

Mar

Nº 440
Julio-agosto 2005

**Bruselas dio
luz verde a las
negociaciones
pesqueras con
Marruecos**

**Se bautizará como Juan de la Cosa
Avanzada la
construcción del nuevo
barco-hospital del ISM**

**EI FROM
cumplió
25 años**

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



Más de cinco años después de la terminación del acuerdo pesquero con Marruecos y tras unas negociaciones que nunca existieron, Bruselas ha dado oficialmente luz verde para el reinicio de conversaciones con el país norteafricano de cara a lograr un nuevo compromiso en materia de pesca.

La no renovación del acuerdo con Marruecos supuso el desarrollo de un importante esfuerzo económico, tanto por las autoridades comunitarias como españolas para adaptar la flota, más de 400 barcos afectados, a las nuevas exigencias de la situación. Actualmente la flota no es la de entonces, hay barcos desguazados, barcos que han aumentado el esfuerzo en el caladero nacional y otros que se han reubicado en otros caladeros de terceros países. Esta importante modifica-

ción de la flota no significa, sin embargo, que el acuerdo no siga siendo aún interesante para España, aunque las condiciones de acceso para la pesca en esas aguas no vayan a ser las mismas que las vigentes antes de la expiración del acuerdo anterior.

La firma de un acuerdo con Marruecos es importante no sólo por lo que puede aportar de positivo para la flota española, sino también si se mira en el contexto general de las relaciones que han existido siempre entre los dos países vecinos y que es bueno potenciar. Entre Rabat y Madrid, pasando por Bruselas, hay un nuevo clima de colaboración que se puede traducir en

resultados positivos para ambas partes en materia de pesca, sin que ello hipoteque la actividad de otros sectores como el agrario.

Junto a esta normativa positiva, cuya alcance está por determinar, otro dato de interés para el sector de la pesca es la construcción a toda máquina del nuevo buque-hospital del Instituto Social de la Marina, el que será bautizado como Juan de la Cosa y que acompañará en otros caladeros a la flota en una actividad igual a la que ya desarrolla el Esperanza del Mar. Si las cosas van como están previstas, el nuevo barco podría estar navegando para la próxima primavera para atender al sector en las diferentes costas.

En Bruselas siguen los debates en diferentes organismos en relación con el futuro Fondo Europeo de la Pesca, en el que España mantiene importantes peticiones y donde coinciden sector y la Administración de cara a asegurar en el futuro la existencia de una flota moderna y más competitiva.

En España, el FROM cumplió 25 años prestando sus servicios al sector de la pesca y de informar a los consumidores. ■

Noticias con esperanza



INGLÉS NÁUTICO NORMALIZADO

Un manual práctico para las comunicaciones marítimas

Autor: José Manuel Díaz Pérez. Editorial: ICG Marge, S.L. y Fundació EMI

Dentro de la colección "Manuales de formación", Marge Books, en colaboración con la Fundació EMI-Manresa, acaba de editar "Inglés náutico normalizado", publicación que cuenta con el patrocinio del Grupo Boluda. En él, su autor realiza un recorrido a través del concepto de normalización en el campo del inglés náutico, como rama del inglés para fines específicos, "y fija las referencias normativas que facilitan su uso a escala internacional, refiriéndose especialmente al Convenio de Formación o STCW-95".

El propósito de este manual, según los editores, no es otro que el de familiarizar a los implicados en las comunicaciones marítimas (marinos, los prácticos y sus vigías, operadores de STM y centros de coordinación y salvamento, etc...) en el uso del inglés náutico a través de las frases normalizadas de la Organización Marítima Internacional (OMI) como lengua franca en el mundo marítimo. La finalidad es mejorar la calidad en el intercambio de información entre distintas estaciones, reducir las ambigüedades y las confusiones..., y con todo ello se avanzará en el aumento de la seguridad en la navegación marítima.

La obra analiza la evolución de los instrumentos de la OMI puestos a disposición del marino para comunicarse en inglés, desde el primer "Vocabulario normalizado

de navegación marítima" hasta las actuales "Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas". El autor es capitán de la marina mercante y jefe del Área de Navegación en el Centro de Seguridad Marítima Jovellanos.

"Inglés náutico normalizado" tiene 160 páginas y se puede adquirir al precio de 24 euros en librerías. ■



En este número

Nº 440 Julio-agosto 2005

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

Director general:
Eduardo González López.

Director:
Vidal Maté.

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

Fotos:
Jesús Navarro y J. M. González Valtellico

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.

Balears: 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. Soliteja, 9.

Santander - Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. C/ Paz, 1. Cartagena

(Murcia) - Tel. 988 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y

Segarra, s/n. Grao de Castellón -

Tel. 964 28 30 72.

Costa: 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.

Pasala (Guipúzcoa) - Tel. 943 40 40 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica,

9. - Tel. 959 25 74 11.

La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y

Cajal, 1 - Tel. 981 28 70 00.

Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castillo,

322 - Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Oficina Administrativa. Carril dos

Loureiros, 17. - Tel. 982 22 50 10.

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churruga, 2 -

Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del

Matadero, 4 (Puente del Carmen) -

Tel. 95 235 93 61.

Malilla: 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

focales.

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.

Publicidad:

Instituto Social de la Marina.

Génova, 20. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax

91 319 91 34. Isidoro Mora.

Imprenta: GRAFOFFSET, S.L.

C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.

Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-05-001-5

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.



10

**CONSTRUCCIÓN
DEL NUEVO
BARCO DEL ISM.** El
nuevo barco-hospital
estará navegando
para el próximo año.



- 6 El ISM en el mar
- 10 Avanza la construcción del nuevo barco del ISM
- 12 Cursos de formación del ISM
- 14 Curso OIT- ISM
- 16 Bruselas dio luz verde a la negociación pesquera con Marruecos
- 18 El CESE pide cambios en Fondo europeo de la Pesca
- 24 El sector reclama más acuerdos con terceros países
- 28 El FROM cumplió 25 años
- 33 Multa a Francia por no controlar la pesca
- 34 Hacia un etiquetado ecológico en la pesca
- 37 Aumentan las sanciones por los vertidos en el mar
- 40 La Armada da trabajo a Navantia
- 44 Catálogo de empleos
- 46 Programa Fipros
- 47 Más dinero para el Fondo de Reserva
- 48 Proyecto de un convenio en el mar
- 52 Japón presiona en la conferencia ballenera
- 57 Efectos de la contaminación contra las ballenas
- 60 Ladrillos contra las costas
- 64 Tribuna
- 66 De costa a costa
- 70 Página médica, el insomnio
- 74 Noticias breves

16

**ACUERDO CON
MARRUECOS.**
Bruselas dio luz verde
para el inicio formal
de negociaciones
pesqueras con Rabat.



28

**EL FROM
CUMPLIÓ 25
AÑOS.** El FROM
cumplió 25 años
de trabajo junto
al mar y los
consumidores.

Más de 88,6 millones de euros destina cada mes el Instituto Social de la Marina, entidad gestora del Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social, para pagar las pensiones contributivas de 130.337 beneficiarios. Además, al finalizar el pasado mes de mayo contaba con 73.709 afiliados ocupados, de los que 57.942 son por cuenta ajena y 15.767 lo son por cuenta propia. Estos datos se han hecho públicos, en un informe, con motivo de la reciente celebración del 75 aniversario de este organismo, que constituye una auténtica radiografía de cómo está la Seguridad Social en el Régimen Especial del Mar.

Junto a la gestión de las prestaciones del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, la inscripción de empresas y afiliación de los trabajadores del mar y la colaboración en la recaudación de cotizaciones de este Régimen Especial, el Instituto Social de la Marina desarrolla una importante actividad de asistencia médica, de formación profesional y sanitaria de los trabajadores del mar, de promoción y apoyo a sus familiares, con especial atención a los huérfanos, y de asistencia a las tripulaciones en caso de abandono por empresas insolventes.



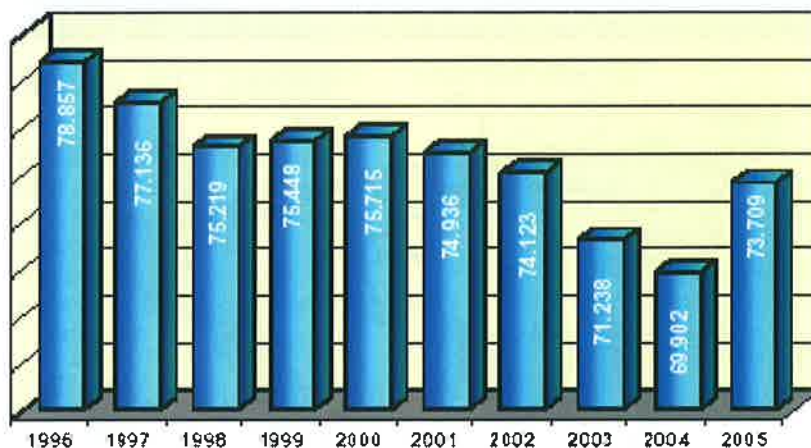
Así es el Régimen Especial de la Seguridad Social de los **TRABAJADORES DEL MAR**

El número de pensiones del Régimen Especial del Mar se eleva a 130.337, que perciben una media de 680,10 euros al mes.

El ISM destina mensualmente al pago de estas pensiones 88,6 millones de euros

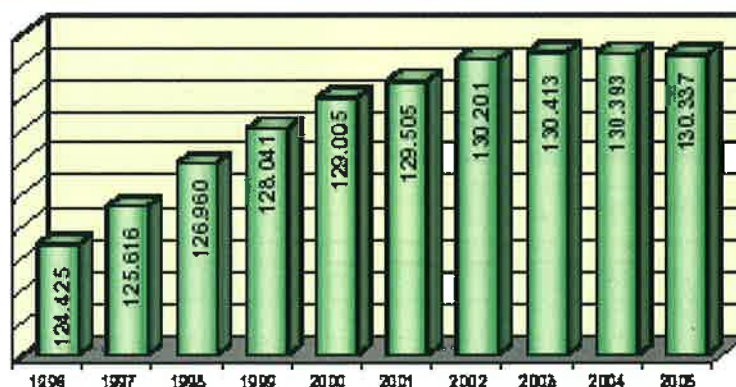


EVOLUCIÓN DE LA AFILIACIÓN AL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS



De 1996 a 2004 a 31 de diciembre
En 2005 a 31 de mayo

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PENSIONES DEL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS



De 1996 a 2004 a diciembre
En 2005 a mayo

El Régimen Especial de los Trabajadores del Mar (REM), cuya gestión realiza el Instituto social de la Marina contaba al finalizar el pasado mes de mayo con un total de 73.709 afiliados ocupados, de los que 57.942 eran trabajadores por cuenta ajena y el resto, 15.767 lo eran por cuenta propia.

Por sexos los hombres son mayoría en este sector, ya que suponen el 84,9 por ciento del total de afiliados a este Régimen, mientras que las mujeres solamente representan el 15,1 por ciento.

Si analizamos la evolución de la afiliación al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar en los últimos diez años, se observa que desde 1996 a mayo de 2005 esta ha decrecido en 5.184 personas, ya que en aquel año había 78.857 afiliados ocupados y; en la actualidad hay 73.709. El descenso se ha ido produciendo progresiva y lentamente a excepción de los años 2003 y 2004 en que pasaron de los

74.123 de 2002 a 71.238 y 69.902, respectivamente. Ya en 2005 ha vuelto a repuntar puesto que a finales de mayo había 73.709 (ver cuadro).

Por Comunidades Autónomas, la que cuenta con mayor afiliación de trabajadores del mar es Galicia que con 24.418 ocupados supone el 40,6 por ciento de total de afiliados. Andalucía es la segunda comunidad con mayor número de trabajadores del mar afiliados, 10.202. A continuación se sitúan Canarias, con 6.176, Cataluña, con 6.746, Comunidad Valenciana, con 4.887, Madrid, con 4.291, País Vasco, con 5.070, Asturias, con 2.084, Baleares, con 2.433, Cantabria, con 1.726, Murcia, con 1.310, Ceuta, con 301 y Melilla, con 65.

El REM contabilizó en mayo un total de 73.709 afiliados ocupados, de ellos un 15,01 por ciento son mujeres



**AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL DEL RÉGIMEN DEL MAR.
Distribución por Comunidades Autónomas. 31 mayo de 2005**



De los afiliados procedentes de la Unión Europea son los portugueses el grupo mayoritario con un total de 644 afiliados, seguidos de los procedentes del Reino Unido, con 101 afiliados, de Alemania, con 97, Italia, con 69, Francia, con 62, Países Bajos, con 36 y Bélgica, con 25.

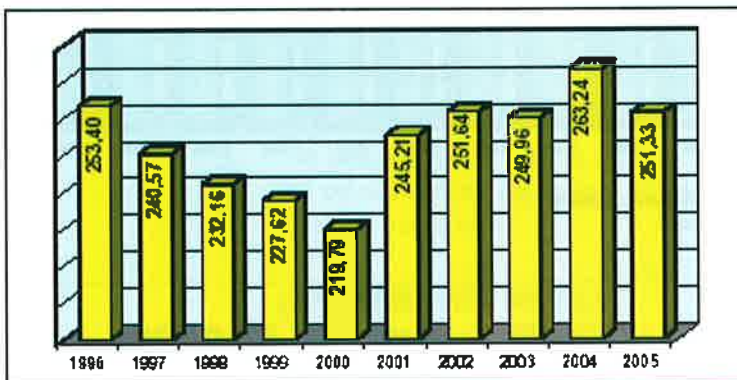
Otros países no llegan a la docena de afiliados como es el caso de Austria, con 25, Dinamarca, con 6, Eslovaquia, con 2, Finlandia, con 9, Hungría, con 3, Irlanda, con 2, Letonia, con 2, Lituania, con 11, Malta, con 1, Polonia, con 7, República Checa, con 5 y Suecia, con 2.

De los 24 países miembros de la Unión Europea (a excepción de España) tan sólo de Chipre, Eslovenia, Estonia, Grecia y Luxemburgo no hay afiliados en el REM.

Del total de los 3.069 afiliados procedentes de países no europeos, los trabajadores marroquíes son los primeros en afiliación al Régimen Especial del Mar, con un total de 1.194 trabajadores ocupados, le sigue Perú, con 646, Senegal, con 325, Ghana, con 141, Cuba, con 120, Rumania, con 54, Cabo Verde, con 51, Argentina, con 46, Indonesia, con 45 y otros, 447.

EVOLUCIÓN DE LA RECAUDACIÓN POR COTIZACIONES DEL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS

Millones de euros



De 1996 a 2003 liquidación de presupuestos de la seguridad social a diciembre
En 2004, cierre provisional
En 2005, dato de presupuesto

LOS INMIGRANTES EN EL MAR

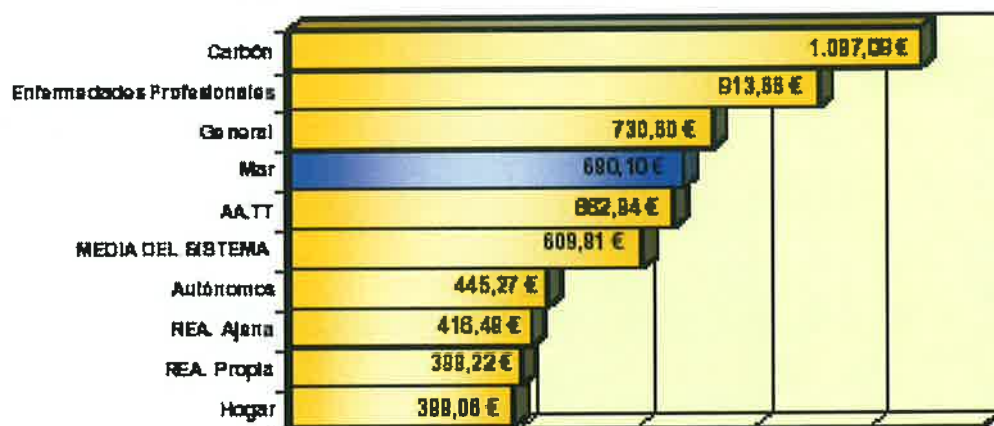
En el Régimen Especial del Mar había afiliados ocupados a finales del pasado mes de mayo un total de 4.163 inmigrantes, que representan el 5,65 por ciento del total. De ellos, 1.094 proceden de países miembros de la Unión Europea y 3.069 de otros países.

PENSIONES CONTRIBUTIVAS

El número de pensiones contributivas de la Seguridad Social del Régimen Especial del Mar, en toda España, se eleva a 130.337, según datos a 1 de mayo de 2005. De ellas, 69.919 son de jubilación, 44.475 de viudedad, 9.658 por incapacidad permanente, 5.357 de orfandad y 928 de favor de familiares. Es de destacar el alto número de pensiones de viudedad que existe en el sector, lo que da idea



COMPARACIÓN DE LA PENSIÓN MEDIA DE LA SEGURIDAD SOCIAL SEGÚN REGÍMENES. Mayo de 2005



de las duras condiciones de trabajo y alto índice de mortalidad que existen en el sector.

Durante los últimos diez años el número de pensiones ha ido creciendo progresivamente, pero en el año 2004 se produjo un ligero descenso. Así en 1996, había un total de 124.425 pensionistas en el REM, en 1997, 125.616; en 1998, 126.969; en 1999, 128.041; en 2000, 129.005; en 2001, 129.505; en 2002, 130.201; en 2003, 130.413; en 2004 se bajó a 130.393 y a mayo de 2005 había 130.337.

IMPORTE DE LA PENSIÓN MEDIA EN EL REM

El importe de la pensión media en el Régimen Especial del Mar, se situó el 1 de mayo de 2005 en 680,10 euros al mes, por encima de la media del sistema que fue de 609,81 euros mensuales.

Por clases de pensión la media en Jubilación es de 860,75 euros al mes, la de incapacidad permanente es de 662,12 euros, la de viudedad es de 455,40, la de orfandad de 271,47 y la de favor de familiares de 383,43 euros mensuales.

Al abono de estas pensiones, la Seguridad Social dedica mensualmente 88.642.000 euros

Por Comunidades Autónomas la que mayor número de pensiones contributivas tiene es Galicia, con 49.090 pensionistas (37,66%), le siguen Andalucía, con 22.360 (17,16%), País Vasco, con 13.418 (10,29%), Canarias, con 10.920 (8,38%), Cataluña, con 8.817 (6,76%), Comunidad Valenciana, con 8.724 (6,69%), Asturias, con 4.985 (3,82%), Cantabria, con 4.050 (3,11%), Islas Baleares, con 3.084 (2,37%), Murcia, con 2.025 (1,55%), Madrid, con 1.382

(1,06%), Ceuta, con 480 (0,37%), Melilla, con 309 (0,24%), Castilla-León, con 302 (0,23%), Aragón, con 96 (0,07%), Navarra, con 80 (0,06%), La Rioja, con 77 (0,06%), Castilla-La Mancha, con 70 (0,05%) y Extremadura, con 68 (0,05%).

En el presupuesto de la Seguridad Social para este año de 2005, la recaudación por cotizaciones sociales en el Régimen Especial de los Trabajadores del

Mar asciende a un total de 251,33 millones de euros, un presupuesto ligeramente inferior al que se tenía en 1996. En el cuadro en el que se recogen estos datos se puede ver que los ingresos por cotizaciones tuvieron una fase descendente desde los años 1996 a 2000 en que se pasó de 253,40 millones de euros a 219,79 millones de euros. En 2001 remontó a 245,21 millones de euros y fue en ascenso hasta 2004 en que se alcanzaron los 263,24 millones de euros. ■ C.H.C.

PENSIONES CONTRIBUTIVAS DE LA SEGURIDAD SOCIAL. DISTRIBUCIÓN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS. Mayo 2005

CC.AA	Pensionistas	%
ANDALUCIA	22.360	17,16%
ARAGON	96	0,07%
ASTURIAS	4.985	3,82%
I. BALEARES	3.084	2,37%
CANARIAS	10.920	8,38%
CANTABRIA	4.050	3,11%
CAST-LEON	302	0,23%
CAST-MANCHA	70	0,05%
CATALUÑA	8.817	6,76%
C. VALENCIANA	8.724	6,69%
EXTREMADURA	68	0,05%
GALICIA	49.090	37,66%
MADRID	1.382	1,06%
MURCIA	2.025	1,55%
NAVARRA	80	0,06%
PAIS VASCO	13.418	10,29%
LA RIOJA	77	0,06%
CEUTA	480	0,37%
MELILLA	309	0,24%
TOTAL	130.337	100,00%

En su construcción se han invertido 16,7 millones de euros



El nuevo buque-hospital del ISM se llamará "JUAN DE LA COSA" y tendrá su puerto base en Santander

El nuevo buque-hospital y de apoyo logístico del Instituto Social de la Marina, que prestará asistencia a la flota pesquera española en el Golfo de Vizcaya y el Atlántico Norte, llevará el nombre de "Juan de la Cosa", en homenaje al ilustre navegante y cartógrafo, nacido en Santoña a mediados del siglo XV, que destacó por su participación junto a Colón en el descubrimiento de América y sobre todo por su famosa "Carta de Marear" o "Mapamundi", el primer mapa en el que aparece el Nuevo Mundo. Este nuevo buque-hospital, en el que el ISM invertirá 16,7 millones de euros, tendrá como base el puerto de Santander y su terminación está prevista para el mes de abril de 2006. El "Juan de la Cosa" sustituirá al actual buque sanitario "Científico", que anualmente alquila el Instituto para atender sanitariamente a las flotas de las "costeras" del bocarte, bonito y pez espada durante los meses de abril a diciembre.

El buque, actualmente en construcción en el astillero de Gijón de la empresa "Navantia" (antigua "Izar. Construcciones Navales") atenderá a la flota pesquera española que faena en aguas del Golfo de Vizcaya, compuesta por unos 900 buques en los que trabajan alrededor de 10.500 hombres.

Esta flota se dedica, fundamentalmente, a la captura de la anchoa o bocarte, del bonito y del pez espada. Esta última opera permanentemente en aguas del Atlántico Norte a más de 1.500 millas de sus puertos base. Está integrada por unos 110 buques y casi 1.500 tripulantes. La flota del bonito opera, la mayor parte del tiempo que dura la costera, de junio a septiembre, también a 1.500 millas de la costa española y está formada por unos 550 buques y 5.000 trabajadores. Finalmente, la flota que se dedica a la anchoa está integrada por 250 barcos y 3.200 hombres.

Las tripulaciones embarcadas en estas flotas proceden principalmente de Galicia (73%), País Vasco (16%), Cantabria (6%) y Asturias (5%).

CARACTERÍSTICAS DEL NUEVO BUQUE

El nuevo buque asistencial del ISM tendrá 2.623 Toneladas de Registro Bruto (TRB), 75

metros de eslora (62,40 entre perpendiculares), 14 metros de manga, 7,20 metros de puntal a cubierta superior, 4,30 metros de calado medio de trazado.

Con una potencia propulsora de dos motores, de 1.700 KW cada uno, podrá alcanzar una velocidad de crucero de 16 nudos y contará con una autonomía con gasoil propio de 6.000 millas. El buque estará dotado de aparatos electrónicos de navegación y comunicaciones de última generación con capacidad para videoconferencia y telemedicina.

ÁREA HOSPITALARIA

Para su actividad asistencial contará con cuatro lanchas de trabajo para transporte de enfermos o accidentados y transporte de ayuda médica y dispondrá, además, de una bodega de 400 metros cúbicos para transporte de ayuda humanitaria en caso de catástrofes naturales.

El área hospitalaria estará dotada de sala de curas con capacidad para operaciones quirúrgicas en casos excepcionales, Unidad de Cuidados Intensivos con capacidad para dos pacientes, camarote individual de aislamiento y otro camarote individual para enfermos psiquiátricos, tres camarotes dobles para enfermos y accidentados, control de enfermería, sala de rayos X, farmacia, laboratorio, despacho médico para consultas ambulatorias. La planta del hospital incluye alojamientos para Diplomado Universitario en Enfermería (DUE) y mozo sanitario.

El diseño incluye una zona de cubierta despejada para evacuaciones vía helicóptero. Tendrá, además, capacidad de suministro de combustible, agua dulce, aire comprimido y electricidad a los buques que lo necesiten, y contará con un equipo de buceadores para asistencia logística.

El nuevo buque sanitario, similar al buque "Esperanza del Mar" aunque de menor tamaño, estará preparado para prestar servicio en las duras condiciones de mar del Atlántico Norte e incorporará todas las mejoras tecnológicas de más reciente desarrollo en los aspectos sanitarios y de seguridad, tanto del propio buque como de las condiciones en las que se va a realizar el trabajo a bordo.

JUAN DE LA COSA

Juan de la Cosa nació en Santoña (Cantabria) hacia 1460 y murió en Turbaco (Colombia), en 1509, en su séptimo y último viaje al Nuevo Mundo, abatido por flechas envenenadas de los indios.

Todas las investigaciones apuntan a que los Cosa eran una familia de vieja raigambre marinera muy vinculada al gran apogeo de la marina cántabra y a la exportación de lanas. Desde 1492 participó en siete viajes y expediciones al Nuevo Mundo. Cuando Cristóbal Colón preparaba su primer viaje, conoció a De la Cosa y le ofreció que participara en su expedición, a la que el marino cántabro aportó su experiencia y la nave "María Galante", que fue rebautizada como "San-

ta María" y utilizada como nao capitana de la expedición. Entre 1493 y 1496 realizó un segundo viaje con Colón con el cargo de piloto mayor y la misión de trazar el mapa de las tierras que visitarían.

Vuelto a España se entrevistó con la reina Isabel en Laredo y en esta reunión se planeó el viaje (1499-1500) que hizo con Alonso de Ojeda y un piloto que alcanzaría gran prestigio en el futuro: Américo Vespucio.

La experiencia de estos tres viajes y sus conocimientos de cartografía le sirvieron para realizar su famosa "Carta de Marear" o "Mapamundi" (1500), al parecer por encargo de la reina Isabel la Católica, en el que recoge y representa todas las tierras descubiertas hasta el momento tanto por portugueses como españoles.

En 1501-1502 realizó un nuevo viaje a América en compañía de Rodrigo de Bastida, llegando al golfo de Urabá del que fue nombrado alguacil mayor por la reina el 2 de abril de 1503 y será entonces cuando el marino aparezca como oficial asalariado de la recién creada Casa de la Contratación. Después de otros dos viajes más y una estancia en Portugal, donde se le encargó llevar a cabo un acercamiento entre los dos países descubridores y aunar las experiencias científicas, en 1509, se embarcó con Alonso Ojeda y Diego de Nicuesa hacia Colombia, donde fue salvajemente asesinado por los aborígenes colombianos.

MAPAMUNDI

Su obra Carta de Marear de las Indias (Mapamundi), realizada en 1500, representa un enlace de dos épocas. Por un lado, continúa toda la tradición medieval de los portulanos y de la larga serie de obras náuticas de Génova y Mallorca. Pero también el "mapamundi" De la Cosa presentaba algo nuevo: en él puso todas sus experiencias y enseñanzas colombinas. Y esta fue verdaderamente su gran innovación: aunar los avances de la geografía teórica con los conocimientos prácticos.

La obra pasó en 1832 a poder del coleccionista Walckenaer, de París, donde la vio el geógrafo Alejandro de Humboldt. En 1853 volvió a España, y en la actualidad se conserva en el museo Naval de Madrid. ■



CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

Con el objetivo de promover programas de cooperación para el desarrollo del sector pesquero artesanal, la mejora de las condiciones de vida de los trabajadores del sector y el intercambio de experiencias entre los países participantes, se han celebrado, los pasados días 27 de junio a 1 de julio, en Cartagena de Indias (Colombia), las VI Jornadas para el Análisis de la Pesca Artesanal.

Organizadas por el Instituto Social de la Marina y por la Agencia Española de Cooperación Internacional, las Jornadas estaban dirigidas a técnicos de la actividad pesquera, tanto de la administración como de empresas, así como a trabajadores con representatividad e influencia entre los pescadores artesanales y sus organizaciones. En ellas participaron 22 representantes de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Panamá y Perú.



Inauguración de las VI Jornadas.

VI Jornadas para el ANÁLISIS DE LA PESCA ARTESANAL en Cartagena de Indias

En el transcurso de la Jornadas, cuya sede fue el Centro de Formación de la Cooperación Española en Cartagena de Indias (Colombia), se pusieron de manifiesto que son muchos los problemas que afectan al sector pesquero artesanal y que por tener origen similar son comunes a los países ribereños latinoamericanos.

Ante ello, los presentes elaboraron, por un lado, una serie de conclusiones en las que se analizan las dificultades existentes en el sector de la pesca artesanal para poner en marcha organizaciones pesqueras y la falta de infraestructura y equipamiento para potenciar la comercialización de los productos pesqueros. Y por otro, se hicieron unas recomendaciones para mejorar las condiciones del sector mediante la continuidad de estos programas de cooperación.

DIFICULTADES

Los presentes reconocieron la importancia que representan las organizaciones de pescadores para conducir los procesos de desarrollo de la pesca artesanal, pero reconocieron, también, que existen numerosas dificultades en aquellos países para llevarlas adelante.

Entre los principales obstáculos que los participantes en estas Jornadas han detectado para que

las organizaciones puedan influir más en el sector figuran: la falta de formación y capacitación en los ámbitos económico, tecnológico, social, cultural y de organización; la escasa capacidad de influir en instancias de decisión; la falta de asistencia técnica por parte de los organismos correspondientes para mejorar la gestión de las organizaciones y la falta de apoyo económico y de marcos normativos que contribuyan al ordenamiento de la actividad pesquera y a la participación de los pescadores.

Pero los participantes no solo detectaron dificultades en las posibilidades de organizarse sino también en el ámbito de lo que a la comercialización de la pesca artesanal se refiere. Para ellos, la falta de infraestructura, equipamiento y otras condiciones del entorno (energía eléctrica, agua potable, accesos, etc.) son factores que limitan la potenciación del proceso de comercialización de los productos pesqueros.

A esto se une, según el análisis realizado por los participantes, la falta de voluntad política y recursos del Estado, que no asume un papel más activo en la generación de las condiciones ni en la promulgación de normas que permitan mejorar el proceso de comercialización.

También fueron críticos con la falta de conocimientos e información que existe en las organizaciones de pescadores artesanales, ya que ello dificulta la gestión eficiente del negocio pesquero y la

adopción de estructuras organizativas adecuadas, destinadas a incrementar los beneficios económicos provenientes de la venta de sus productos.

OTRAS CONCLUSIONES

Los representantes de los distintos estamentos pesqueros que participaron en estas "VI Jornadas para el análisis de la pesca artesanal" reconocieron también, en sus conclusiones, la importancia y la necesidad de mejorar las condiciones higiénico sanitarias en toda la cadena productiva del manejo de los recursos y productos pesqueros que, precisamente, había sido objeto de análisis en una de las conferencias técnicas, celebradas en el transcurso de las Jornadas.

También estuvieron de acuerdo en señalar que uno de los aspectos deficitarios es la falta de cobertura de los sistemas de seguridad social para los pescadores artesanales, carencia que achacaron a la falta de medios económicos, de visión y de sensibilidad sobre la importancia de la seguridad social.

Finalmente, reconocieron la importancia que tiene la sanidad marítima para los pescadores artesanales y se comprometieron en el documento de conclusiones a difundirlo para concienciar al sector.

RECOMENDACIONES

Los participantes valoraron positivamente la relevancia que tienen estas Jornadas como una oportunidad inmejorable de intercambio de experiencias y sensibilización sobre los principales temas que inciden en el proceso de desarrollo de la pesca artesanal de Latinoamérica. Por ello, solicitaron al Instituto Social de la Marina que mantenga la continuidad de las mismas, profundizando en los temas ya tratados de las organizaciones pesqueras y la comercialización y los sistemas de financiación del sector. También pidieron la continuidad de los participantes en las jornadas anteriores al tiempo que pidieron la asistencia en futuras Jornadas de, al menos, un representante de los pescadores del sector artesanal de cada uno de los países que participen.

COMPROMISOS

En su documento final de conclusiones, los participantes incorporaron también un apartado de compromisos. Entre ellos está el de fortalecer la red de comunicación entre los representantes de los países participantes. Para ello, el representante de Chile conformará un grupo de comunicación virtual, vía correo electrónico, que incluya a todos los participantes, tanto a los que han estado presentes en estas Jornadas como a los que estuvieron en las anteriores.

También pondrá a disposición de todos los países participantes, un espacio dentro del sitio web denominado www.fondofomento.cl destinado a incorporar, mediante links, a todos los sitios web de que dispongan los representantes de organismo públicos o privados, de los países participantes y que tengan relación directa con el sector pesquero artesanal. El



Foto de familia.

sitio web dispondrá además de un espacio para poner a disposición de los usuarios, documentos en formato electrónico sobre materias inherentes al desarrollo sectorial de cada uno de los países participantes.

Otro compromiso adquirido ha sido el de efectuar acciones de difusión de la experiencia adquirida en las presentes Jornadas en cada uno de sus respectivos países, en un plazo no superior a los dos meses posteriores a la finalización del encuentro, tanto a las organizaciones de pescadores como a los organismos que cada uno representa y a otros relacionados con el desarrollo del sector.

CONTENIDO DE LAS JORNADAS

Durante la semana en que se desarrollaron las Jornadas, que contaron en todo momento con el apoyo del director de la AECE en Cartagena de Indias, José Roberto Piqueras, fueron varios los temas que se trataron. El facultativo del Servicio de Sanidad Marítima en Almería, Eduardo López González, coordinador de los contenidos, se responsabilizó de explicar a los participantes el Programa de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina; la manipulación de los alimentos y su importancia para la salud y los reconocimientos médicos previos al embarque.

Por su parte, Ángel Fernández Morales, Asesor Técnico Laboral Marítimo (ATLM) de la dirección provincial del ISM en Vilagarcía de Arousa, fue el encargado de exponer la parte dedicada a los sistemas organizativos en la pesca artesanal: el asociacionismo, cómo crear una asociación de pescadores artesanales, requisitos, obligaciones y derechos y la elaboración de los estatutos. El último día de las Jornadas presentó la ponencia "La protección social de los pescadores artesanales, Métodos para una protección básica y selectiva".

Por último, José María Mayán Vilariño, también ATLM del ISM, en A Coruña, explicó todo lo relativo a la comercialización de la pesca artesanal: manipulación de las capturas a bordo y en la descarga; importancia del punto de venta, clasificación, estiba y exposición de las capturas para su venta; canales de comercialización y distribución; mantenimiento de los compromisos de suministro del producto y garantías para el cobro del producto vendido. ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO



Centro de Formación de la Cooperación Española en Cartagena de Indias.



El director de la OIT en España, Juan F. Hunt, y el director general del ISM, Eduardo González López, presidieron la clausura del curso.



El director provincial del ISM en Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez, entrega el diploma al representante de Uruguay.

Curso de formación para sindicalistas del sector marítimo sobre la **PROMOCIÓN DE LOS CONVENIOS OIT**

Durante tres semanas, del 27 de junio al 15 de julio, 20 representantes de sindicatos del sector marítimo de 15 países de América Latina han participado en el curso de "Formación para Sindicalistas del sector marítimo sobre la promoción de los Convenios Marítimos de la OIT para su ratificación e implementación práctica", que se ha celebrado en los Centros de Formación que dicho Organismo internacional y el Instituto Social de la Marina tienen en Turín y Bamio, respectivamente.

El objetivo del curso era preparar a las organizaciones sindicales de América Latina para que puedan participar activamente en la elaboración de un nuevo Convenio que, recogiendo anteriores disposiciones y normativas laborales que ya existen para el sector marítimo, garantice y asegure unas condiciones de trabajo decente para toda la gente del mar.

El acto de clausura y lectura de conclusiones estuvo presidido por el director de la oficina de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en España, Juan Hunt, y el director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González López.

La Organización Internacional del Trabajo, consciente de que la industria naviera mueve cerca del 90% del comercio mundial, decidió en septiembre de 2004 elaborar una norma laboral internacional que permita que alrededor de 1,2 millones de trabajadores marítimos cuenten con una nueva "carta de derechos", en la que se consoliden la mayoría de las disposiciones aprobadas por este Organismo desde 1920. La meta es que este proyecto de nuevo Convenio pueda ser adoptado en la Conferencia Internacional del Trabajo que se va a celebrar a comienzos de 2006.

El proyecto de Convenio busca asegurar condiciones de trabajo decente para toda la gente de mar y está relacionado con todos los aspectos de la

vida de estos trabajadores. En él se van a abordar asuntos como condiciones mínimas de empleo, condiciones laborales, repatriación, permisos y vacaciones, condiciones de vida y trabajo a bordo, protección social y bienestar del trabajador.

Este nuevo Convenio no pondrá en duda la legalidad o el contenido de las normas laborales que ya existen para el sector marítimo, sino que lo que pretende es hacerlas más consistentes y claras para que puedan ser aceptadas y aplicadas por todos los países.

PREPARACIÓN

Ante la elaboración de este nuevo Convenio el objetivo de este Curso, celebrado en el Centro Internacional de Formación que la OIT tiene en Turín y en el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio, del Instituto Social de la Marina, situado en Vilagarcía de Arousa, ha sido preparar a las organizaciones sindicales de la región de América Latina para que puedan participar activamente en las discusiones que se llevarán a cabo para la adopción de este importante instrumento normativo.

El Curso ha servido también para el intercambio de experiencias y el conocimiento por parte de los sindicalistas de aquel continente de las normas españolas en materia de protección social de los trabajadores del mar. También se ha incidido en la necesidad de promocionar los Convenios de la OIT para que sean adoptados por los países que aún no lo han hecho, ya que son la base para mejorar las condiciones de vida en el sector.

Este curso ha estado dirigido a 20 participantes, dirigentes y representantes de organizaciones de trabajadores del sector, que desempeñen, en sus

organizaciones de pertenencia, responsabilidades directivas en la formulación e implementación de políticas y estrategias para la protección de los trabajadores y que tengan representación en foros de diálogo a nivel sectorial. Los países que han estado representados han sido: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, España, Honduras, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. También han participado 5 representantes sindicales de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF).

CONTENIDOS

Durante tres semanas los asistentes han recibido formación sobre la historia de la OIT y su labor por el trabajo decente, derechos y principios fundamentales, condiciones de empleo, contratación, protección social de los trabajadores, marcos regulatorios, la actuación de las Federaciones Sindicales mundiales, formulación de políticas y estrategias, participación de los sindicatos en la negociación colectiva. Especial atención ha merecido durante el Curso el análisis de los distintos Convenios Marítimos de la OIT.

La experiencia española fue presentada de forma profunda y detallada durante la semana que los representantes sindicales latinoamericanos permanecieron en Bamio. Allí pudieron conocer como funciona el sistema de protección social de la gente del mar, el trabajo del Instituto Social de la Marina y otros temas como la Inspección marítima o la influencia del dumping en las condiciones de salud y trabajo a bordo.

CONCLUSIONES

Finalizado el Curso, que se complementó con el desarrollo de distintos talleres de trabajo, los asistentes al mismo elaboraron una serie de conclusiones. La primera de ellas fue la constatar la evidencia de que el comercio nacional e internacional de mercancías, casi en su totalidad, siguen realizándose por vía marítima y que la gente de mar sigue contribuyendo al progreso de sus países, por lo que necesita de la debida protección social y laboral contenida en las normas internacionales y las que han adoptado los propios países.

Los participantes se mostraron convencidos de que los marcos legales nacionales convergen generalmente en la limitación de su aplicación en las jurisdicciones extraterritoriales (buques de banderas de conveniencia) por lo que "nos ha quedado evidentemente demostrado que la forma más eficaz de terminar o disminuir los efectos de esas limitaciones es ampliando el marco normativo a un ámbito internacional, a través de la ratificación de los Convenios Internacionales de la OIT".

Por ello, los representantes sindicales consideraron impostergable iniciar gestiones en cada uno de sus países de origen para impulsar la ratificación de las normas internacionales vigentes, especialmente, la del Convenio Refundido de la Marina Mercante, en Conferencia Marítima de la OIT, que se celebrará en febrero de 2006.

Asimismo, se manifestaron firmes en conseguir de sus gobiernos la ratificación del Convenio 147 de la OIT, ya que "nuestros Estados deben imponer su soberanía sobre los buques que arriban a nuestros puertos, adoptando el instrumento que facilita la inspección de los buques independientemente del pabellón que enarbolan y permitiéndose el control de las condiciones laborales de los tripulantes a bordo".

También se mostraron contundentes en "exigir a nuestros gobiernos, como garantía de libertad sindical, el libre acceso de los sindicalistas a los muelles de cada Estado, ya que con la implementación del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias se está limitando la asistencia de los representantes sindicales marítimos y portuarios a las tripulaciones a bordo de los buques atracados en los puertos". Los participantes en el curso no creen que la unidad sindical atente contra la libertad y piden que se desarrollen estudios y mecanismos que impidan la atomización de los sindicatos a través de la creación de sindicatos paralelos.

La última de las conclusiones es un requerimiento de actuación de los órganos del Poder Ejecutivo, Legislativo y Judicial para que no "se atente contra los derechos fundamentales de los trabajadores del mar que trabajan en embarcaciones de pabellón panameño, particularmente en los aspectos relacionados con la seguridad social que estarían siendo gravemente vulnerados por la aplicación de la Ley nº 8, que regula el trabajo en el mar y las vías navegables y que los Estados ratifiquen los Convenios Internacionales de la OIT y los adapten en leyes nacionales para la protección del derecho al trabajo y el desarrollo socio económico de los trabajadores".

Los participantes finalizaron agradeciendo a la OIT y al Instituto Social de la Marina la organización de este curso y como forma de demostrar esa gratitud se comprometieron a cumplir todo lo acordado en las conclusiones y, muy especialmente, en lo que a realizar gestiones ante sus gobiernos se refiere, para conseguir la máxima ratificación de los Convenios. ■ C. H. C.



El representante español, Jon Azkue, de CCOO, recibe su diploma.



Foto de familia.

Cinco años después de que finalizara el acuerdo anterior



Bruselas dio **LUZ VERDE** a las negociaciones con Marruecos

Los ministros comunitarios de Pesca dieron luz verde en su última reunión al inicio de negociaciones formales con Marruecos para el establecimiento de un nuevo acuerdo de pesca. En medios del sector se aguarda con esperanza el desarrollo de las nuevas conversaciones que pueden suponer la ubicación de un número importante de barcos, fundamentalmente de la bajura procedentes sobre todo de Andalucía y Canarias, lo que supondría descargar en parte la actual presión que hay sobre el caladero nacional. Se espera que la reanudación de la actividad de una parte de la flota en los caladeros del país vecino se pueda iniciar en 2006.

El inicio de conversaciones formales para la firma de un nuevo acuerdo de pesca con Marruecos ha estado precedido en los últimos meses por una serie de contactos a diferentes niveles. Desde la propia Comisión de la Unión Europea, a través de contactos técnicos sobre la viabilidad de un nuevo compromiso en un nuevo marco de relaciones donde la pesca sería una parte más de una negociación política a otro nivel. En esta cuenta atrás para las negociaciones de este nuevo compromiso también ha jugado un papel importante el trabajo de la Administración española y la nueva política con

Marruecos desde la llegada al gobierno de los socialistas. Desde hace más de un año se han intensificado los contactos entre autoridades y los sectores de ambos países dejando abierta la posibilidad de un nuevo acuerdo bajo la negociación de Bruselas.

El anterior acuerdo entre la Unión Europea y Rabat finalizó en noviembre de 1999 lo que supuso la vuelta al caladero de más de 400 barcos con más de 4.000 trabajadores a bordo con el consiguiente impacto indirecto en la economía litoral muy especialmente en Canarias y Andalucía de donde procedía la mayor parte de la flota afectada por la parada. Tras unas teóricas largas negociaciones que en realidad nunca se llegaron a celebrar formalmente, al cabo de dos años se dieron por cerrados los intentos para buscar un compromiso y se optó por dar alternativas al conjunto de la flota. Para los barcos congeladores se buscaron salidas en terceros países vía acuerdos en vigor o en aguas de caladeros internacionales. En España, una parte muy importante de la flota, especialmente en la bajura, optó por el desguace,

mientras otros barcos se reubicaban en el propio caladero nacional obligando a un esfuerzo pesquero superior al que soportan algunas zonas.

Desde esa perspectiva, la posibilidad de un nuevo acuerdo se considera puede tener un impacto muy positivo para el conjunto de la flota de bajura, fundamentalmente de la andaluza, en cuanto puede suponer la salida de varias docenas de barcos hacia el caladero marroquí. Con esta medida se lograría dar una respuesta a esa flota, pero también se mejoraría la situación de los barcos que se queden en el caladero nacional. Para la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras, se trataría de una medida muy positiva y

se estima que el acuerdo es posible si existe interés político en sacar el mismo adelante buscando un equilibrio entre los intereses de ambas partes.

Rabat se ha negado en los últimos años a la firma de cualquier acuerdo en unas condiciones y con una filosofía igual a la que se mantuvo en el pasado donde el eje se concretaba en el acceso a los recursos a cambio de unas compensaciones económicas.

Las autoridades de Marruecos mantenían y sostienen en la actualidad la necesidad de que cualquier nuevo acuerdo vaya más allá de la filosofía anterior. Objetivo de Rabat sería suscribir un compromiso donde la pesca formara parte de un acuerdo de mayor alcance con la Unión Europea. En primer lugar, ese nuevo compromiso deberá estar en función de las posibilidades de capturas reales que haya en los caladeros de Marruecos. Rabat pretende igualmente una mayor colaboración en todo el proceso desde la pesquería a las tareas de transformación y comercialización y, en conjunto, para la puesta en marcha de una nueva estructura en el sector de la pesca en ese país.

España, al margen de las actuaciones desarrolladas por Bruselas y las que vana tener lugar en el futuro, mantiene ya durante los últi-



mos meses una nueva política de colaboración con Marruecos en los ámbitos de la agricultura y la pesca, dados los intereses comunes que hay entre ambos países y también los problemas, por ejemplo en el caso de la sanidad animal, que pueden afectar ambos lados de la frontera.

En el caso de la pesca, funcionan cuatro programas de formación para 2005/06 que se concretan en la formación profesional marítima con la participación del ISM y el Ministerio de Fomento, en la acuicultura con la participación de Apromar, con Anfaco para la formación en cuestiones de calidad y valoración de los productos pesqueros, así como para la formación técnica en cuestión de astilleros navales.

Además de los programas de formación, se mantiene ya una política de colaboración en la investigación, seguimiento y control de los recursos pesqueros donde destaca el trabajo realizado por el barco Vizconde de Eza. Ambas partes acordaron igualmente la coordinación de acciones a escala internacional como las pesquerías ilegales así como para el impulso de las relaciones entre los sectores privados en el ámbito pesquero de los dos países. ■

VIDAL MATÉ

La flota de bajura podría ser la principal beneficiaria de un posible nuevo compromiso

Fondo Europeo de la Pesca,

NORTE

contra SUR

Continúan las diferencias en relación con el Fondo Europeo de la Pesca. Los ministros del ramo comunitarios no han logrado hasta la fecha ningún punto de acuerdo. Las diferencias entre los países del norte y los del sur, junto con los nuevos Estados miembros, se mantienen sobre todo en lo que afecta a la necesidad de disponer de mayores fondos para desarrollar los procesos de modernización y renovación de las flotas para evitar tener unos barcos envejecidos que frenen la competitividad de la pesca comunitaria.

La ministra española de Pesca, Elena Espinosa reclamó en Bruselas más ayudas, mientras desde el Comité Económico y Social Europeo se apoya la constitución del nuevo Fondo, pero se reclaman cambios para asegurar mejor el futuro de las flotas.

Entre otras cuestiones importantes, la modernización de las flotas de los países miembros constituye uno de los principales puntos a debate en el seno comunitario a la hora de abordar las negociaciones sobre el futuro Fondo Europeo de la Pesca. De entrada, cabe señalar que la dotación del mismo para el periodo 2007- 2017 se mantiene en los 4.900 millo-



nes de euros previstos inicialmente, cifra que desde una parte importante de los países se considera como totalmente insuficiente para las necesidades del sector. En la pesca se está repitiendo el problema de la agricultura donde cada vez son más las voces en contra, no sólo de aumentar, sino ni siquiera de mantener los actuales apoyos frente al desarrollo de otras políticas. Los países de norte, entre quienes se hallan algunos de los más importantes contribuyentes netos, por diferentes razones, se han plantado a la ahora de aportar más recursos, mientras los países beneficiarios reclaman ayudas para seguir con los procesos de modernización.

En la posición de defensa de las flotas comunitarias se hallan fundamentalmente los países del sur como España, Grecia, Italia, Portugal, Chipre o Malta, así como otros como Irlanda, Letonia o Lituania que acaban de incorporarse y donde los problemas de estructura de flotas son graves.

Desde la Administración española se insiste en la necesidad de poder contar con una serie de medidas que sigan permitiendo poder modernizar las flotas fundamentalmente en el segmento de los barcos artesanales. Se considera que hay una flota muy importante envejecida y que si la UE quiere en los próximos años seguir disponiendo de un potencial en materia de po-

Los ministros comunitarios de Pesca no han logrado acuerdos para mejorar el texto inicial



litica de pesca es imprescindible para asegurar un cierto abastecimiento de pescado con medios propios para el futuro. Para España, la imposibilidad de poder seguir modernizando la flota puede tener igualmente un fuerte impacto negativo sobre el conjunto del medio ambiente marino. Igualmente se considera un peligro para la propia seguridad de las tripulaciones al disponer de unas embarcaciones más peligrosas para desarrollar su trabajo. Por otra parte, la ministra de Agricultura considera que es preciso disponer de líneas de ayuda para estimular la entrada de jóvenes pescadores en el sector tanto mediante la compra de embarcaciones nueva como de segunda mano. Para Espa-

ña, tener una flota fuerte y moderna es fundamental para lograr el mantenimiento de las posibilidades de pesca que existen vía los acuerdos con terceros países.

Aunque no se ha logrado ningún acuerdo en relación con lo fundamental de este Fondo, en los primeros debates se han logrado algunos compromisos. Entre otros puntos destaca la posibilidad de ayudas en zonas de la pesca se extienda hasta poblaciones con más de 100.000 habitantes y que se aumenten las ayudas para los jóvenes pescadores.

EL CESE QUIERE CAMBIOS

La propuesta de Reglamento ha sido también objeto de dictamen por parte del Comité Económico y Social de la Unión Europea, el CESE, donde el ponente fue el español Sarrío Iparraguirre. Este dictamen no supone un ningún ataque frontal contra el conjunto de la propuesta del Consejo. Sin embargo, hace una serie de consideraciones para la mejora del mismo fundamentalmente en dos cuestiones importantes: el volumen de los recursos asignados que se considera puede ser insuficiente y la necesidad de contar en el seno de la Unión Europea con una flota moderna hoy y en el futuro para lo cual son necesarias medidas mucho más importantes para evitar el envejecimiento de los barcos, lo que supondría pasar a tener una mayor dependencia del exterior en el aprovisionamiento de pescado.

El Comité está de acuerdo con la propuesta del Consejo en lo que se refiere al periodo de duración del Fondo, entre 2007 y 2013 y valora igualmente en positivo el objetivo comunitario de poner en marcha una reglamentación que suponga una simplificación de los procesos burocráticos. Pero, a partir de ahí, desde el Comité se insta al Consejo para introducir una serie de cambios que en su parte más importante coinciden con las demandas planteada en España tanto desde el sector como por la propia Administración.

A grandes rasgos, como ya se ha publicado en estas páginas en los inicios de este debate sobre la reforma de los fondos para la pesca, la propuesta de Reglamento para el futuro se concreta en cinco ejes prioritarios:

- A)** Medidas para la adaptación de las flotas comunitarias al futuro
- B)** Desarrollo de la acuicultura así como la mejora de los procesos de transformación y comercialización de los productos de la pesca y de la acuicultura
- C)** Medidas de interés colectivos para el conjunto del sector ligado a la pesca
- D)** Desarrollo sostenible para las zonas costeras más dependientes de la pesca
- E)** Asistencia técnica al sector



Para el desarrollo de este conjunto de objetivos, el Consejo hace en el Reglamento una primera propuesta de financiación de 4.936 millones de euros para el periodo 2007 a 2013. De esta cifra, el 75% de los recursos se destinarán a las regiones incluidas en el objetivo de convergencia y el 25% restante para las demás zonas. De ese 75%, 1.702 millones de euros serían para las regiones de los países miembros que se han incorporado recientemente a la Unión Europea, mientras otros 2.015 millones de euros serían para al resto de las regiones también incluidas en ese objetivo de convergencia, el 25% restante para las demás zonas supone 1.246 millones de euros. Para asistencia técnica se destinará el 0,8% de los gastos presupuestados. Desde el Comité no hay objeciones serias a esta distribución de los fondos, aunque se considera importante que ello no debería poner en peligro las acciones que se hallen en curso cuando los países donde se desarrollan están cumpliendo con los objetivos previstos. La principal crítica del Comité en este punto a la propuesta de Reglamento es que la misma sea insuficiente para los compromisos contemplados en la propuesta y las necesidades reales de las flotas.

Con carácter general y a efectos de los mecanismos para el desarrollo de este programa, el CESE apoya los principios de subsidiariedad, gestión compartida e igualdad entre

hombres y mujeres que se contempla en la propuesta de Reglamento. Sin embargo, se aboga porque los Estados miembros tengan una mayor capacidad a la hora de ejecutar el mismo. Desde el Comité se sugiere además que entre los objetivos del Fondo se de una mayor importancia a los trabajos para salvaguardar una buena calidad de vida en los lugares de trabajo, así como para mejorar las condiciones de vida, seguridad e higiene en el entorno laboral.

Para el desarrollo del reglamento, se contempla que cada uno de los Estados miembros elaboren un programa operativo para el periodo 2007 a 2013 de acuerdo con la filosofía de política pesquera común, así como la elaboración de un plan estratégico. El Comité apoya los planteamientos del Consejo con la única salvedad de que se dé un margen más allá de los tres meses a cada uno de los países para elaborar este tipo de medidas.

EL FUTURO DE LAS FLOTAS

Un punto clave en el contenido de este Fondo Europeo de la Pesca es el referido a las medidas para la adaptación de la flota pesquera comunitaria de cara al futuro ante las pretensiones de Bruselas de ajustar y reducir las ayudas por considerar que ya se han hecho en los años precedentes los suficientes esfuerzos pú-

España, junto con otros diez países, reclama la prórroga de las ayudas para modernizar las flotas para evitar el riesgo de tener unos barcos viejos en 2013



El Comité Económico y Social Europeo considera mejorable el documento comunitario

blicos para el conjunto de las flotas. En la propuesta se contemplan fundamentalmente tres líneas de actuación con una contribución financiera. Estas líneas se concretan en los siguientes puntos:

A) Ayudas públicas para armadores y tripulantes afectados por los planes nacionales de ajuste del esfuerzo pesquero. Esta medida se orienta especialmente para situaciones como planes de recuperación de una especie o un caladero, medidas de urgencia, la no renovación de un acuerdo con un tercer país, planes de gestión de una especie o planes nacionales para una determinada flota con una duración máxima de dos años.

B) Inversiones a bordo de los buques con más de cinco años para la modernización exclusivamente de la cubierta principal para mejorar la seguridad a bordo, las condiciones de trabajo y la calidad del producto, siempre que la modernización no aumente la potencia y la capacidad de capturas de las embarcaciones.

C) Compensaciones socioeconómicas para apoyar la gestión de las flotas promoviendo la pluriactividad de los pescadores, los programas de formación para cambiar a otros trabajos y la jubilación anticipada

D) Finalmente se plantea también la posibilidad de apoyos financieros para la formación de pescadores jóvenes fundamentalmente para

acceder por primera vez a la propiedad de un barco.

Para el Comité, es muy importante que la Unión Europea mantenga una flota moderna y competitiva para el futuro tanto en aguas comunitarias como en terceros países o en las aguas internacionales reguladas por los diferentes organizaciones regionales de pesca de cara a mantener tanto un nivel importante de autoabastecimiento como por el importante tejido socioeconómico que funciona en relación con la actividad de la pesca.

Desde esta perspectiva, el CESE considera que Bruselas debe hacer un importante esfuerzo para mejorar las condiciones de ayuda contempladas en la propuesta de Reglamento.

En esta línea, el dictamen del Comité estima que las ayudas a los planes nacionales para ajustar el esfuerzo pesquero deberían durar al menos cuatro años. No se comparten tampoco los criterios comunitarios sobre la política de ayudas cuando se trata de una paralización definitiva. En su opinión estos apoyos deberían contemplar no sólo el desguace de los barcos sino también una reasignación para fines diferentes a los de la pesca sin dejar a un lado las posibilidades que se ofrecen vía las exportaciones de barcos a países terceros o para la constitución de las empresas mixtas que en este momento son un importante patrimonio comu-

nitario que ha costado décadas en levantar y que no debería ser desaprovechado. Para el Comité es importante que se utilicen unos criterios más equitativos a la hora de calcular el nivel de ayuda pública correspondiente a los desguaces. El CESE se pone igualmente de parte del sector cuando se trata de introducir mejoras en las embarcaciones con financiación pública. Se considera que, por motivos de seguridad, se debería contemplar el cambio del motor principal como una inversión a financiar en cuanto ello no tiene por qué suponer un aumento en la capacidad de pesca.

En cuanto a las medidas socioeconómicas, se plantea la necesidad de que en las mismas se incluyan también ayudas para la formación continua y el reciclaje profesional de los pescadores que sigan en la zona ligada directamente a la actividad de la pesca. El Comité plantea a

las instancias comunitarias la necesidad de que se articulen mayores ayudas para los jóvenes pescadores que deseen ser propietarios por primera vez de barcos de pesca. Finalmente se apoya el mantenimiento de la flota pesquera operativa mediante la renovación y modernización de los buques pesqueros siempre que se dispongan de los recursos necesarios.

APOYOS A LA ACUICULTURA

Junto a la política sobre el futuro de las flotas, la acuicultura ocupa un lugar preferente en el contenido de la propuesta de Reglamento comunitario para el futuro Fondo de la Pesca ante las cada día mayores dificultades para seguir pescando en todos los caladeros del mundo. La acuicultura se presenta como la gran alternativa sorteando los problemas que pueda plantear, tanto desde una perspectiva medioambiental como por el destino de los apoyos. El Comité se lamenta que en la propuesta de reglamento del nuevo Fondo, después de hacer un alegato en defensa de la acuicultura y su importancia para la Unión Europea, venga a limitar solamente las ayudas para este tipo de inversiones a las solicitadas por microempresas o pequeñas empresas.

Frente a este planteamiento, desde el Comité se estima que las ayudas deben tener un ca-



rácter mucho más abierto si realmente se pretende que se mantenga e impulse el tejido socioeconómico, aunque las pequeñas empresas y las microempresas tengan carácter prioritario.

En relación con esta misma actividad, desde este organismo se reclama que se tengan en cuenta los buques auxiliares efectos de cofinanciar la construcción de este tipo de embarcaciones para la acuicultura en cuanto ello no supone ningún aumento del esfuerzo pesquero, sino solamente una mayor seguridad y eficacia para los pescadores. Para el Comité es importante la innovación que plantea la nueva propuesta de Reglamento cuando señala la posibilidad de ayudas económicas si se desarrollan sistemas de producción en la acuicultura respetuosos con el medio ambiente

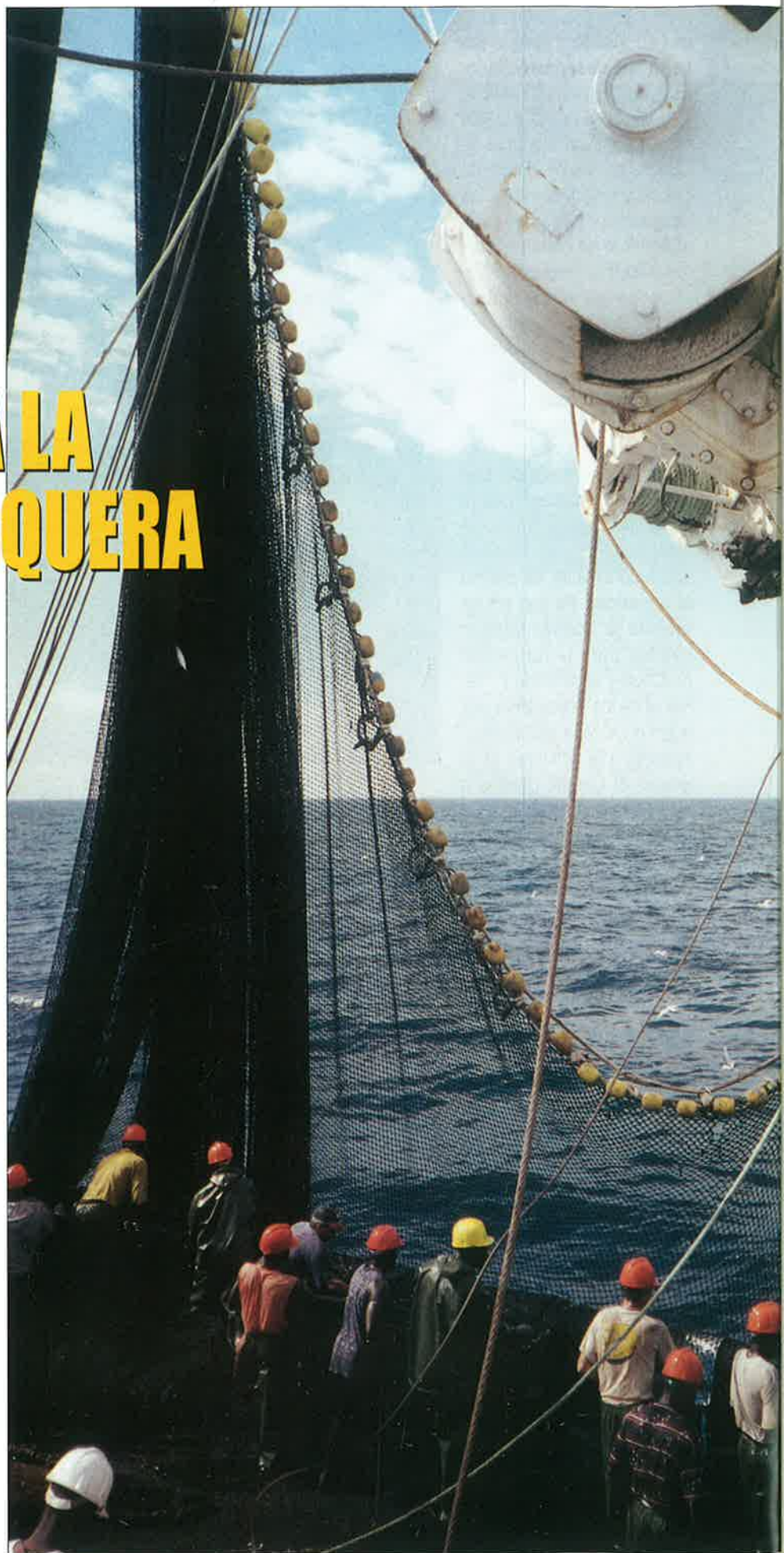
Finalmente, entre otros puntos, desde este organismo se reclama la posibilidad de ayudas para financiar las actividades de la pesca en aguas interiores o continentales así como la necesidad de no limitar las ayudas para el desarrollo sostenible de zonas de pesca a municipios por debajo de los 100.000 habitantes. En esta cuestión, se propugna porque sean los propios Estados miembros quienes apliquen sus propios criterios en virtud de las condiciones de cada zona. ■

VIDAL MATÉ

FEOPE y ONAPE reclaman en Bruselas

MÁS APOYO A LA POLÍTICA PESQUERA EXTERIOR

España quiere un mayor apoyo de las autoridades comunitarias para la apertura de nuevos caladeros así como para la consolidación de las posibilidades de pesca en países o zonas donde han operado tradicionalmente las flotas. Esta ha sido la petición más importante hecha por parte de la Federación Española de Organizaciones Pesqueras, (Feope) y de la Organización Nacional de Asociaciones Pesqueras (Onape), al comisario de Pesca Joe Borg ante los problemas que se han producido en los últimos meses en relación con algunos acuerdos y la necesidad de llevar a cabo en los próximos meses importantes negociaciones para garantizar la actividad de las flotas. En opinión de los responsables de las organizaciones pesqueras españolas que representan prácticamente al total de las flotas que opera en esos caladeros, Bruselas no está haciendo en los últimos tiempos todos los esfuerzos que serían necesarios para garantizar la existencia de caladeros en aguas de terceros países o en aguas reguladas por ORPs, lo que puede ser muy negativo para el conjunto del sector.





Por las condiciones del mercado, con una fuerte demanda de productos de la pesca y unos caladeros propios con escasos recursos, una parte pequeña en número, pero muy importante de la flota por su tamaño y volumen de capturas, se ha visto forzada desde hace décadas a desarrollar su actividad en caladeros de aguas internacionales o en aguas de terceros países. Eso supuso a las autoridades españolas negociar una serie de acuerdos bilaterales que en 1985, en el momento del ingreso de la UE eran 18, de los que 12 correspondían a países africanos.

A grandes rasgos, los acuerdos con terceros países se pueden clasificar en cuatro tipos. Uno donde se accede a la explotación de unos recursos pesqueros a cambio de contrapartidas financieras; un segundo tipo es el acceso a un caladero a cambio de compensaciones financieras y acceso a mercados; un tercer tipo es el acuerdo de reciprocidad, lo que supone intercambio de acceso en caladeros y finalmente una cuarta posibilidad es el acceso con el compromiso de constituir sociedades mixtas o asociaciones de empresas con armadores comunitarios.

Para la Unión Europea, el coste de los acuerdos llegó a suponer hasta casi 300 millones de euros a finales de los años noventa. Esa cifra se ha rebajado en la actualidad a unos 220 millones de euros en una clara línea de recorte de los apoyos de acuerdo con la fi-

losófia de una parte de los países comunitarios que ven en los acuerdos un gasto excesivo. En esos mismos medios se considera que la actividad de la pesca en esas aguas es rentable, por lo que los armadores deberían pagar más que lo que aportan en la actualidad por el acceso a las aguas de terceros países.

Obviamente, esta posición no es compartida por las organizaciones pesqueras, fundamentalmente las pertenecientes a países como Francia, Portugal, Grecia, Italia y España que son quienes más utilizan estas posibilidades de pesca. En la misma línea, desde los países del sur se ha planteado quejas ante las autoridades comunitarias señalando que el coste de los acuerdos que beneficia a los países del norte es muy superior comparativamente a lo que se gasta en los acuerdos utilizados por los países del sur.

Desde el sector se defiende el futuro y la potenciación de los acuerdos por estimar que son algo necesario, no solo para el futuro de las flotas, sino para los propios intereses de los con-

Sobre un presupuesto de 220 millones de euros para acuerdos con terceros países, se están gastando 140 millones de euros



El sector reclama una mayor presencia a la hora de llevar a cabo las negociaciones

sumidores comunitarios y el entramado económico que representa el mar. Estas flotas aportan el 25% de la oferta de pescado en el mercado comunitario y las capturas suponen unos 1.500 millones de euros. Bajo los acuerdos faenan unos 1.300 barcos con más de 20.000 tripulantes de los que casi 10.000 eran españoles cuando estaba en vigor el acuerdo con Marruecos.

Para las dos organizaciones pesqueras españolas, mientras por parte del Consejo se reconoce el papel positivo y necesario de los acuerdos, desde la Comisión parece como si se hubiera iniciado una carrera para poner obstáculos a su desarrollo. Senén Touza, presidente de ONAPE y Juan Manuel Liria, presidente de FEOPE insisten ante las autoridades comunitarias en la necesidad de este tipo de acuerdos no solo por lo que suponen de aprovisionamiento par el mercado comunitario y cuestiones de empleo y motor de desarrollo en muchas zonas, sino por lo que han supuesto igualmente de impulso al desarrollo en terceros países.

Para los representantes de los armadores españoles, los responsables comunitarios han demostrado en los últimos meses una gran falta de sensibilidad a la hora de desarrollar una serie de negociaciones importantes para la renovación de una serie de acuerdos. Entre otros ejemplos de este tipo de comportamiento destacan los casos de los acuerdos con Angola, Senegal o Mauritania así como en relación con el acuerdo con Comores.

Los armadores señalan al comisario comunitario de Pesca, Joe Borg que los Acuerdos de Asociación Pesquera son la garantía jurídica por la que se asegura la viabilidad de las actividades pesqueras comunitarias en aguas de terceros países. Para las organizaciones de armadores españolas, la Comisión ha venido negociando durante el último año totalmente a espaldas del sector llegando a utilizar incluso en contra de sus intereses informaciones facilitadas por los propios armadores. En su opinión, este tratamiento contra de los intereses de las flotas comunitarias que operan en esos países se ve claramente reflejado en las últimas negociaciones para la renovación de acuerdos, lo que ha provocado un clima de desconfianza que se considera es necesario restablecer en beneficio de todas las partes. Los armadores van aún más lejos en sus críticas a la Administración comunitaria cuando señalan que según informaciones recibidas incluso desde terceros países les señalan que "tienen en enemigo en casa".

Los representantes españoles consideran que los próximos meses van a ser escenario de una serie de negociaciones muy importantes para la renovación de acuerdos de pesca, tanto para el conjunto de las flotas como muy





especialmente en otros casos para los atuneros. De cara a ese conjunto de conversaciones, se pretende que Bruselas modifique su actual actitud y que adopte una posición de defensa de los intereses del sector. En su opinión, mientras desde el Consejo hay una clara actitud de apoyo a esta política de acuerdos, la Comisión y sus negociadores parece como si estuvieran en contra de los mismos como lo demuestra el hecho que, frente a unas posibilidades de gasto de 220 millones de euros, sólo se estén utilizando 140 millones de euros.

La misma acusación que se hace a la Comisión de la Unión Europea en materia de negociaciones sobre los acuerdos con terceros países, se repite en relación con el papel de Bru-

selas en el marco de las Organizaciones Regionales de Pesca donde se reclama igualmente un mayor peso por parte de la UE. Para el sector es fundamental un mayor peso de Bruselas en este tipo de organizaciones de cara a defender en las mismas unas pesquerías sostenibles que garanticen en el futuro la actividad de las flotas. Desde esa misma posición se reclama una actitud más firme contra el desarrollo de las pesquerías ilegales tanto en la actividad extractiva como en el desarrollo de los procesos de comercialización impidiendo su entrada en los mercados.

En el marco de estas críticas y como un ejemplo significativo, los armadores españoles señalan los acuerdos adoptados en el seno de NAFO en los últimos años donde la propia flota española la ha puesto en marcha una serie de medidas encaminadas a reducir el esfuerzo pesquero que van desde las paralizaciones temporales hasta la paralización definitiva, pasando por una política de diversificación de capturas.

Finalmente, desde el sector se plantea a los responsables comunitarios la necesidad de una mayor protección arancelaria frente a las cada día mayores importaciones desde terceros países que afectan el conjunto de la actividad económica de las flotas en tierra y en mar. Para los armadores es igualmente importante que se lleve a cabo con mayor intensidad una ofensiva contra las pesquerías ilegales. En conjunto, el sector aboga por una regulación racional de los recursos para defender la sostenibilidad de los caladeros, pero se opone a medidas drásticas que se plantean desde algunas organizaciones ecologistas. ■

VIDAL MATÉ

Igualmente se pide un mayor impulso al papel de la UE en las Organizaciones Regionales de Pesca





FROM

25 AÑOS CON LA PESCA

El Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM) acaba de cumplir los 25 años de existencia. Se trata de un cuarto de siglo en la vida de un organismo dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que se ha caracterizado por el desarrollo de un trabajo pegado al mar, a sus gentes, sus estructuras y a sus productos. Para la ministra Elena Espinosa, el FROM ha sido el mejor instrumento y escaparate del departamento para acercar el mundo de la pesca y la acuicultura al consumidor fomentando una alimentación responsable.

Corrían los tiempos anteriores al ingreso de España en la Unión Europea. Desde la Administración española se había puesto en funcionamiento un organismo para la regulación de los productos agrarios enfocado especialmente para evitar situaciones excedentarias y tratar de estabilizar los precios. Faltaba un organismo similar para regular el sector de la pesca y los mercados. Con ese objetivo en 1980, a través de una Ley, se constituyó el FROM, aunque en las últimas décadas ha pasado a desarrollar otra serie de actuaciones relacionadas con la demanda y la calidad de los productos de la pesca.



Antes del ingreso de España en la Unión Europea, el FROM como organismo nacional fue el responsable del desarrollo de toda la política de regulación de los mercados de las diferentes especies de bajura como la sardina, la bacaladilla, el jurel, la caballa etc. con lo que se abría el proceso de los sistemas de regulación con diferentes precios como los de retirada, intervención o las primas para el almacenamiento. A partir del ingreso de España en la Unión Europea, el FROM ha seguido jugando un papel importante a la hora de aplicar las medidas de apoyo a las organizaciones de productores de acuerdo con las medidas de intervención previstas por Bruselas para el sector. En la aplicación de esta política, en 2003, a través del FROM se distribuyeron casi mil millones de res-





Juan Carlos Martín Fraguero, presidente del FROM.

La ministra Elena Espinosa destacó el trabajo del organismo para la promoción y el consumo responsable de los productos del mar



Elena Espinosa, ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación.





Trabajando por nuestro pescado de hoy y de mañana



EL FROM DISTRIENTE
902 400 210
www.from.mapya.es



to entre las organizaciones de productores por diferentes ayudas previstas por Bruselas donde destacan 744 millones de euros como programas operativos de campaña.

Un trabajo importante desarrollado por el FROM se ha centrado en el desarrollo de las estructuras en el sector de la pesca a partir de la actividad extractiva. En esa línea ha llevado a cabo importantes acciones para la mejora de los sistemas de comercialización con ayudas encaminadas a la mejora y construcción de las fábricas para la transformación de los productos de la pesca, remodelaciones y construcciones de plantas para la fabricación de hielo, mejoras en las estructuras de las lonjas y de los propios envases, todo ello encaminado a lograr que los productos de la pesca llegaban en mejores condiciones a los consumidores y con ello lograr una mejora en los precios de venta. Entre los muchos programas desarrollados figuran algunos como la informatización de las lonjas para tener una información puntual sobre el volumen de oferta y sobre todo, los mecanismos para la presentación de los produc-

tos cumpliendo con las exigencias sobre el etiquetado de los productos en fresco. A través del FROM se ha impulsado la constitución y el funcionamiento de las organizaciones de productores como ejes fundamentales para el desarrollo de la actividad en los procesos de comercialización de los productos de la pesca hasta la existencia de más de 40 que funcionan en la actualidad

Como medidas de apoyo al sector de la pesca, por el FROM han pasado también los créditos de campaña para lograr una mejor adecuación de la oferta a la demanda y sostener en su caso los mercados.

El FROM está jugando igualmente un papel importante en el desarrollo de la acuicultura como nuevos mecanismos para aumentar la oferta de los productos de la pesca.

PROMOCIÓN E INFORMACIÓN

Junto a estas acciones destinadas a la ordenación y organización del sector de la pesca en los procesos de comercialización, el otro eje

PEZQUENINES!
NO GRACIAS!



Desde el FROM se ha impulsado el desarrollo de nuevas estructuras en el sector como la constitución de más de 40 OPP

PEZQUENINES
NO GRACIAS!
FROM
FONDO DE REGULACION Y ORGANIZACION DEL MERCADO DE PRODUCTOS DE LA PESCA Y CULTIVOS MARINOS

importante en la actividad del FROM se ha centrado en las últimas décadas en la promoción y defensa de los productos de la pesca con la mirada puesta tanto en la actividad de la extractiva como en la información a los consumidores. Todo ello ha supuesto que en la actualidad la opinión pública en general asocie FROM a campañas de promoción defendiendo un consumo responsable de los productos de la pesca.

En esta línea de trabajo, desde el FROM se han impulsado procesos de investigación y desarrollo de cara a la búsqueda de nuevas

vías para la comercialización de los productos de la pesca. Se han analizado los hábitos y las tendencias de la demanda para lograr una mejor adecuación de la oferta y se han apoyado proyectos de todo tipo encaminados a mejorar la calidad de la pesca desde las capturas en mar a los cultivos marinos.

En base a los datos recogidos en los diferentes estudios técnicos sobre consumo o salud, al FROM se le conoce muy especialmente por el desarrollo de campañas de sensibilización hacia el consumo responsable de los productos de la pesca, así como por las campañas de promoción. Desde el organismo se ha tratado de sensibilizar permanentemente a la población para el consumo de productos legales y creando un clima de rechazo a la demanda de especies ilegales por su talla como



FROM
25 AÑOS CON LA PESCA

**Se han regulado los
mercados de diferentes
especies y los
mecanismos de retirada**

los pezqueñines. En periodos de ofertas excedentarias o coincidiendo con la existencia de un determinado problema como sucedió con motivo de la catástrofe del Prestige, desde el FROM se actúa con campañas en defensa de la demanda de un determinado producto como medida para aumentar las ventas o mejorar los precios. En el mismo contexto se hallan las actuaciones encaminadas a orientar a los consumidores sobre las características alimentarias de cada producto rompiendo viejos tabús como la mala imagen que en su día tuvieron los pescados azules ante el consumo en general.

Como organismo muy cercano al consumidor, el FROM ha estado en estos 25 años muy cerca del consumidor a través de libros de recetas con la participación de los consumidores y así como de otro gran número de publicaciones encaminadas a defender la imagen de la pesca. Actualmente el FROM tiene una página

web donde el número de visitantes en el último año fue de 150.000. Desde 2000, el FROM dispone de una Carta de Servicios para mantener la atención de los ciudadanos y donde los servicios del organismo dan respuesta a las peticiones del exterior. Sólo en 2004 se dieron casi 4.000 respuestas. Para resolver cualquier duda que tenga un ciudadano sobre una cuestión relacionada con el consumo de pescado existe una línea telefónica 902.

Finalmente y, entre otras muchas acciones puntuales en colegios, asociaciones de amas de casa, hostelería etc, el FROM desarrolla una actividad importante en áreas de promoción y divulgación de los productos de la pesca con su presencia en las ferias más importantes relacionadas con la alimentación en general, tanto en España como en el exterior donde en muchos casos acude con el conjunto de las empresas del sector. ■

VIDAL MATÉ

Bruselas **IMPUSO UNA MULTA** histórica a Francia

Se rompió la cuerda. El pulso que durante más de una década ha mantenido Francia con el Tribunal Europeo de Justicia en materia de control de las capturas pesqueras y concretamente por la comercialización de pescados inmaduros, acabó con la imposición de una multa histórica por parte de este organismo comunitario de 20 millones de euros. La decisión del Tribunal no se limita sin embargo a esa cantidad, la más alta impuesta por este motivo, sino que además advierte a las autoridades francesas de imponer una multa de 57,7 millones de euros cada seis meses si no se cumplen las exigencias comunitarias en materia de control de la comercialización de las especies pesqueras.



La multa impuesta por el Tribunal Europeo de Justicia viene de atrás y durante este tiempo, Francia y el alto organismo han mantenido este contencioso. En 1991, el Tribunal dictaminó que Francia no había cumplido con su obligación de cumplir el conjunto de medidas técnicas para aplicar la política pesquera común y que además tampoco estaba sancionando a los pescadores que las estaban incumpliendo. Por parte del alto organismo se estimaba que los franceses habían hecho avances y mejorado su política de control, pero sin que se hubieran resuelto los problemas. En aquel momento, la Comisión de la Unión Europea ya pidió a Francia que por cada día que demora en el cumplimiento de la sanción abonara 316.500 euros.

La condena del Tribunal es consecuencia de un segundo recurso interpuesto por la propia Comisión ante el incumplimiento continuado de las autoridades francesas de la primera sentencia. En la última década, en 1996 y en 2000 se produjeron

además dos dictámenes motivados ante los cuales tampoco respondieron las autoridades francesas.

Para los responsables de la política pesquera comunitaria, este tipo de comportamiento por parte de un Estado miembro supone una agresión directa a la política de sostenibilidad de los caladeros y mantenimiento de los recursos que se plantean desde la Comisión y muy especialmente en el caso de la merluza.

De acuerdo con estos planteamientos, la Comisión se ha recibido con una gran satisfacción

la decisión del Tribunal para el cumplimiento de toda la normativa comunitaria y muy especialmente para la defensa de los inmaduros. Para el comisario de Pesca, Joe Borg, el objetivo de la Comisión es garantizar el futuro del sector de la pesca y ello se consigue con el cumplimiento de las reglas de juego, algo que no venía haciendo sistemáticamente el gobierno francés. ■ V. M.

La sanción asciende a 20 millones de euros y aplicará otros 58 millones por semestre si el gobierno galo no aplica los mecanismos de control



Hacia un etiquetado del pescado

ECOLÓGICO

La Comisión ha puesto sobre la mesa del sector una comunicación para la aplicación del etiquetado ecológico de los productos de la pesca. En medios del sector relacionados con las organizaciones ecologistas se considera que puede ser un paso importante para el conjunto de la política en el sector. Bruselas se inclina por el establecimiento oficial de una serie de criterios a los que se pudieran acoger voluntariamente los operadores.

La existencia de una etiqueta ecológica para los productos de la pesca se enmarcaría en el conjunto de actuaciones promovidas desde las propias instancias comunitarias para clarificar en su conjunto el tipo de productos que se ofrecen al consumidor. En esa línea se halla el desarrollo y las exigencias sobre etiquetados de los productos frescos así como el etiquetado de los productos congelados. La experiencia pone de manifiesto que se trata de procesos cuya aplicación es lenta y compleja en cuanto supone romper con la tradición así como por la escasa vigilancia que se lleva a cabo en el conjunto de los establecimientos minoristas. Hoy, al cabo de muchos años desde su entrada en vigor, hay sólo una minoría de establecimientos que



cumplen estrictamente las normas sobre identificación de cada producto.

El etiquetado como producto ecológico para el sector de la pesca respondería a un interés desde dos partes. Por lado, para el consumidor supondría la garantía de que se está ofreciendo un producto de calidad. El interés radica muy especialmente en el conjunto de las organizaciones ecológicas para quienes el funcionamiento de esta etiqueta sería una parte más en su estrategia para apoyar el desarrollo de unas pesquerías sostenibles y respetuosas con el medio ambiente.

La propuesta comunitaria no es además algo nuevo que surja a iniciativa propia, sino que se enmarca en otras decisiones en la misma dirección adoptada en los últimos tiempos por organizaciones como la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, FAO, así como desde la Organización Mundial de Comercio. La propia FAO tiene hecha una distribución del mar en diferentes zonas a efectos de una etiquetado de los pescados. Sin embargo, la distribución es excesivamente amplia y no considera las condiciones específicas de cada una de las zonas, razón por la cual se aboga en los mismos medios por ir a denominaciones mucho más concretas para unos caladeros que eliminen la actual ambigüedad.

Un primer punto a solventar en relación con el etiquetado de un producto ecológico en el sector de la pesca es lograr el máximo de fiabilidad, para lo cual es indispensable el funcionamiento de los suficientes mecanismos de control que garanticen la procedencia del pescado o los artes utilizados para la captura.

Para la aplicación del programa del etiquetado en los productos de la pesca, Bruselas ha propuesto el debate sobre tres opciones.

En primer lugar se plantearía dejar las cosas como están y los sistemas de desarrollo de una forma libre.

La segunda propuesta sería el establecimiento de un único sistema comunitario para el etiquetado ecológico.



Finalmente, una tercera opción es el establecimiento de un marco comunitario con unos criterios mínimos aplicables por cada uno de los operadores de forma voluntaria.

Bruselas se muestra partidaria de esta tercera opción, aunque se trata de un proceso cuyo debate se halla abierto al resto de las instituciones comunitarias, así como a los afectados.

Para el comisario de Pesca, Joe Borg, es una medida que debe tener un efecto muy beneficioso, tanto para los consumidores a tener la posibilidad de adquirir un producto ecológico como para el conjunto del sector en cuanto puede contribuir a mejorar la sostenibilidad de los mares y la defensa del medio ambiente. Esta estrategia podría representar una política de pesca mucho más selecta y restringida que compensaría con unos precios rentables por un menor volumen de capturas.

Como punto de partida se propugna el establecimiento de unas exigencias sobre mínimos y voluntario hasta tanto no se perfeccionen y aumenten los mecanismos de control sobre el conjunto de la actividad para determinar con fiabilidad cuáles son los productos de la pesca que podrían encajar en esa definición de ecológicos. ■

VIDAL MATÉ

Fotos: ISIDORO MORA

**La UE
contempla
establecer unos
requisitos
mínimos con un
cumplimiento
voluntario para
quien se quiera
acoger a este
sistema**



Elevada a 1.000 MILLONES DE EUROS la indemnización de daños por vertidos

La asamblea constitutiva del Fondo Complementario de Indemnizaciones por Daños de Hidrocarburos ha elevado a 1.000 millones de euros la dotación para futuros casos de accidentes de buques petroleros, en una histórica revisión de sus insuficiencias y necesidades de apoyo a la seguridad marítima. El mismo encuentro asambleario de Londres, sede del FIDAC, distinguió al experto marítimo español Esteban Pachá como presidente del mismo, por unanimidad, como presidente del FIDAC.



El Fondo Complementario del FIDAC surge de la visible incapacidad financiera existente a la hora de afrontar los daños de accidentes marítimos, y, su progresivo aumento de dotación beneficiará a los ocho países que lo han ratificado —España, Japón, Francia, Irlanda, Alemania, Dinamarca, Finlandia y Noruega— y a los próximamente firmantes, como Portugal.

La entrada en vigor de este fondo —desde marzo último— exigía que formaran parte del mismo a lo menos ocho Estados que, en su conjunto, importasen a su territorio un mínimo de 450 millones de toneladas de hidrocarburo.

El español Esteban Pachá fue elegido por unanimidad como presidente del Fondo Complementario FIDAC



UNA BIOGRAFÍA LLENA HASTA LOS BORDES

La unanimidad de la elección del español Esteban Pachá Vicente (Barcelona, 1962) como presidente del Fondo de Indemnizaciones por Daños de Contaminación por Hidrocarburos (FIDAC), ha resultado un visible respaldo a su extenso trabajo de los últimos años.

De su proyección profesional más reciente, en el impulso al Código ISPS sobre Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, a los Sub-Comités de Seguridad Marítima, a EQUASIS y la ampliación de dotaciones a DIDAC misma, se ha seguido el éxito de esta elección.

Oficial y capitán de la Marina Mercante, Esteban Pachá es funcionario del Ministerio de Fomento y fue coordinador de Seguridad Marítima de los



JJ.OO. de Barcelona, representante español en el FIDAC, así como mentor de nuestro país en siete Conferencias Diplomáticas Internacionales, al tiempo que desempeñaba la Consejería de Transportes de la Embajada de España en Londres.

Personalidad docente bien conocida en los ámbitos marítimos internacionales, ostenta actualmente la vicepresidencia del Sub-Comité de Abanderamiento de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Para Esteban Pachá, "el riesgo permanente del comercio marítimo justifica, por sí y de suyo, el reforzamiento de los apoyos a la navegación".

ros. Para el caso de España queda expresamente manifiesta la validez de esta mejora indemnizatoria si se piensa en el enorme giro y tráfico que rodea sus costas, ordinariamente, más que su papel concreto de importador de hidrocarburos, con no ser pequeño éste.

Si los límites de dinero disponible para indemnizaciones solamente alcanzaban la cantidad de 203 millones de derechos especiales de giro (unos 300 millones de euros) en el Fondo de 1992, ahora, con el Fondo Complementario se establece un nivel indemnizatorio de 750 millones de derechos especiales de giro (unos 1.000 millones de euros).

Aunque cada país impone un canon a las petroleras para alimentar este fondo, el modelo de financiación sigue siendo realmente injusto, cuanto más irregulares y opacas son las empresas transportistas accidentables y la misma responsabilidad limitada que, los convenios internacionales, hacen depender de las toneladas de arqueo bruto del petrolero que se trate.

PRONTO PAGO Y AL CIEN POR CIEN DEL DAÑO

La aprobación de este Fondo Complementario no tendrá —por desgracia para los damnificados de la catástrofe del "Prestige"— carác-



ter retroactivo, por lo que no es aplicable al referido caso, pero mejora sensiblemente toda la sistemática del FIDAC.

Permitirá, en la casi totalidad de los siniestros, "el pago a la mayor brevedad del cien por ciento de los daños acordados entre el FIDAC y las víctimas" sin que resulte necesario, como en un pasado próximo, la fijación de un porcentaje de pago provisional.

La creación de este nuevo Fondo Complementario es el resultado de las reflexiones de los Estados miembros del FIDAC, que entendieron necesaria esta revisión de las disponibilidades de un organismo, creado hace veintiséis años, que ha intervenido en 135 siniestros en más de 20 países.

El actual régimen de indemnización por los daños causados por hidrocarburos se basa en dos Convenios Internacionales de OMI, el de Responsabilidad Civil (1992), que impone al propietario del buque causante una responsabilidad objetiva, y, el Convenio del FIDAC, que desarrolla el régimen de indemnizaciones.

Esta elevación de los fondos a 1.000 millones de euros "por cada siniestro" marca un antes y un después en la historia del organismo londinense, que, precisamente fijó sede provisional en A Coruña, a raíz de la catástrofe del "Prestige".

En la procura y en las tareas del acuerdo que perfecciona las indemnizaciones futuras ha tenido un decisivo peso la actuación de la Administración Marítima española, y, singularmente, el representante oficial de nuestro país, Esteban Pachá, ya presidente electo. ■

S. DE F.



LA OMI AUDITARÁ EL CUMPLIMIENTO DE CONVENIOS MARÍTIMOS POR GIBRALTAR

Aunque con carácter voluntario, la OMI empezará a auditar en noviembre próximo "el cumplimiento de los Convenios Internacionales Marítimos por todos los Estados abanderados por esta organización". Con ello, la Administración Marítima española verá así cumplida una vieja reivindicación que se refiere a que —según su visión y experiencia— "en Gibraltar podrían estar no cumpliéndose determinados de éstos".

Las autoridades de los puertos próximos ya han denunciado reiteradamente los incumplimientos del encla-

ve "sobre materias de contaminación marina", y la singularidad de que "en la bahía de Algeciras operen dos puertos, sujetos a distinta legislación y exigibilidad de normas".

Tal situación de perjuicio a Algeciras ha inducido a los intereses españoles del lugar a reclamar a OMI que "estas auditorías lleguen a ser obligatorias —en lugar de voluntarias— y se realicen en Gibraltar, donde —señalan— "no se cumple ni la legislación europea ni la del Reino Unido, si quiera"...



Trabajo para

NAVANTIA



La construcción de la quinta fragata de la clase F-100, cuatro unidades del Buque de Acción Marítima (BAM) y un Buque de Aprovisionamiento de Combate (BAC) integran los nuevos programas de armamento que, por valor de 2.500 millones de euros, ha aprobado el Consejo de Ministros de 20 de mayo último.

Entre lo más costoso del programa destaca la adquisición de 45 helicópteros NH-90 (TTH) y 3 modelos de misiles contra-carro, por unos 1.500 millones de euros, pero son los programas navales los de mayor impacto social, ya que Navantia (Ferrol y Puerto Real) obtendrán respectivamente ocupaciones para 500 y 375 operarios, hasta el fin de los programas en 2.011.



La Armada había solicitado prolongar la serie de las Fragatas F-100 con dos nuevas unidades, pero el Gobierno ha aceptado solamente una, la que hará la quinta de la historia, sin descartar la sexta en un futuro próximo. El Consejo de Ministros explicitó que "por ahora es preciso conciliar las necesidades de la Armada con la dis-



El gobierno aprueba la quinta fragata F-100 y los buques de acción marítima (BAM) y aprovisionamiento (BAC)

ponibilidad presupuestaria", ya que el plazo de financiación será de unos 15 años y se contará con anticipos del Ministerio de Industria. De este nuevo encargo de continuación de la serie F-100 ya se habría hablado en las conversaciones del Gobierno con los sindicatos, en la fase previa a la reconversión de la antigua Izar.

La construcción de esta fragata, que costará unos 700 millones de euros, asegura a Navantia-Ferrol tres millones y medio de horas de trabajo y unas trescientas mil de ingeniería, algo realmente beneficioso al permitir la continuidad de la serie ya que en 2. 006 se entregará la homónima "Méndez Núñez", cuarta unidad F-100, y, en 2. 009 el último encargo de las fragatas vendidas a la Marina de Noruega.

Tal fase de fabricación de esta quinta unidad sostendrá una ocupación próxima a los 500 operarios del astillero ferrolano, entre 2. 008 y 2. 010 y permitirá asumir las mejoras y perfeccionamientos tecnológicos sobre las anteriores, tres ya en servicio y una cuarta en ejecución, que se lanzaron en 1997.

VOLVER A EMPEZAR EN FERROL

En un acto interno , sin celebración oficial alguna en señal de duelo por los cuatro trabajadores fallecidos el pasado 11 de mayo en los depósitos de la fragata noruega "Roald Amundsen", ha tenido lugar la botadura de esta unidad.

El Comité de Empresa de Navantia-Ferrol entregó a la dirección un documento que atribuye el luctuoso accidente al exceso de "empleo precario y eventual, las excesivas jornadas y la escasa formación", expresando que "el adelgazamiento de las plantillas---por la reconversión de Izar----ha incidido en los servicios médicos, contraincendios y formación, debiendo replantearse todos los servicios de emergencia".

Con la recuperación de actividad, los centros de Ferrol y Fene han iniciado simultáneamente la construcción del Buque de Proyección Estratégica de la Armada española, a entregar en 2. 008, que será el mayor



que construya en España desde los años 30.

El acostumbrado desfile de políticos, en razón a la proximidad de las elecciones gallegas, hizo a las autoridades ferrolanas demandar "la potenciación de las áreas de Turbinas y Reparaciones de Navantia y la segunda fase del puerto exterior. Como dijo el secretario comarcal de UGT-Ferrol, Juan Luis Dopico, "en Ferrol somos hijos del mar y del astillero, y pasarán varias generaciones hasta que esto cambie..."

FRAGATA F-105

Desplazamiento: 2.500 Tm.	Coste: 700 mill. de euros
Velocidad: 27 nudos	Unidades: 1
Autonomía: 8.100 km	
Dotación: 229 + 21	



BUQUE DE ACCIÓN MARÍTIMA (BAM)

Eslora Total: 93,50m	Coste: 340 mill. de euros
Manga Total: 14,20m	Unidades: 4
Desplazamiento: 2.500t	
Propulsión: 4 motores Bravo	



BUQUE DE APROVISIONAMIENTO DE COMBATE (BAC)

Desplazamiento: 5.762 Tm.	Coste: 213 mill. de euros
Velocidad: 20 nudos	Unidades: 1
Autonomía: 13.440 km a 20 nudos	
Dotación: 136 + 24 de arma aérea + 20 libres.	



BUQUE DE ACCIÓN MARÍTIMA (BAM)

El paquete de construcciones navales incorpora también las primeras cuatro unidades del Buque de Acción Marítima (BAM), un nuevo concepto de barco multipropósito que realizará funciones de vigilancia oceánica, lucha contra el terrorismo y el narcotráfico, o por la defensa del medio ambiente marino.

La construcción de estas cuatro unidades del BAM, con un coste aproximado de 340 millones de euros, ha sido dirigida a los astilleros de Navantia-Bahía de Cádiz-Puerto Real, y dará ocupación allí a unas 400 personas durante el cuatrienio 2.006-2.010, principio de una serie que la Armada española confía en ampliar a 14 unidades.

BUQUE DE APROVISIONAMIENTO DE COMBATE (BAC)

Si el buque anterior representa una auténtica novedad, aún no disponible en la Armada española, este prototipo de Barco de Aprovisionamiento de Combate (BAC)—también aprobado—es similar al "Patiño" y lo mejorará con la dotación del ya exigible doble casco, en congruencia con lo legislado a raíz de la catástrofe del "Prestige".

El BAC tiene un coste aproximado de 213 millones de euros y beneficiará así mismo al

BRUSELAS ACEPTA LA REESTRUCTURACIÓN

La Comisión Europea ha dado luz verde a la reestructuración de Navantia que, en expresión de la Comisaria de Competencia, Neelie Kroes, significa que la industria que engloba a los astilleros públicos "puede proteger sus intereses esenciales de seguridad, rescatando sus astilleros militares pero asegurando—al mismo tiempo—que no se produzcan distorsiones indebidas a la competencia en el mercado de la construcción y reparación de buques civiles".

El ejecutivo comunitario recordó que las actividades civiles de Navantia "no gozarán de ayuda estatal alguna, excepto los créditos a la exportación y la ayuda al desarrollo que cumplan los criterios del marco de ayudas estatales al naval y de la OCDE".

Asimismo, Navantia no podrá exceder de los 5.562 trabaja-

dores y deberá mantener una contabilidad diferenciada para sus operaciones civiles, y, sus ventas—fuera del campo de la industria de guerra—no podrán exceder del 20 por ciento de su facturación total.

Fuentes del primer accionista de Navantia, la SEPI, señalaron que "estas condiciones aprobadas por la Comisión Europea se ajustan estrictamente a los términos pactados con los sindicatos de Izar", compañía que entró en liquidación el pasado 1 de abril. Añadieron su previsión de que los activos restante de Gijón, Sevilla, Sestao y Valencia, "serán vendidos en condiciones de mercado, mediante procedimiento abierto, transparente e incondicional, ya que de otro modo los futuros compradores podrían verse obligados a abonar las cantidades pendientes de ayudas estatales ilegales a devolver por Izar".



astillero de Cádiz-Puerto Real de Navantia, con carga de trabajo para unas 375 personas, entre 2.006 y 2.008, año éste en que será entregado a la Armada. Su contrato de construcción es el primero que se ha cerrado, dentro de este paquete armamentístico, y será bautizado como "Cantabria".

GARANTÍA A NAVANTIA Y LAS SUBCONTRATAS

En la presentación de este programa de armamento, la vice-presidenta del Gobierno, María Teresa de la Vega, señaló que "con estas aprobaciones presupuestarias se manifiesta el compromiso del Ejecutivo con Navantia, la industria auxiliar y las subcontratas, tras haberse resuelto en buena medida una problemática heredada, como la situación de los astilleros públicos".

Para el titular de Economía, Pedro Solbes, "estos impulsos a la cartera de pedidos de Navantia significan un respaldo, tanto a la modernización de la Armada española, como a la solución definitiva de la privatización de Izar que, en el caso de los astilleros menos rentables"---añadió--- "recomiendo se dirija a otros agentes de carácter industrial, sin perjuicio de que los financieros tomen una parte no mayoritaria"—en alusión a las Cajas de Ahorro y en referencia a los dictados de Bruselas para el buen fin de la operación. ■

S. DE FRANCISCO



Su impacto favorable a Navantia (Ferrol y Puerto Real) asegura carga de trabajo hasta 2011

PRIMER BUQUE ESPAÑOL INTEGRADO EN UNA FLOTILLA DE ESTADOS UNIDOS

La fragata "Alvaro de Bazán" será históricamente la primera unidad española a integrarse en una flotilla USA, precisamente en el grupo de combate del mítico portaaviones "Theodore Roosevelt" los próximos veintidós meses, según acuerdo firmado en Rota(Cádiz)por los mandos de ambas marinas de guerra.

El Ministerio de Defensa español considera que el histórico acuerdo "no tiene precedentes y es de un calado estratégico enorme, pues la ca-

pacidad de integrar esta fragata F-100 y mostrar el nivel tecnológico de nuestra industria naval, coincide con la mejora de relaciones en el ámbito de la Defensa".

La "Alvaro de Bazán", botada en 2.000, dispone del sistema de combate "Aegis"-Lockheed-Martin, que le faculta para su plena integración, al ser el mismo de los otros buques-escolta del "Roosevelt", y participar hipotéticamente en un desarrollo del escudo antimisiles-USA.



Ya está en vigor el primer **CATÁLOGO DE OCUPACIONES DE DIFÍCIL COBERTURA**

La secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, Consuelo Rumí, y el secretario general de Empleo, Valeriano Gómez, presentaron el pasado mes de julio el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura que permite, por vez primera, disponer de un instrumento que determine la situación nacional de empleo y, a su vez, la contratación de trabajadores extranjeros cuando no existan en el mercado de trabajo demandantes adecuados y disponibles.

El Catálogo, que será elaborado con periodicidad trimestral por el Servicio Público de Empleo Estatal (antiguo INEM), de acuerdo con la información suministrada por los Servicios Públicos de Empleo autonómicos, y previa consulta con la Comisión Nacional Tripartita de Inmigración, permitirá que los empleadores tramiten la autorización para residir y trabajar dirigida a trabajadores extranjeros cuando las vacantes

que necesiten cubrir lo sean en ocupaciones que estén incluidas en él.

REGLAMENTO

El Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura está contemplado en el artículo 50a) de Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, aprobado por el Real Decreto 2393/2004, de 30 de diciembre, que contiene las ocupaciones en las que los Servicios Públicos de Empleo han encontrado dificultad para gestionar las ofertas de empleo que los empleadores les presentan cuando quieren cubrir puestos de trabajo vacantes.

Con anterioridad a la aprobación de este Re-

giamiento, la legislación obligaba al empresario, en todos los casos, a presentar previamente una oferta de empleo ante los Servicios Públicos de Empleo si quería contratar a un trabajador extranjero, y sólo en el caso de que éstos certificaran la imposibilidad de encontrar candidatos, podía solicitar la autorización de residencia y trabajo.

A partir de ahora, el empresario sólo necesita consultar el Catálogo en el que aparecen relacionadas en cada provincia las ocupaciones para las que existe dificultad constatada por los Servicios Públicos de Empleo de encontrar candidatos.

Si la ocupación para la que precisa cubrir un puesto de trabajo aparece en el Catálogo, el empresario puede solicitar autorización de residencia y trabajo para extranjeros no comunitarios, sin necesidad de presentar una oferta de empleo ante los Servicios Públicos. Este requisito seguirá vigente para aquellas ocupaciones que no se encuentren incluidas en la relación.

EL CATÁLOGO EN LA WEB

El Catálogo está a disposición de todos los empresarios en la página web del Servicio Público de Empleo Estatal (www.inem.es). Está desagregado por provincias, islas en el caso de las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, y tiene carácter trimestral, extendiéndose su vigencia desde el primer hasta el último día laborable del trimestre natural siguiente al de su publicación.

La presencia de una ocupación en el Catálogo de la zona geográfica de que se trate, implica, para el empleador, la posibilidad de tramitar la autorización para residir y trabajar dirigida a un trabajador extranjero. En el caso de que la ocupación no esté incluida en el Catálogo, el empleador deberá presentar una oferta en la oficina de empleo.

REQUISITOS

Según el Reglamento de Extranjería uno de los requisitos para la concesión de la autorización de residencia temporal y trabajo por cuenta ajena es: que la situación nacional de empleo permita la contratación del trabajador extranjero, que es para lo que se ha elaborado este Catálogo.

Una vez que esto sea posible, porque se ha garantizado que el empleador ha tenido dificultad para contratar el empleo que pretende, existen otros requisitos como que se garantice al trabajador una actividad continuada durante el tiempo de vigencia e la autorización para re-



sidir y trabajar; que las empresas solicitantes hayan formalizado su inscripción en el correspondiente Régimen del Sistema de Seguridad Social y se encuentren al corriente del cumplimiento de sus obligaciones tributarias y de la Seguridad Social así como los medios materiales, económicos y personales de que dispone para su proyecto empresarial; que las condiciones fijadas en la oferta de trabajo se ajusten a las establecidas por la normativa vigente; que se posea la titulación, en su caso, debidamente homologada o que se acredite la capacitación exigida para el ejercicio de la profesión o que los trabajadores extranjeros que se pretenda contratar carezcan de antecedentes penales en España y en sus países anteriores de residencia y que no se encuentren irregularmente en territorio español.

PROCEDIMIENTO

En el Reglamento se fija también que el empleador o empresario que pretenda contratar a un trabajador extranjero no residente en España deberá presentar, personalmente o través de quien válidamente tenga atribuida la representación legal empresarial, la correspondiente solicitud de autorización de residencia y trabajo por cuenta ajena ante el registro del órgano competente para su tramitación, correspondiente a la provincia donde se vaya a ejercer la actividad laboral, aportando una serie de documentos que se recogen en el artículo 51 del Reglamento de la Ley de Extranjería que puede encontrarse en la página web del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales: www.mtas.es ■

C. H. C.



En la primera convocatoria se han presentado 145 proyectos y las ayudas ascienden a 2,4 millones de euros

La Seguridad Social impulsa estudios e investigación sobre **PROTECCIÓN SOCIAL**

La Seguridad Social ha puesto en marcha un proyecto para "promocionar las actividades de estudio, investigación y divulgación en materia de protección social, así como establecer vías de cooperación entre las diversas instituciones públicas y privadas que operan en este ámbito, dirigido todo ello al desarrollo, mejora de la eficacia y sostenimiento del sistema público de protección social y a su proyección futura". Con esta finalidad se ha creado el Comité para el Fomento de la Investigación de la Protección Social (FIPROS), que fue presentado por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, y la rectora de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), Araceli Macía, el pasado 6 de julio en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de dicha Universidad. A la primera convocatoria realizada por el FIPROS se han presentado 145 proyectos y las ayudas que se han fijado son de 2,4 millones de euros.



El acto de presentación del Comité para el Fomento de la Investigación de la Protección Social (FIPROS), creado por orden ministerial el pasado 25 de noviembre, estuvo presidido por la rectora de la UNED, Araceli Macía, dando así el respaldo de la universidad a esta iniciativa que recupera la tradición del ministerio de Trabajo de impulsar la investigación de las diferentes temáticas sobre protección social.

TRADICIÓN INVESTIGADORA

El secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, destacó durante su intervención en este acto que "el ministerio de Trabajo ha sido en momentos concretos de la Historia de España un referente, una avanzada que daba a conocer al conjunto de la sociedad el pensamiento más depurado y mejor aplicado en las diferentes temáticas de la protección social. Queremos recuperar esta tradición con un Fondo de Investigaciones que permita, con financiación pública, encarar desde diferentes perspectivas los problemas y ne-

cesidades de nuestro estado de bienestar, las carencias insoslayables y las reformas ineludibles. Y cuando hablamos de iniciativa pública, lo hacemos con sujeción a los principios constitucionales, es decir, con la absoluta garantía de pluralidad y mérito que conforman el interés general".

CONVOCATORIA 2005

En su primer año de andadura, FIPROS ya ha realizado la primera convocatoria de ayudas por un importe de 2,4 millones de euros, con un límite máximo de subvención por proyecto de 100.000 euros. En el mes de septiembre se conocerán los proyectos que han sido seleccionados para recibir las ayudas de entre los 145, que se han presentado. Como criterios para su elección destacan la calidad de la propuesta y su relación con los temas señalados en la orden de convocatoria.

Casi la mitad de las solicitudes procede de Universidades, un 15 por ciento de asociaciones, incluyendo algunas de tipo sindical o empresarial, un 13 por ciento proviene de fundaciones y otras tantas de personas físicas. Las Entidades Locales han presentado tres solicitudes.

ÓRGANOS RECTORES

El Comité para el Fomento de la Investigación de la Protección Social está presidido por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado y lo componen el director general de Ordenación de la Seguridad Social, como vicepresidente, Miguel Ángel Díaz Peña y como vocales los directores generales de la Tesorería General de la Seguridad Social y del Instituto Nacional de la Seguridad Social, Francisco Javier Aibar y Fidel Ferreras, respectivamente y el director del Gabinete del secretario de Estado, José Antonio Panizo.

Para dar apoyo al Comité con expertos independientes en distintas áreas de protección social se ha creado la Comisión Asesora, que fue presentada el pasado día 6 de julio en la UNED y que está integrada por: Adolfo Jiménez, secretario general de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS); Manuel Aznar, consejero de Trabajo y Asuntos Sociales para Italia, Grecia y Rumanía; Josune Aguinaga, profesora titular de Sociología de la UNED; Anna Cabré, directora del Centro de Estudios Demográficos y Catedrática de Geografía Humana de la Universidad Autónoma de Barcelona y Tomás Sala, Catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad de Valencia. ■ C. H. C.

Su dotación actual alcanza ya los 26.650,89 millones de euros

El gobierno **AMPLÍA LA CUANTÍA** del Fondo de Reserva de la Seguridad Social en 3.500 millones de euros

El Gobierno ha ampliado la cuantía del Fondo de Reserva de la Seguridad Social con una dotación adicional de 3.500 millones de euros, con lo que éste alcanza ya la cifra de 26.650 millones de euros y puede hacer frente al pago de casi seis mensualidades de la nómina de pensiones. Esta aportación es la segunda que se hace en lo que va de año y representa el 3,18 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB).

De los 26.650,89 millones de euros que alcanza en la actualidad el Fondo de Reserva, sin contar los rendimientos que pueda producir este año, 25.172,92 millones de euros corresponden a las distintas dotaciones presupuestarias realizadas desde el año 2000 a la actualidad. Otros 20,13 millones de euros corresponden al exceso de excedentes de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social y 1.457,85 millones de euros a los rendimientos netos obtenidos hasta la fecha por la inversión del Fondo en activos financieros públicos.

En la actualidad, según los datos facilitados por la secretaría de Estado de la Seguridad Social, la práctica totalidad del Fondo de Reserva está invertido en activos financieros públicos por un importe de 22.892,24 millones de euros. La cartera de activos, además de los emitidos por el Reino de España (95,85% sobre el total) incluye también deuda no española de Alemania, Francia y Países Bajos (8,15% del total).

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

SEGUNDA APORTACIÓN

Esta aportación, aprobada por el Gobierno el pasado 8 de julio, a propuesta de los ministros de

Economía y Hacienda, Pedro Solbes y de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, es la segunda que se hace en este ejercicio (la anterior de 3.500 millones de euros se aprobó el 11 de febrero). El excedente presupuestario de la Seguridad Social del año 2004, calculado a efectos del Fondo alcanzó los 7.337,99 millones de euros. Esto quiere decir que el 96,04% de los excedentes presupuestarios de la Seguridad Social se han invertido en el Fondo de Reserva.

La cuantía actual del Fondo asciende a 26.650,89 millones de euros (cerca de cuatro billones y medio de las antiguas pesetas) y representa el 3,18 por ciento del Producto Interior Bruto, que en 2004 fue de 837.557 millones de euros.

PACTO DE TOLEDO

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. Con la creación del Fondo de Reserva en el año 2000 se dio cumplimiento a la recomendación número dos del Pacto de Toledo y a los compromisos adquiridos en el Acuerdo alcanzado con los sindicatos más representativos en octubre de 1996, recogidos en la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de la Seguridad Social de 1997. ■ C. H. C.

SITUACIÓN DEL FONDO DE RESERVA A 8 DE JULIO-2005 (Previa al Acuerdo del Consejo de Ministros)

	IMPORTE EN EUROS
Dotaciones efectuadas por Acuerdo de Consejo de Ministros	21.672.915.657,54
Exceso de excedentes derivado de la gestión por las Mutuas de la Incapacidad Temporal por contingencias comunes	20.131.550,86
Rendimientos producidos	1.513.628.739,00
Por intereses c/c	110.828.158,76
Por cupones	1.375.188.011,93
Por rendimientos implícitos netos	27.612.568,31
Ajustes por amortización de activos	<55.781.830,49>
Por cupón corrido	55.781.830,49
TOTAL	23.150.894.116,91
Dotaciones materializadas	
Activos financieros en cartera	22.892.244.201,12
En la cta/cte en Banco de España	258.649.915,79
TOTAL	23.150.894.116,91



NEGOCIAN UN CONVENIO PARA MARINA MERCANTE

Representantes de los sindicatos UGT y CCOO del mar y de la patronal ANAVE mantuvieron el pasado mes de junio una primera toma de contacto para negociar un Convenio General de la Marina Mercante. Los representantes sociales entregaron a los empresarios un borrador que no es otra cosa que "un acuerdo marco para regular el sector y defender los derechos mínimos de los trabajadores", según Manuel Domínguez Segade, secretario federal del Sector del Mar de UGT.

Los representantes de ANAVE comunicaron a los sindicatos, en esa primera toma de contacto, que pensaban convocar a su comité directivo para estudiar el borrador. Las negociaciones ya se han iniciado y ambas partes se han dado de plazo hasta el próximo 31 de diciembre para

tratar de llegar a un acuerdo y presentarlo a la Administración. El sector de la marina mercante se regula mediante un convenio que data de 1982, pero los sindicatos consideran que hay que adaptarlo a la legislación actual. Según Manuel Domínguez Segade "ANAVE no tendría que tener problemas para negociar un nuevo acuerdo marco, pero le falta voluntad. Es una patronal que prefiere la desregulación aunque el noventa por ciento de las empresas tienen convenio, por lo que no deja de ser paradójico".

CONVENIO DE MÍNIMOS

El borrador entregado por UGT y CCOO consta de 29 folios en los que desarrolla 41 ar-



tículos, desde el ámbito de aplicación, estructura salarial y complementos, organización del trabajo, licencias para asistir a cursos y exámenes y clasificación del personal.

El convenio sería de aplicación a todo el personal que preste sus servicios en buques mercantes de pabellón español, siempre y cuando la empresa para la que prestan sus servicios carezca de convenio colectivo propio o bien que en el mismo no estén reguladas las materias incluidas en el convenio general.

El borrador establece la creación de una comisión paritaria para interpretar y vigilar la aplicación del convenio, compuesta por seis representantes de ANAVE y seis representantes a

distribuir entre UGT Sector del Mar y CCOO de la Marina Mercante.

SALARIO PROFESIONAL

Aún no se han establecido las cuantías mínimas de la tabla salarial aunque el borrador establece que el salario se devengará en las siguientes situaciones: embarcado, comisión de servicio, vacaciones y servicios, licencias con derecho a salario y expectativa de embarque.

En torno a las horas extraordinarias serán de libre ofrecimiento por parte del armador y la prestación de las mismas será siempre voluntaria por parte de los tripulantes, salvo en los siguientes supuestos por motivos de seguridad

Se trata de llegar a un acuerdo marco que garantice los derechos mínimos de los trabajadores



El convenio en vigor data de 1982

y operatividad del buque: los trabajos de fondeo, atraque y desatraque, enmendadas previstas, apertura y cierre de escotillas y arranques; en la mar siempre que las necesidades de la navegación lo exijan para llevar a buen fin el viaje iniciado por el buque y en puerto cuando la programada salida del buque lo requiera; atención a la carga, y las operaciones necesarias para que el buque pueda realizar la carga y descarga; atención de autoridades en puerto; en situación de socorro a otros buques o personas en peligro o cuando fueran necesarias o urgentes durante la navegación para la seguridad del buque, personas o cargamento y en el supuesto de formalidades aduaneras, cuarentena y otras disposiciones sanitarias.

Respecto al transporte de mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas, las tripulaciones tendrán derecho a percibir un incremento de la

remuneración, sobre el salario profesional, que oscila entre el 10 y el 50 por ciento, en función del incremento del riesgo a que estén expuestos.

En los casos en que el buque tenga que navegar por zonas insalubres o epidémicas, o bien deban permanecer en puertos que tengan esa consideración, ambas situaciones declaradas así por la Organización Mundial de la Salud, la tripulación percibirá un incremento del 75% sobre el salario base durante el tiempo en que se encuentra en dicha situación.

ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

La jornada ordinaria de trabajo en la Marina Mercante será de 1.826,27 horas de trabajo efectivo en cómputo anual, distribuyéndose en jornadas ordinarias de 8 horas al día.

En ningún caso el periodo de embarque se prolongará más allá de 120 días, distribuyéndose los descansos y los límites de la jornada de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente.

Sobre vacaciones y descansos el borrador presentado por los sindicatos establece que serán de 0,60 días por cada día de embarque o situación asimilada. A efectos de devengo de vacaciones, se considerará al tripulante en situación de embarcado cuando se encuentre hospitalizado por accidente de trabajo o enfermedad profesional fuera de su domicilio.

Serán retribuidas las licencias por motivos de índole familiar en los siguientes casos: por matrimonio, 20 días; nacimiento de hijos, así como adopción y acogimiento, 15 días; enfermedad grave del cónyuge, hijos, padres, hermanos, incluso políticos, hasta 10 días; muerte cónyuge e hijos, incluso políticos, 15 días; muerte padres y hermanos, incluso políticos, 12 días y, traslado de domicilio, 5 días.

Por otra parte en los casos de baja por enfermedad profesional o accidente laboral, los tripulantes recibirán de la empresa, a partir del primer día de la baja, y como complemento, la diferencia entre lo que perciben como prestación de la Seguridad Social y el 100% de su base reguladora, referido siempre al mes inmediatamente anterior al de su baja, devengando vacaciones de situación de embarcado en caso de hospitalización.

Aparte del Seguro Obligatorio de Accidentes y como complemento del mismo, la empresa establecerá a su cargo y a favor de los tripulantes un seguro de accidentes cubriendo los riesgos por muerte (30.000 €) y por invalidez permanente o absoluta (50.000 €).

El borrador de convenio general contempla un apartado específico al cambio de titularidad de la empresa, en cuyo caso no se extinguirá la relación laboral del trabajador, quedando el



nuevo empresario subrogado en los derechos y obligaciones laborales del anterior.

CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL

Al margen de las categorías profesionales existentes en cada empresa el borrador de convenio general recoge una relación de categorías con carácter enunciativo, sin que implique la obligatoriedad de tener cubiertas todas y cada una de ellas. Son las siguientes: Oficiales de puente y cubierta (capitán, primer oficial de puente o cubierta, segundo oficial de cubierta y tercer oficial de cubierta); oficiales de máquina (jefe de máquinas, primer, segundo y tercer oficial de máquinas); oficial radio electrónico, sobrecargo; maestranza (contramaestre, contramaestre de máquinas o calderero, fontanero, bombero, electricista, mayordomo, jefe de cocina, cocinero 1º y 2º, encargado de cámara, encargado de bar, gambucero y ropero); subalternos (marinero de puente, marinero de máquinas o engrasador, camarero y ayudante de cocina) y servicios especiales (azafato/a).

PESCA DE ALTURA Y BAJURA

En el sector pesquero hay mar de fondo. El salario a la parte, el que percibe el trabajador en función de las capturas, provoca una prolongación excesiva de la jornada laboral lo que

trae consigo un mayor riesgo de accidentes y la esquilmación de los caladeros, según Manuel Domínguez Segade, que se muestra partidario de iniciar también la negociación de un convenio marco de mínimos para el sector pesquero. "El principio básico -subraya- será acabar de una vez por todas con el salario a la parte. En todo caso debería contemplarse un plus de productividad en función de las capturas, no superior al 10 por ciento del salario fijo, que actualmente en la mayoría de los casos es inexistente". En ese deseado acuerdo marco quedarían reguladas las condiciones mínimas de trabajo, vacaciones, salario, jornada, etc.

Los actuales convenios en el sector pesquero están muy disgregados. Hay convenios aplicables a Galicia, Andalucía, Cantabria, Cataluña..., pero según Manuel Domínguez, son muy específicos, algunos de ellos con ámbito de aplicación según el arte de pesca.

En definitiva, igual que se trata de poner al día un acuerdo de mínimos en marina mercante, sería también necesario hacer lo mismo en el sector pesquero para que fuese más atractivo para los jóvenes. Y prueba de ello es que desde hace tiempo se está produciendo un incesante trasvase de trabajadores del sector pesquero al de marina mercante. ■ J. M. B.

La falta de acuerdos y convenios colectivos en el mar hace que el sector sea poco atractivo para los jóvenes

Japón, a un paso de empezar a

la MINAR MORATORIA

Todas las resoluciones presentadas por la delegación japonesa y sus aliados para reiniciar la caza comercial de ballenas, o lograr avances en pos de ese fin, fueron rechazadas, aunque por un escaso margen de votos. La estrategia de Japón de hacerse con un grupo aliado a cambio de sustanciosas ayudas económicas le está dando sus frutos. Al tiempo que anunciaba la posible mayoría de la que dispondrá para la próxima reunión de la CBI a celebrar en el país caribeño de Federación de Saint Kitts y Nevis, gracias a cuatro países más que sumará a su "grupo de fieles", señaló que piensa doblar el número de capturas para "investigación", con lo que dará muerte a unos 1.300 ejemplares todos los años. La comunidad internacional sigue sin saber reaccionar.

Ulsan, localidad de Corea del Sur dedicada antaño a la caza de ballenas y donde se celebró este año la reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), fue testigo de la misma puesta en escena y desarrollo habidos durante los últimos años en las reuniones de este organismo internacional. Por un lado, el rechazo de los países conservacionistas a cualquier intento de reiniciar la caza comercial de ballenas sin un estudio científico que avale que no haría peligrar su supervivencia como especie y, por otro lado, las estratagemas de Japón por ir minando poco a poco esa resistencia.

Y su forma de avanzar no es demostrando que tiene razón, sino haciéndose más fuerte. Y lo hace comprando votos a cambio de asistencia económica a países en vías de desarrollo. Esta práctica que ni oculta ni desmiente, como lo prueba el que ya ha anunciado que para la próxima reunión dispondrá de cuatro nuevos votos (Camerún, Gambia, Nauru y Togo), se ve acompañado por sus decisiones unilaterales de incrementar el número de ejemplares capturados con "fines científicos", y que luego es comercializada, a precios prohibitivos para la mayoría de los japoneses, en lujosos restaurantes del archipiélago.

JAPÓN DUPLICA SU "CAZA CIENTÍFICA"

Japón sigue exprimiendo al máximo el "agujero legal" del recurso a la "caza científica" para seguir cazando ballenas y comercializando su carne en el mercado interior. En los próximos seis años, Japón piensa doblar la cuota anual de capturas dentro de su programa de "investigación científica". Anuncio que realizó



tras la votación en contra de la Comisión contra su programa de caza científica (30 votos contra 27), y tras la petición del ministro australiano de Medio Ambiente, Ian Campbell, a Japón para que respetara la decisión.

Dentro de estas capturas de "caza científica" incluirá, a partir de ahora, cincuenta ejemplares de dos especies, la jorobada o yubarta y la rorcual común, que se hallan en grave peligro de

extinción. Con sus nuevas pretensiones, pasaría de cazar 440 rorcuales aliblanco al año en la Antártida, a 880. Este número habría que sumarlo a los 220 rorcuales aliblanco, 100 rorcuales boreales, 50 rorcuales tropicales y 10 cachalotes capturados en el Pacífico norte. Teniendo en cuenta los otros 120 ejemplares de rorcual aliblanco que su flota ballenera costera podría cazar este año, la cifra de capturas podría sobrepasar los 1.300 ejemplares.

Sólo la caza en la Antártida genera actualmente a Japón unas dos mil toneladas de carne de ballena cada año, según señala la organización Greenpeace, ya que se trata simplemente de una caza comercial encubierta. La venta al por mayor de esa carne supone unos 33 millones de euros, cifra que se multiplica por tres al ser vendida en los comercios minoristas. Ahí es donde reside, en realidad, el "interés científico" de Japón, pues como ya denunciara en 1997 el Comité Científico de la CBI "dicho programa no sirve a ningún propósito que pueda justificar la muerte de más de siete mil ballenas (las cazadas hasta ese año) desde que puso en marcha ese programa (1987).

Japón está a punto de lograr la mayoría simple gracias a la compra de los votos de cuatro nuevos países, con lo que podría sacar adelante resoluciones que socavarían la actual moratoria



Como denunció hace dos años Scott Baker, de la Universidad de Auckland (Nueva Zelanda), de los 150 trabajos del programa científico nipón revisados, sólo uno abordaba las cuestiones planteadas por la CBI y había sido publicado en una revista internacional arbitrada. *Gran cantidad de documentos producidos por Japón -según Justin Cooke, especialista en cetáceos de la Unión Mundial para la Conservación- han sido enviados al Comité Científico de la CBI. La mayor parte es material descriptivo general y no relacionado directamente con el manejo de la caza o de las poblaciones de ballenas. Está muy claro por qué lo hacen. Es la única manera legal de seguir cazando.*

Sin duda, lo más preocupante de esta reu-

nión ha sido el anuncio de Japón de incrementar esa cacería científica en la Antártida, según declaró a MAR Sebastián Losada, responsable de Océanos de Greenpeace, quien añade que los países de la CBI no están denunciando como deberían la situación existente, especialmente en lo referente a la compra de votos.

El otro punto que el representante de Greenpeace considera preocupante es el de que Japón está a punto de lograr la mayoría simple. No podría lograr la suspensión de la moratoria, ya que para ello necesitaría los 3/4 de los votos. Sin embargo, como señala Sebastián Losada, le permitiría sacar adelante una serie de resoluciones por medio de las cuales empezaría a minar la moratoria.

Muchas de las propuestas presentadas cada año por el país nipón (en esta reunión presentó cerca de la treintena y que fueron rechazadas), podrían salir adelante con mayoría simple. A tenor de las que viene presentando año tras año, según explica Sebastián Losada, podría sacar adelante una resolución apoyando su caza científica; o hacer que se debata el orden del día de la reunión eliminando del mismo todos los puntos que no le agraden, como la discusión sobre nuevos santuarios o de los trabajos del Comité de Conservación, o proponiendo que las votaciones sean secretas, algo que viene solicitando en todas las reuniones con el fin de que no se sepa lo que vota cada país. Y es que ya se han dado casos en los que algunos de sus acólitos no votaron la consigna dictada por Japón por lo delicado de algunos asuntos.

No es una hipótesis sobre lo que ocurriría. De hecho, Japón propuso en esta reunión una



votación en la que se reconocieran las "aportaciones científicas" de su programa de investigación, así como otra en la que pedía que se omitieran en la agenda asuntos como los santuarios de ballenas. En definitiva, como insiste el representante de Greenpeace, *estaría en disposición de ir minando la moratoria, impidiendo cualquier avance significativo en la conservación de las ballenas.*

SAQUEO EN AUMENTO

En 2003, Islandia se sumó a la "caza científica". Aunque su intención era capturar 500 ballenas en dos años, la cuota fue rebajada a 38 y 36 rorcuales aliblanco para ese año y para el siguiente, respectivamente. En estos momentos no se ha hecho pública aún la cifra que pretende cazar para este año, según comunica Greenpeace, por lo que esta organización considera que es el momento de presionar a su Gobierno para que abandone este programa.

Un programa, por otra parte, con una fuerte contestación social en su propio país, especialmente desde la industria turística.

Y es que el turismo relacionado con los cetáceos supone la llegada de 82.000 turistas al año que generan más de 18 millones de dólares a la industria islandesa. Como señala Greenpeace, esto es mucho más de lo que podría aportar la industria ballenera.

El otro gran depredador de ballenas es Noruega que simplemente se ha negado a cumplir la moratoria y se dedica a la caza comercial desde 1993. La cuota que se ha autoconcedido para este año es de 797 ejemplares, ya que incluye 121 que no pudo cazar el año pasado. Greenpeace indica que esta cacería ha creado cien puestos de trabajo en el país escandinavo, cifra que si se compara con los 7.700 puestos de trabajo perdidos por el sector de la pesca en este país a consecuencia del agotamiento de los recursos pesqueros, *podremos darnos cuenta de las verdaderas necesidades de las comunidades costeras en términos de gestión sostenible de los recursos marinos.*

Greenpeace estima que este año serán cazadas 2.137 ballenas, según las pretensiones de los países anteriormente señalados. Una cifra importante, sin duda, pero que lo sería mucho más de levantarse la moratoria, como indica Sebastián Losada, al sumarse otros países a esta actividad. Sería el caso de Corea del Sur, que en la actualidad permite el comercio interior de

"Sin duda, lo más preocupante de esta reunión ha sido el anuncio de Japón de duplicar la "caza científica" en la Antártida. También incluye la captura de yubarta y rorcual común, clasificadas como especies en peligro de extinción" (Sebastián Losada)





**Ya en 1997
el Comité
Científico de la
CBI señaló que
el programa de
investigación de
Japón no podía
justificar la
matanza de
ballenas que
lleva a cabo
todos los años**

carne de ballena y delfines que son capturados de "forma accidental" en redes de pesca. Casualmente, es el país donde más cetáceos mueren "accidentalmente" (unas cien veces más) por artes de pesca que en los que no tienen mercado interior para la carne de esta especie. De hecho, como denuncia la organización ecologista, están construyendo una fábrica para procesar carne de ballena y un lugar para enterrarlas.

DIFÍCIL FUTURO

La supervivencia de las ballenas se presenta más que complicada. De hecho, y tal y como están las cosas, es más que probable que en la próxima reunión de la CBI Japón logre la mayoría en muchas votaciones y empiece a conseguir sus objetivos. El fin de la moratoria aún estará lejos, ya que además de necesitar los 3/4 de los votos para lograrlo, la CITES, que se encarga de la protección de las especies en peligro de extinción prohibiendo la comercialización de sus productos, debería levantar también el embargo que pesa sobre la comercialización de su carne especie por especie.

El problema es el peso que tiene Japón en la economía mundial, que es lo que cuenta en re-

alidad. Con eso ha logrado los votos que tiene hoy en la CBI. Y no hay que olvidar tampoco, como comenta Sebastián Losada, la importancia que tiene en los organismos relacionados con las políticas pesqueras. Así, por ejemplo, es el principal librador de fondos de la FAO. No es de extrañar, pues, que muchos países presenten informes "científicos" señalando que las ballenas están acabando con el pescado en el mundo, una afirmación insostenible desde el punto de vista ecológico.

Complicado lo tienen estos grandes mamíferos marinos si, además de a la cacería a la que se ven sometidos, unimos las cada vez más difíciles condiciones de supervivencia a causa de la contaminación tóxica, acústica, muertes accidentales, efectos del cambio climático...

Si el frente conservacionista no lo remedia, mostrando un rechazo más enérgico frente a las maniobras de Japón, sin duda estaremos ante el principio del fin de una moratoria sobre la caza comercial de ballenas que ahora cumple 19 años, sin que se tengan datos científicos que avalen una recuperación de sus poblaciones a pesar de la misma. ■

RAÚL GUTIÉRREZ
FOTOS CEDIDAS POR GREENPEACE

Cetáceos, bajo seis amenazas

Las ballenas, a pesar de la moratoria vigente desde 1986 que impide su captura para fines comerciales, se encuentran gravemente amenazadas. Y no sólo por la caza que continúan realizando noruegos y japoneses, principalmente, sino que se ven afectadas por otros problemas, tan graves o más. Baste recordar que más de mil cetáceos mueren cada año atrapados en redes de pesca.

Sebastián Losada, responsable de Océanos de Greenpeace, recalca a MAR que uno de los objetivos principales de su organización con respecto a la Comisión Ballenera Internacional (CBI) era lograr una reconversión de este organismo. Es decir, que se ocupe de la protección de estos animales y de los peligros que se ciernen sobre ellos, no sólo de evitar que sean cazados. En esta solicitud de reforma de la CBI coincide con las demandas realizadas desde WWF/Adena.

La CBI fue creada en 1946 por los 14 países firmantes de la Convención Internacional para la Regulación de la Caza de Ballenas a fin de garantizar la conservación adecuada de esta especie y lograr el desarrollo ordenado de la industria ballenera. Era una respuesta, pues, a la preocupación internacional ante el grave declive de las poblaciones de ballenas a causa de la cacería a la que se veían sometidas. Y es que, tras la invención del arpón explosivo, en 1848, y, especialmente, tras la introducción de los buques factoría, en 1905, la industria ballenera experimentó un crecimiento masivo.

Ya en 1930, el 80% de las grandes especies de ballenas se encontraba en peligro de extinción. Sin embargo, las propias recomendaciones de la Comisión para proteger a especies en peligro, como las ballenas grises de Groenlandia, o prohibir la captura de ballenas azules no son tenidas en cuenta por algunos de sus miembros. Así llegamos a 1982 donde se acuerda, ante la grave situación de las distintas poblaciones de ballenas, decretar una moratoria de cinco años para su caza comercial que entrará en vigor en 1986. A pesar de ello, al



año siguiente del inicio de la moratoria Japón se buscó el subterfugio de la "caza científica" y Noruega, en 1993, decide reiniciar la caza comercial.

Y así se ha mantenido hasta el día de hoy, con una moratoria cumplida a medias, y con unas poblaciones que siguen sin recuperarse. Y es que, otro de los grandes errores de esta industria y los gobiernos que la respaldan es el haber tratado a esta especie como un stock



Sebastián Losada señala a MAR que uno de los objetivos de Greenpeace con respecto a la CBI es que este organismo pase de gestionar la caza de ballenas a centrarse en la protección de estos animales frente a los peligros que les acechan

pesquero más, sin tener en cuenta su lenta reproducción y los años que transcurren hasta que alcanzan la madurez sexual.

CONTAMINACIÓN TÓXICA Y ACÚSTICA

El planteamiento de la CBI no resulta suficiente para mantener la población de cetáceos. Al margen de la caza como tal, "accidentalmente" mueren más de mil cetáceos a diario atrapados en redes de pesca. En algunas pesquerías, señalan los datos de Greenpeace, los niveles de captura accidental, tanto de grandes ballenas como de pequeños cetáceos, son tales que la población simplemente no puede mantenerse. La pesca industrial está acabando con esta especie, como ya acabó con el 90% de los grandes peces, como el pez espada, el atún o las rayas en muchos lugares. Y a pesar de ello, Japón sigue culpando a las ballenas de acabar con los peces del mar, una acusación nada original ya que los canadienses, por ejemplo, culpan de lo mismo a las focas antes de proceder a su matanza anual de bebés foca.

Uno de los graves peligros que amenaza a estos mamíferos marinos, además de la caza, es la contaminación, ya sea tóxica o acústica. Sobre esta última, baste recordar las denuncias realizadas por diversos colectivos ecologistas y de científicos de distintos organismos sobre la mortandad de mamíferos marinos producidos a causa de las maniobras militares, ya que los sonar de baja frecuencia utilizados (es la misma baja frecuencia que las ballenas usan para comunicarse y a la que son más sensibles acústicamente) afectan gravemente a estos animales.

Ruido de motores de barcos, prospecciones sísmicas, perforaciones petrolíferas conforman



un mundo de ruidos lo suficientemente importante como para alterar el delicado sentido del oído de las ballenas, muy desarrollado y que utilizan para la localización de presas, la navegación y la contaminación.

No menos grave resulta la otra contaminación referida: la tóxica. Los Contaminantes Orgánicos Persistentes (COPs), entre los que se encuentran los PCBs y los DDT, metales pesados se van acumulando en su tejido adiposo. Esta acumulación de contaminantes tóxicos es también un riesgo para la salud de quienes consumen ballena y delfines.

CAMBIO CLIMÁTICO

El cambio climático, del que tanto se viene hablando desde hace años y que empieza a dejarse notar con mayor intensidad, es otro de los grandes peligros para los cetáceos. La subida de las temperaturas en las regiones polares donde se alimentan buena parte de las ballenas de todo el mundo puede resultar catastrófica. El deshielo marino afecta negativamente a la producción primaria de la región polar y, como consecuencia, a toda la red trófica marina del Antártico. Y es que debajo de este hielo se produce una gran concentración de fito-



plancton, que constituye el alimento de pequeños crustáceos, como el krill, que es a su vez el alimento de la mayor parte de las ballenas que acuden hasta esta zona.

La disminución de la capa de ozono, lo que aumenta la radiación ultravioleta, es otro factor a tener en cuenta, ya que también incide gravemente sobre el ecosistema marino de distintas maneras. Una de ellas es la reducción de la fotosíntesis, lo que afecta directamente al fitoplancton, al reducir significativamente su producción. Este daño es mayor en las zonas polares, donde la exposición a los rayos uva es más intensa.

Por último, Greenpeace destaca el impacto sobre esta especie producido por las colisiones con buques. Una zona especialmente conflictiva se produce en las aguas entre la costa francesa y Córcega, ya que por allí circulan numerosos trasbordadores de alta velocidad al tiempo que se produce una alta concentración, especialmente en verano, de rorcuales comunes para alimentarse. Una situación similar se origina en aguas próximas a las Islas Canarias con los cachalotes, y en el Atlántico norte con la ballena franca.

La situación, pues, no pinta muy halagüeña para las ballenas. Por ello es por lo que Sebas-

tián Losada recalca la importancia de reconvertir a la CBI de un organismo creado para la gestión de la caza de ballenas a otro que se centre en la protección de estos animales frente a los peligros que los acechan, y que acaban de ser resumidos.

Como ya conocen nuestros lectores, ese intento de cambio se impulsó en la reunión de la CBI en Berlín, en 2003, donde se aprobó una iniciativa basada en el fortalecimiento de la Agenda de la Conservación de la Comisión Ballenera Internacional. Aunque los trabajos se iniciaron al año siguiente, poco se ha avanzado, especialmente porque a los países que intentan echar abajo la moratoria no están interesados en esa línea de trabajo, y tratan por todos los medios de debilitar el trabajo del Comité de Conservación acordado en Berlín.

Lo que parece evidente es que, de contar con mayoría (Japón y su grupo de "fieles", junto a Noruega, Rusia, Islandia y Corea del Sur) para la próxima reunión, y de seguir sin reaccionar los países conservacionistas, entre los que figura España, el Comité de Conservación tiene las horas contadas, por lo que la protección de estos cetáceos habrá sufrido un nuevo revés. ■ R. G.





Un litoral

ENLADRILLADO

La situación del litoral español ha empeorado con respecto al pasado año, según el informe que anualmente elabora la organización ecologista Greenpeace, y en el que analiza el estado de nuestras costas. Masificación urbanística, contaminación e infraestructuras portuarias son las causas principales de ese deterioro. Deterioro que afecta de forma negativa, en mayor o menor medida, en las actividades pesqueras y en el futuro de las mismas al alterar, en ocasiones, de forma grave el ecosistema marino y sus zonas de pesca.

Uno de los principales enemigos de la pesca artesanal es la regeneración de playas. De ello dan buena fe las luchas de los pescadores de Cudillero o de Denia, entre otros

Ocho mil kilómetros de costa bajo el cemento y el ladrillo o la amenaza de estarlo en breve. Una zona tremendamente rentable, desde el punto de vista especulativo, como lo prueban las cifras presentadas por Greenpeace. En el último año, los ayuntamientos del litoral convirtieron 2.200 hectáreas en terreno urbanizable. El 34% del primer kilómetro del litoral mediterráneo ya está urbanizado, cifra que se dispara hasta el 59% en algunos puntos del litoral andaluz. En Almería, por ejemplo, hay zonas como Mojácar, Vera, Garrucha o Palomares que, en tan sólo diez años, pasaron de ser pequeños pueblos de pescadores ha convertirse en una sucesión de casas a lo largo de su costa.

Y todo ello sin entrar en los más conocidos y tradicionales puntos de referencia de la especulación urbanística, como Torremolinos o Marbella (Málaga), donde apenas queda un hueco sin construir. Pero si en Andalucía casi todo, incluidos parajes naturales, es suscepti-



ble de ser urbanizado (como el hotel que se está construyendo dentro del parque de Cabo de Gata-Níjar), Murcia o la Comunidad valenciana no se le quedan atrás.

Pero no sólo es el Mediterráneo, donde este caos urbanístico alcanza cotas delirantes. Galicia ha logrado trasladar este mismo problema a su litoral, "especialmente por su disposición a no tomar medidas a escala regional, facilitando así las diversas actuaciones municipales carentes de criterios de planificación territorial", como denuncia Greenpeace.

URBANISMO DESMEDIDO

En cuanto a la urbanización de la costa, y a pesar de que se está llegando a un grado de saturación que está provocando rechazo del turista a desplazarse a zonas tan masificadas y carentes de naturaleza, ya que se ha cubierto prácticamente todo de cemento, el problema sigue en aumento. Un problema del que se ha hecho eco la propia Organización Mundial del



Ningún lugar, aunque sea protegido, está a salvo del cemento. Hotel en construcción dentro del parque cabo de Gata-Níjar. Playa el Algarrobico (Almería). Greenpeace.

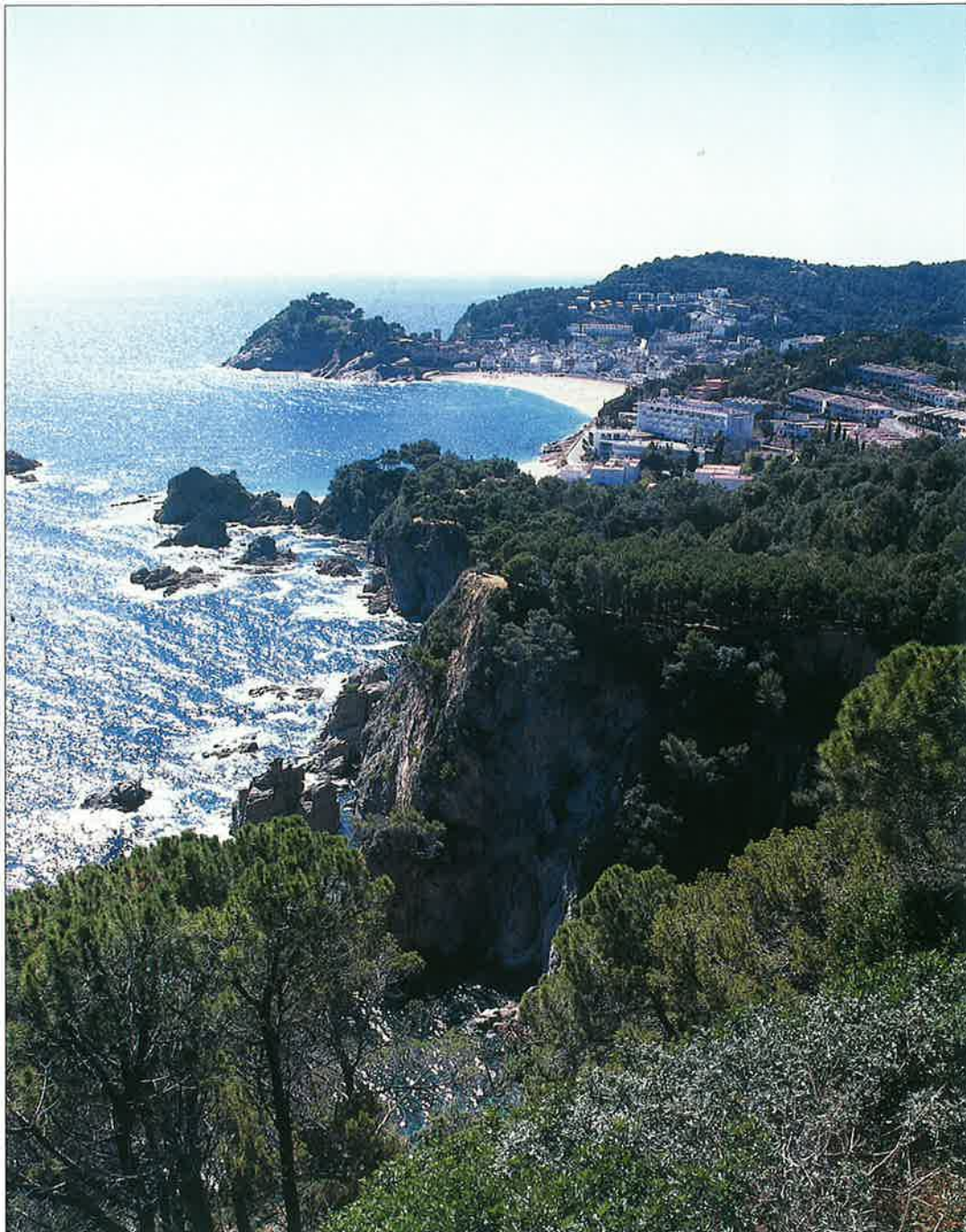


Obras de ampliación del aparcamiento en el puerto de Cudillero, Asturias. Greenpeace.

Turismo. Y es que resulta difícil frenar la dinámica especulativa que se genera en las zonas costeras a la que se suma la importante fuente de ingresos que ello significa para los ayuntamientos, mediante el cobro de tasas e impuestos relacionados con la construcción de viviendas.

Según la responsable del mencionado informe, María José Caballero, están previstas en todo el litoral 768.000 nuevas viviendas, de las que unas 180.000 estarán ubicadas en el litoral de Castellón. Al mismo tiempo, se han contabilizado 44.900 viviendas ilegales en la costa, lo que evidencia, según el informe de Greenpeace, "la mala gestión municipal a lo largo de la

María José Caballero, responsable del estudio, analiza la degradación del medio litoral y marino. Una degradación debida, fundamentalmente, a la masificación urbanística, la contaminación y a las nuevas infraestructuras portuarias



geografía española, destacando Marbella, con 20.000 viviendas ilegales". Contra las viviendas declaradas ilegales por no respetar la línea de costa se está actuando con decisión desde el Ministerio de Medio Ambiente.

Juan López de Uralde, director ejecutivo de Greenpeace, quiso dejar claro, en la presentación de este informe, que si la costa mejor conservada es la cantábrica es porque la demanda allí ha sido menor, no porque las autonomías de esa zona se preocupen más.

El aumento de la población en la franja costera, especialmente en los meses de verano, hace que este problema se convierta, además, en una importante fuente de contaminación. La mayor parte de las urbanizaciones carecen de depuración de aguas residuales, o las que

la tienen no dan abasto para ese incremento de población estival. A punto de cumplirse el plazo (diciembre de este año) para que todos los municipios de más de 2.000 habitantes tengan sus aguas residuales depuradas, el objetivo parece inalcanzable, según reseña la organización ecologista. Y es que muchos ayuntamientos no se han tomado este problema muy en serio, incluso localidades con una importante población, como Algeciras o A Coruña, carecen de sistemas de depuración.

Y las aguas sin depurar acaban en el mar, recogándose 88 episodios de contaminación en la documentación presentada por Greenpeace. La contaminación, evidentemente, no es muy compatible con la pesca, y tampoco con el turismo, habiendo en estos momentos, según el último informe de la UE sobre aguas de baño, 17 playas españolas contaminadas, de las que cuatro están cerradas al baño. Tampoco resultan inocuas muchas de las obras de construcción de puertos deportivos o su ampliación, sin que siquiera se efectúen los preceptivos informes de impacto ambiental.

En este apartado, señalar que son 77 las obras previstas, algunas de las cuales están resultando algo más

que polémicas, como conocerán nuestros lectores, ya que MAR se hizo eco de las obras de Puerto Mayor, en La Manga (Murcia), o del de Luis Campomanes, en Altea (Alicante). Proyectos ambos denunciados por el gran impacto medio ambiental que conllevan, como la destrucción, en el caso del de Altea, de más de 40 hectáreas de *Posidonia oceanica*, una planta vital en el ecosistema mediterráneo por constituir un lugar de reproducción, cría y alimentación de innumerables especies con una repercusión decisiva sobre las actividades pesqueras de la zona. También destacan, entre las problemáticas por su impacto, las obras del puerto industrial de Granadilla (Tenerife) y las del puerto exterior de A Coruña.



Trabajos para la ampliación del puerto deportivo Luis Campomanes, en Altea (Alicante). Greenpeace.



Vertidos de la refinería de Repsol en Bens, A Coruña. Greenpeace.

IMPACTO AMBIENTAL Y DERROCHE DE AGUA

Pero esta importante planta no sólo se ve dañada por las obras que se realizan en la franja costera o por la contaminación (y en este capítulo habría que sumar a las de aguas residuales, ya mencionada, las de origen industrial). Otro de sus principales enemigos lo constituye la regeneración de playas. Una obra que se aborda desde una perspectiva económica exclusivamente, sin atender a su impacto ambiental.

Los trabajos para regenerar una playa se realizan, generalmente, aportando arena succionada de zonas próximas y depositándolas en ellas. Toda esta operación provoca un enturbiamiento del agua y enterramiento de la *Posidonia* que acaba por destruirla. Hay más de 60 regeneraciones de playas recogidas en el informe, "destacando muy negativamente el caso de las playas de Barcelona".

El que una playa se quede sin arena es debido, generalmente, a una variación de las corrientes marinas de la mano del ser humano. La causa de ello es la realización de una obra (un puerto deportivo, un espigón, un dique) que obstaculiza el aporte de arena de forma natural. Las peores consecuencias repercuten sobre los pescadores, ya que sus zonas de pesca se pueden ver alteradas. Las luchas de los pescadores de Cudillero o de Denia dan buena fe de ello y de la preocupación que generan estas obras.

El aumento de la población en esta franja provoca, evidentemente, un incremento en la demanda de energía o de agua. El agua, ese bien escaso y del que conocen perfectamente su importancia en casi toda la franja Mediterránea, tiene una demanda muy por encima de los recursos existentes. No sólo no se adecua el crecimiento urbanístico a los recursos disponibles sino que, en no pocas ocasiones, se provoca su derroche.

En este sentido, Greenpeace llama la atención por la proliferación de campos de golf en una zona de gran sequía, como las Comunidades de Murcia y Valencia, en aras de un desarrollo turístico que se califica de "insostenible". Un solo campo de golf necesita tanta agua como una ciudad de 9.000 habitantes. María José Caballero destaca que están en funcionamiento 300, y que en los próximos diez años, la cifra ascenderá a 500. Por lo pronto, ya hay 58 más en construcción.

El sector pesquero artesanal se ve perjudicado por esta sobre-explotación del litoral. Obras -especialmente espigones y puertos deportivos-, contaminación, regeneración de playas... inciden negativamente sobre sus caladeros y sobre una franja que es vital para la supervivencia de muchas especies. Y de su supervivencia depende la del propio pescador. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Un solo campo de golf necesita tanta agua como una ciudad de 9.000 habitantes. A pesar de ello, y como parte del entramado urbanístico-turístico, abundan en zonas de gran sequía como las comunidades de Murcia y Valencia

Grave crisis pesquera en Tarragona

POR JUAN CARLOS CUCURULL, VICEPRESIDENTE DE LA COFRADÍA DE PESCADORES DE TARRAGONA

TRIBUNA

Pasan los días, los meses... y la pesca no sólo no mejora sino que empeora de forma alarmante. ¿Hasta cuándo podremos aguantar esta situación?, es la pregunta que nos hacemos los más de 1.600 marineros de la provincia de Tarragona. Alguien tendrá que dar una respuesta urgente a esta situación o, de lo contrario, estaremos abocados a la desaparición. Sé que la crisis pesquera por la que atravesamos en nuestra provincia es similar a la de otros muchos puntos de la costa, ya sea en el Mediterráneo, en el Atlántico o en el Cantábrico. Por ello, para denunciar la grave crisis que padecemos aquí, y que es de similar índole a la que padecen otros muchos compañeros, es por lo que me decidí a escribir estas líneas en la revista MAR.

Hace años que atravesamos una profunda crisis.

Las capturas han descendido un 75%, de media, a lo que hay que añadir el increíble precio del pescado, cuya caída no puede igualar la desproporcionada subida del precio del gasoil. No hace mucho tiempo se pagaba a 35 de las antiguas pesetas el precio del litro de gasoil,

cuando ahora estamos en las 105 pesetas por litro. Y según señalan los expertos, la cosa no va a quedar ahí, ya que dicen que pronto llegará a pagarse a 150 pesetas/litro. Baste tener en cuenta que un barco necesita unos tres mil litros de gasoil a la semana para calcular los gastos por embarcación. Unos gastos que se pagan entre el dueño del barco y el marinero, por lo que va a repercutir directamente en el sueldo del trabajador.

Como los sueldos de los marineros no son fijos, sino que van a la parte, descontando los costes del gasoil, se han dado casos en que por una semana de trabajo, en jornada de doce horas diarias, se han cobrado 50, 30 y hasta 20 euros. Y es que, como señalaba anteriormente, en vez de pagarse un precio digno en lonja por las capturas para al menos compensar los altos costes y la poca pesca, lo que se ofrecen son unos precios irrisorios.

Es sencillamente indigno que un trabajador de arrastre gane, salvo algunas excepciones, un sueldo al





TRIBUNA

mes de menos de doscientos euros. Los pescadores de arrastre están sufriendo, también, esta crisis de una forma muy importante. Vedas de dos meses para dejar reposar el mar. Pero durante esas vedas ven cómo los precios del gasoil siguen disparados y los precios del pescado siguen cayendo, lo que no hace más que aumentar su intranquilidad.

He mencionado el descenso de capturas. Qué decir de la sardina o del boquerón (crisis que padecemos por estas aguas también). Hace unos cuatro años que estas pesquerías ya no son lo que eran. Apenas se encuentran boquerones. Exceptuando algunos barcos que han tenido suerte este año, en general la mayoría de los 26 barcos que hay en la provincia y más de trescientos marineros que trabajan en ellos, no han podido llevar a sus hogares un sueldo digno.

Muchos días han llegado a puerto sin llenar una sola caja de pescado. Muchas semanas tampoco han cobrado. Y eso va siendo una tónica general desde el pasado 17 de febrero que empezaron a trabajar el mar. Hay semanas, que el que tuvo suerte y lleva boquerones a puerto gana algo de dinero, pero si es sardina, a cincuenta pesetas la caja de 14 kilogramos... Muchas veces estas capturas acaban de nuevo en el mar.

Y me estoy refiriendo a las capturas de boquerón y sardina. Lo mismo podría decirse de otras especies, como la merluza, que ha sufrido también una fuerte caída. La gamba ha desaparecido prácticamente.

Con esta situación por la que atravesamos de hundimiento de las capturas, de los precios del pescado y de los sueldos, el resultado no puede ser otro que el abandono de la profesión. En los diez últimos años ha habido un descenso del 45% en el número de pescadores. Se han tenido que buscar la vida en otros lugares. Otros muchos aguantan porque ya son mayores y es lo que han hecho toda la vida. Mal que bien, intentan ir tirando con lo único que saben hacer bien hasta que les llegue la jubilación.

¿Hasta cuándo se podrá soportar esta situación?, señalaba al comienzo de esta carta pero que ahora, después de lo expuesto, se entenderá mejor. Puede que esta carta no guste a muchos, pero sí que alegre a una gran mayoría de compañeros, entre ellos los que me votaron como Vicepresidente de la Cofradía de Pescadores de Tarragona y Vicepresidente de la Federación Territorial de las Cofradías de Pescadores de la Provincia de Tarragona, y UGT me eligió miembro de la Comisión Ejecutiva de Transportes, Comunicaciones y Mar de Tarragona.

Me despido esperando que esta denuncia sirva para que se haga algo, y se haga ¡ya! Y de forma urgente. La situación que atravesamos es dramática. Necesitamos que nos escuchen y que nos apoyen. Necesitamos apoyo y solidaridad. Estamos hartos de que nos den largas o falsas promesas. Como se tarde mucho en hacer algo tal vez ya no queden marineros a los que ayudar. ■

El MAPA estudia el informe sobre el arrastre con tren de bolos

En el momento de redactar esta información, la Secretaría General de Pesca Marítima sigue analizando el informe elaborado por el IEO sobre el uso del arrastre con tren de bolos. Según todos los indicios, el resultado del mismo parece ser crítico con el uso de este aparejo.



Los investigadores del Instituto Español de Oceanografía, a bordo del buque Vizconde de Eza, realizaron un detallado estudio -que aún no se ha hecho público- sobre los efectos del arrastre con tren de bolos en los fondos rocosos del caladero del Cachucho, en la zona de Lastres. Un aparejo cuya utilización es duramente criticada desde la Federación de Cofradías de Pescadores de Asturias, que solicitó a la Administración marítima española su prohibición sin excepciones. En estos momentos, el tren de bolos está prohibido en el caladero nacional pero se puede seguir utilizando,

con un permiso especial, en el caladero comunitario.

Los resultados arrojados por el estudio, que aún sigue valorando el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), parecen dar la razón a los pescadores que, desde comienzos de 2001, llevan peleando por la erradicación de este aparejo. Sus detractores señalan que destruye el ecosistema de los fondos rocosos, de gran importancia para la cría de buen número de especies de interés para el sector pesquero asturiano.

Este es el segundo estudio que realiza el IEO sobre el arrastre con el tren de bolos. El primero de ellos, aunque no se consideró como definitivo al haberse recogido información durante solamente dos días, apuntaba claramente a las graves consecuencias de este arte sobre los fondos rocosos. Tras una serie de aplazamientos, debidos a falta de fechas libres para que se pudiera realizar este trabajo desde el Vizconde de Eza así como por el mal tiempo, por fin se realizó un detallado informe. Ahora, el amplio y documentado estudio no deja lugar a dudas, y serán los responsables del MAPA los que tengan que tomar una decisión definitiva sobre su uso. ■

La armadora del Prestige, imputada como responsable de la catástrofe

La juez titular del Juzgado número 1 de Corcubión decretó el embargo de los bienes de la armadora del Prestige, Universe Maritime Ltd, al imputarla como responsable de la catástrofe. Asimismo, desde el pasado 1 de julio está en vigor el Sistema de Notificación Obligatoria de Buques.



Jesús Navarro

Vuelco al proceso judicial. Eso es lo que ha supuesto la decisión de la jueza María Jesús Souto al imputar a la armadora del Prestige como responsable de la catástrofe e imponerle una fianza de 87 millones de euros para garantizar las posibles responsabilidades. Se considera que existen indicios de que el capitán del petrolero no actuó solo, sino que lo hizo con el respaldo de la empresa, por lo que ha decidido imputar a la armadora, como solicitó el Ministerio Fiscal.

Esta medida preventiva puede ser recurrida por la empresa en la Audiencia Provincial de A Coruña. La cantidad de 87 millones de euros viene del cálculo de las indemnizaciones pagadas por el Estado es-

pañol a lo largo de estos casi tres años.

En este mismo mes se ha producido otra noticia íntimamente relacionada con el caso Prestige: La entrada en vigor del Sistema de Notificación Obligatoria de Buques en la Zona Marítima Especialmente Sensible de Europa Occidental. Este nuevo sistema, que afecta a petroleros de más de seiscientas toneladas, obligará a que se notifique la identidad de estos barcos, datos de navegación, tipo y cantidad de carga a bordo y el puerto de destino. Este sistema, aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, tiene la finalidad de facilitar la puesta en marcha de las medidas de búsqueda y salvamento marítimas. ■

BREVES

► Las mariscadoras piden el reconocimiento de enfermedades profesionales

Representantes de las mariscadoras gallegas reclamaron, ante la comisión de Pesca del Parlamento Europeo, un reconocimiento de las enfermedades propias de la profesión, a fin de obtener ciertos derechos sociales, como una cobertura sanitaria adecuada. Denunciaron las duras condiciones en las que trabajan así como la falta de reconocimiento en el sistema español de la Seguridad Social, en el que se incluyó hace seis años. Reivindican el derecho a tener una compensación por los años trabajados.

► Anteproyecto de ley de Pesca Marítima de Murcia

El gobierno de Murcia ha presentado un proyecto de ley para regular la pesca marítima y la actividad acuícola. El objetivo del mismo es disponer de la normativa necesaria para regular estas actividades y garantizar, al mismo tiempo, la explotación sostenible de los recursos pesqueros. Se da una mayor importancia a la figura de los polígonos de cultivo marino en relación a la regulación acuícola, además de crear el Libro de Explotación Acuícola como elemento de control y seguimiento de este tipo de instalaciones.

► Greenpeace conmemora el hundimiento del Rainbow Warrior

Voluntarios de la organización ecologista Greenpeace de diferentes países conmemoraron junto a la torre Eiffel, en París, el veinte aniversario del hundimiento de su buque insignia por parte de los servicios secretos franceses. La colocación de dos cargas explosivas en el casco del buque, cuando se preparaba para encabezar una flotilla para protestar contra las pruebas nucleares que realizaba Francia en Mururoa, acabó con el hundimiento del bar-

BREVES

●●● co y la muerte de Fernando Pereira, fotógrafo de Greenpeace. Veinte años después, la organización ecologista dice seguir trabajando por la paz y el desarme, ya que las potencias nucleares siguen sin cumplir sus compromisos de desarme.

► El Polisario pide a la UE que tenga en cuenta al Sáhara

Mohamed Abdelaziz, secretario general del Frente Polisario, solicitó a la Unión Europea que no firme un futuro acuerdo pesquero con Marruecos que afecte a la soberanía del territorio del Sáhara. Abdelaziz denunció que Rabat realiza un "saqueo sistemático" de las riquezas naturales del Sáhara y que espera que la UE y Marruecos alcancen un acuerdo de pesca lo antes posible, y que ello posibilite a la flota española volver a faenar en el caladero marroquí.

► El sector andaluz apuesta por la acuicultura ecológica

La Asociación de Empresas de Acuicultura Marina de Andalucía ha elaborado unas normas sobre producción ecológica para la acuicultura marina, un documento que resulta pionero en su género en España y que responde "a una apuesta que las empresas andaluzas realizan como parte del proceso de diferenciación de los productos de la comunidad", como señala la propia Asociación. En el documento se recogen normas específicas para la producción de la dorada y la lubina, como características de las instalaciones, sanidad y bienestar animal, alimentación, transporte y sacrificio.

► Siguen los decomisos de inmaduro

Efectivos del Seprona de la Guardia Civil intervinieron 5.900 kilos de pescado inmaduro en el interior de la lonja de Sevilla, listo para ser comercializado. La ●●●

C. VALENCIANA

El sector pesquero de Castellón atraviesa una grave crisis

El sector pesquero no pasa, en líneas generales, por sus mejores momentos. La crisis por la que atraviesa el de Castellón, agudizado por el precio del gasoil y el retraso en el cobro de las ayudas, así como por la fuerte caída de los precios del pescado, está poniendo en serios aprietos a sus 1.181 trabajadores.



Un total de 265 barcos, que es el número de los existentes en la provincia de Castellón que trabajan mediante artes de arrastre, cerco y trasmallo, y 1.181 trabajadores están atravesando por serias dificultades debido a la fuerte crisis pesquera que les está afectando. Según la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Castellón, esta situación viene motivada por el aumento de los precios del gasoil y el retraso en el cobro de las ayudas, los bajos precios que se pagan por el pescado y el crecimiento de las importaciones.

Desde la Federación se denuncia que los precios del pescado han alcanzado mínimos equiparables a los de hace diez años. Señalan que la caja de sardinas ha

llegado a pagarse a 50 céntimos de euro. En este sentido, apuntan sus críticas a la llegada masiva de pescado procedente, principalmente, de Marruecos, Suráfrica, Sudamérica y Canadá, lo que ha tirado los precios de los productos locales. Una situación que ha obligado a devolver al mar sus capturas en diversas ocasiones.

En 2004, el total de las capturas de esta flota rozó los 43 millones de euros, de los que más de 15 millones de euros correspondieron a las capturas desembarcadas en el puerto de Castellón, cuya Cofradía es la más importante de la provincia con 94 embarcaciones y 583 tripulantes. Los armadores de esta Cofradía también se quejan de la llegada de pesqueros de Francia e Italia que realizan una captura masiva de atunes. ■

Arrecifes artificiales para impedir la pesca de arrastre

Según la organización ecologista Oceana, el Gobierno balear tiene previsto promover la instalación de arrecifes artificiales anti arrastre para frenar la pesca con este arte en zonas cuyo impacto es muy negativo o está prohibido. Se han encontrado señales de arrastre a tan sólo 20 metros de profundidad, cuando la legislación señala que no se practique a menos de 50 metros.



Por encargo del Gobierno de Baleares, Oceana ha realizado una serie de trabajos en aguas de esta Comunidad para examinar el impacto de la utilización del arrastre por la flota pesquera. El resultado es que se ha podido corroborar, una vez más, que ha pesar de que la legislación española establece que el arrastre no se puede calar a menos de 50 metros de profundidad, en la Bahía de Palma se han encontrado cicatrices de estas artes a 28 metros profundidad. Buceadores de Oceana han podido documentar también en una zona de la costa oriental de la isla de Mallorca, Santanyi, señales de arrastre a tan sólo 20 metros de profundidad.

En la zona de la Bahía de Palma, los investigadores de esta organización pudieron comprobar cómo sólo se detenían en la utilización de estas artes cuando llegaban

frente a las cuatro barreras de arrecifes artificiales, formados por cerca de 200 módulos, instalados hace cerca de veinte años, frente a Cala Blava y el Cap Enderrocat.

Ante los buenos resultados de este tipo de arrecifes, y teniendo en cuenta la dificultad de llevar a cabo una eficaz vigilancia para impedir que se faene en zonas prohibidas, el Gobierno balear ha decidido ubicar en esta zona un campo de arrecifes anti arrastre formada por tres barreras con 200 módulos.

Los arrecifes anti arrastre están constituidos por pesadas estructuras de hormigón que tienen unos salientes a los que quedan enganchadas las redes de los barcos. Dado su gran poder disuasorio, su utilización se generalizó en los años 80 a fin de evitar que se calaran estas redes en zonas someras o de importancia ecológica. ■

BREVES

partida estaba compuesta por 2.366 kilos de merluza; 2.162, de chirlas; 1.100, de boquerones; 224 kilos de jureles, entre otros. El pescado procedía de Italia y Portugal. El operativo se inició en Dos Hermanas (Sevilla), dentro del dispositivo que se está realizando en la provincia para erradicar la entrada de inmaduros.

Los servicios de Alicante decomisaron media tonelada de inmaduros en tres vehículos de transporte por carretera.

► Un tiburón en la playa de Poniente, Asturias

La llegada de un tiburón peregrino de seis metros obligó a cerrar la playa gijonesa de Poniente. Luis Laria, director de la Coordinadora para el Estudio y la Protección del Medio Marino (Cepesma), aseguró que este escualo, que puede llegar hasta los doce metros de longitud, es totalmente inofensivo, ya que se alimenta exclusivamente de plancton. También han sido avistados varios calderones a escasos 400 metros de las costas gijonesas. Según Laria, ello se puede deber a la búsqueda de comida o a desorientación. Y es que los cambios climáticos provocan la variación de algunas corrientes marinas, con lo que estas especies que se dejan llevar por ellas acaban en lugares insólitos, como en este caso.

RECTIFICACIÓN

En el pasado número de mayo, se atribuyó al Instituto Español de Oceanografía la autoría de un estudio sobre la evolución del banco de moluscos en el litoral de Huelva, en el artículo "Paro biológico para recuperar la población de chirla en el golfo de Cádiz". En realidad, este estudio lo realizó personal del Laboratorio de Control de Calidad de los Recursos Pesqueros, dependiente de la Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Junta de Andalucía.

INSOMNIO: ¿Por qué nos cuesta tanto dormir?

Se dice que una persona tiene insomnio cuando el tiempo que pasa durmiendo es inferior al 85% del que pasa en la cama.

Aproximadamente un 25 % de la población presenta problemas ocasionales para conciliar el sueño y el insomnio es un problema crónico para un 10% de los individuos, afectando con mayor frecuencia a las mujeres. Así mismo, cuanto mayor edad tienen las personas, mayor es la probabilidad de que tengan dificultades a la hora de dormir, de forma que a partir de los 60 años, suelen despertarse un mayor número de veces y tener el sueño más ligero.

Podemos distinguir entre dos tipos diferentes de insomnio:

1. Problemas en el inicio del sueño: cuando el tiempo que la persona tarda en dormirse está claramente ampliado, es decir, desde que se introduce en la cama hasta que se queda dormido pasa un periodo de tiempo superior a lo que sería normal: unos veinte minutos.

2. Problemas en el mantenimiento del sueño:

- Despertares durante el descanso: son pequeños despertares a lo largo de la noche con plena conciencia de haberlo hecho y con preocupación por volverse a dormir.

- Despertar precoz: sería la interrupción definitiva del sueño antes del periodo normal, el cual dura siete u ocho horas.

¿CÓMO ES EL SUEÑO NORMAL?

Los científicos utilizando diferentes técnicas para medir las ondas cerebrales, la actividad muscular y los movimientos de los ojos han podido describir las distintas fases por las que pasamos mientras dormimos:

1. Primer nivel: es la etapa del sueño ligero, en la que podemos despertar muy fácilmente, los ojos se mueven despacio, la respiración se hace irregular y los músculos se relajan.

2. Segundo nivel: se va cayendo en una fase más profunda, las ondas cerebrales se vuelven más activas.

3. Tercer nivel: el cerebro va reduciendo su actividad. Son las llamadas ondas delta.

4. Cuarto nivel: se alcanza a la media hora. Es el descenso hacia el sueño más profundo, del cual es difícil despertar. Esta etapa dura unos 30 o 40 minutos. Después se vuelve al tercer, segundo y primer nivel en ciclos de, aproximadamente, hora y media. En un determinado momento se pasa a una fase totalmente diferente, llamada REM.

5. REM: significa movimiento rápido de ojos (Rapid Eye Movement), y también es llamado sueño activo. Se entra en él a los 40 u 80 minutos después de dormirse; los ojos empiezan a moverse de un lado a otro, la respiración y la velocidad del corazón aumentan de forma irregular. Las ondas cerebrales son activas, de forma similar a cuando estamos despiertos. Sin embargo, los músculos están tan relajados que es imposible moverlos. En esta fase es muy difícil despertarse, el primer periodo puede durar 5 minutos, después se repetirá a lo largo de la noche, pudiendo durar hasta una hora. En esta fase se producen los sueños, experiencias formadas por imágenes muy vivas, alucinantes y muchas veces fantásticas que, parece ser que, tendrían como fin "limpiarnos" de preocupaciones, obsesiones, etc. Se sueña todas las noches, pero hay personas que recuerdan los sueños mejor que otras.

¿PARA QUÉ DORMIMOS?

Cabe hacerse una pregunta: ¿es lo mismo descansar tumbado en la cama, que dormir? La respuesta es no. Todavía no se conoce a ciencia cierta por qué dormimos, lo que sí se sabe es que las personas no podemos funcionar si pasamos mucho tiempo privadas de sueño.

Hay diferencias en la forma de dormir según las circunstancias de nuestra vida, cuando estamos bien necesitamos menos sueño, si nos encontramos en una etapa de crisis (cambio de trabajo o casa) dormimos más. También durante el embarazo o una enfermedad necesitamos más horas. Se ha visto que en estos casos parece cobrar importancia la fase del sueño REM, que sería una ayuda para reestablecer nuestro físico y psicológico.

Las consecuencias visibles de la privación de sueño de hasta 100 horas provocada a volunta-

rios en estudios de investigación consistieron en las siguientes alteraciones:

- Fatiga.
- Inestabilidad.
- Ideas delirantes de persecución.
- Confusión.
- Desorientación.
- Ilusiones y alucinaciones visuales y táctiles.

Todas estas alteraciones se presentaron más pronunciadas en la mañana, sin embargo si el individuo duerme, rápidamente recupera y vuelve a la normalidad.

No dormir bien altera la velocidad de los procesos intelectuales superiores y la función motora. Una persona que no duerme bien se siente lenta y torpe pierde la capacidad de concentrarse, es difícil seguir los trabajos más simples y no hay preocupación por no hacer lo que se debería. Aunque estas consecuencias parecen poco importantes, no es difícil pensar en otro tipo de problemas más graves, como el conductor que se sale de la carretera por una cabezada o el trabajador que no presta atención y tiene un accidente con una máquina.

Pero es fundamental destacar que lo más importante, a diferencia de lo que la mayoría de la gente suele pensar, es la calidad del sueño y no la cantidad de horas que dormimos. Dormir poco no es insomnio. Si durante el día el rendimiento es óptimo, esa persona simplemente necesita menos horas de sueño.

¿POR QUÉ NO SE DUERME BIEN?

En general, la dificultad para dormir puede venir dada por causas internas o externas:

A. Causas internas: la mayor parte se deben al padecimiento de otras enfermedades orgánicas. Son muchas las enfermedades que, directa o indirectamente alteran el reposo del sueño. Así:

● **Enfermedades reumáticas**, musculares o de las articulaciones que generan dolor de manera periódica o constante.

● **Enfermedades endocrinas o metabólicas** como el aumento de la función tiroidea que provoca un aumento de la actividad metabólica general y por tanto ansiedad e inquietud.

● **Enfermedades respiratorias** como el asma donde es frecuente que los ataques se produzcan por la noche, o la insuficiencia respiratoria crónica con dificultad para respirar y tos frecuente.

● **Enfermedades digestivas**, como el reflujo gastroesofágico que provoca despertar del sueño con sensación de ardor de estómago.

● **Enfermedades neurológicas** como en la enfermedad de Alzheimer o de Parkinson.

● **Enfermedades psiquiátricas.** Casi todos los trastornos psiquiátricos más frecuentes se acompañan de alteración del sueño, incluso en ocasiones son el primer signo que nos señala su aparición.

B. Causas externas:

● **Condiciones ambientales inadecuadas para la conciliación y mantenimiento del sueño:** existencia de ruidos intermitentes no habituales, la presencia de luz ambiental, temperaturas muy altas (si hace calor cuesta conciliar el sueño) o muy bajas (el frío hace que el sueño sea más superficial y ocasione un mayor número de despertares), incomodidad de la cama o del lugar donde se duerme, movimientos de la persona con la que se comparte la cama, etc.

● **El consumo de sustancias tóxicas** tales como la heroína, cocaína, anfetaminas, éxtasis, etc, afectan al Sistema Nervioso Central y por lo tanto pueden alterar el sueño. Otras sustancias socialmente más extendidas que también alteran el sueño son las Xantinas (café, té, cacao, colas). El consumo excesivo de estas últimas o incluso su uso moderado en personas sensibles puede dificultar especialmente la conciliación del sueño. La nicotina, en los grandes fumadores, puede dificultar el inicio del sueño y puede generar despertares durante la noche debido a la abstinencia de unas horas. El alcohol, aunque posee cierto efecto sedante inicial, dificulta que el sueño llegue a las fases profundas y por lo tanto que sea reparador.

● Son muchos los **medicamentos** que pueden ocasionar alteraciones del sueño y por lo tanto hay que tenerlos en cuenta cuando se busca la causa de un posible insomnio. Grupos farmacológicos como los corticoides, las teofilinas, los sustitutos tiroideos, anticancerígenos, diuréticos, etc pueden provocar insomnio

● Otros factores individuales que pueden influir son el conocido síndrome de cambio de zona hora-



ría en largos viajes o cambios frecuentes de horario de sueño por motivos laborales (trabajos a turnos) que generan un problema crónico de sueño.

DIAGNÓSTICO Y TRATAMIENTO

¿CÓMO CONFIRMAR EL INSOMNIO?

Es fácil detectar la presencia de un problema para dormir. Se debe **buscar asistencia médica** si:

- El problema para conciliar el sueño se vuelve persistente e intolerable a pesar de los tratamientos caseros.
- Los trastornos del sueño se presentan más de 3 noches por semana durante más de 1 mes
- El insomnio está acompañado de otros síntomas como dolor torácico o dificultad respiratoria.

Resulta algo más complicado determinar si existe o no alguna causa y qué tipo de problema se padece.

Para ello, el médico recogerá todos los datos posibles a través de una *historia clínica* y una *historia del sueño*: tipo de inicio, duración, progresión, síntomas durante el día, factores que empeoran o mejoran el insomnio, antecedentes médicos, psiquiátricos y medicaciones, etc. Será siempre necesario antes de tratar un insomnio *determinar que no existe otra enfermedad orgánica o psiquiátrica de base que lo provoque*.

En algunos casos, se pueden recomendar las siguientes *pruebas complementarias*:

- Exámenes psicológicos
- Exámenes de tiroides (TSH, T3, T4).
- Polisomnografía. Técnica indicada cuando se sospecha la existencia de problemas respiratorios (apneas), movimientos periódicos de las piernas (mioclonias), narcolepsia, somnolencia excesiva diurna, sonambulismo o crisis epilépticas nocturnas. Se trata de una técnica neurofisiológica que permite observar el sueño del individuo a través del control de diversos parámetros biológicos: el movimiento de los ojos, el tono muscular, la actividad eléctrica del cerebro y del corazón, la respiración y el movimiento de las piernas.

¿CÓMO SE SOLUCIONA EL INSOMNIO?

El insomnio transitorio puede no requerir ningún tipo de tratamiento. Si es debido por ejemplo a un

cambio de ritmo de sueño o cambio de zona horaria solamente habrá que esperar a que se reajuste de nuevo el reloj interno del ritmo sueño-vigilia.

1. Medidas de higiene del sueño:

- Procure **acostarse y levantarse siempre a la misma hora**, el hábito le ayudará a dormir.
- **No duerma durante el día**. Por la mañana limite el tiempo de permanencia en la cama si no duerme. No utilice su dormitorio durante el día.
- **Haga ejercicio diariamente a primera hora del día**. No practique ejercicio justo antes de acostarse.
- Utilice una **buena cama**.
- **Evite comidas copiosas** a la hora de acostarse, pero tampoco se acueste con hambre. Un vaso de leche tibia que contiene triptófano, puede ayudarle a conciliar el sueño.
- **Deje de fumar** (al principio el sueño empeora, luego mejorará).
- Tome **cafeína solo** por la mañana y en cantidades limitadas.
- **No tome alcohol**, al menos cuatro horas antes de acostarse. La ingesta excesiva de alcohol aunque produce somnolencia, es causa frecuente de despertares nocturnos.
- **Mantenga la habitación en condiciones óptimas** para dormir (sin ruido, temperatura alrededor de 20°, sin exceso de luz, etc.).
- **Realice rituales antes de dormir** (cepillar los dientes, lavarse, ...). Un baño caliente antes de acostarse le ayudará a relajarse.
- **Vacíe la vejiga** antes de acostarse.
- **Distráigase** de la forma que prefiera de las preocupaciones del día, al menos 2 horas antes de acostarse.
- Practique una **actividad que le relaje** como escuchar música suave, leer textos sencillos y relajantes...
- Duerma con **prendas cómodas** que no le molesten ni aprieten.
- Intente tomar **las medicinas** que desencadenan actividad, como micción (diuréticos), lo más temprano posible, para evitar despertarse por la noche.
- Pregunte al médico si alguna de las medicinas que está tomando podrían mantenerle despierto y, si es así, si puede sustituirla por otra.
- Si se despierta a causa del **dolor**, pida al médico un tratamiento para el mismo.



Tomar un baño de agua caliente antes de acostarse



Regularizar los horarios



Realizar siempre los mismos hábitos



No tomar sustancias estimulantes



No realizar esfuerzo intelectual intenso antes de acostarse



Dormir en unas condiciones ambientales óptimas



No realizar cenas copiosas



Realizar ejercicio

● Si alguna vez utiliza **medicinas para dormir**, intente que sea por un tiempo limitado. Si este tiempo se prolonga por alguna razón, descansa alguno de los días de la semana.

● Utilice **técnicas de visualización** (ovejas, situaciones...).

● Pruebe con **tranquilizantes naturales** como por ejemplo la manzanilla, la valeriana, el tilo o la pasionaria.

● La melatonina es útil para inducir el sueño en personas que sufren de jetlag

2. Técnicas psicológicas.

Los psicólogos pueden enseñar técnicas de relajación sencillas y facilitar la terapia de conversación o psicoterapia, que ayuda a algunas personas a aceptar diversos acontecimientos de la vida, como sentimientos de pérdida, problemas conyugales, etc., que pueden provocar insomnio. También puedes aprender trucos psicológicos, como repetirte que tienes que mantenerte despierto, que a menudo tiene el efecto contrario.

3. Medicación.

En algunos casos de insomnio transitorio o intermitente que genera deterioro importante del rendimiento durante el día puede ser recomendable la toma de algún medicamento inductor del sueño. Con estos fármacos inducir el sueño poco después de ser ingeridos, con efectos que se prolonguen lo suficiente para mantener un sueño nocturno de calidad y evitar efectos secundarios al día siguiente. Existen hipnóticos de vida media

corta, media o larga. En general se recomiendan los de vida media corta para aquellas personas que tienen dificultades para conciliar el sueño y los de vida media larga para las que presentan despertares frecuentes o despertar precoz. El uso de este tipo de medicamentos debe ser indicado siempre por un médico. Su uso crónico, sin control médico, puede llevar a casos de abuso o dependencia, teniendo que aumentar la dosis para conseguir el mismo efecto. Por supuesto, nunca han de ser combinados con la toma de alcohol.

En los insomnios crónicos primero habrá que detectar problemas médicos o psicológicos que puedan estar influyendo. En estos casos el tratamiento de la enfermedad de base puede solventar el problema (tratamiento con ansiolíticos, antidepresivos, etc). Se deberá también identificar comportamientos que puedan empeorar el insomnio y tratar de reducirlos o evitarlos y promover conductos higiénicas favorecedoras del sueño.

Hemos visto el proceso de sueño normal, cuáles son los trastornos más frecuentes al dormir y cómo esclarecer si nos afecta hasta el punto de convertirse en un problema. Como dijo Lord Chesterfield, en 1748: "Una cena ligera, un buen descanso de noche y una mañana soleada han hecho un héroe de aquel hombre que con una indigestión, una mala noche y una mañana lluviosa hubiera sido un cobarde". ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA MADRID

En el seminario "La Reforma de la Seguridad Social en tiempos de estabilidad y crecimiento económico", celebrado en la UIMP

OCTAVIO GRANADO ANUNCIA REFORMAS EN EL SISTEMA DE PENSIONES

El secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, ha defendido la necesidad de "emprender reformas equilibradas", que garanticen que todos "coticen lo debido para tener acceso a las prestaciones y que las que reciban estén en función de las aportaciones realizadas". También se ha mostrado partidario de hacer reformas paulatinas que garanticen la estabilidad y solvencia del sistema de pensiones a largo plazo.

Granado considera que "las condiciones actuales del sistema de Seguridad Social son halagüeñas y nos dan un margen de actuación con tiempo suficiente", pero las perspectivas futuras abocan a la necesidad de acometer reformas que lo hagan sostenible.

El secretario de Estado de la Seguridad Social hizo estas afirmaciones en el transcurso de la inaugura-

ción del seminario "La reforma de la Seguridad Social en tiempos de estabilidad y crecimiento económico" que, organizado por su departamento, dirige el profesor titular de Derecho del Trabajo y Seguridad Social de la Universidad Complutense de Madrid, José Luis Tortuero y se ha celebrado los días 18 a 22 de julio en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, de Santander.

Granado anunció que antes de finalizar julio va a convocar a los interlocutores sociales y a los grupos parlamentarios que integran la Comisión del Pacto de Toledo para darles a conocer el informe sobre la situación actual y evolución futura de nuestro sistema de pensiones, que va a presentar en Bruselas, y que será "el punto de partida para las discusiones en torno a la reforma del sistema de protección social que se hará sin la urgencia que imprimiría una situación de crisis permanente". En este punto recordó que en los dos últimos ejercicios la Seguridad Social ha tenido un superávit por encima del 1% del Producto Interior Bruto.



El ISM en la XI Feria del Pescado de Bermeo

EL EQUIPO DEL CENTRO DE FORMACIÓN NÁUTICO PESQUERO DEL ISM GANÓ LA REGATA DE TRAINERAS

El equipo del Centro de Formación Profesional Náutico Pesquera que el Instituto Social de la Marina tiene en Bermeo, dependiente de la dirección provincial de Vizcaya, se alzó con el triunfo en la VI Edición de la Regata de Trainera entre las Escuelas Náutico Pesqueras del País Vasco, que se celebró en el marco de la XI Feria del Pescado, que tuvo lu-

gar en Bermeo, los pasados 20 a 22 de mayo.

Los alumnos del Centro del ISM, que había organizado la competición, se hicieron con el trofeo "Bandera" y la maqueta de un pesquero de bajura donado por la Confederación de Cofradías de pescadores del País Vasco

También el ISM participó en la XI Feria

del Pescado con un stand, que registró una importante afluencia de gente, interesada en conocer las actividades que lleva a cabo el Centro de Formación Profesional Náutico Pesquera de Bermeo y los equipos de detección, posicionamiento y navegación y otros materiales expositivos que se exhibieron en el stand.

Siempre
hay alguien
escuchándote
al otro lado...



más de
25 años
acercándote
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.