaz Barrero quedan como delegados suplentes al obtener 10 votos cada uno. El resto de sindicatos no consiguieron representantes como Delegados de Personal al obtener 2 votos el CSIF, 2 votos la USO y 3 votos los candidatos del SAP.

Los trabajadores de las distintas Direcciones Provinciales del ISM también ejercieron su derecho al voto. En algunos casos junto a los empleados del INSS y, en otros, junto a los de la Tesorería General de la Seguridad Social. Próximamente se celebrarán elecciones en los buques Juan de la Cosa y Esperanza del Mar. ■

ANA DIAZ

***UGT, con 63 votos, ganó los comicios para la Junta de Personal obteniendo cinco representantes***

***Fernando Gómez Muñiz y José Luis De Miguel, del CSIT, y Begoña Marugán Pintos, de CCOO, salieron elegidos como Delegados del Personal laboral***

## Decomisadas 23 toneladas de jureles inmaduros en la lonja de Almería



**La pesca y venta de inmaduros sigue siendo la asignatura pendiente. A pesar del daño que se provoca al medio marino y, de que a la larga, los principales perjudicados serán los propios pescadores, continúa vigente esta práctica. El pasado día 16 de marzo, inspectores de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía y agentes del Seprona de la Guardia Civil se incautaron de 23 toneladas de jureles inmaduros en la lonja de la capital almeriense.**

**P**rovenientes de varias embarcaciones y distribuidos en cajas de unos diez kilos, se encontraban dispuestos para la venta un total de 23.160 kilos de jureles que no alcanzaban el peso y la talla mínima reglamentarias. Los inspectores de Pesca levantaron las correspondientes actas de aprehensión y denunciaron los hechos ante el delegado provincial de Agricultura por presunta infracción a la legislación vigente en materia de pesca.

El portavoz de los armadores cuyo

material fue intervenido, Juan José Alonso Fernández, acusó a las autoridades de actuar con “tolerancia cero” y “falta de comprensión con los pescadores”. Tras señalar que tan sólo entre un 5% y un 7% de los individuos presentaban una medida inferior a los 12 centímetros, dijo que “no hacemos más que lanzar las redes, e igual pescamos algunos individuos de más de 25 centímetros que se cuelan algunos más pequeños”. El presidente de Asopesca, José Manuel Gallart, tras apuntar que sólo España cumple la nueva talla mínima reglamentaria establecida en 15 centímetros (tres más que la mínima anterior), reconoció que la aprehensión del total de la carga viene marcado por la ley, que establece que debe ser intervenido todo el producto en cuanto se detecte la presencia de individuos inmaduros, y elevó el número de

ejemplares por debajo de la talla mínima hasta el 20% del total aprehendido.

Por otro lado, la delegación provincial de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía en Almería señaló que el pescado incautado no superaba en algunos casos ni los 12 centímetros, recalcando que la talla mínima es de 15 centímetros.

España está pendiente de una posible sanción de la UE si no se establecen de forma inmediata medidas para acabar con la captura y venta de inmaduros. ■

## Reflotado el Sierra Nava mientras un petrolero encalla en la misma zona

**El petrolero griego Samothraki, con 44.000 toneladas de fuel a bordo, encalló el pasado día 17 de marzo frente Gibraltar, en una zona próxima a donde lo hiciera el mercante Sierra Nava (ver MAR, número 457, febrero 2007). El daño producido en el casco no supone ningún riesgo de hundimiento ni de vertido de la carga.**



Mateo PÉREZ

En el momento de cerrar esta edición, los técnicos valoran cómo extraer el fuel de los tanques del petrolero griego, ya que no aconsejan mover al barco del lugar del accidente, cerca de Europa Point, en Gibraltar. Aunque el daño en la chapa no reviste gravedad, el barco está escorado 17 grados a estribor.

A la espera de ver qué decisión se adopta finalmente en el caso del Samothraki, el día 21 de marzo finalizaron los trabajos para reflotar al buque frigorífico Sierra Nava, que permanecía encallado desde el 28 de enero a unas decenas de metros de la playa, en la bahía de Algeciras. Después de realizada operación, el buque fue trasladado desde la Punta de San García al muelle de Campamento en San Roque, Cádiz.

La Junta de Andalucía acometerá

ahora la segunda fase de limpieza en la playa de El Chinarral, la más afectada por el vertido, dedicando especial atención a las rocas que permanecen manchadas de fuel.

La organización ecologista Greenpeace volvió a insistir en el grave riesgo que existe en el estrecho de Gibraltar por el "tráfico constante" de petroleros, como se ha vuelto a poner de manifiesto. Un intenso tráfico incrementado por la práctica del "bunkering", que consiste en el abastecimiento de combustible desde otro barco sin llegar a atracar en puerto, a fin de reducir los costes. Una práctica denunciada en numerosas ocasiones por su gran peligrosidad y alto grado de contaminación producido en el transcurso de estas operaciones, y que es considerado por Juan López de Uralde, director de Greenpeace, como el "problema más preocupante". ■

## BREVES

### ► ISM e IFAPA firman un convenio de formación

El Instituto de Investigación y Formación Agraria y Pesquera (IFAPA), de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía, ha firmado un convenio en materia de formación con el Instituto Social de la Marina por el que se formarán 60 tripulantes de pesqueros almerienses durante el año de vigencia del mismo.

Las clases para obtener el Certificado de Formación Básica obligatorio para todos los tripulantes de buques pesqueros constan de 80 horas distribuidas en cuatro módulos: supervivencia en el mar; prevención y lucha contra incendios; primeros auxilios y seguridad laboral. Las clases serán impartidas por docentes de ambos organismos.

### ► Mayor control en puerto contra la pesca ilegal

Durante la 27 reunión de la Comisión Pesquera de la FAO, celebrada entre los días 5 y 9 de marzo en Roma, Italia, se acordó iniciar un proceso para adoptar un acuerdo internacional vinculante en el que se establezcan medidas de control en los puertos donde se desembarca, transborda o procesa el pescado para así combatir la pesca ilegal. El acuerdo al que se llegó en la mencionada reunión, que contó con la participación de 131 países, permitirá iniciar consultas para la presentación de un borrador del acuerdo en la próxima reunión de este organismo en 2009.

### ► Greenpeace presenta una base de datos de barcos piratas

La organización ecologista Greenpeace presentó la primera base de datos pública de buques incluidos en "listas negras" y buques pesqueros implicados en actividades ilegales. Además de recopilar información con la que se pueda hacer frente al problema de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, quieren denunciar la falta de acción por parte de los gobiernos a la hora de prevenir estas actividades. Esta base de datos, disponible en inglés en "http://blacklist.greenpeace.com", fue presentada en la reunión (ver información anterior) del Comité de Pesca de la FAO.



## BREVES

### ●●● ▶ **Armadores denuncian el mal uso de los fondos para desguace**

Armadores gallegos y vascos han mostrado su indignación por lo que ellos consideran "mal uso de los fondos destinados al desguace". Lo que está ocurriendo es que barcos destinados a su desmantelamiento dada su antigüedad, y que han recibido ayudas públicas para ello, vuelven a faenar tras ser vendidos a firmas extranjeras. A cambio, el empresario adquiere otro barco que es el que finalmente envía al desguace y construye un nuevo barco con subvención. El Reino Unido también ha cuestionado la legalidad de esta operación, ya que en su flota se ha dado de alta un barco que había sido entregado al desguace. La Secretaría General de Pesca, por el contrario, mantiene que la operación está en coherencia con las normas de la UE.

### ▶ **Ratificación del Convenio sobre Trabajo Marítimo**

El Parlamento Europeo aprobó, el pasado 14 de marzo, una recomendación para que los Estados miembros de la UE ratifiquen antes de que finalice el año el Convenio sobre Trabajo Marítimo, por el que se establecen las condiciones mínimas laborales en materias como la salud, seguridad, horario, protección social, y que afectan a 1,2 millones de marinos en todo el mundo.

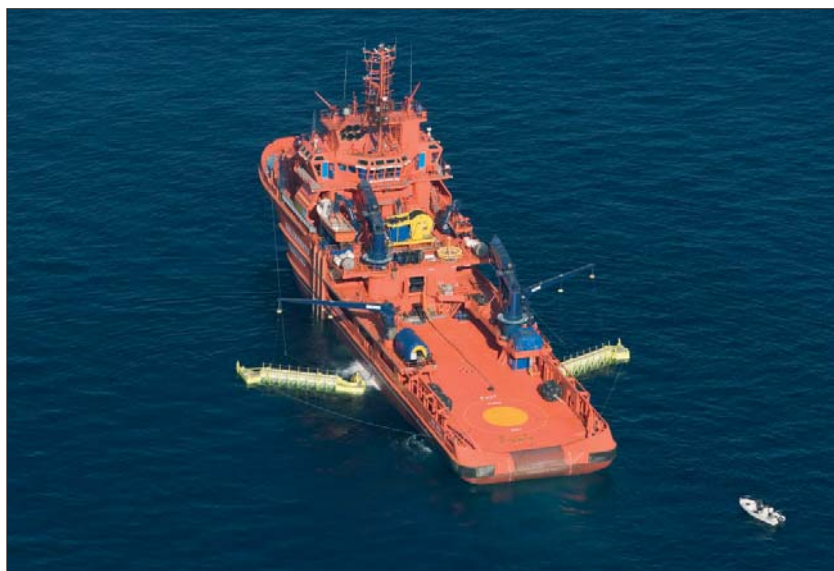
### ▶ **Grupo de trabajo hispano-noruego para pesquerías en el mar de Barents**

Las administraciones pesqueras de España y Noruega acordaron la creación de un grupo de trabajo para tratar aspectos técnicos de la actividad pesquera de la flota española en el Mar de Barents. En la primera reunión prevista a finales de marzo, se tratarán temas relativos a los coeficientes de conversión y gestión de cuotas, entre otros asuntos. Asimismo, han acordado establecer un canal de comunicación directo y operativo en caso de eventuales incidentes en el mar. Está previsto que se constituya un segundo grupo de trabajo para estudiar las bases de un "Memorando de Entendimiento" en materia de control pesquero entre ambos países.

GALICIA

## El simulacro del plan anticontaminación de la Xunta contará con la presencia de Portugal

**Los días 24 y 25 de abril se celebrará en Vigo el primer simulacro del Plan Territorial de Contingencia por Contaminación Marítima de la Xunta, aprobado el pasado mes de noviembre. La prueba será realizada conjuntamente con el Ejecutivo central y con Portugal.**



Carmen Gallego, consejera de Pesca de la Xunta, aseguró que este Plan hace que Galicia esté "más capacitada" para hacer frente a un accidente de contaminación marina, al tiempo que se trata de una herramienta "útil e importante" para que la comunidad gallega esté mejor preparada para la gestión de un accidente de este tipo.

A pesar de lo señalado, y de los medios que, a través del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009, cuenta ya la Comunidad de

Galicia, Carmen Gallego reconoció que en materia de lucha contra la contaminación "no está todo hecho", ya que se necesita convencer a las autoridades internacionales de activar el principio de responsabilidad ilimitada, además de disponer de un gran buque anticontaminación ante las costas gallegas.

En esa misma reivindicación incidió el diputado del BNG Bieito Lobería, quien además considera que el Estado debe "más y mejores dotaciones de medios" en materia de contaminación marina para una costa como la gallega, frente a la que transitan medio millón de toneladas de hidrocarburos al año. A pesar de ello, coincidió en que ahora Galicia está en mejores condiciones para hacer frente a una emergencia marítima. ■

## Consulta pública sobre política marítima en Asturias

*Empresarios, investigadores, ayuntamientos, sindicatos, asociaciones de pescadores y hosteleros participaron en una Jornada de Consulta Pública sobre Política Marítima en Asturias, punto de arranque de una serie de reuniones sobre el desarrollo económico de la zona costera asturiana, celebrada en las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Gijón.*

**M**area, así se llama el proyecto que surge como una respuesta al proceso de consulta lanzado por el Libro Verde sobre una futura política marítima integrada de la Unión Europea. Más de 120 personas participaron en el debate sobre el desarrollo económico de la zona costera asturiana hasta 2013. Representantes de todas las actividades relacionadas con el mar -transporte, pesca, turismo, transporte marítimo, construcción naval...- participan en este debate que se dividió en tres grupos: desarrollo sostenible de la costa, comercio marítimo y logística e innovación marítima y capital humano.

A través de estos debates se pretenden identificar los asuntos de mayor interés y los principales problemas, necesidades y oportunidades que tiene Asturias.

El presidente del Principado de Asturias señaló que la comunidad asturiana era pionera en el Estado español en el "diseño de un plan de acción que recoge una estrategia de desarrollo en la región de una política marítima integrada más allá de 2013".

El debate se vio enriquecido con las aporta-

ciones de expertos del resto de España y de Europa que acudieron al puerto de Gijón para aportar su experiencia e información. Los debates que se efectúan desde el 21 de marzo hasta finales de abril derivarán en la confección de un plan de acción, que servirá de referencia a toda la Comunidad. Dicho Plan de Acción, en el que se recogerá la estrategia de desarrollo en Asturias de una política integrada marítima, será presentado a la Comisión Europea como contribución de Asturias al libro Verde sobre Política Marítima. ■



## BREVES

### ► La Xunta ve positiva la no obligatoriedad de vender en lonja

El sector rentabiliza más sus capturas tras suprimirse la obligatoriedad de vender en lonja y de la puja a la baja como sistema de primera venta, pudiendo controlar e intervenir en la comercialización, "sin que esto sea una lotería". "La valoración es positiva por la mejora que establece en el proceso de comercialización", aseguró el director general de Estructuras y Mercados de Pesca de la Xunta. Añadió que la subasta en lonja no está prohibida ni suprimida, sino que son los productores los que pueden elegir este sistema o la venta directa.

### ► En Europa se descarta la sexta parte de las capturas

Oceana denuncia el alto número de descartes que se siguen produciendo en las pesquerías de todo el mundo, destacando que en Europa, uno de cada seis kilos de pescado nunca llega a la lonja. Según un estudio que han realizado, entre el 10% y el 15% de las capturas efectuadas en el Atlántico Norte se tira por la borda, llegándose en algunos casos, como el de la merluza en la zona de Galicia, hasta el 70%. Según denuncia Ricardo Aguilar, director de Investigación de Oceana en Europa, "el propio sistema de cuotas fomenta el descarte". La Comisión Europea ha anunciado que tomará medidas para reducir estas prácticas.

### ► 12ª Edición del Certamen Literario "Santoña... la mar"

El ayuntamiento de Santoña convoca la 12ª Edición del Certamen de Relato Corto sobre temas marinos. La extensión máxima es de 20 folios, pudiendo cada participante presentar hasta un máximo de tres trabajos. El plazo de presentación de originales finaliza el 29 de junio. La información sobre las bases de este concurso podrá obtenerse en la Comisión de Cultura del ayuntamiento, llamando al teléfono 942.628.590.

## CLAUDICACIÓN INTERMITENTE

*Es un trastorno caracterizado por la aparición de dolor muscular intenso localizado en las piernas, en la región de la pantorrilla o el muslo, que aparece al caminar o realizar un ejercicio físico y que obliga a detenerse a una distancia determinada, aliviándose con el reposo.*



Se produce como consecuencia de la obstrucción progresiva de las arterias que nutren las extremidades (ilíacas, femorales, y tibiales), por lo que disminuye el aporte necesario para satisfacer adecuadamente el aumento de la demanda de flujo sanguíneo que se produce al realizar cualquier tipo de actividad.

Es una patología frecuentemente infradiagnosticada (e infratratada), debido a la ausencia de síntomas en muchos pacientes, al comienzo gradual de la sintomatología y a la tendencia a atribuir el problema al proceso natural del envejecimiento.

Se observa con mayor frecuencia en personas mayores de 50 años y en los hombres más que en las mujeres con una relación de 4 a 1.

### CAUSAS

La aterosclerosis es la causa más común, representando el 95% de las obstrucciones arteriales progresivas. En la aterosclerosis aparecen unas lesiones denominadas "placas de ateroma" que están constituidas por lípidos (grasas), restos celulares y calcio, recubiertas por una capa de tejido fibroso (colágeno).

Con el transcurso del tiempo, los lípidos y los restos celulares se van depositando en las paredes de las arterias, y poco a poco, van disminuyendo el diámetro de las arterias. Esto a su vez trae como consecuencia una deficiencia del flujo sanguíneo en el tejido muscular durante el ejercicio con la consiguiente disminución del aporte de oxígeno y poca producción de energía, lo que se traduce por dolor.

### FACTORES PREDISPONENTES

Existen numerosos factores de riesgo para el desarrollo de la aterosclerosis, de los cuales podemos enumerar:

- **Dislipemia**
- **Tabaco.** Existe una relación directa entre el número de cigarrillos fumados y las enfermedades arteriales oclusivas.
- **Hipertensión arterial.** Se asocia con un incremento del riesgo de claudicación intermitente de 2 a 3 veces.
- **Edad.** El proceso comienza en la adolescencia con una incidencia de crecimiento abrupto después de los 30 ó 35 años.
- **Sexo.** La incidencia es mayor en el sexo masculino.
- **Diabetes.** Constituye un factor de riesgo especialmente importante para el desarrollo de esta afección, de forma que los pacientes diabéticos, comparados con los no diabéticos, tienen de 2 a 4 veces incrementado el riesgo de desarrollar claudicación intermitente.

### DIAGNÓSTICO

Los pilares básicos del diagnóstico residen en un interrogatorio clínico detallado, junto con una exploración física completa, con especial atención al sistema vascular (pulsos periféricos).

En la anamnesis clínica el médico recabará datos como la existencia de: dolor agudo o crónico y/o calambres en las piernas y su relación con el ejercicio o la bipedestación, impotencia en los hombres, oscurecimiento de la piel de las piernas, pies y dedos, debilidad o parálisis en las piernas, etc.

El método diagnóstico no invasivo de elección es la ultrasonografía doppler. Se utiliza el "índice de Yao" (índice tobillo/brazo), definido como el resultado del cociente entre la presión sistólica del tobillo y la presión sistólica en el brazo. En condiciones normales el valor es igual o mayor de 1,0. Valores de 0,41 a 0,90 sugieren obstrucción leve o moderada y 0,40 o menos, obstrucción grave. Valores mayores de 1,30 indican una calcificación de los vasos, como puede ocurrir en pacientes diabéticos o con fallo renal.





Otras exploraciones útiles son: ECG para evaluar la actividad del corazón, ecografía doppler en las piernas y el corazón y la aortografía para visualizar bloqueos arteriales.

## **TRATAMIENTO**

Basado en el control de los factores de riesgo y en la terapia con fármacos o cirugía de las complicaciones.

**1. Control de los factores de riesgo.** Está ampliamente demostrado que el control de los factores de riesgo es útil aunque ya existan lesiones ateroscleróticas, pues es posible detener su progresión y algunas circunstancias, incluso producir cierta regresión. Si bien hay factores de riesgo que no son posibles modificar (edad y sexo), existen factores que sí pueden ser controlados como la hipertensión arterial, la diabetes y la obesidad.

Algunos factores de riesgo pueden ser eliminados como el tabaco, cuya supresión es fundamental. Asimismo deben modificarse radicalmente los hábitos de vida en cuanto al sedentarismo, dieta y estrés. El ejercicio físico no sólo mejora la distancia caminada, sino la calidad de vida y la capacidad funcional de los pacientes.

Un programa de ejercicio riguroso puede ser tan beneficioso como la cirugía de by-pass y más beneficioso que la angioplastia. Los mejores resultados se observan en pacientes que realizan ejercicio supervisado más de 30 minutos por sesión, al menos 3 veces por semana y por lo menos durante 6 meses.

### **2. Fármacos.**

● Su uso principalmente está dirigido a las complicaciones de la enfermedad aterosclerótica, especialmente la disminución de la luz de la arteria y a mejorar el flujo sanguíneo hacia las extremidades.

Con esta finalidad pueden utilizarse medicamentos vasodilatadores para tratar de lograr la máxima dilatación de las arterias todavía permeables o bien los denominados antiagregantes plaquetarios (tipo aspirina).

● En aquellos pacientes que no pueden o no siguen la terapia con el ejercicio físico, o en aquéllos en los que ésta no produzca el beneficio adecuado, podría valorarse el empleo de tratamiento sintomático, si bien sus beneficios son escasos (pentoxifilina, naftidrofurilo..). Esta terapia farmacológica debe acompañar siempre al ejercicio físico y modificación de los factores de riesgo, y nunca puede reemplazar estas intervenciones.



### **3. Tratamiento quirúrgico: Se distinguen:**

● La angioplastia transluminal percutánea, que predece la dilatación de la lesión estenosante o la repermeabilización de los segmentos ocluidos, introduciendo un catéter con un balón dilatador en su extremo dentro de la arteria; una vez ubicado en el lugar correcto, se infla el balón lo que comprime la placa de ateroma contra la pared de la arteria, lográndose la desobstrucción de la misma.

● Cuando no es posible lo anterior, una técnica alternativa es la resección quirúrgica de la arteria, sustituyendo la zona estrechada u obliterada mediante un injerto, utilizándose una vena o bien material sintético. ■

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

## España, segundo país pesquero de la UE

España es el segundo país pesquero de la UE por detrás de Dinamarca según el último informe elaborado por la Comisión con el 15,15% de todas las capturas frente al 17,42% que supone Dinamarca. Sin embargo el sector de la pesca español es el que genera más empleo con casi 60.000 trabajadores. Si se suma la producción acuícola con las capturas, España ocuparía sin embargo el primer lugar con 1.210.000 toneladas.

La flota española la componen 13.714 barcos lejos de los 18.334 de Grecia y cerca de los 14.504 barcos, pero ocupa la cabeza con 488.304 TRB. Igualmente su industria transformadora es la más importante al generar un volumen de 3.500 millones de euros. Finalmente España ha sido el país que ha recibido más ayudas de los fondos comunitarios con el 43% de los mismos.



## Argentina o Malvinas

El gobierno argentino ultima una nueva disposición por al cal, los barcos que operan en la actualidad tanto en aguas de ese país como en las de Malvinas, deberán elegir trabajar solamente en una de las partes. Esta medida podría

afectar a unos 40 barcos españoles que se hallan en esos caladeros. La Administración española espera que, aunque se apruebe esta nueva ley en los próximos meses, se pueda aplazar su entrada en vigor hasta 2008.

## Colaboración hispano japonesa

España y Japón estudian la posibilidad de poner en marcha un grupo de trabajo de cara a reforzar los intereses en el sector de la pesca entre los dos países. Los japoneses tienen interés en conocer las soluciones que se han articulado en España ante los problemas que afectan al conjunto de las flotas. El

director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Alberto López señaló al secretario general en la Organización internacional de Cooperativas Pesqueras, Masaaki Sato diferentes fórmulas para ampliar los mecanismos de cooperación en el sector de la pesca.

## Cooperación con Liberia

España y Liberia se han comprometido a poner en marcha una política de colaboración en materia de pesca mediante el desarrollo en ese país africano de una serie de infraestructuras fundamentalmente en los campos de la formación y de la acuicultura tras el encuentro celebrado en Madrid entre la ministra de Agricultura Elena Espinosa y la presidenta liberiana Ellen Jonson-Sirleaf. España ha ofrecido igualmente colaborar con el envío a las aguas de ese

país de un barco oceanográfico para conocer la situación real de sus recursos pesqueros.

Esta política de colaboración se podría ampliar también a los campos de la investigación y de los controles de calidad en el sector de la pesca de cara a facilitar la comercialización de los mismos fuera de sus fronteras. El 60% de las capturas que se hacen en ese país corresponde a su flota artesanal y es un producto básico en su economía.

## Master en medicina subacuática

La Facultad de Medicina de la Universidad de Barcelona, como ya es tradicional, ha organizado para el curso 2006/07 un master en medicina subacuática e hiperbárica donde, entre otras materias se impartirán enseñanzas sobre Fisiología ambiental, Medicina subacuática, Capacitación del médico examinador de buceadores, El soporte vital en el medio acuático, Medicina Hiperbárica, El curso incluye finalmente prácticas en el Centro de Medicina hiperbárica y de técnicas de buceo.

## Premios JACUMAR

El Ministerio de Agricultura ha convocado a través de la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos, Jacumar, el VII premio de investigación en acuicultura y el IV premio en la implantación de sistemas de gestión medioambiental por las empresas del sector en el territorio español. La dotación de cada uno es de 15.000 euros y el objetivo de los mismos es contribuir al desarrollo de los cultivos marinos españoles. El plazo para presentar las solicitudes es hasta el 15 de mayo.

## La agencia de Pesca en Vigo se retrasa

La Agencia Europea de la Pesca no abrirá sus puertas oficialmente con su sede Vigo hasta abril de 2008 según manifestaciones del director de este organismo el holandés Harm Kostr, por lo que provisionalmente seguirá funcionando en Bruselas ante el retraso con que se están desarrollando las obras. No obstante esta situación, la Agencia dio luz verde a los presupuestos para 2008 donde destaca una partida de dos millones de euros para desarrollar trabajos de coordinación en la inspección de la pesquería en aguas de NAFO.



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

# Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n.  
21410 Isla Cristina (Huelva)  
Tel.: 959 331 345

**Dirección Provincial de Huelva**

