

Mar

Nº 428
Junio 2004

El ISM en la Costera del bonito

Entró en vigor la Tarjeta Sanitaria Europea

Los trabajadores del
mar la pueden
solicitar en el ISM



Finalizó sin éxito el rescate de "O Bahía"

Cuatro marineros desaparecidos

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

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

Dirección Provincial de Huelva



Durante las últimas semanas, el sector de la pesca y la sociedad en general han estado pendientes de los trabajos para el rescate de parte de la tripulación del barco "O Bahía" cuyos cuerpos no aparecieron en los primeros momentos tras la catástrofe acaecida el pasado dos de junio. Desde la Administración se han puesto en marcha todos los medios técnicos para la recuperación de los cadáveres de cuatro marineros que se suponía podían estar atrapados en el interior del barco a 75 metros de profundidad o en las propias redes. Sin embargo, todos los esfuerzos han resultado negativos y el mar se ha convertido en el cementerio para cuatro marineros más en la Costa da Morte" donde en el

pasado los siniestros eran por desgracia algo mucho más habitual y clavaron ya muchas tumbas en esas aguas.

En el sector de la pesca, la nueva ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación presentó en el Congreso de los Diputados su programa para la actual legislatura donde, por encima de todo se quiere poner orden en los caladeros nacionales para asegurar la sostenibilidad de los recursos en colaboración y coordinación con el sector. En esa línea, Elena Espinosa se reunió con el sector de bajura y de altura para analizar los princi-

pales problemas y preocupaciones de armadores y pescadores desde una posición de diálogo que se pretende mantener toda la legislatura.

La flota que faena en NAFO denunció ante las autoridades españolas y comunitaria la existencia de una excesiva inspección por parte de las autoridades canadienses

sin que existieran razones para ello. La administración española y comunitaria actuaron ante las autoridades de ese país para mantener una situación de normalidad y que no se volviera a repetir el desgraciado incidente de la llamada guerra del fletan en 1995. La situación volvió aparentemente a la normalidad, aunque el problema subsistirá mientras no se solucione el problema de fondo como es la existencia de una cuota de pesca muy baja.

El Instituto Social de la Marina, con el buque "Científico" siguió su actuación de asistencia a las flotas con el inicio de la costera del bonito desde el pasado uno de junio.

En materia de Trabajo y Asuntos Sociales la nota más destacada en las últimas semanas ha sido la entrada en vigor de la tarjeta sanitaria europea. Los trabajadores del mar, que en una buena parte operan en el exterior, la pueden solicitar en el Instituto Social de la Marina. ■

Más flores en el mar



TRES DÉCADAS DE HISTORIA DE LA INVESTIGACIÓN MARINA ESPAÑOLA

Autores: Ángel Guerra Sierra y Ricardo Prego Reboredo
Edita: Consejo Superior de Investigaciones Científicas

Este interesante libro es la primera revisión histórica de la investigación marina dentro del CSIC. En él se recoge, además, buena parte de la historia de la investigación marina en España partiendo de su situación antes de 1936, lo que incluye una revisión desde finales del siglo XVIII, pasando por la fundación del Instituto de Investigaciones Pesqueras (IIP) en 1951 y finalizando con su posterior escisión en los años 1978-79. En este amplio trabajo de lectura fácil se aborda con detalle y rigor la tarea científica llevada a cabo en el ámbito del IIP, sazonada con elementos de la biografía personal de muchos de sus miembros.

El prólogo ha sido escrito por uno de los protagonistas de esta historia y Profesor de Investigación emérito del CSIC. El libro consta de un marco de la historia de las investigaciones científicas españolas, realizado por un especialista en Historia de la Ciencia de la Universidad de Alcalá, de una introducción y cinco capítulos: antecedentes, los orígenes del IIP, su consolidación, el apogeo del Instituto y su escisión.

En el primer capítulo se resume la situación de la investigación marina en España desde 1772, cuando se institucionalizó el Real Gabinete de Historia Natural, hasta el nacimiento del Consejo Superior de Investigaciones Científicas en 1939. En el segundo se abordan los orígenes del IIP, abarcando el período comprendido entre 1949 y 1955. Aquí se relatan los tiempos difíciles

de la investigación marina en la época de la posguerra, la génesis de los diferentes laboratorios y el germen de las ideas y concepciones científicas que ayudarían posteriormente a la consolidación del IIP entre 1955 y 1965. Esta etapa aparece el primer número de la revista *Investigación Pesquera*—principal vehículo de expresión de los científicos del IIP—editada en Barcelona en 1955. El capítulo denominado Apogeo se inicia en 1966 y se extiende hasta 1978. En este capítulo se desglosa los resultados de la investigación desarrollada en diferentes campos o líneas de investigación como recursos renovables, oceanografía, tecnología de alimentos, acuicultura, contaminación, o las expediciones científicas realizadas.

El último capítulo aborda la escisión del IIP después de la transición española y ya en plena democracia, reestructurándose en diferentes centros o Institutos, tal y como los conocemos actualmente. La monografía finaliza con dos secciones dedicadas a bibliografía y anexos, entre las que nos parece oportuno resaltar la dedicada a exponer las tesis doctorales realizadas por los miembros del IIP hasta 1978.

Esta primera revisión histórica de un aspecto concreto de la investigación que se realiza dentro del CSIC contribuirá sin duda a que la Ciencia penetre más profundamente en el tejido social de España, y a que la investigación marina tenga el peso que cabría esperar en un país eminentemente costero y con tanta tradición marítima como el nuestro.



En este número

Nº 428 Junio 2004

Editor:

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

Directora general:

María Antonia Lucena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco,
Concha Hernández Carazo
y Jesús M. Salamanca.

Fotos:

Jesús Navarro.

Secretaría de redacción:

Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

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

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

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15.

Palma de Mallorca - Tel. 971 72 56 06.

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

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

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8.

Santander - Tel. 942 21 46 00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.



6

Cuatro marineros desaparecidos. A pesar de los esfuerzos de la Administración, no se hallaron los cadáveres de cuatro marineros del barco "O Bahía"



28

El ISM en el mar. El barco "Científico", contratado por el ISM, inició la costera del bonito.

- 6 Desaparecidos cuatro marineros del "O Bahía".
- 10 Elena Espinosa presentó su programa de pesca.
- 14 La flota NAFO denunció acoso de la inspección canadiense.
- 18 Las Cofradías se reunieron con la ministra de Agricultura y Pesca.
- 20 Bruselas dio luz verde a los Consejos regionales.
- 22 Nuevos acuerdos de pesca.
- 24 Entró en vigor la tarjeta sanitaria europea
- 28 El ISM en la costera del bonito.
- 32 Cómo calcular la pensión.
- 34 Medidas contra la violencia de género.
- 36 Acuicultura, salidas y problemas.
- 44 Medas, planes de empleo.
- 50 La calidad de las aguas.
- 55 Historia de la medicina.
- 56 Guardacostas en Galicia.
- 58 Barcos para el Oceanográfico.
- 60 La UE por la seguridad en el mar.
- 64 Respuesta a las catástrofes.
- 68 De costa a costa.
- 72 Página médica.
- 74 Breves / Noticias.



24

Tarjeta Sanitaria Europea. El ministro de trabajo y Asuntos Sociales presentó la tarjeta Sanitaria Europea.

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.

Imprime: GRAFOFFSET, S.L. C/ Los

Herreros, 14. Pol. Ind. Los Ángeles.

28906. GETAFE (Madrid). Depósito

Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-02-002-7

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

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

Concluida la búsqueda de los cuerpos en la zona del hundimiento del "O Bahía"



Cuatro cadáveres **PERMANECEN DESAPARECIDOS** en el mar

El Ministerio de Fomento dio por finalizado el dispositivo de búsqueda de los cuerpos de los cuatro marineros todavía desaparecidos tras el hundimiento del pesquero "O Bahía" frente a las Islas Sisargas el pasado 2 de junio dejando. A partir de ahora Sasemar incluirá en la rutina diaria de los buques y helicópteros el punto donde hundió el cerquero. Las familias de los cuatro marineros todavía desaparecidos en la Costa da Morte regresaron a sus casas con el único consuelo de que los medios técnicos y humanos dispuestos en el rescate de los cuerpos de sus seres queridos han sido los adecuados.

El dispositivo de búsqueda de los cuatro marineros desaparecidos del cerquero "O Bahía" entorno al pecio se dio por terminado el pasado día 18 de junio tras más de dos semanas de continuo trabajo para encontrar los cuerpos de los marineros. Desde que se recibiera la señal enviada por la radiobaliza del barco en el Centro de Control del Tráfico Marítimo de Finisterra al atardecer del día 2, han sido encontrados los cadáveres de seis marineros; cinco aparecie-

ron en el mar al día siguiente del naufragio y el sexto fue recuperado dentro del barco por buceadores.

Tan pronto como las condiciones meteorológicas lo permitieron, los cinco buceadores de la empresa alicantina Mediterráneo Servicios Marítimos (MSM), contratada por Salvamento Marítimo, sociedad dependiente del Ministerio de Fomento, realizaron las primeras inmersiones en la que inspeccionaron el buque y cortaron las redes que rodean al pecio.

El quinto día los buceadores lograron recuperar el cadáver de Leopoldo Couto, el sexto tripulante cuyo cuerpo ha aparecido. El rescate del cuerpo hizo albergar esperanzas a las familias de los otros marineros desaparecidos. Pero en posteriores inmersiones se comprobó que la situación del barco —envuelto en redes de pesca— y los 74 metros de profundidad en que se encuentra entrañaban gran dificultad para los escafandristas, ya que el tiempo de inmersión a la profundidad del pecio quedaba reducido a 14 minutos debido a que el resto de la capacidad de sus botellas lo empleaban en el descenso hasta el barco y en el lento proceso del ascenso durante el cual hay que realizar paradas de descompresión.

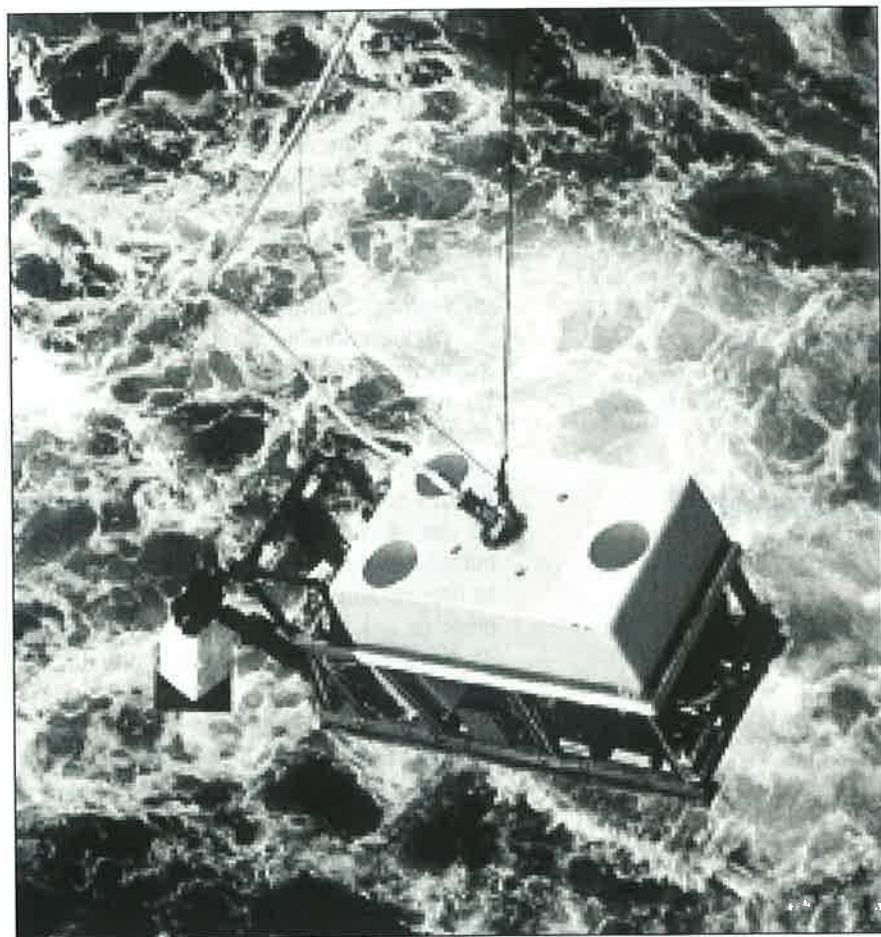
La escasa autonomía de los buzos y la dificultad para acceder a los camarotes del barco hizo plantearse a la titular de Fomento, Magdalena Álvarez, dos nuevas vías de trabajo: reflotar el barco hasta aguas menos profundas o contratar a otra empresa de buceo con medios tecnológicos que permitiesen a los submarinistas operar durante más tiempo a la profundidad del pecio. Esta segunda opción fue la elegida.

A partir de la segunda semana de junio el equipo de Sonsub tomó las riendas del rescate que desafortunadamente no ha dado los frutos deseados, ya que los cuerpos de José Antonio Andreu Castro, Juan Antonio Cordeiro Novas, Antonio Domínguez Baúlo y Luis Monteagudo Martínez no han sido encontrados. Las corrientes marinas pueden haberlos alejado, quizá para siempre.

CASA DEL MAR DE CORME

El día siguiente al naufragio, los familiares de los diez tripulantes del pesquero se desplazaron a Corme. En la casa del mar de esta localidad los familiares de los marineros desaparecidos han pasado dos semanas de angustia e incertidumbre. Durante la espera han sido atendidos por un equipo de expertos que los han asistido psicológicamente.

El equipo de profesionales del Servicio de





“Es la primera vez que se monta un dispositivo de atención a las familias en caso de naufragio y ha sido excelente”
(Celia Fuentes)

El equipo de profesionales del Servicio de Salud Mental gallego, del Instituto Social de la Marina y la Cruz Roja han prestado ayuda a las familias durante estas dos largas semanas de espera. Para las trabajadoras sociales del ISM Rosa Bastarreche y Celia Fuentes *el dispositivo de atención estructurado por Márquez ha sido excelente. Y es la primera vez que se hace esto en el caso de un naufragio.* También consideran acertada la comunicación fluida que ha habido entre los técnicos de Sasemar y los representantes de las familias. *El conocimiento puntual de las circunstancias del rescate de los cuerpos ha paliado el sufrimiento y la angustia, que como destaca Márquez lo han llevado con mucha entereza,* aunque las dos semanas que han durado las labores de rescate han llevado a algunos familiares a sufrir crisis de ansiedad que se han ido reduciendo con el paso del tiempo y la ayuda de medicaciones suaves.

Tanto los medios humanos como los técnicos han llevado a los familiares de los marineros a afirmar que: “el trato no podía ser mejor y nunca se hizo tanto para rescatar a unos cadáveres”. Todos los esfuerzos para recuperar a los muertos, siempre que no se arriesguen otras vidas, son de agradecer.

Las dependencias de la casa del mar se han convertido una vez más en el punto de encuentro de la gente del mar. Allí los familiares han sido asistidos en todo momento por profesionales que han destacado la entereza y la serenidad mostrada por los familiares dentro del lógico sufrimiento.

MEDIOS TÉCNICOS

Desde que a las 20.27 horas del día 2 de junio sonaran las alarmas en el Centro de Control Marítimo de Finisterra y se inició el dispositivo de búsqueda y rescate de los marineros del “O Bahía” los medios técnicos que se han utilizado han sido elogiados por todos. Quizá se pueda entender como crítica el hecho de que hayan tenido que ser contratados a empresas no ubicadas en Galicia.

Las primeras inmersiones fueron realizadas por los buzos de la empresa alicantina Mediterráneo Servicios Marítimos. La peligrosidad de los trabajos, al no contar el barco de esta empresa con cámara hiperbárica ni con campana para bajar y subir a los escafandristas, hizo a los responsables de la Sociedad Estatal de

Salvamento Marítimo (Sasemar), acordar con la empresa italiana Sonsub, que tiene base en Róterdam, Holanda, y está interviniendo en los trabajos de recogida del fuel del Prestige, el traslado del buque “Bar Protector” a la zona. Este barco cuenta con una cámara hiperbárica, que permite a los buzos prolongar la estancia en los fondos en los que se encuentra el pecio hasta seis horas frente al cuarto de hora posible para los submarinistas de MSM. De esta forma se ampliaba el nivel de seguridad de las personas que realizaban la búsqueda de los cuerpos de los marineros.

El barco “Bar Protector” cuenta con una cámara hiperbárica, cuya presión es similar a la que existe a 60 metros de profundidad. Esta cámara es un habitáculo con cabida para nueve personas en el que los submarinistas pueden comer y dormir.

De esta forma los escafandristas son izados desde las profundidades en una cabina presurizada hasta el buque y de esta cabina pasan a la cámara hiperbárica que se encuentra a bordo. Por tanto, en este espacio hacen su “vida normal” sin descomprimir y al día siguiente vuelven a bajar en la cabina o campana a las profundidades sin tener que adaptarse a la presión de las profundidades (cada 10 metros de profundidad la presión aumenta una atmós-

fera). Esta campana, con espacio para tres personas, funciona con un sistema de lastres y cables similares al mecanismo de un ascensor para bajar a la profundidad deseada y subir de ella.

Además, el equipo de especialistas holandeses de la empresa Sonsub para trabajar a estas profundidades en las que la oscuridad es absoluta, el agua está a pocos grados de temperatura y la presión atmosférica hace que el cuerpo humano se sienta "fuera de lugar" respiran heliox. Esta mezcla de oxígeno y helio evita los problemas de narcosis y no añade los de toxicidad del oxígeno y es la más apta para inmersiones profundas.

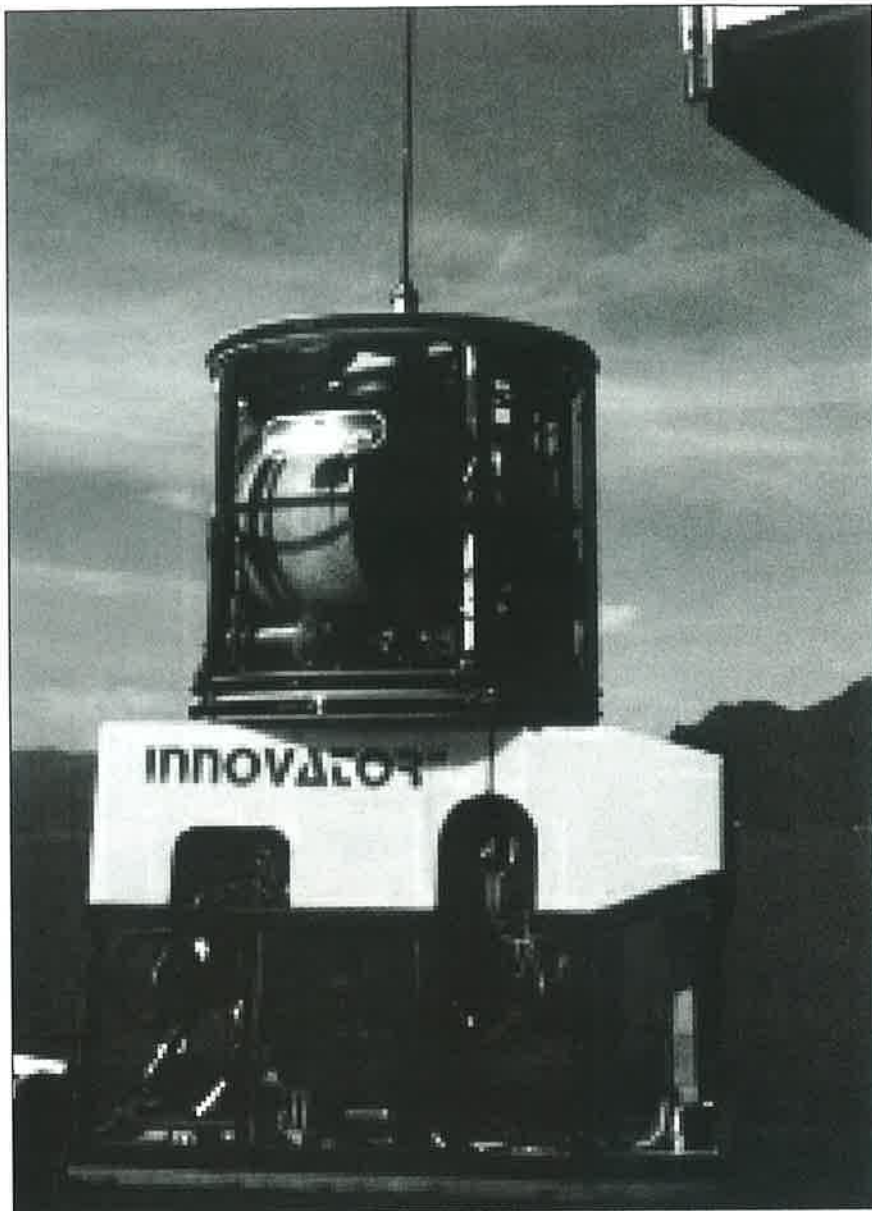
Los buceadores durante las inmersiones pueden respirar diferentes combinaciones para reducir los problemas de la presión:

- Aire que cuenta con un 21% de oxígeno y un 79% de nitrógeno. Esta mezcla no es apta para inmersiones profundas (más de 40 metros).

- Nitrox que aumenta el porcentaje de oxígeno hasta el 36% y tiene menos nitrógeno. Con esta mezcla se consigue estar más tiempo a menos profundidad, ya que la toxicidad del oxígeno aumenta al incrementar la profundidad.

- Heliox combina el oxígeno y el helio. Esta mezcla evita los problemas de narcosis (borracheira de las profundidades debida a que la presión hace que los gases que componen el aire se diluyan en la sangre en mayor cuantía que en tierra). Es la mezcla más apta para inmersiones a gran profundidad (de 40 a 120). ■

J.M.S.



Dos semanas de búsqueda

2 de junio. El cerquero "O Bahía" de 17,5 metros de eslora se hunde a las 20.27 con diez tripulantes frente a las Islas Sisargas. Salvamento Marítimo de Finisterra inicia el dispositivo de rescate.

3 de junio. Los cinco cadáveres del patrón Hermindo Castro Veiga y los marineros Jaime Migueles Díaz, Enrique Díez Vázquez, Antonio Sánchez Cobian y Manuel Refojos Sousa son encontrados flotando en el agua.

4 de junio. Se localiza la posición del cerquero mediante sonar a 75 metros de profundidad.

5 de junio. Fomento contrata a la empresa Mediterránea Servicios Marítimos de Alicante para que sus escafandristas se sumerjan para recuperar los cuerpos.

6 de junio. Entierro masivo en la localidad de

Redondela de los cuerpos de los cinco marineros encontrados.

8 de junio. Los buzos extraen del comedor del barco el cadáver de Leopoldo Souto.

14 de junio. El equipo de rescate del Sonsub durante la madrugada inspeccionan las redes con un robot submarino de control remoto (ROV).

17 de junio. Los buzos tras registrar la zona y el interior del barco no hallan a los marineros desaparecidos. Estos registros y la recuperación de todas las redes para su inspección concluyen los trabajos de rescate. Los familiares regresan a sus casas tras dos semanas angustiosas.

21 de junio. Fomento rebaja la intensidad de la búsqueda de los naufragos.

Elena Espinosa expuso en el Congreso su programa en Pesca



Ordenar y regenerar el caladero nacional

Apoyo de la acuicultura

Mantener una flota competitiva

La recuperación y ordenación de los caladeros en aguas propias, mantener la plena actividad de las industrias transformadoras y comercializadoras, posibilitar el mantenimiento y la dignificación del empleo garantizando la plena actividad de la flota adaptándose a las tendencias y cambios que está experimentando la pesca mundial, son algunos de los ejes de la política para el sector de la pesca que va a desarrollar la Administración socialista en los próximos cuatro años según el contenido del programa presentado por la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, en la Comisión correspondiente del Congreso de los Diputados.

Desde las filas de la oposición se recogieron favorablemente los planteamientos del gobierno con el deseo de que, lo que hoy son promesas, se cumplan en la actual legislatura.

El programa en materia de pesca, según insistió Elena Espinosa, se enmarca en el contexto de los cambios que se están produciendo a escala mundial en el conjunto de esta actividad y que en su mayor parte son consecuencia de los cambios que se iniciaron a partir de 1977 con la creación de las Zonas Económicas Exclusivas y que siguieron con la



Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1982. Igualmente hay que tener en cuenta el conjunto de decisiones promovidas desde FAO como fue el nacimiento del Código de Conducta para una pesca responsable. Tanto la extensión de las aguas jurisdiccionales de terceros países como el propio ingreso de España en la Unión Europea, constituyen dos cuestiones que han marcado el desarrollo de la actividad de las flotas en todo el mundo y muy especialmente de algunas como la española que depende en una buena parte de su actividad en caladeros de terceros países.

Con la mirada puesta en el futuro, el programa socialista contempla en primer lugar la ordenación y regeneración del caladero nacional, el desarrollo ordenado de la acuicultura, la elaboración y puesta en marcha de planes de recuperación del litoral y de los socks en determinadas especies en colaboración y coordinación con la Comisión de la Unión Europea, las comunidades autónomas y los representantes del sector de la pesca. En esta misma dirección, el nuevo secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fraguero, señalaba que en este momento el caladero nacional, no sólo necesita un plan para la merluza o la cigala, como

ha planteado ya la Administración comunitaria, sino un plan integral para la ordenación de todo el litoral.

"Intentaremos -señaló la ministra- contar para ello, tanto con instrumentos novedosos, que se están desarrollando, como de otros que ya han mostrado su utilidad en el pasado, medidas de paralización temporal de la actividad, desarrollo de nuevas políticas de ajuste de capacidad, renovación de la flota artesanal, aplicación de medidas socioeconómicas que intenten paliar los ajustes pesqueros que se deban hacer así como una mayor diversificación de la actividad para que con ello disminuya de manera real el esfuerzo sobre nuestros caladeros. Estas medidas que estamos negociando con la Comisión, intentaremos que vayan acompañadas de fondos específicos que en estos momentos ya se han planteado en Bruselas y sobre los cuales estamos trabajando".

La globalización de la economía y sus efectos sobre el desarrollo del comercio de la pesca y la actividad de las empresas fue abordada por la nueva ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación con la mirada puesta en mantener y aumentar la competitividad del sector en las nuevas relaciones que se van imponiendo en el mundo. Para la titular del departa-

La ministra defendió la necesidad de una flota respetuosa con el medio ambiente y el comercio responsable



Prometió articular medidas complementarias para el sector ante la finalización de los apoyos comunitarios a partir de 2006

tamento es preciso dar una respuesta a esos retos desde una política de calidad, de trazabilidad, de un comercio responsable y respetuosos además con el medio ambiente. Esa es, en su opinión, la línea que deben seguir los empresarios españoles en el sector de la pesca para lograr nuevos objetivos en el marco de un comercio mundial cada vez más competitivo.

La nueva realidad del sector contempla igualmente el desarrollo de un comercio cada vez más liberalizado y menos proteccionista. Ante esa situación, la ministra abogó por la búsqueda conjunta de nuevos caminos que permitan a las industrias transformadoras llevar a cabo sus inversiones en otros países. No obstante señaló que *"la deslocalización creciente de empresas para determinadas fases de su producción debe justificarse con beneficios claros para el mantenimiento de sus actividad y del empleo en sus empresas matrices"*. Con respeto a las normas que emanen de organismos como la OCDE y, sobre todo de la Organización Mundial de Comercio, Elena Espinosa señaló que *"el gobierno diseñará las líneas de apoyo a nuestros empresarios para que puedan conseguir sus objetivos, incrementar la competitividad de*

sus empresas y para que puedan mejorar los aspectos higiénicos y de seguridad alimentaria que afectan a la producción y a la comercialización"

En un repaso por los problemas más actuales en el sector, la ministra señaló la intención de la Administración central de desarrollar en coordinación con todas las comunidades autónomas, protocolos en materia de control para luchar contra la comercialización de la pesca ilegal no declarada ni reglamentada, así como contra la pesca de inmaduros.

Los fondos estructurales así como las ayudas IFOP fueron objeto de análisis ante las medidas ya acordadas por Bruselas en relación con los mismos y las que se deben seguir negociando. Como se sabe, la última reforma en 2002 de la Política Pesquera Común contempla una eliminación progresiva de las ayudas para el sector a partir de 2004 en unos casos y desde el 2006 para otros. Para la responsable del departamento, estas exigencias de Bruselas *"obligarán a buscar y articular medidas complementarias a los incentivos comunitarios tales como el establecimiento de un sistema de garantías, la utilización de elementos de ingeniería financiera, la utilización de sociedades de garantía recíproca*

o la potenciación de la innovación y del desarrollo tecnológico como instrumentos adecuados para que nuestro sector pesquero pueda pasar de una política generalizada de subvenciones a otra mucho más restrictiva”.

En relación con el futuro de los fondos estructurales, según manifestaciones de la ministra, “se espera mantener en el próximo reglamento un nivel similar a los asignados en el actual IFOP que irán dirigidos principalmente al desarrollo integral de la pesca en las regiones costeras menos favorecidas, desarrollo que se llevará a cabo mediante una mejor regulación del esfuerzo pesquero, una mejor adaptación de la capacidad existente, la adopción de medidas innovadoras, la aplicación de medidas socioeconómicas y la renovación de la flota artesanal”.

Según la ministra del departamento, todas estas medidas tienen como objetivo final mantener el empleo diversificando la actividad sin que por parte del gobierno se descarte la posibilidad de otras actuaciones sobre todo de tipo estructural para lo cual técnicos de la Administración española mantienen conversaciones con la Comisión sobre el futuro de los fondos estructurales. Para la Administración es muy importante que con esos fondos estructurales se mejoren sensiblemente las condiciones de trabajo de los pescadores y su formación incluido el diseño de modelos óptimos de representación sindical. Para el ministerio de Agricultura es igualmente muy importante lograr una mejora de la seguridad a bordo de los barcos, la búsqueda de actividades alternativas a la actividad de la pesca, a los proyectos colectivos promovidos por pescadores, las ayudas a los pescadores jóvenes para que accedan a la propiedad de las embarcaciones y en definitiva, para el fomento de profesionales en la actividad que sería consecuencia de una mayor dignificación de la actividad en el sector.

En relación a la flota que opera a larga distancia, Elena Espinosa reiteró su compromiso para la defensa de la actividad de los aproximadamente 600 barcos españoles que en la actualidad operan bajo los acuerdos comunitarios con terceros países así como con las flotas que lo hacen en el marco de las organizaciones regionales de pesca. La ministra se mostró abierta a



las nuevas posibilidades que puedan ofrecer los nuevos acuerdos de asociación pesquera con fines mucho más amplios y en un nuevo marco de cooperación y ayuda al desarrollo integral pesquero de los países firmantes. En esta línea señaló que su Ministerio estaba siguiendo el desarrollo de este tipo de acuerdos por las nuevas puertas que pueden abrir para los armadores españoles. Para la ministra, este activo formado por esos 600 barcos, más de 220 empresas radicadas en casi 40 países es un activo al que España no puede renunciar por lo que supone de actividad, empleo y la aportación de unas 400.000 toneladas de pesca para el abastecimiento comunitario. Elena Espinosa reiteró su apoyo al funcionamiento del “cluster” de empresas y señaló que desde la Administración se estaba trabajando para la utilización por parte de las mismas de créditos del Banco Europeo de Inversiones, subvenciones del Fondo Europeo para el Desarrollo así como de otros instrumentos diseñados para ayudar a los países en vías de desarrollo.

La ministra se comprometió a desarrollar todo este programa de intenciones desde el diálogo y el consenso con el sector y con el resto de las formaciones políticas. ■

V. M.

El sector considera que las autoridades de ese país se excedieron en sus competencias



Canadá **AUMENTÓ LAS INSPECCIONES** a la flota española en aguas de NAFO

La sombra de la “guerra del fletán” que se produjo en 1995 en aguas del Atlántico Norte (NAFO) entre la flota española y las autoridades canadienses, volvió a planear entre los armadores que operan en este caladero durante el pasado mes de mayo. Según denuncia de los capitanes de los barcos que operaban en ese momento en esas aguas, las autoridades de Canadá aumentaron inexplicablemente sus acciones de inspección sobre los barcos españoles por lo que optaron por dejar durante una jornada el caladero y abandonar la actividad. Para los marineros españoles se trataba de una operación de acoso para encaminada a que los barcos dejaran la actividad en esas aguas. España informó de la situación a las autoridades comunitarias así como a la embajada canadiense en Madrid. Ante la actitud de la Administración española, las autoridades de Canadá señalaron que no hubo ninguna acción de hostigamiento y acoso aunque sí reconocieron haber aumentado las inspecciones. Al final, lo que en un momento tuvo visos de ir a un conflicto mayor, se quedó en un amago de incidente.



Según señalaron los capitanes de los barcos que en ese momento se hallaban faenando en aguas de NAFO, las autoridades canadienses habían intensificado de forma muy importante las inspecciones a los barcos españoles muy por encima de los niveles que se consideraban como normales. Los marineros españoles interpretaron esa actitud como de hostigamiento y, ante el temor a que las cosas fueran a más, pusieron el asunto en conocimiento de los armadores así como de la Administra-

ción española para que se normalizara la situación.

Frente a estas críticas, la Administración canadiense informó a las autoridades españolas sobre las inspecciones realizadas. Según esos datos, se habían llevado a cabo 32 inspecciones sobre los 39 barcos extranjeros que se hallan faenando en la zona de los que seis eran portugueses y el resto españoles. De acuerdo con el mismo informe, sólo se había hecho una inspección por buque con la excepción de los barcos españoles "Ana Gandón" y el "Fisteiro"

**Agricultura
advirtió al
gobierno
canadiense
que no se
extralimitara en
sus actuaciones**



Los responsables de pesca canadienses dieron garantías a la flota de que no hay ninguna acción de acoso

que fueron inspeccionados dos veces. Los canadienses dieron igualmente explicaciones a las autoridades españolas para señalar que los barcos estaban teniendo un comportamiento acorde con la legalidad.

Con la denuncia del sector sobre la mesa, se produjo una acción coordinada de la Xunta de Galicia, el Ministerio de Agricultura y la Comisión Europea solicitando explicaciones a las autoridades canadienses. Solventada la situación, los barcos españoles volvieron a la actividad en un clima de normalidad aunque por parte de organizaciones sindicales se considera que los problemas en esas aguas se mantendrán hasta que no se de una solución al problema de falta de cuota que hay en esas aguas para la flota que ha operado tradicionalmente en ese caladero.

IMPORTANCIA PARA ESPAÑA

Para España y, concretamente para Galicia, la pesquería del fletán es una actividad muy importante para una parte del sector pesquero y supone además un peso importante sobre el conjunto de la economía regional desde 1989

Según un estudio realizado por un equipo del departamento de Economía Aplicada de la Universidad de Vigo, la flota implicada en la pesquería del fletán afecta a un total de 22 empresas con un total de 44 barcos de los que 31 operan fundamentalmente en aguas de ese ca-

ladero con un total de 1.004 trabajadores a tiempo completo. El cambio producido en la regulación de esta pesquería tras los acuerdos adoptados en la última reunión de este organismo pesquero internacional, se considera va a suponer una reducción media de la cuota del 50% en los próximos cuatro años. La actividad de esta flota suponía una facturación anual de 137,7 millones de euros generando un valor añadido o renta de 88,16 millones de euros.

Según los datos manejados por las empresas, considerando las relaciones de esta actividad con el conjunto de la economía gallega, los problemas de viabilidad de la flota afectada comprometen directa o indirectamente una aportación el Producto Interior Gallego de 310 millones de euros y unos 6.000 empleos. De acuerdo con los mismos datos, por cada millón de euros de valor añadido perdido en la pesca del fletán negro, se podrían acumular hasta cuatro millones de euros de pérdidas de renta en el conjunto de la economía gallega. Igualmente, por cada empleo directo perdido en el mar, se perderían cuatro en tierra.

Para los responsable de este estudio, la posibilidad de un fuerte reajuste en la actividad de esta flota, además de los costes propios de la reconversión, ofrece también resultados preocupantes que se cifrarían en pérdidas de 90 millones de euros anuales y más de 1.700 puestos de trabajo, aunque los datos pueden tener im-



portantes variaciones en función del tipo de reconversión que se produzca en la flota.

Dadas las importantes incertidumbres que se ciernen sobre la actividad de la flota en esas aguas, el estudio se inclina por la posibilidad de una regulación que incorpore diferentes criterios con la utilización de otros instrumentos como los derechos transferibles, la participación más directa del sector en la gestión y la definición del principio de precaución que incorpore los aspectos sociales y económicos como se plantea desde FAO.

LA GUERRA DEL FLETÁN

En la actividad de la flota dedicada a la pesquería del fletán, iniciada en 1989 cuando una serie de barcos que se hallaban en otros caladeros tuvieron que buscar nuevas aguas para mantener su actividad, una fecha clave es 1995 consecuencia de la llamada guerra del fletán que supuso un nuevo replanteamiento de la flota española en esa zona.

Aunque inicialmente se fijó un TAC de 27.000 toneladas que supuso un fuerte recorte sobre las capturas que se hacían con anterioridad, una vez superada la crisis se volvieron a fijar TACs más elevados hasta lograr las 42.000 toneladas de 2003.

El informe científico presentado en NAFO en 2002 manejó datos por los cuales se hablaba de una cierta recuperación de stock. Sin em-



bargo, todo ello cambió en el informe presentado el año siguiente cuando se indicó la existencia de un caladero en declive sobre el que se debían adoptar duras medidas de ajuste para asegurar su futuro fijando las posibilidades de pesca en 20.000 toneladas en 2004, 19.000 en 2005, 18.500 en 2006 y 16.000 toneladas en 2007. A partir de 2008, las oscilaciones de pesca en una u otra dirección no podrán tener una oscilación superior al 15% en el marco de un plan de recuperación de 15 años con el objetivo de llegar al final del periodo con una biomasa de 140.000 toneladas. ■

Vidal Maté



Política de colaboración Pesca-Cofradías de Pescadores

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a través de la secretaría general de Pesca Marítima y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores se han comprometido a llevar a cabo una política de colaboración para analizar y resolver todas las cuestiones que afectan a la flota de bajura durante la actual legislatura, según se desprende de la entrevista mantenida entre la responsable del departamento, Elena Espinosa, y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, encabezada por su presidente Juan Cervantes.

En un clima de diálogo, el presidente de la Federación señaló a la ministra que los hombres de la flota de bajura son ante todo pescadores en la mayor parte de los casos nacidos en el sector y que llevan trabajando en el mismo desde niños. Este primer encuentro fue aprovechado por los responsables de la Federación Nacional para poner sobre la mesa las cuestiones que en este momento son de mayor interés para la flota de bajura y que en muchos casos se trata de cuestiones que

estaban pendientes de la Administración anterior.

Para el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, uno de los problemas más urgentes a resolver para el sector son las dificultades y requisitos que existen para poder embarcar (competencia marinera) así como la necesaria coordinación entre Marina Mercante y la secretaría general de Pesca Marítima. Se expuso la preocupación del sector por el desarrollo de la reforma de la Política Pesquera Común fundamentalmente en lo que afecta a las ayudas estructurales y a las paradas biológicas así como por la reforma de la política de pesca en el Mediterráneo actualmente a debate en medios comunitarios. El sector de la bajura mantiene su pelea por los coeficientes reductores para la edad de jubilación modificados con la Administración socialista con Carlos Romero en agricultura y Luis Martínez Noval en Trabajo. El presidente señaló que en este momento hay muchos pesca-



dores que carecen de ese coeficiente reductor por lo que sería necesaria una negociación de la situación. El presidente ofreció la posibilidad de que un responsable de la Administración esté presente en las reuniones de los órganos directivos de la Federación Nacional de Cofradías y recabó la necesidad de buscar salidas a los problemas del gasóleo si continúa la subida.

Por parte de otros miembros de la Federación Nacional se plantearon otras cuestiones como el mantenimiento del Instituto Social de la Marina y la necesidad de mantener una permanente posición de diálogo y consultas con el sector ante cualquier problema. La ministra conoció igualmente algunas de las cuestiones que hoy preocupan al sector como la instalación de las cajas azules, los expedientes sancionadores por inspecciones, diario de a bordo, reforma del reglamento para la pesca en el Mediterráneo, la apertura del censo de palangre de superficie, la implantación de las jaulas de atunes en algunas zonas de la costa por su incidencia en la pesca de la zona.

La problemática del golfo de Cádiz con los planes de gestión de cerco/arrastre, las relaciones futuras con Marruecos, el acuerdo del Guadiana, control de capturas de los barcos cerqueros del Cantábrico, problemática del tren de bolos, los copos de captura para la flota arrastrera y el control de los barcos arrastreros en Portugal.

La ministra prometió establecer contactos con los nuevos responsables de Marina Mer-



cante para lograr una mayor coordinación y profundizar en cuestiones como la formación. Se intensificarán las conversaciones con las comunidades autónomas para homogeneizar la política de inspección y sobre temas como el engorde de los atunes se indicó que se trata de competencias en manos de las comunidades autónomas. Elena Espinosa recogió la petición de los coeficientes reductores aunque señaló que se trataba de un asunto difícil, pero que trataría de ayudar a que el sector lograra sus demandas. ■

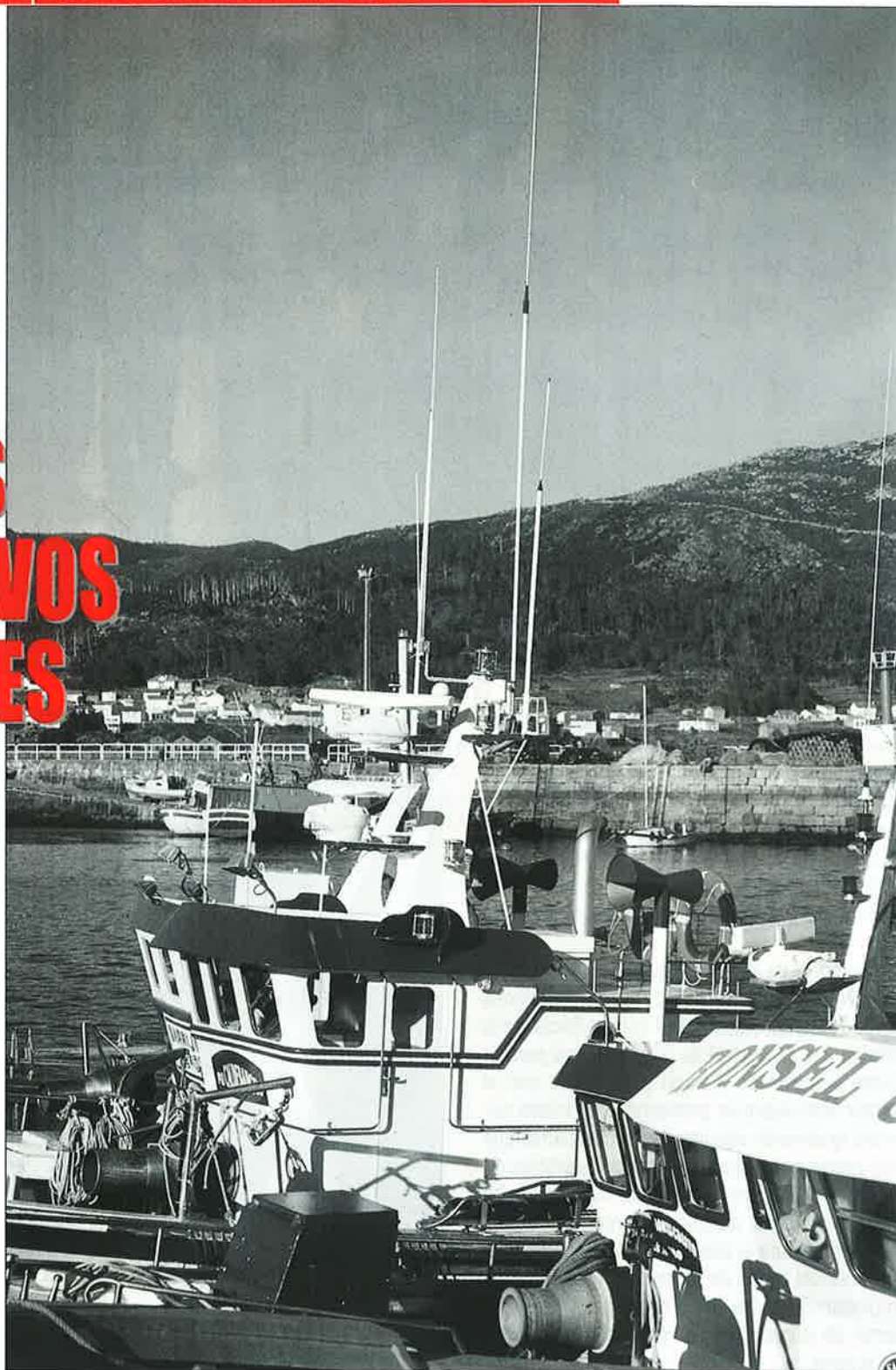
El sector de bajura solicitó al gobierno el mantenimiento del Instituto Social de la Marina

**Bruselas
creará**

7

CONSEJOS CONSULTIVOS REGIONALES DE PESCA

Los ministros de Pesca de la Unión Europea han alcanzado un acuerdo para la próxima puesta en marcha de siete Consejos Consultivos Regionales donde se analizará la situación de los recursos en cada uno de los caladeros. El objetivo de los mismos es el asesoramiento a la Comisión en materia de pesca. España reclamó y logró que Bruselas aumentara los recursos para el funcionamiento de los Consejos.



La constitución de los Consejos Consultivos Regionales es algo que se contempla en la reforma de la Política Pesquera Común aprobada en diciembre de 2002 con el objetivo de asesorar a la Comisión en cuestiones de gestión pesquera en relación con determinadas zonas marinas o zonas de pesca. La misma regulación contemplaba que los consejos consultivos estarían

compuestos principalmente por pescadores y otros representantes de los intereses afectados por la aplicación de la PPC como los sectores de la pesca y la acuicultura, los intereses del medio ambiente, los consumidores y científicos de todos los estados miembros que tengan intereses en la zona marina o de pesca en cuestión. Igualmente podrán estar presentes en esos Consejos representantes de las Adminis-



traciones nacionales o regionales que tengan intereses en esas zonas bien como miembros o como observadores. También se contempla la posibilidad de que se halle presente la propia Comisión. En conjunto, dos terceras partes serán del sector extractivo y el resto representantes de otros intereses.

Según se contempla en la normativa comunitaria, la Comisión podrá consultar a los Consejos sobre las propuestas de medidas que se vayan a adoptar en materia de pesca, como planes de recuperación o gestión de planes plurianuales.

Por otra parte, los Consejos podrán presentar a iniciativa propia o a instancias de la Comisión o un Estado miembro, recomendaciones y sugerencias sobre cuestiones de gestión pesquera a la Comisión al Estado miembro; informar a la Comisión o al Estado miembro interesado acerca de los problemas relacionados con la aplicación de las normas comunitarias y presentar recomendaciones y sugerencias a la Comisión o al Estado miembro interesado para solucionar los problemas.

El acuerdo logrado por los ministros de Pesca contempla la constitución de los siguientes Consejos: aguas del suroeste de la Unión Europea para Portugal, el Cantábrico y Golfo de Cádiz; mar Mediterráneo; aguas del noreste; mar

Báltico; mar del Norte; un sector para especies pelágicas como merlán caballa y arenque en el Atlántico y uno más para abarcar todas las aguas donde faenan las flotas de larga distancia como NAFO o los caladeros de especies migratorias como el atún, posición que había sido defendida especialmente por España ante los muchos intereses que tiene la flota en esas aguas.

Uno de los principales debates desarrollados en relación con estas organizaciones estuvo centrado en los niveles de ayudas prestados por la Comisión de la Unión Europea. España defendió aumentar las previsiones iniciales de apoyo de Bruselas. Al final se logró que Bruselas aumentara los apoyos para un periodo de cinco años con una dotación que podrá ascender el primer año hasta 200.000 euros, 165.000 el segundo año, 132.000 el tercero, 121.000 el cuarto y 111.000 el quinto ejercicio. Además podrán recibir hasta 50.000 euros más al año para trabajos de traducción.

Salvo si hay una mayoría de los miembros en contra, las reuniones de los consejos serán públicas. Con el acuerdo logrado España tiene la posibilidad de participar en consejos como los del mar Báltico y mar del Norte donde en principio no se contemplaba su presencia. ■

V. M.

**Habrá uno
dedicado a las
aguas de la
flota que faena
en aguas
lejanas**

**La Comisión
aumentó
los recursos
previstos
para su
funcionamiento**

Acuerdo pesquero entre la UE y Micronesia



La Unión Europea y los Estados Federados de Micronesia, en el Pacífico occidental, han suscrito un nuevo acuerdo en materia de pesca por el que podrán faenar en las aguas de ese país 18 barcos atuneros comunitarios de los que la mayor parte son españoles. Este protocolo entrará en vigor el 1 de enero de 2005, tendrá una duración de tres años y permitirá la captura de 8.600 toneladas de atún.

El compromiso supone para la Unión Europea el pago de 559.000 euros anualmente a los que se suma un canon de 15.000 euros por barco cerquero y de 4.200 euros para un barco palangrero. Un punto importante en la nueva política de acuerdo es que el 18% de los recursos aportados por la Unión Europea se destinarán a asegurar una pesca sostenible en ese país. Este es el tercer acuerdo que suscribe la Unión europea con un país del Pacífico central occidental.

Según los datos manejados por la Unión Europea, este nuevo acuerdo es respetuoso con las medidas aprobadas en el convenio de Palou que firmaron en 1995 ocho países de la zona del Pacífico para coordinar la pesca de cerco en esas aguas. En el mismo compromiso se contemplan igualmente otras medidas en materia de actividad extractiva, límites de zonas de actividad, información sobre niveles de capturas, situación laboral

de los marineros locales embarcados en los barcos y política de control y protección medioambiental.

Por otra parte, las autoridades de Angola han señalado su buena disposición para renovar el acuerdo de pesca con la Unión Europea que termina el próximo mes de julio. El acuerdo actual se firmó en 2002 por un periodo de dos años.

Para Angola, el nuevo compromiso debe contemplar especialmente una progresiva reducción del esfuerzo de pesca para asegurar la viabilidad y el futuro de los caladeros de acuerdo con las recomendaciones hechas por los científicos.

Este acuerdo es importante para la flota marisquera de Huelva.

En esta agua faenan 22 barcos congeladores con 6.550 toneladas de registro bruto en su totalidad españoles. La Administración pesquera española ha señalado su disposición a cumplir las nuevas exigencias de las autoridades angoleñas. ■

Angola, dispuesta a renovar su compromiso, pero advierte sobre la necesidad de reducir el esfuerzo

Centro Nacional de Formación Marítima de

BAMIO



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



Cerca de 30.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus cinco 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



Desde el 1 de junio la facilitan el INSS y el ISM

Los turistas, trabajadores, transportistas y estudiantes españoles, que se desplacen por cortos periodos de tiempo a cualquier país de la Unión Europea así como a Liechtenstein, Islandia, Noruega y Suiza, reciben desde el pasado 1 de junio atención médica con sólo presentar la tarjeta sanitaria europea, cuyo fin es simplificar el número de formularios y papeleo que hasta ahora era necesario para recibir tratamiento fuera del país de residencia. La nueva tarjeta, que fue aprobada por el Consejo de Ministros de la Unión Europea el pasado 4 de marzo, fue presentada en España por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, quien la puso como ejemplo de los las muchas actuaciones que se llevan a cabo para conseguir "una Europa hecha para los ciudadanos".



El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales presenta la tarjeta sanitaria europea.

Entra en vigor la TARJETA SANITARIA EUROPEA



Según el responsable de Trabajo "la tarjeta sanitaria europea es el documento que acredita el derecho a recibir asistencia sanitaria durante su estancia temporal en otro país a los afiliados a la Seguridad Social, trabajadores, pensionistas, familiares beneficiarios de estos colectivos, así como a los beneficiarios por su condición de personas sin recursos".

Jesús Caldera, acompañado del secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, y del director general del Instituto Nacional de la Seguridad Social, Fidel Ferreras, presentó la tarjeta en un Centro de Atención e Información de la Seguridad Social (CAISS) de Madrid, en el que los ciudadanos ya podían recoger el nuevo documento en el acto.

Allí el titular de Trabajo destacó la importancia de la tarjeta en el marco comunitario: "su entrada en vigor -dijo- refuerza la idea de la Europa Social que todos deseamos. La que facilita prestaciones sociales y servicios esenciales a sus ciudadanos. Es la Europa que mejora sus



Jesús Caldera recibe su tarjeta sanitaria: la 9.919.

servicios, resuelve problemas, elimina burocracias y genera más garantías”

“Nos congratulamos –continuó Caldera– de que la Unión Europea no sea sólo un espacio económico, sino político y social que va conformando los derechos sociales de los ciudadanos”.

IGUALES CONDICIONES

Esta tarjeta facilita a sus titulares el acceso a los servicios públicos sanitarios en sus desplazamientos temporales a países de la Unión europea, Liechtenstein, Islandia, Noruega y la Confederación Suiza y sustituye a los formularios en papel hasta ahora existentes, que antes se facilitaban a los beneficiarios de la Seguridad Social que se desplazaban a los citados países por vacaciones, estudios, trabajo o por ser transportistas internacionales.

No podrán beneficiarse de la TSE aquellas personas cuya protección sanitaria se lleva a efecto por el régimen de Clases Pasivas y aquéllos que lo tienen contratado con entidades privadas

Como venía sucediendo hasta ahora, los españoles que se desplazan a los países citados recibirán la asistencia sanitaria pública en las mismas condiciones que los ciudadanos de dicho Estado. La principal ventaja de la nueva tarjeta es, además de su cómodo transporte –tiene forma y tamaño de una tarjeta de crédito–, el mayor período de validez del documento: un año frente a los 90 días de los formularios utilizados hasta ahora.

La implantación de la tarjeta única tiene también otra ventaja y es que en la realidad no había una norma fija y cada país tenía un sistema propio de reconocimiento de los derechos de los ciudadanos comunitarios a la atención sanitaria y de esta manera el procedimiento ha quedado homologado.

OBJETIVO

El objetivo de la tarjeta es facilitar a su titular el acceso a los servicios sanitarios al amparo de la normativa europea y facilitar asimismo el reembolso entre Estados de los gastos generados por este concepto.

La tarjeta sanitaria europea sustituye a los formularios E111 (estancia temporal); E128 (desplazamientos temporales por motivos de trabajo o de estudios); E110 (trabajadores del sector transporte internacional) y E119 (trabajador desempleado en busca de empleo en otro Estado).

La tarjeta sanitaria, válida en todos los países de la UE, sustituye al formulario E-111 y tiene una validez de un año

¿En qué países es válida la tarjeta?

La TSE es el documento que acredita el derecho a recibir asistencia sanitaria durante una estancia temporal en el territorio de los siguientes Estados:

- **Unión Europea: Austria, Bélgica, Chipre, República Checa, Alemania, Dinamarca, Estonia, Francia, Finlandia, Reino Unido, Grecia, Hungría, Italia, Irlanda, Luxemburgo, Lituania, Letonia, Malta, Países Bajos, Portugal, Polonia, Suecia, Eslovaquia y Eslovenia.**
- **Espacio Económico Europeo: Liechtenstein, Islandia y Noruega.**
- **Confederación Suiza.**



A la semana de su implantación más de 40.000 personas habían solicitado la tarjeta sanitaria europea

Se obtiene en el INSS y en el ISM en el momento presentando el DNI o documento equivalente

Para más adelante, no más tarde de 2008, la tarjeta alcanzará su objetivo más ambicioso al convertirse en inteligente e incluir datos con el historial sanitario del titular. Según fuentes comunitarias se necesitará este tiempo para instalar lectores electrónicos en cada lugar en que pueda presentarse una persona necesitada de atención médica.

Las Entidades Gestoras responsables de emitir las tarjetas son el Instituto Nacional de la Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina (para el colectivo marítimo-pesquero), ya que estos son los que están considerados como Organismos de Enlace en España, es

decir, las entidades responsables de reintegrar los gastos ocasionados por el ciudadano que haya requerido asistencia sanitaria en otro país a los servicios sanitarios públicos del mismo.

En el caso del INSS, la expedición de la tarjeta se realiza desde los Centros de Atención e Información (CAISS), a instancia de los interesados. Desde los CAISS se emiten ya las tarjetas a través de una máquina instalada en cada uno de estos centros que permite la emisión instantánea y su entrega al interesado.

Los ciudadanos que no puedan desplazarse a un CAISS para solicitar la TSE, está previsto que a partir del próximo mes de julio se ponga en funcionamiento, a través de la Web de la Seguridad Social, un nuevo servicio de obtención por internet del certificado provisional. Este servicio requerirá que el ciudadano sea titular del derecho de asistencia sanitaria y disponga de certificado digital.



PERSONAL E INTRASFERIBLE

La tarjeta sanitaria europea es personal e intransferible y se obtiene, presentando el Documento Nacional de Identidad o algún otro documento equivalente. En caso de que el solicitante no sea el titular del derecho, sino beneficiario, deberá aportar su cartilla sanitaria, en la que figura el titular y sus beneficiarios.

Los datos que figuran en la TSE, que aparecen sobreimpresos en la misma y, al mismo tiempo, grabados en banda magnética son: nombres y apellidos, fecha de nacimiento y número de afiliación a la Seguridad Social del

Ventajas de la Tarjeta Sanitaria Europea

• Para el usuario, la mayor ventaja estriba en el mayor período de validez de la tarjeta, de forma que con el mismo documento podrá realizar cuantos desplazamientos al extranjero precise sin necesidad de renovar el mismo, salvo que expire el período de validez fijado

El soporte en formato tarjeta es más cómodo y menos deteriorable que el formulario en soporte papel.

La tarjeta sanitaria europea será personal e intransferible.

La TSE ofrece mayores garantías, frente al formulario en soporte papel, fácilmente manipulable.

La inclusión de los datos identificativos en banda magnética facilitará y simplificará el procedimiento de facturación entre las Instituciones de los diferentes Estados.



asegurado, código ISO del país emisor, código de identificación de la institución emisora de la tarjeta y fecha de expiración del período de validez. La inclusión de los datos identificativos en banda magnética facilita y simplifica el procedimiento de facturación y reembolso entre las Instituciones de los diferentes Estados.

PERÍODO DE VALIDEZ

Para los trabajadores en activo y los beneficiarios de un trabajador o de un pensionista, el período de validez de la tarjeta sanitaria europea es de un año desde la fecha de su emisión.

Para los pensionistas de la Seguridad Social española, residentes en nuestro país, la tarjeta tiene una validez de cuatro años en coherencia con el período de validez de la tarjeta sanitaria nacional.

Excepcionalmente, aquellos ciudadanos que tengan derecho a asistencia sanitaria como personas sin recursos, así como los titulares de pensión no contributiva y sus beneficiarios, se les expedirá un certificado provisional con validez de 90 días por año y que tiene con mismos derechos que la TSE.

En los casos de trabajadores y/o pensionistas de otros Estados y sus beneficiarios, residentes en España, a los que su institución competente les ha emitido un formulario E109 o E121 y que han sido inscritos en la dirección provincial del INSS de su lugar de residencia, la tarjeta europea será emitida por

un período de 90 días renovables, si se comprueba que el formulario correspondiente continua en vigor en la fecha de solicitud de la renovación.

CREACIÓN DE LA TSE

La creación de una tarjeta sanitaria europea se acordó, por iniciativa de España, en el Consejo Europeo de Barcelona celebrado los días 15 y 16 de marzo de 2002. A raíz de este acuerdo, la Comisión Administrativa toma la decisión de sustituir los formularios de derecho a asistencia sanitaria en estancia temporal por la Tarjeta Sanitaria Europea. Y posteriormente, el 4 de marzo de 2004, el Consejo de Ministros de la UE aprobó el nuevo documento sanitario. ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

El nuevo documento facilita los desplazamientos de turistas, estudiantes, transportistas internacionales y trabajadores

Las trabajadoras del mar podrán solicitar la Tarjeta Sanitaria Europea al ISM

Los trabajadores incluidos en el Régimen Especial del Mar pueden obtener la tarjeta sanitaria europea a través de las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina (ISM), donde se les facilitará en el momento, previa presentación del DNI o documento equivalente, Podrá solicitarse, igualmente, en cualquiera de las di-

recciones locales que el organismo tiene distribuidos por todo el litoral español. En este caso el documento le será facilitado en un breve periodo de tiempo, ya que son solo las direcciones provinciales las que cuentan con la aplicación informática y el expedidor correspondientes.

Los plazos de validez de la tarjeta son los mismos que para los afiliados al régimen General, es decir, de un año desde la fecha de su emisión para los trabajadores en activo y los beneficiarios de un trabajador o pensionista y de cuatro años para los pensionistas del REM residentes en España.



El buque hospital "Científico", fletado por el ISM, acompaña a la flota desde el día 4 c



Comenzó LA COSTERA del bonito

El medio millar de buques pesqueros con casi 5.000 tripulantes a bordo que faenan en la costera del bonito pusieron rumbo al tradicional caladero comprendido entre el nordeste de las Azores y la Bretaña francesa a primeros del mes de junio. Junto a ellos partió, desde el puerto de Santander donde tiene su base, el buque hospital "Científico", fletado por el Instituto Social de la Marina para cubrir la campaña de Asistencia Médica Embarcada (AME 2004) cuyo objetivo es la atención sanitaria y logística de las flotas que faenan en el Atlántico Norte.

Esta Campaña de Asistencia Médica Embarcada se inició el pasado mes de marzo con la asistencia a la flota que captura pez espada en distintos caladeros del Atlántico Norte y está formada por unos 110 buques y alrededor de 1.500 tripulantes. Durante los meses de abril y mayo el buque hospital "Científico" ha navegado en aguas del Cantábrico junto a la flota que pesca el bocarte. Desde primeros de junio y hasta finales de septiembre la AME atenderá los 5.000 tripulantes de la costera del bonito y en octubre y noviembre volverá con la flota espadera. En total la campaña dura nueve meses y tiene un coste estimado de un millón de euros.

La AME, que empezó a funcionar en 1992 solamente para la costera del bonito, amplió en 2001 su campo de actividad a las flotas espadera y del bocarte atendiendo las demandas de



los colectivos e interlocutores afectados. En total el colectivo atendido por esta campaña es de 1.000 barcos y unos 10.000 tripulantes.

OBJETIVOS

El objetivo esencial de la campaña "Asistencia Médica Embarcada" es atender sanitariamente a las flotas que se dedican a la pesca del bocarte, bonito y pez espada, para que disfruten de los mismos derechos que tienen los trabajadores en tierra, mediante consultas radio médicas, desplazamientos del personal sanitario a los buques pesqueros, ingreso del paciente a bordo del buque asistencial o evacuación del enfermo tanto por vía marítima o aérea según lo requiera la gravedad de la patología a tratar.

Para realizar estas tareas el buque hospital lleva a bordo a dos médicos y un ATS del Servi-



cio de Sanidad Marítima del ISM, que se van relevando mensualmente cuando el buque hospital regresa a su puerto base de Santander para proceder a su avituallamiento. En esta primera marea los facultativos que van a bordo son los hermanos José Manuel y José Luis González Vallecillo, que habitualmente prestan sus servicios en las direcciones provinciales del ISM de Santander y Avilés, y el ATS Víctor Martínez Montagut, que procede del ISM en Valencia. Los tres tienen una acreditada experiencia en esta campaña, ya que vienen participando en ella desde su implantación hace doce años.

CONSULTAS ESPECIALIZADAS

Además de la asistencia mencionada desde el pasado año se cuenta también con asistencia telemática a los pacientes que sean atendidos en el buque sanitario. Ello es posible merced a un convenio firmado entre el Instituto Social de la Marina y la Consejería de Sanidad, Consumo y Servicios Sociales, a través del Servicio Cántabro de Salud, por el que el Hospital Universitario "Marqués de Valdecilla" presta asesoramiento médico y asistencia especializada.

A tal efecto el ISM ha cedido al Hospital mencionado los equipos tecnológicos necesarios para que se pueda prestar la teleasistencia en coordinación con el buque hospital "Científico", fletado por el Instituto. Este pagará a este centro cada consulta como un acto médico. El coste de los equipos cedidos asciende a 17.000 euros.





un buque sanitario próximo para cuidar de su salud sólo hay que recurrir a los balancés. Durante la Campaña "AME 2003" un total de 153 trabajadores fueron atendidos médicamente a bordo de sus barcos. De ellos, 19 necesitaron hospitalización en el buque sanitario "Científico". Además el buque realizó 14 evacuaciones, dos de ellas mediante helicóptero y prestó 32 asistencias técnicas. El total de consultas que atendió fue de 370.

De los trabajadores asistidos por el personal médico del ISM el 83 por ciento fueron españoles, el 5 por ciento

de la Unión Europea y el 12 por ciento de otras nacionalidades. Atendiendo al puesto de trabajo, el segmento que ha requerido mayor número de asistencias han sido los tripulantes de cubierta, en un 64 por ciento, seguidos de capitanes, un 16 por ciento, y de cocineros, un 12 por ciento.

TRAUMATISMOS

Durante los nueve meses que duró la "AME 2003" los trabajadores requirieron asistencia sanitaria principalmente a causa de enfermedad, en un 62 por ciento y, en menor porcentaje, el 38 por ciento, por accidente.

Dentro de las patologías de todo tipo que trataron los facultativos a bordo, figuraron desde contusiones, traumatismos o heridas por anzuelos hasta otras relacionadas con procesos estomacales o respiratorios. No obstante, el mayor número de asistencias se centró en los traumatismos, que son los accidentes más frecuentes (71 por ciento), seguidos a distancia por percances del aparato respiratorio (17 por ciento), del sistema nervioso (6 por ciento) y del sistema osteomuscular (6 por ciento)

Entre las enfermedades comunes, las patologías más frecuentes fueron las relacionadas con el aparato digestivo (25 por ciento), aparato respiratorio (13 por ciento) y sistema osteomuscular (13 por ciento).

En las consultas dirigidas al buque, el 69 por ciento se resolvieron mediante asesoramiento radio médico, el 15 por ciento con el traslado del paciente al buque sanitario y el 16 por ciento con el traslado del equipo médico al pesquero. De las evacuaciones realizadas, el 57 por ciento fueron por causa de enfermedad y el 43 por ciento por accidente.

En los últimos cinco años de actividad de la AME se han atendido más de 1.200 consultas,



Con este equipamiento cada vez que los facultativos del buque hospital "Científico" tengan que atender una contingencia médica específica podrán acceder a los correspondientes especialistas del Hospital "Marqués de Valdecilla" para realizar la consulta. Esta se realizará por teléfono, internet o videoconferencia, que es el equipamiento facilitado por el ISM

APOYO LOGÍSTICO

Además de los servicios sanitarios mencionados, el buque realiza también tareas de apoyo logístico a los barcos que lo precisen, consistentes en reparaciones en la obra viva de los pesqueros, zafamiento de hélices de posibles enganches en las artes de pesca, entre otros. Para realizar estas tareas el buque cuenta con una tripulación especializada en la que se incluye un equipo de buzos.

BALANCE POSITIVO

De lo importante y necesario que es para los trabajadores de estas tres costeras disponer de

a 539 trabajadores (el 85 por ciento de nacionalidad española, el 12 por ciento de la UE y el 3 por ciento restante de otros países), se han realizado 96 evacuaciones y se han registrado 106 ingresos con una media hospitalaria de 2,5 días. También se han efectuado 117 actuaciones logísticas.

Toda la atención médica prestada en estas campañas se hace con el apoyo del Centro Radio Médico, situado en la sede del ISM en Madrid y con el de los equipos de salvamento marítimo y el Servicio Aéreo de Rescate del ministerio de Defensa, cuando la evacuación ha sido por medio de helicópteros.

BUQUE-HOSPITAL "CIENTÍFICO"

Este es el tercer año que el Instituto Social de la Marina fleta el buque "Científico" para realizar la campaña de Asistencia Médica Embarcada. Es un antiguo arponero, construido en Halifax (Canadá) en 1972 y reconstruido y transformado en Vigo en 2000 como buque de investigación oceanográfica, apoyo a plataformas petrolíferas y actividades off shore.

Acondicionado posteriormente como buque hospital dispone de una sala de exploración con acceso directo a la cubierta principal, una sala para enfermos críticos anexa y comunicada tanto con la sala de exploración como con la cubierta principal, dos camarotes para ocho enfermos y una sala con capacidad para dos enfermos, utilizable como sala de aislamiento. En caso de necesidad se podría alojar hasta 14 enfermos.

Cuenta también el buque hospital con una enfermería equipada con sala de curas, sala de cuidados intensivos y comedor para enfermos. Dispone de embarcación neumática para el transporte entre el barco y los pesqueros, dos grúas a ambas bandas, una de 13 metros y otra de 9 en cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.

El "Científico" tiene 52 metros de eslora, 10,97 de manga, 5,49 metros de puntal y un registro bruto de 695 TRB. Desarrolla una velocidad máxima de 13 nudos y tiene una autonomía de 60 días. Está dotado con un equipo de comunicación VHF, onda corta y sistema de comunicación por satélite INMARSAT.

Su tripulación está integrada por el capitán, Ramón Argibay Fernández, nueve tripulantes más el equipo médico del ISM.

PROGRAMA DE SANIDAD MARÍTIMA

La Asistencia Médica Embarcada es un plan asistencia específico, que se inscribe en el Programa de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina y que fue puesto en marcha en 1992.



Este Programa de Sanidad Marítima se asienta en dos pilares básicos: la medicina preventiva y la asistencial cuyo objetivo es prestar atención sanitaria a los trabajadores del mar tanto a bordo como en el extranjero y ejercer una acción preventiva dirigida a dichos trabajadores y sus familias.

Para la primera de las atenciones, es decir la asistencial, el ISM cuenta con el Centro Radio Médico; los buques hospital "Esperanza del Mar" y "Científico" y los Centros Asistenciales en el extranjero.

La medicina preventiva tiene como soportes esenciales los reconocimientos previos al embarque, la información sanitaria al trabajador del mar, las campañas de prevención y la Guía Sanitaria a bordo. ■

C. H. C.

DATOS PARA COMUNICAR CON EL BUQUE CIENTÍFICO

Distintivo de llamada: **EAWZ**
 Frecuencia de escucha: **6224 Khz**
 Canales: **VHF 16 y otros**
 Llamada de socorro: **2182 Khz**
 Teléfono móvil: **608 087 028**

COMUNICACIONES VÍA SATÉLITE

INMARSAT "MINI M"

Tel.: 00 (871/874) 762 712 140

Fax: 00 (871/874) 762 712 141

Datos: 00 (871/874) 762 712 142

INMARSAT "M"

Tel.: 00 (871/874) 622 485 910
 00 (871/874) 622 485 911

Fax.: 00 (871/874) 622 485 912

Datos: 00 (871/874) 622 485 913

INMARSAT "B"

Tel.: 00 (871/874) 322 485 913
 00 (871/874) 322 485 915

Fax: 00 (871/874) 322 485 911

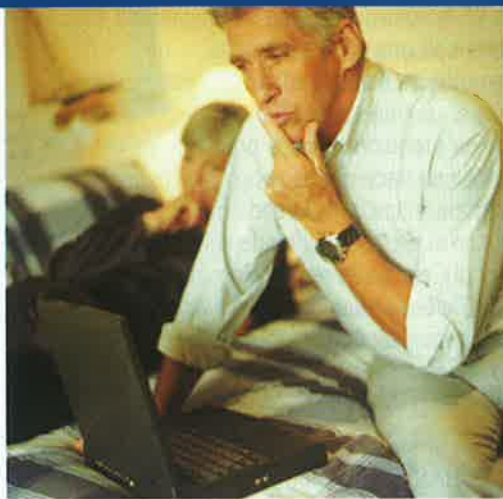
Datos: 00 (871/874) 322 485 910

HSD (64K) 00 (871/874) 381 030 367

Email: biocientifico@mail.station12.com

* Los datos señalados en amarillo son los más utilizados.

Programa de AUTOCÁLCULO de la pensión de jubilación



Con el objetivo de acercar más la Seguridad Social a los ciudadanos, el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través de la secretaría de Estado de la Seguridad Social y del INSS, ha puesto en marcha un nuevo servicio que, bajo el lema "Usted mismo", les permitirá realizar un cálculo aproximado de la cuantía mensual de su pensión de jubilación. Se trata del "Programa de autocálculo de su pensión" mediante el cual y a través de internet cualquier persona próxima a jubilarse podrá saber por adelantado cuál va a ser la prestación que va a recibir.

USTED MISMO

Un servicio más de la
Seguridad Social

**Programa de autocálculo
de su pensión de jubilación**

www.seg-social.es

Este nuevo servicio que ofrece la Seguridad Social supone un paso más en la línea de acercamiento al ciudadano utilizando los medios que las nuevas tecnologías ponen a disposición de la sociedad.

En este caso, a través de Internet, se trata de facilitar una sencilla herramienta informática para que el ciudadano, introduciendo una serie de datos, pueda realizar un cálculo aproximado de la cuantía mensual de su pensión de jubilación.

Según el folleto explicativo de este Programa, que las personas interesadas pueden encontrar en cualquiera de los 450 Centros de Atención e Información de la Seguridad Social (CAISS) que existen en todo el territorio nacional, el nuevo servicio va dirigido especialmente a los ciudadanos que prevean jubilarse dentro de los próximos dos años, ya que los datos sobre índices de precios al consumo, topes de pensiones, bases mínimas, etc., que intervendrán en estos cálculos, no pueden determinarse o estimarse más allá de ese periodo. No obstante, cualquier persona que tenga la aplicación informática puede realizar la consulta.

CASOS PREVISTOS

La mayoría de los supuestos de jubilación están previstos en el programa: jubilación a los 65 años, jubilación anticipada (de 60 a 65 años), cotizaciones a varios regímenes.. etc.

Progresivamente, se irán incorporando otros supuestos especiales de trámite como los trabajadores a tiempo parcial, cómputo

¿Cómo puede obtener este programa?

Puede descargarlo de la página web de la Seguridad Social www.seg-social.es

www.seg-social.es



recíproco de Clases Pasivas, Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, reducciones en la edad de jubilación en supuestos especiales, el porcentaje del dos por ciento adicional aplicable a los mayores de 45 años, entre otros.

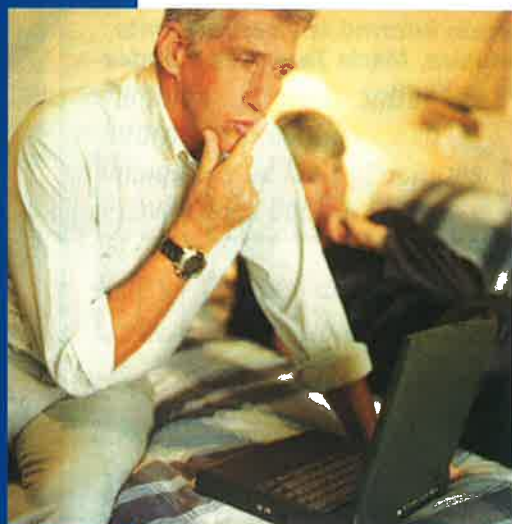
¿CÓMO ACCEDER A ESTE SERVICIO?

Las personas interesadas pueden obtener el programa descargándolo de la página web de la Seguridad Social www.seg-social.es. Para ello tiene que seguir las instrucciones que aparecen en dicha página en las que se recomienda que una vez descargado el programa se guarde en un directorio de trabajo. A continuación hay que ejecutar el programa Setub.exe que encontrará en ese directorio. El programa aparecerá en el botón Inicio/Programas/Autocalc del ordenador a no ser que el interesado hubiera elegido otro en el proceso de instalación.

A continuación deberán introducirse los datos del trabajador: los periodos laborales y las bases de cotización de los últimos años. Esta información puede obtenerse en las oficinas de la Tesorería General de la Seguridad Social, a través de la página web antes mencionada o mediante llamada al teléfono de información 901 50 20 50.

Una vez introducidos los datos y efectuado el autocálculo, se podrá imprimir en papel dicha información. El programa permite también almacenar diversos supuestos de jubilación de una persona, evaluando distintas fechas de jubilación, sin límite de supuestos. ■

C. H.



La creación de nuevos juzgados de la violencia sobre la mujer, mayores penas para los agresores, formación en el respeto al derecho a la igualdad entre hombres y mujeres, mayor protección y ayudas para las maltratadas y derecho a cobrar protección por desempleo, si se ven obligadas a abandonar su trabajo son algunas de las medidas recogidas en el proyecto de Ley Orgánica Integral contra la violencia de género, aprobado por el Consejo de Ministros del pasado 4 de junio.

Con este anteproyecto que el Gobierno considera como "la primera Ley integral de Europa contra la violencia sobre las mujeres", el ejecutivo quiere "encabezar una rebelión de toda la sociedad contra esta lacra", según informó la vicepresidenta primera, María Teresa Fernández de la Vega.

Las trabajadoras maltratadas que tengan que abandonar su trabajo cobrarán el paro



Soledad Murillo, responsable de la secretaría general de Políticas de Igualdad Sociales, en la que se creará una Delegación del Gobierno para la lucha contra la violencia sobre las mujeres.

La futura ley Orgánica Integral abarcará aspectos preventivos, educativos, sociales, asistenciales y de atención posterior a las víctimas, así como las normas civiles que inciden en el ámbito familiar o de convivencia, donde se producen principalmente las agresiones y, por tanto, la respuesta punitiva desde las normas legales.

Según ha explicado Jesús Caldera, titular del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, departamento impulsor de la nueva Ley, "una lucha eficiente y eficaz contra la violencia ejercida sobre la mujer exige una política integral y coordinada, en la que participen todas las fuerzas políticas, todas las instituciones, los agentes sociales y las organizaciones especializadas. Como delito grave que es, ha de ocupar de ma-

nera especial a los jueces y al Gobierno, del que se exige políticas activas e iniciativas concretas".

Por ello en la elaboración del anteproyecto han participado, junto con el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, los de la Presidencia, Justicia, Interior, Educación, Sanidad y Administraciones Públicas.

DIGNIDAD DE LAS MUJERES

La Ley establece, entre otras, medidas de sensibilización e intervención en el ámbito educativo; de refuerzo de una imagen que respete la igualdad y la dignidad de las mujeres, con referencia concreta al ámbito de la publicidad; de apoyo a las víctimas, como el derecho a la información y a la asistencia social in-

tegrada y la especialización de prestaciones; de asistencia jurídica gratuita para aquellas mujeres víctimas de violencia que no tengan recursos suficientes; de protección social y de apoyo económico.

PRESTACIÓN POR DESEMPLEO

Entre las medidas que corresponderá poner en marcha al ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, cuando la Ley esté en vigor, las hay que afectan al empleo, ya que se va a reconocer a la trabajadora víctima de violencia el derecho de adaptación y reducción de su tiempo de trabajo, a la movilidad geográfica, a la suspensión de la relación laboral con reserva de puesto de trabajo y a la extinción del contrato. En estos dos últimos supuestos se generarán, en su caso, derecho a la protección por desempleo. El tiempo de suspensión se considerará como de cotización efectiva para garantizar la no interrupción de la carrera de Seguridad Social de la víctima.

RENTA ACTIVA

La Ley prevé también establecer un programa de acción específico para la inserción profesional de las víctimas de este tipo de violencia, que implicará el cobro de la renta activa de inserción. Para las personas que no puedan formar parte de esos programas debido a una serie de circunstancias personales que determinen que su inclusión no va a mejorar de forma sustancial su empleabilidad, se prevé una ayuda económica que se modulará en atención a la edad y responsabilidades familiares de la víctima.

También se recogen bonificaciones para las empresas que formalicen contratos de interinidad para sustituir a las trabajadoras, víctimas de violencia sobre la mujer, que hayan debido suspender su contrato de trabajo para hacer efectiva su protección o su derecho a la asistencia integral.

Se establece también la necesaria coordinación de los servicios públicos de empleo para facilitar el acceso al trabajo de las mujeres que, por razón de la violencia, se hayan visto obligadas a cambiar el lugar de trabajo y residencia.

Se garantiza la equidad territorial en la implantación de los servicios sociales de asistencia a las víctimas de violencia, a través de la dotación de un Fondo específico dirigido a este fin.

AGRESORES

Respecto a los agresores, el proyecto establece un endurecimiento de las penas. Se agrava la pena por lesiones de dos a cinco años. Una amenaza o una coacción leves a la esposa o compañera, actual o anterior, se convierte en delito castigado con la pena de prisión de seis meses a un año o de trabajado en beneficio de la comunidad de 31 a 80 días.

El juez podrá inhabilitar hasta cinco años al agresor para el ejercicio de la patria potestad o guarda en caso de amenaza o coacción leve.

Según el proyecto se crean los juzgados de violencia sobre las mujeres en todos los partidos judiciales y una fiscalía especial. Estos juzgados se encargarán de la instrucción penal de las denuncias y de cualquier delito contra las relaciones familiares y dictarán órdenes de protección a las víctimas.

El proyecto proporcionará también una respuesta legal que abarca las normas procesales y las normas sustantivas penales y civiles, así como la debida formación de todos los profesionales sanitarios, policiales y jurídicos que intervienen en la aplicación de la ley.

ÁMBITO SANITARIO

Esta establece igualmente medidas de sensibilización e intervención en el ámbito sanitario que permitan optimizar la detección precoz y la atención física y psicológica de las víctimas y su coordinación con otras medidas de apoyo.

Dentro de las situaciones de violencia que viven las mujeres, cobran un especial relieve las conductas delictivas en las que entre el agresor y la víctima existe o ha existido una relación afectiva. Por ello, la Ley contempla un ámbito subjetivo, que incluye medidas de protección general, extensibles a cualquier víctima que lo sea por el hecho de pertenecer al sexo femenino y medidas de protección cualificada, determinadas por la relación de afectividad de la víctima con el agresor.

El anteproyecto de Ley Orgánica Integral contra la violencia de género, en cuya elaboración han intervenido siete ministerios, se estructura en un Título Preliminar, cinco Títulos, siete Disposiciones Adicionales, dos Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y dieciséis Disposiciones Finales.

Antes de ser aprobado como proyecto de Ley en Consejo de Ministros el Gobierno solicitó los informes preceptivos del Consejo de Estado, del Consejo del Poder Judicial, del Consejo Económico y Social y del Consejo Escolar del Estado y ha consultado con distintas organizaciones de mujeres. El interés del ejecutivo ha sido enviarlo cuanto antes al Parlamento para que pueda ser aprobado este mismo año, para cumplir así la promesa electoral del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero de que esta sería la primera Ley que enviaría al Congreso. ■

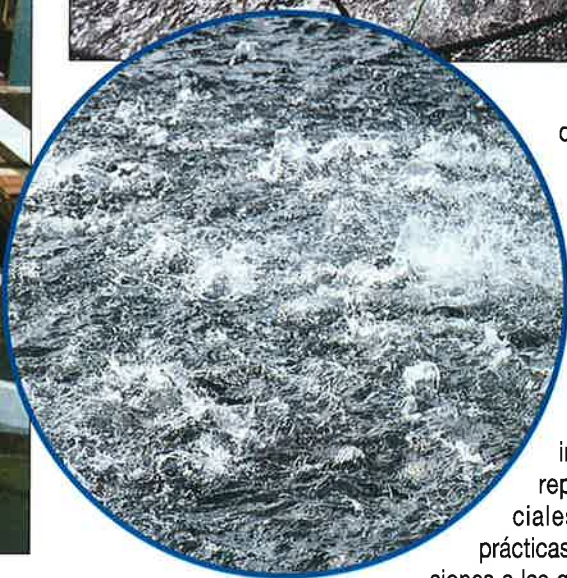
**Trabajo estima
que la aplicación
de la Ley costará
entre 50 y 80
millones de
euros**

C.H.C.



CLAROSCUROS de una industria pujante

Mientras la pesca extractiva sigue bordeando los límites de su capacidad, el continuo crecimiento de la industria acuícola refuerza la imagen de sector alternativo de producción de alimentos, con un potencial capaz de contribuir a paliar el hambre de las poblaciones mundiales menos favorecidas, y de fomentar el empleo. Sin embargo, y aunque en alguna medida esto sea así, lo cierto es que la acuicultura, y más concretamente la producción intensiva de determinadas especies, tiene unos efectos secundarios que anulan los posibles logros obtenidos. Hasta el punto, de que en vez de constituirse en un complemento de la pesca extractiva, se nutre de ella, tanto de lo que se pesca como de la mano de obra que los pesca, y con un impacto ambiental considerable. La FAO sigue haciendo esfuerzos para que esta industria se desarrolle de forma sostenible.



Tronheim, Noruega, fue la cita de la última reunión, celebrada en agosto del pasado año, del Subcomité de Acuicultura de la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación) para pasar revista a la situación del sector acuícola y hacer recomendaciones para su futuro desarrollo. La acuicultura es ya una respuesta a los problemas pesqueros, una manera eficaz de reducir la presión sobre los recursos piscícolas silvestres (alrededor del 47% de los bancos o grupos de especies están completamente explotados) y de satisfacer las necesi-

dades alimentarias de la población mundial.

Sin embargo, su sistema de explotación, especialmente en el monocultivo de algunas especies, lleva aparejados unos efectos que preocupan a los expertos. Buena prueba de ello es que se intensifica el debate internacional con relación a las repercusiones ambientales, sociales y económicas de algunas prácticas de acuicultura. Unas repercusiones a las que trataba de dar respuesta la Comisión Europea al elaborar una serie de actuaciones que deberían ser incluidas en la reforma de la Política Común Pesquera. Era la primera vez que la Comisión Europea elaboraba una estrategia para el desarrollo sostenible de la acuicultura.

La acuicultura crece a un ritmo más rápido que cualquier otra actividad del sector de producción de alimentos de origen animal, y esto tiene sus partes positivas y, algunas, negativas, como el descontrol sobre alguna de estas actividades. Según datos de FAO, su aportación a los abastecimientos mundiales de pescado, crustáceos y moluscos pasó del 3,9% de la

La acuicultura representa ya hoy una alternativa a los problemas derivados de la escasez de recursos pesqueros. En 2000 proporcionó más del 36% del suministro mundial de pescado para alimento



producción total en peso en 1970 al 27,3% en 2000. Datos de ese mismo año señalan que la acuicultura proporcionó más del 36% del suministro mundial de pescado para alimento. La producción procedente de la acuicultura, incluidas las plantas acuáticas, alcanzó los 45,7 millones de toneladas y un valor de 56.500 millones de dólares.

Sin embargo, y a pesar de estas espectaculares cifras, y de que mil millones de personas dependen del pescado como fuente de proteínas animales, la industria acuícola tiene unos efectos que deberían de paliarse, dado que su impacto no es nada desdeñable. Entre los motivos más reseñables de preocupación de los expertos cabe citar la pérdida de hábitats naturales, la utilización de antibióticos y harinas de pescado, la invasión de ecosistemas locales

por especies foráneas..., y si las comunidades de algunos países están recibiendo una parte justa de las ganancias de la acuicultura. Consecuencias, en definitiva, que contrarrestan, en algunos casos, los enormes efectos positivos de esta industria.

PECES PARA ALIMENTAR A PECES

La industria acuícola realiza extraordinarios esfuerzos para aumentar el suministro de especies de alto valor económico (gambas, langostinos, salmón, atún). Importa más la rentabilidad económica que cualquier otra. Esas especies, además, serán exportadas a países con mayor poder adquisitivo, demandantes de esos productos. Y no sólo ocurre en Asia o América del Sur con la producción de langostinos, por citar un ejemplo, sino que en España ocurre algo similar con las granjas de engorde de atún, cuya producción se exporta casi en su totalidad a Japón. Estas exportaciones implican que no sólo no se están produciendo alimentos para saciar el hambre de los más necesitados, sino que, al mismo tiempo, se está saqueando la producción costera o deteriorando el hábitat de especies que sirven para su sustento.

En el caso de los salmones, el 70% de su alimento está compuesto por harinas de pescado producidas a partir de peces pelágicos (anchoveta, sardina y jurel). Especies que, como señala Gustavo Duch, director de Veterinarios sin Fronteras, han constituido la base de la pesca tradicional de algunas regiones de Chile dedicadas ahora a esta producción acuícola. Para producir un kilogramo de salmón se requieren cinco kilos de estos peces. No parece muy lógico este sistema de cara a frenar el hambre y el saqueo de los depauperados caladeros, sino que más bien responde exclusivamente a una lógica económica y de especulación (ver siguiente artículo).

Sobre este grave problema incide Peter Weber, investigador titular del Worldwatch Institute, en su libro "Pérdidas netas: Pesca, empleo y medio ambiente marino": *Algunos pescadores que venden su producto para alimento en la acuicultura llegan tan lejos como utilizar redes de malla fina con el fin de hacer un barrido total, capturando biomasa. Todo lo que se captura se lleva a tierra y se utiliza como alimento para los peces de criadero, reduciendo así la provisión de pescado para la alimentación de los pescadores locales.*

El comercio de pescado sigue subiendo de forma imparable. Las importaciones llegaron a los 60.000 millones de dólares en 2000. De



esa cifra, a los países desarrollados les corresponde más del 80% del valor total de los productos pesqueros de importación. A los países pobres apenas les llegará parte de esa producción.

FUENTE DE EMPLEO

Otro de los grandes objetivos de la UE, siguiendo con las medidas para el desarrollo de la acuicultura, es que venga a paliar el acuciante problema del paro existente en muchos pueblos costeros debido a la crisis que afecta al sector pesquero. En 1998 la acuicultura empleó al menos a 80.000 personas. En Galicia esta actividad da trabajo a unas 14.000 personas, sin contar con los empleos indirectos. Esperaba la UE que se crearan hasta diez mil nuevos puestos de trabajo en el periodo 2003-2008. Pero para que ello fuera así, la Comisión señalaba que "la acuicultura europea debe de ser una industria viable y autosuficiente desde el punto de vista económico... la introducción de nuevas especies y la acuicultura ecológica y



respetuosa con el medio ambiente permitirán extender la producción de la acuicultura en la UE".

Siguiendo con el ejemplo de las granjas de engrase de atún, buena parte de los pescadores artesanales trabajan ahora para las empresas que las explotan, recogiendo en sus redes todo tipo de peces no comerciales para alimentar a los atunes. Pero esos peces no comerciales que se están esquilmando son fuente de alimento de otros predadores mayores que, ante la escasez de esas especies, deberán emigrar o arriesgarse a morir de

hambre. Entonces, ¿a qué se dedicarán los pescadores artesanales que no entren a trabajar en estas granjas? ¿Qué pasará si un buen día esas granjas deciden instalarse en otro lugar más rentable para su negocio? En vez de servir la acuicultura para preservar el saqueo de las especies objetivo de la pesca artesanal, lo están promoviendo.

Algo similar cabría decir con la producción de langostino, que arrasa grandes extensiones de manglares en Latinoamérica, que con-

Preocupa a los expertos de la FAO algunos problemas derivados de la industria acuícola como la pérdida de hábitat naturales, la utilización de antibióticos y las harinas de pescado, la invasión de especies foráneas...



amenaza con deteriorar el ecosistema marino. En un pasaje de dicho informe señalan que las instalaciones de jaulas y los desechos que produce esta modalidad de piscifactoría marina (producción de lubina y dorada) pueden agravar todavía más nuestros fondos marinos, tan críticos para la reproducción y el desarrollo de estas especies.

El aumento de proyectos de acuicultura intensiva provoca dos efectos dañinos directos sobre el entorno marino que le rodea, según señala Sebastián Losada, de Greenpeace: La primera es un incremento excesivo de materia orgánica, generada por restos de harinas de pescado destinadas al engorde de alevines y desechos producidos por estos animales; la segunda, el empleo incontrolado de antibióticos.

Algunas de estas empresas colocan sus jaulas en entornos de gran valor ecológico, como es el caso de las granjas de engrase de atún situadas en la costa murciana, en las proximidades de Cabo Tiñoso-La Azohía, zona propuesta como futura reserva marina.

En el trabajo ya citado de la Comisión Europea para el desarrollo de la acuicultura, se habla de la necesidad de buscar soluciones que limiten el impacto de los residuos procedentes de la acuicultura intensiva, a fin de evitar el riesgo de deterioro de la calidad del agua alrededor de las instalaciones. También incide en otro tipo de contaminación a la que no se le suele dar la debida importancia, que es la contaminación

forman ecosistemas vitales para la reproducción de especies, un problema al que ya se dedicó un amplio reportaje en esta revista.

Además de contribuir, en determinados tipos de cultivos, a la destrucción del hábitat costero, hay que añadir la contaminación de las aguas costeras. El informe anual de 2001 del Centro Económico y Social de la Comunidad Valenciana (CES) advertía de que la proliferación de proyectos de acuicultura en la costa de Castellón

La polémica sobre el salmón de criadero

La alarma provocada por un artículo aparecido en la prestigiosa revista científica estadounidense *Science*, sobre la posible contaminación de los salmones de criadero hasta el punto de suponer un peligro para la salud de los consumidores, ha servido para llamar la atención de nuevo sobre uno de los problemas que presenta la acuicultura: la calidad sanitaria del producto.

Los investigadores que presentaron su trabajo en la mencionada revista señalaban que el origen de la contaminación eran los piensos con que se les alimenta, ya que contienen altos niveles de sustancias tóxicas. Este estudio indica que los salmones de criadero más contaminados proceden del norte de Europa, seguidos por los de Estados Unidos y Chile.

Josep Rivera, del Centro Superior de In-

vestigaciones Científicas (CSIC), mostró a *MAR* su extrañeza por este estudio, no porque no sea cierto sino porque no es nada nuevo lo que en él se dice, lo que viene a corroborar una de las tesis mantenidas sobre el origen de esta información y que no es otra que la "guerra" que mantiene el sector acuícola y el extractivo de esta especie en Estados Unidos.

Como explica el investigador del Instituto de Investigaciones Químicas y Ambientales, de Barcelona, las especies que tienen materia grasa en abundancia, y que viven en zonas que pueden estar más o menos contaminadas, van a acumular dioxinas en la grasa. Puede ser de criadero, con lo que dependerá de que tenga o no dioxinas la harina de pescado con la que es alimentado; o puede que viva en libertad, con lo que dependerá de la contaminación que haya en esas aguas. **Prosigue Josep Ri-**

vera señalando que si esos pescados con los que se hace la harina para alimentar a los salmones proceden del Báltico, donde existe una cierta contaminación por dioxinas, ésta pasará a los salmones. De todas formas, los niveles están muy por debajo de lo que aconseja la UE.

Sobre la calidad de los piensos y su contenido en dioxinas, que es una de las misiones encargadas al laboratorio en el que desarrolla su trabajo Josep Rivera, para luego informar de los resultados al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, hay que señalar que ya no se hacen harinas de carne y hueso, por el famoso caso de las "vacas locas". Ahora todo son harinas de pescado. La alimentación está controlada.

A veces salta la alarma, como la ocasión en la que detectaron un nivel muy al-



to de contaminación en un pienso. Tras un trabajo cuasi policiaco, los investigadores dieron con el problema: Un pino que había sido tratado con pentaclorofenol, para que no le atacaran los insectos. Posteriormente ese árbol fue cortado, hecho serrín e incluido como aditivo en la elaboración de esa partida de piensos.

Desde el citado laboratorio se trabaja, además, analizando algunas especies provenientes de la acuicultura, como gambas y salmonetes. Vamos sabiendo que hay especies que pueden estar más contaminadas que otras y nos centramos más en ellas. Ahora estamos iniciando un proyecto para averiguar los efectos en las doradas tras ser alimentadas con piensos previamente contaminados con dioxinas.

R.G.

biológica. La introducción de especies foráneas puede conllevar una amenaza a la biodiversidad si las especies liberadas o trásfugas se instalan en el nuevo ambiente.

El abuso en la utilización de antibióticos es otro de los lastres que persiguen a esta industria. La UE ya hizo notar que este es uno de los grandes retos a los que tiene que hacer frente este sector, intentando modificar la extendida idea de que su producción está contaminada con productos químicos perjudiciales. Para ello, planteaba la posibilidad de crear etiquetas de calidad y medidas para mejorar la imagen del sector.

La UE hace hincapié en que los agentes interesados deben implicarse más en el desarrollo de la industria de la acuicultura. Debido a la falta de una normativa específica para la acuicultura —a pesar de las medidas nacionales de ejecución de directivas comunitarias—, existen posibilidades para crear códigos de conducta y códigos de prácticas correctas que reduzcan los riesgos de distorsión de la competencia. En buena parte, en manos del sector está que el crecimiento de esta importante y vital industria —la FAO estima que para el año 2050 proporcionará la mitad de la oferta, equiparándose a la pesca extractiva— no vea frenada su positiva influencia por los negativos impactos, y de paso disipen los claroscuros que persiguen a esta actividad. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

Las especies que tienen materia grasa en abundancia, como el salmón, van a acumular dioxinas en ella. En todo caso, los niveles están muy por debajo de lo que aconseja la UE. (Josep Rivera)

Repercusión social y medioambiental de un modelo de producción



El monocultivo de **SALMÓN** en Chile

Además de los problemas sanitarios que se han atribuido al consumo de salmón de piscifactoría, sobre los que caben muchas puntualizaciones, como se ha insistido en el anterior reportaje, la producción intensiva de alimentos lleva aparejada una serie de repercusiones sociales y medioambientales. Sobre el modelo de producción y consumo de alimentos, centrado en la industria del salmón en Chile, hace una reflexión Gustavo Duch, director de Veterinarios sin Fronteras.

Nos estamos acostumbrando a la aparición periódica de información acerca de los riesgos alimentarios de según qué productos, la mayoría de origen animal: vacas locas, pollos con dioxina y, ahora, el salmón. Además de las consecuencias sobre la salud de los consumidores, entiendo que vale la pena conocer mejor las repercusiones sociales y medioambientales de los modelos de producción y consumo de alimentos que le estamos imponiendo a nuestro agotado Planeta.

Un buen ejemplo lo encontramos en el monocultivo intensivo de salmón en las regiones australes de Chile donde esta industria se ha desarrollado hasta colocar a este país como el segundo productor mundial por detrás de Norue-

ga. Según los registros de 2002, Chile produjo casi 500.000 toneladas de salmón, generando 1.200 millones de \$USA en ventas. Lo que a simple vista parece un éxito y una industria floreciente y rentable, esconde graves problemas, porque llegar a este puesto en la clasificación de vendedores de salmón significa sacrificar otras muchas cosas.

En primer lugar, el control de estas explotaciones está mayoritariamente en manos de transnacionales, las cuales aprovechan las excepcionales condiciones ofrecidas por las políticas del país más neoliberal del Hemisferio Sur para invertir con escasas exigencias ambientales, sanitarias y laborales. Esta industria, destinada en un 90% a la exportación, ha venido desplazando desde hace dos décadas a muchas comunidades de pescadores artesanales en las regiones de Chiloé, Aysén y Magallanes en la patagonia chilena. Progresivamente, muchos de los pescadores artesanales y miembros de las comunidades costeras han pasado de pescadores libres a jornaleros temporales en las florecientes empresas de cultivo intensivo de salmónes y truchas. La industria señala como uno de sus mayores logros el generar más de 42.000 puestos de trabajo. Sin embargo, las condiciones laborales en la mayoría de las em-

presas son de baja calidad: salarios de 250 euros al mes por jornadas de trabajo que superan las diez y doce horas diarias de pié, en condiciones de humedad y bajas temperaturas, falta de seguridad en las plantas procesadoras y centros de cultivo.

En las procesadoras, las mujeres constituyen el 70% de la fuerza laboral, pero no se respeta la baja por maternidad. El trabajo repetitivo genera numerosas enfermedades tales como tendinitis, lumbago, enfermedad del túnel carpal, etc... En algunas compañías, incluyendo transnacionales europeas, son habituales las prácticas antisindicales y la persecución a dirigentes y trabajadores que reclaman condiciones laborales justas.

Lenar la canasta, pagar la vivienda y el resto de gastos básicos de una familia chilena de cuatro personas se calcula que cuesta, aproximadamente, unos 600 euros. Lo paradójico es que estos mini salarios están subvencionados por el Estado chileno en un 16% por tratarse de "inversiones en regiones remotas". Una de las prácticas que se está tornando más habitual en las empresas salmoneras de Chile son los despidos masivos justificados como "necesidades de la empresa", para luego, al mes siguiente, contratar nuevos trabajadores utilizando la franquicia tributaria "pro-empleo", donde el Estado subvenciona al 40% del salario mínimo mensual por cuatro meses. Es decir, de cada tres trabajadores que contrata la empresa, uno le sale gratis gracias al dinero público.

En segundo lugar, hay que tener en cuenta un negocio adicional para las industrias del salmón: el alimento de los salmones. Porque, claro, estos predadores exóticos introducidos desde el Hemisferio Norte, que se mantienen enjaulados en grandes concentraciones en bahía y fiordos, necesitan alimentos altamente proteicos, provenientes principalmente de harina y aceite de pescado para engordar rápido y entrar en los mercados de Asia, Europa y Estados Unidos. De nuevo las transnacionales se han adueñado de este ítem que en el año 2000 se calcula alcanzó valores de 500 millones de dólares. El alimento para los salmones es en un 70% harina de pescado producida a partir de peces pelágicos (anchoveta, sardina, jurel) que han sido la base de la pesca tradicional de la región. Para producir un kilo de salmón se requieren más de tres kilos de estos peces que no serán exportables, pero que son comida.

En tercer lugar, esta industria no maneja ningún término de sostenibilidad, generando graves problemas ambientales. Estudios rigurosos estiman que por cada metro cuadrado de jaula-



balsa de salmones se generan desechos al ambiente, y consumo de recursos, equivalente a los que se generarían en diez mil metros cuadrados en estado natural.

Otra forma de entender este efecto es la comparación que se puede hacer con la contaminación generada por la población humana: los salmones producidos en las regiones de Los Lagos y Aysén (X y XI Región chilena), contaminan el mar cuatro veces más que los desechos generados por la población de estas regiones. Esta contaminación es en sí misma perjudicial para el cultivo de los salmones, pues es una seria limitación y, más importante todavía, afecta considerablemente a la pesca tradicional y pone en peligro el recurso marítimo para las próximas generaciones.

El mercado libre exige precios competitivos de forma que el precio del salmón no incorpora los costes laborales justos para los trabajadores y trabajadoras, ni los costes ambientales que deberían dedicarse a paliar sus consecuencias. En definitiva, y como casi siempre con las miras puestas en generar ingresos, se pasa por encima de los sistemas tradicionales de vida, de las condiciones laborales justas y se exprimen los recursos no renovables. Y así nos encontramos con que regiones productoras de salmones cultivados o productoras de harinas de pescado para alimentar el salmón se encuentran entre las más pobres de Chile, con un 23% de la población viviendo en condiciones de pobreza y en riesgo alimentario. ■

GUSTAVO DUCH

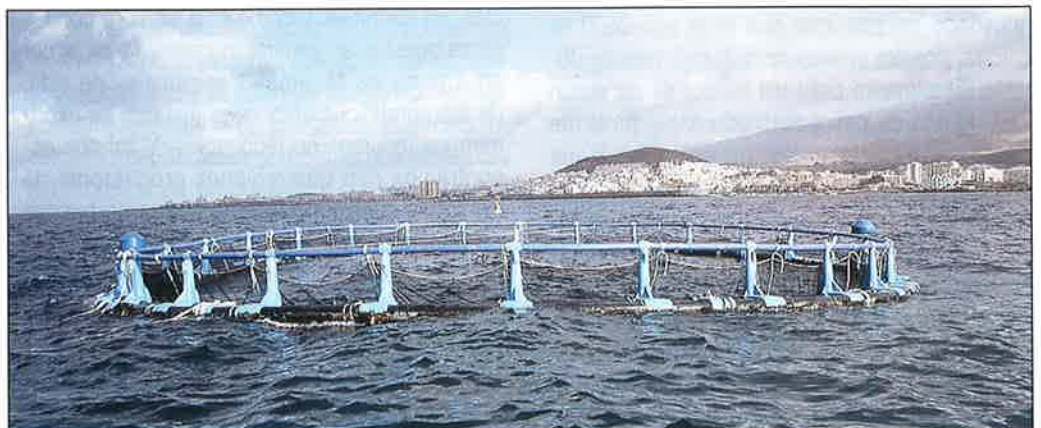
DIRECTOR DE VETERINARIOS SIN FRONTERAS

En Chile, el 70% del alimento en la cría del salmón está compuesto por anchoveta, sardina y jurel, especies que han constituido la base de su pesca tradicional



Los agentes sociales y económicos se han implicado a través del Proyecto Medas 21 en el fomento del empleo en las localidades pesqueras más afectadas por la pérdida de trabajo que sufre el sector. La gente del mar de localidades gaditanas como Barbate o Chipiona o pontevedresas como A Guarda han recibido formación y asesoramiento para crear empresas acuícolas que permitan el desarrollo económico de estas localidades del nuestro litoral. El proyecto se enmarca en la iniciativa comunitaria EQUAL del Fondo Social Europeo que ya ha apoyado iniciativas similares llevadas a cabo en otras zonas como el proyecto Acupesca.

La UE fomenta la acuicultura para la creación de empleo en las localidades dependientes de la pesca



Las localidades pesqueras de Barbate, Conil y Puerto de Santamaría en Cádiz y A Guarda, en Pontevedra han sido el objetivo de la experiencia formativa Proyecto Medas 21 que pretende paliar la discriminación laboral que sufren las zonas del litoral español afectadas por la crisis del sector pesquero. Las flotas pesqueras de estas localidades soportan las consecuencias de pérdida de empleos en la pesca por la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos que ha forzado al desguace de los barcos más viejos y a la relocalización en caladeros nacionales de los más modernos. Esta situación ha tenido consecuencias negativas en el desarrollo económico y la calidad de vida de las zonas. Estas localidades han quedado en posiciones rezadas en el desarrollo económico que están disfrutando otras zonas y ven crecer las diferencias socioeconómicas.

El sector pesquero español ha perdido en la última década un 33,8 por ciento de empleos. Este porcentaje es más alto en determinadas localidades costeras como el caso de Barbate. En la localidad gaditana, de sus 22.000 habitantes, 7.200 viven directamente de la pesca o trabajan en empresas relacionadas con el sector pesquero. De su flota de 114 barcos, 34 están afectados por la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos, que ha afectado a 80 marineros y tripulantes.

Para intentar dar una solución a la discriminación laboral que sufren en estas zonas, especialmente el sector pesquero, el Fondo Social Europeo ha desarrollado la iniciativa EQUAL que pretende apoyar la creación de empresas en estas zonas. Dentro de esta iniciativa el Proyecto Medas 21 (PM 21) ha llevado a cabo medidas contra la exclusión y el desempleo en áreas de litoral centradas en la creación de empresas autóctonas dedicadas a la acuicultura o al turismo relacionado con el mar.

ACUICULTURA

Para buscar a soluciones a este problema socio-económico en las localidades gaditanas y pontevedresas el proyecto ha involucrado a organizaciones sindicales, cofradías, asociaciones empresariales, academia, y administraciones para crear empresas estables en el campo de la acuicultura y en actividades relacionadas con el mar con el objetivo de que estas zonas mantengan su tejido social.



El desarrollo de la acuicultura, según Agustín Molina e Ignacio Claver, profesores catedra de acuicultura de la Escuela de ingenieros de Montes de la Universidad Politécnica de Madrid, es un factor clave como actividad complementaria a la pesca ya que puede abastecer el mercado con productos de calidad, de forma continua y a precios moderados, respetuosos con el medio ambiente y compatibles con la conservación de los recursos marinos.

Los datos que el rápido desarrollo de la acuicultura ha tenido avalan estos argumentos. Así la acuicultura ha tenido el crecimiento más rápido de la producción alimentaria mundial, representando en 1996 el 20 por ciento del volumen y el 30 por ciento del valor de la producción mundial de pescado y marisco. Los países de la UE en el año 2000 produjeron 1.315.000 Tn, con un valor estimado de 2.500 millones de euros lo que representa el 17% de la producción pesquera total de la UE y el 27 por ciento de su valor, generando 85.000 empleos localizados fundamentalmente en zonas costeras.

España, de acuerdo con estas cifras, con sus 10.000 kilómetros de costas aptas para



La financiación de los proyectos:

● **75% fondos sociales de la UE, a través de EQUAL.**

● **25% socios que componen la empresa**

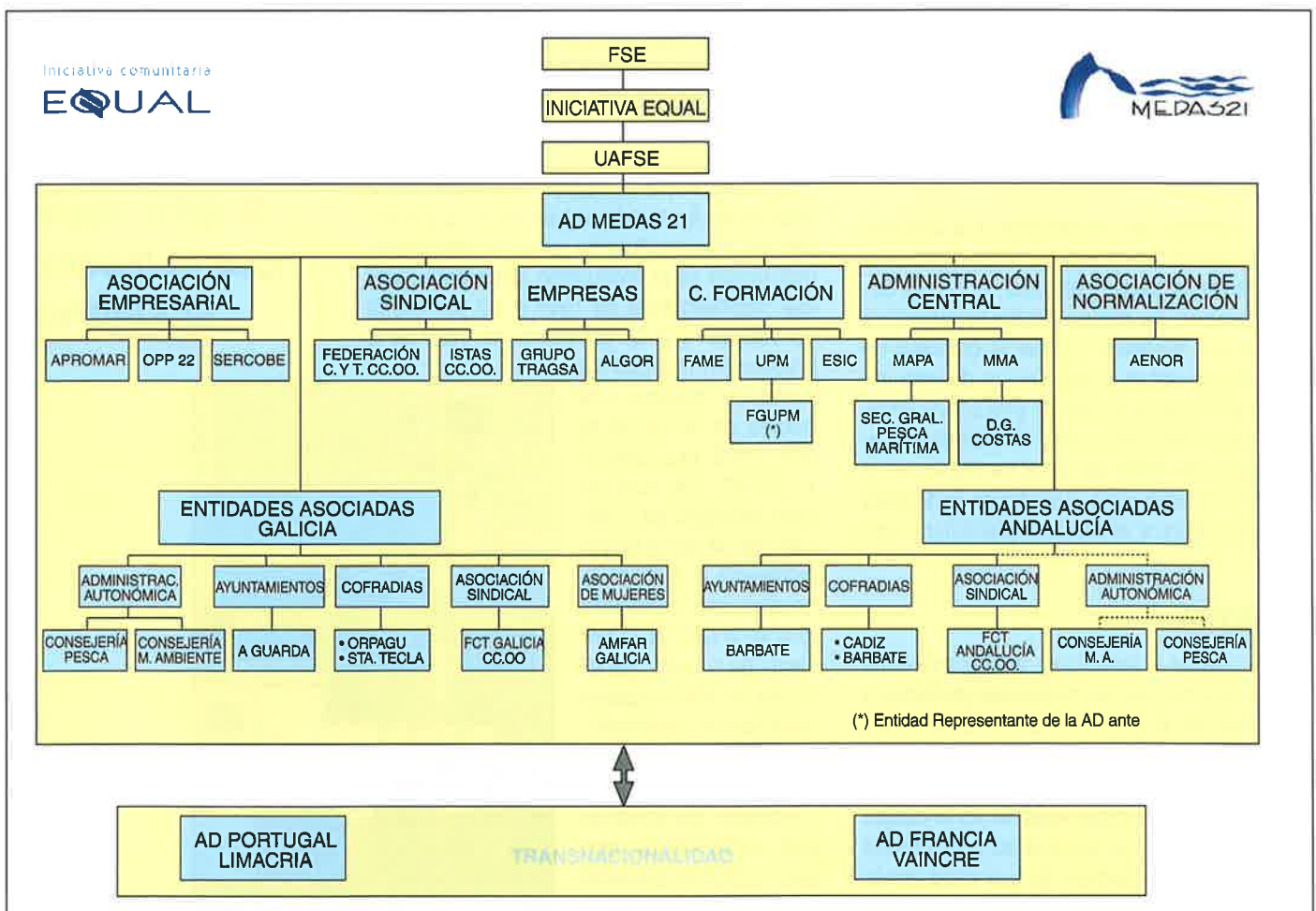


cultivos acuícolas y su elevado consumo de pescado, tiene un gran potencial para el desarrollo de la acuicultura. A esto hay que añadir la estructura empresarial y la experiencia en investigación y desarrollo de tecnologías de cultivo. Por todo lo mencionado, para los agentes involucrados en este proyecto las posibilidades de llevar a buen puerto iniciativas empresariales sostenibles en este sector son elevadas. Aunque, según Molina, *el empleo generado por esta actividad, difícilmente cubrirá la totalidad de los trabajadores y trabajadores afectados.*

PROYECTO MEDAS21

Los autores del proyecto y los agentes involucrados lo han estructurado en cuatro partes.

- La primera identifica y analiza la viabilidad distintos tipos de empresas tras realizar estudios socioeconómicos en regiones afectadas por la crisis en los se identifican los recursos humanos y materiales del sector pesquero. Así, se diseñaron proyectos para Galicia y Andalucía. El primero es una instalación acuícola y otro de empresas de servicios tu-





rísticos vinculados al uso sostenible del litoral.

- La segunda parte está dirigida a asesorar a los hombres y mujeres del mar decididos a montar empresas. Los distintos agentes implicados en el proyecto han elaborado manuales de asesoramiento y prestan ayuda técnica, jurídica, económica y de gestión a los emprendedores a través de cursos de formación. Como subraya Molina, *la formación incluida en los manuales apuesta por la innovación tecnológica en la acuicultura, medio ambiente y seguridad y el control de la calidad de los productos*. Así plantean la instalación de jaulas en zonas en la que haya escaso o nulo impacto ambiental y la movilidad de las jaulas para evitar la acumulación de desechos en los fondos. Además, entre los proyectos empresariales que están desarrollando está la cría de fitoplacton marino para alimentar pescado de bajo interés comercial. De esta forma se evita la pesca descontrolada de este tipo de peces para hacer harina de pescado— base de la composición de los piensos con que se alimenta a las especies de alto interés comercial criadas en jaulas. Los empleos creados en estas empresas atenúan los perdidos en la pesca y evitan la sobrepesca de estas especies de poco valor comercial que rompería la cadena trófica en los mares.

- La tercera parte de Medas21 se centra en ofrecer servicios de formación continua espe-

cializada de empresarios y trabajadores, asesoramiento técnico y de gestión, innovación y transferencia de tecnología, así como facilitar la comercialización de los productos y acceso a fuentes de financiación adaptada a cada caso. Tanto en A Guarda como en Barbate se ha formado dos técnico vinculados a las zonas donde se está llevando a cabo el proyecto que están implicados con los agentes sociales de la zona que se encuentran en locales proporcionados por los ayuntamientos para asesorar y apoyar a los emprendedores.

El proyecto también cuenta con un portal vertical para la acuicultura que permite acceder a información, asesoramiento, teleformación, comercio electrónico y ha establecido una lonja que posibilita la venta de los productos directamente (inicialmente está pensada para la venta entre empresas B2B, pequeños asentadores, hostelería y grandes superficies).

- La cuarta y última parte se centra en la difusión del proyecto para informar y sensibilizar a la población de las zonas afectadas del litoral español. Mostrando los resultados de las empresas que otros marineros paisanos suyos han llevado a cabo, los responsables de Medas21





piensan que el ejemplo cundirá. Además, una exposición itinerante recorrerá localidades del litoral español en Andalucía, Asturias, Canarias, Cantabria, Comunidad Valenciana y Murcia coordinada con las administraciones públicas y con las asociaciones empresariales y cofradías de pescadores para que la experiencia llegue a todos los puntos.

CHIPIONA

La práctica de esta teoría se llevó a cabo en Chipiona, Cádiz, donde quince mujeres vincula-

das con el mar se han formado durante un año para obtener la titulación de Patrón Local de Pesca.

El itinerario de formación que siguió—junto a sus compañeras— Inmaculada Gallego, casada con un patrón de barco de artes menores agrupado en la Cooperativa de Pescadores, fue diseñado conjuntamente por el Ayuntamiento, la Cooperativa, la Consejería de Pesca de Andalucía y Medas21 y ha comprendido los cursos siguientes: Curso de Formación Profesional Ocupacional de Pescador de Litoral, Curso de Prevención de Riesgos Laborales en el Sector Pesquero, Curso de Formación Sanitaria para el Mundo Naval-nivel 3, Curso de Patrón Local de Pesca y por último un curso de Formación y Asesoramiento de Creación de Empresas.

De las catorce mujeres que iniciaron el itinerario junto con Inmaculada, (Curso de Formación Profesional Ocupacional de Pescador de Litoral de 370 horas lectivas presenciales) todas obtuvieron el Certificado de Competencia Marinera (el 'folio') tras presentarse en convocatoria libre al examen, y una docena lo terminaron obteniendo la titulación en el Instituto Politécnico Marítimo Pesquero del Estrecho.

La experiencia para este grupo de mujeres ha sido muy positiva, ya que las ha capacitado

Objetivo: crear empresas en las localidades afectadas por el desempleo en la pesca

Las zonas pesqueras de nuestro litoral, con una estructura social y económica tradicionalmente ligada a la pesca, están sufriendo en las últimas décadas un alto nivel de desempleo como resultado de la pérdida de puestos de trabajo en el sector debido, entre otros factores, a la sobre-explotación de los recursos, la finalización de convenios con terceros países como el caso de Marruecos, o las condiciones laborales a bordo que impiden el relevo generacional.

Estas circunstancias han dado lugar a que en determinadas zonas del litoral los niveles de desarrollo económico y la calidad de vida han sufrido una caída que se hace más notable al compararse con el desarrollo económico y social que están experimentando otras zonas tanto de nuestro país como en el resto de los estados que forman la Unión Europea (UE).

Para paliar esta situación reduciendo las diferencias entre estas regiones pesqueras, que se encuentran principalmente en España, Grecia, Italia y Portugal, y otras regiones con una mejor situación económica y social nació la iniciativa EQUAL, del Fondo Social Europeo, que pretende la adaptabilidad de las empresas y los trabajadores del sector marítimo-pesquero hacia otros sectores económicos en alza, incrementar la calidad del trabajo en el sector para aquellos que permanezcan, y la reorien-

tación de los trabajadores a través de proyectos alternativos vinculados con el sector turístico y la acuicultura. El presente proyecto: Medas21 como ya lo ha hecho AcuiPesca en otras zonas del litoral español, implica a los agentes sociales y económicos para solventar la situación de discriminación laboral que sufren estas localidades del litoral. El objetivo es crear empresas en las zonas afectadas para dar una solución laboral a los pescadores que se ven afectados por la progresiva falta de trabajo en su actividad tradicional.

La alta dependencia que estas localidades han tenido del mar se debe principalmente a: la escasa diversificación de su economía, la obsolescencia y el bajo rendimiento económico de los factores productivos, la deficiente infraestructura de equipamientos y servicios, falta de recursos económicos internos unida a la dificultad para acceder a fuentes de financiación externa, bajo nivel de formación general y profesional, automarginación de los pescadores en relación con actividades laborales no vinculadas al mar, exclusión de la mujer en el entorno laboral de la pesca extractiva y la falta de expectativas de empleo para los jóvenes en un entorno de progresiva destrucción de puestos de trabajo.

J.M.S.



para trabajar en un sector que desconocían a pesar de tener relación directa con él a través de sus maridos, padres o hermanos. Como afirma flamante patrona de pesca, primero, *nos ha formado dándonos la posibilidad de crear empresas y trabajar en temas relacionados con el mar. Y, segundo, nos ha mostrado la dureza y dificultad que tiene el oficio. Nosotras hicimos las prácticas en junio y no fueron fáciles; pero no es lo mismo*, continúa Inmaculada Gallego, *salir al mar en diciembre con el mar revuelto como lo hacen nuestros maridos. Hemos sufrido la dureza de 'hacer la red' (preparar los parejos y unir los paños de redes). Este conocimiento de los que hacen nuestros familiares nos permite valorar la pesca de una forma distinta.*

La primera promoción de mujeres con la titulación de Patrón Local de Pesca, aunque por el momento no ha dado los frutos laborales que esperaban—sólo una mujer está pescando—, ha sentado las bases y ha creado la unión necesaria y la ilusión para que en un futuro próximo alguno de los 17 proyectos de empresas presentados se ponga en práctica. Entre los más representativos sería la empresa de efectos navales que pretenden poner en marcha o la compra de un barco, capitaneado y tripulado por estas mujeres que ofrezca ofertas turísticas. En la localidad vecina de Santipetri los proyectos empresariales han creado 50 empleos relacionados con el mar.

A GUARDA

La localidad pontevedresa de A Guarda, que ha sufrido la reducción de su flota con la consi-

guiente pérdida de empleo, también ha sido centro de atención del proyecto. En este caso cerca de medio centenar de jóvenes ha recibido asesoramiento para la puesta en marcha de empresas. La iniciativa ha sido positiva; pero como afirma el secretario de la Cofradía de Pescadores, Rodrigo Pacheco, *el centenar de tripulantes de los 11 barcos que faenaban en los caladeros de Marruecos—en su mayoría pescadores de más de cincuenta años—optaron por la jubilación anticipada. La mayor parte de colectivo se sintió sin fuerzas para trabajar en otra actividad.* El PM21 asesoró y formó algunos marineros que en la actualidad están trabajando en la construcción o han puesto negocios en la hostelería.

Las posibilidades de crear empresas de acuicultura en las aguas costeras de la localidad es muy reducida por la dificultad que entraña su instalación por la fuerza del mar, subraya Pacheco. Además, estas empresas necesitan un aporte de capital elevado que está lejos de la capacidad económica de los marineros.

Desde el punto de vista de creación de empleo, el proyecto y los cinco seminarios que se han impartido a 70 personas que han creado una media docena de empresas, que aunque no están relacionadas con el mar están creando puestos de trabajo y riqueza en la zona. El balance para Ramiro Otero, representante de Comisiones Maríneas involucrado con el proyecto, *ha sido positivo para la zona puesto que ha permitido la creación de empresas y puestos de trabajo que generan un beneficio social y económico a la zona.* ■

J.M.S

“La experiencia formativa de las mujeres de la Cooperativa de Pescadores de Chipiona ha sido muy positiva y bien acogida por todos”

(Inmaculada Gallego)



En líneas generales, se mantiene la tendencia apuntada en los años anteriores en cuanto a los resultados del control de las zonas de baño en España, según el informe remitido por la Comisión Europea. Mientras aumenta el número de áreas de baño marítimas controladas, manteniéndose estables los niveles de calidad a pesar del "efecto Prestige", en las zonas de baño en aguas interiores -ríos, lagos y embalses- sigue reduciéndose de forma preocupante el control. Bruselas criticó a España su política de reducir sus puntos de muestreo en aguas interiores para evitar los malos resultados obtenidos en los análisis.

Aguas de baño marítimas SE MANTIENE LA CALIDAD

El 97,6% de los 1.779 puntos de muestreo en aguas marítimas controlados en 2003 resultaron aptos para el baño. Estas cifras son similares a las del anterior informe elaborado por la Comisión Europea

De los 1.779 puntos de muestreo en aguas marítimas controlados durante el año 2003, el 97,6% resultó apto para el baño. Este porcentaje desciende siete décimas con respecto al año anterior, aunque hay que tener en cuenta que se ha aumentado el número de puntos de muestreo (en 2002 fueron 1.773). Cabe destacar que el porcentaje ahora obtenido representa el peor resultado desde 1998, pero también hay que tener en cuenta que en aquél año se controlaron 1.597 puntos de muestreo (182 menos que ahora).

En definitiva, que lo positivo viene dado por el continuo aumento de los puntos de control y el mantenimiento de un alto porcentaje de zonas aptas para el baño. Se señala que "la calidad de las zonas de baño es bastante buena y estable en las aguas costeras con respecto a la temporada de baño del año anterior".

El informe, elaborado por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, no analiza las consecuencias del "efecto Prestige", aunque analizando los datos suministrados desde España, todo apunta a que fueron suprimidos los puntos más conflictivos. Así, mientras se mantuvieron los resultados de media docena de playas de Muxía en las que, durante la temporada de baño pasada, se había eliminado el chapapote, no se contabilizaron ocho playas del otro de los municipios más afectado, el de Carnota. En total, se omitieron los datos sobre 22 playas gallegas y una asturiana, precisamente en las que más se dejaron notar los efectos del derrame de crudo.

MÁLAGA, SIETE PUNTOS NEGROS

Por Comunidades Autónomas, hay que resaltar los doce puntos negros existentes en Andalucía (tres en Granada, uno en Almería y siete en Málaga); siete en Canarias; cinco en Baleares. Galicia tiene cuatro puntos negros, correspondientes todos ellos a playas de Pontevedra. Otras cinco playas, todas ellas pertenecientes a Vilanova de Arousa, han dejado de ser recomendadas para el baño por parte de Bruselas, al señalar que España no remitió datos suficientes sobre esas playas.

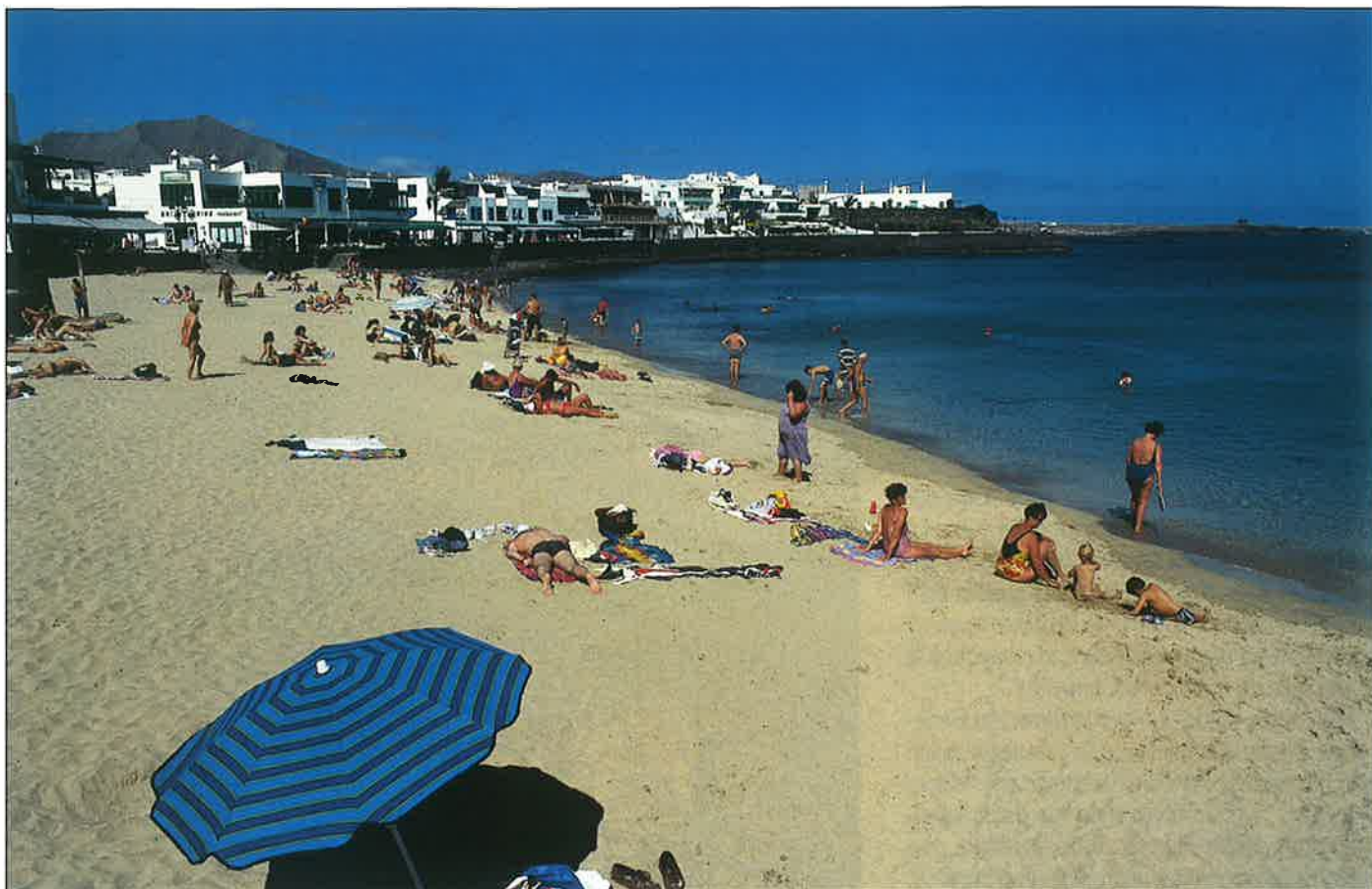
En el Cantábrico, tanto Asturias como Cantabria no tienen puntos negros en sus costas, mientras que en el País Vasco hay uno. Cataluña, Valencia y Murcia también se ven libres de puntos de negros, estando calificadas todas sus playas como aptas para el baño.

En cada uno de los puntos de muestreo se han efectuado análisis en los que se han investigado una serie de parámetros obligatorios: coliformes totales, coliformes fecales, sustan-



cias tensoactivas, fenoles y transparencia. Además, se han determinado estreptococos fecales, salmonella, pH, oxígeno disuelto y materias flotantes. Los resultados de este Programa Nacional de Vigilancia Sanitaria de la Calidad de las Aguas de Baño Marítimas y Continentales, cuyos datos son remitidos a la Comisión Europea para la realización del informe al que nos referimos en este artículo, son fundamentales para valorar la salubridad e higiene de las zonas de baño.

Y si el resultado global resulta positivo para las aguas de baño marítimas, la valoración de los datos correspondientes a las aguas interiores es muy negativo. Como ya se había se-



La Comisión Europea sospecha que España está reduciendo puntos de control en las zonas de baño interiores para ocultar la contaminación de estas aguas. De los 346 puntos controlados en 1994 se ha pasado a los 171 de 2003

ñalado desde esta revista en años anteriores, la disminución de los controles de zonas de baño era más que significativa. Esta disminución continuada (de las 346 zonas de baño controladas en 1994 se ha pasado a las 171 de 2003) ha sido muy criticada desde la Comisión Europea. Así, la comisaria de Medio Ambiente, Margot Wallström, exigió que se pusiera fin a esta práctica de desclasificar zonas de baño para "remediar" los problemas de contaminación, insistiendo en que lo que hay que hacer es dar solución a los problemas de contaminación.

Una práctica, por otra parte, que no resulta exclusiva de España, ya que también han sido acusados de ocultar datos, aunque en menor medida, Francia, Alemania y Finlandia.

LLUEVE SOBRE MOJADO

Ya en 2001, la Comisión Europea decidió solicitar al Tribunal de Justicia de la UE la imposición de una multa a España de 45.600 euros diarios para obligarle a cumplir la normativa sobre calidad de aguas de baño interiores, aprobada en 1976. Era el segundo recurso contra las auto-

ridades españolas tras no haber sido ejecutada la primera condena de 1998. En esos momentos, España y Portugal eran los que tenían las aguas interiores de peor calidad de Europa.

En 2003, el Tribunal de Luxemburgo impuso a España sanciones financieras por no respetar el derecho comunitario. Ahora, tras el "maquillaje" de los resultados de las aguas interiores, tal y como señalan los técnicos de Bruselas, "las zonas de baño interiores de España son menos de la mitad que hace diez años". Ante esta situación, Bruselas ha abierto un expediente a nuestro país que podría

derivar en multas anuales de

624.150 euros hasta que la

calidad de las playas interiores respete la

normativa de la UE. Este

cumplimiento de la

directiva europea será

valorado cuando estén

disponibles los datos del

presente año, y será

entonces cuando se

decida si se cumple o si se

le impondrá a España una

sanción y el importe de la

misma.





Según los datos publicados en el informe de la Comisión Europea, el 95,9% de los puntos de muestreo (171) en aguas interiores resultó apto para el baño. Lamentablemente, en 1994 era el 62,1% de los 346 analizados. Por lo tanto, desde entonces desapareció el 65% de los controles. Sólo en el último año se eliminaron 10 puntos de muestreo, entre los que se encuentran zonas tan contaminadas como el río Segura a su paso por Calasparra y Cieza, o el Guadalquivir, en Santiago Pontones.

A pesar de que mediante esta reducción de información, el porcentaje manejado hace ver que tenemos unas aguas interiores envidiables, lo cierto es que las del Pisuerga a su paso por Valladolid siguen estando muy contaminadas; o las de la Garganta de Cuartos, en Losar de la Vera; o las aguas de Don Benito, en Extremadura, que no cumplen los mínimos requisitos. O las del río Guadiana, a su paso por Medellín, que tampoco son aptas para el baño. Comunidades como Castilla-La Mancha, Madrid, Extremadura o Andalucía tienen unas aguas interiores que dejan mucho que desear. Otras comunidades, algunas de extensión tan notable como la de Castilla y León, apenas dispone de dos puntos de muestreo.

Ante esta situación, sólo cabe esperar un aumento real de la preocupación por la penosa situación de las aguas de baño interiores, incrementando el control sanitario en las mismas, y acompañándolo de medidas reales que dismi-

nuyan los focos de contaminación. La labor que se viene realizando respecto a las aguas de baño marítimas debería constituir el mejor de los ejemplos a seguir.

Para una información más pormenorizada sobre la situación existente en los puntos donde se ha realizado el control de las aguas de baño, tanto marítimas como continentales, los interesados pueden acceder a la página del Ministerio de Sanidad y Consumo www.msc.es/salud/ambiental. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS. 1994 - 2003

	Aguas marítimas		Aguas interiores	
	Puntos de muestreo	Zonas aptas (%)	Puntos de muestreo	Zonas aptas(%)
1994	1.490	96,0	346	62,1
1995	1.518	96,6	222	67,1
1996	1.572	96,5	302	64,6
1997	1.588	96,5	251	67,7
1998	1.597	97,6	215	73,0
1999	1.624	97,8	213	76,5
2000	1.633	98,1	202	79,2
2001	1.637	98,0	185	80,0
2002	1.773	98,3	181	85,1
2003	1.779	97,6	171	95,9

Fuente: Comisión Europea

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS PREVIOS AL EMBARQUE

**Tu salud
es lo primero**



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Sanidad a través del mar

Hace algún tiempo, el Rotary Club de Alicante sugirió la idea de publicar en nuestra revista «Mar» una pequeña historia sobre una de las expediciones del Dr. Balmis con objeto de dar a conocer o ampliar el conocimiento sobre este médico cuya vida ha pasado muy desapercibida. La Fundación que lleva su nombre la crea y dirige el mencionado club.

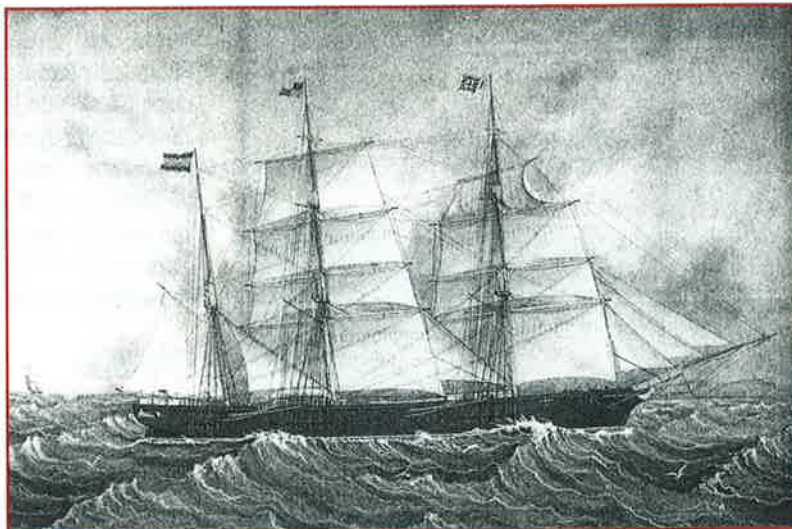
Al hilo de la narración, se ha creído encontrar cierta afinidad entre la filantropía de Balmis y la excelente labor que desarrolla la acción social marítima de nuestro Instituto como respuesta necesaria e ineludible a la expansión de nuestras capturas hacia caladeros lejanos.

Ciertamente lo que empezó siendo el Servicio de Medicina Marítima y hoy día Sanidad Marítima es de alguna forma la esencia y razón de ser del Instituto Social de la Marina. La especificidad de este trabajo y dedicación, en tierra y en la mar, en España y en el extranjero, diferencia el concepto de lo social en razón de las peculiaridades que tienen los trabajadores del mar.

Las posibilidades de asistencia sanitaria en tierra, de un nivel muy alto, comparadas con la de la asistencia sanitaria a bordo en altamar, de mucho menor nivel, es lo que hace considerar al conjunto de los trabajadores del mar como un colectivo de riesgo. Por ello es Instituto en virtud de las competencias y funciones encomendadas en materia de asistencia sanitaria creó su Programa de Sanidad Marítima que alcanza zonas alejadas del mundo.

Esta relación sanidad-trabajo en el mar, involucra de forma muy directa a la máquina humana del ISM, con el objetivo de mejorar sustancialmente nuestra acción social, actualmente en régimen de maniobra de «avante toda», y nos acerca, en un ejercicio de imaginación, a una figura poco conocida de las que aportan a la sociedad y a la vida la armonía y la estabilidad representada en unos valores humanos que deben perdurar más allá del inevitable paso del tiempo.

Se trata de la figura de un médico —Francisco Javier Balmis— de ascendencia paterna de cirujanos que desde muy joven se inició en una profesión muy vinculada en su época a las acciones militares. Balmis obtiene el título de cirujano del Tribunal Protomédico de Valencia y más tarde el de bachiller en medicina por la Universidad de Toledo. Nacido en 1753 en Alicante, ciudad volcada al mar, gusta de éste y lo entiende como inevitable medio de unión entre culturas y pueblos. Por motivos de profesión y afición interviene como médico en numerosas expediciones, en una de las cuales y en su primer contacto con Hispano América conoce la brutal mortalidad produ-



cida por las infecciones llevadas por los conquistadores, en especial la viruela, que está provocando la desaparición de la población indígena.

De vuelta a España, Balmis traduce el libro de Edward Jenner —descubridor de la viruela— y entra como médico en la corte de Carlos IV al que convence para organizar una expedición con la finalidad de vacunar a la población de las colonias.

Su condición intelectual, le hacen programar hasta en el más mínimo detalle las etapas y objetivos a conseguir, venciendo los múltiples inconvenientes y tabúes de la época.

El 30 de noviembre de 1803 sale del puerto de La Coruña a bordo de la Corbeta María Pita dirigiendo la Real expedición. Le acompañan veintiún niños del orfanato —héroeos anónimos de esta historia— portadores de la

vacuna, que se traspasaba de brazo a brazo ante la ausencia de otro medio de conservación en la época. Con ellos viaja también la rectora del orfanato D.^a Isabel Gandalla y el médico ayudante José Sabany.

Tras más de dos meses en la mar arriban a las costas de Méjico. Balmis hace llegar la vacuna hasta Tejas por el norte y hasta el extremo continental por el sur. Posteriormente, organiza de forma estable la continuidad de la lucha contra la viruela instaurando Juntas de Vacunación. Emprende viaje hacia Filipinas, Macao, Goa y Cantón sin respetar fronteras para lograr su objetivo, y de vuelta a casa, doblado el Cabo de Buena Esperanza aún le restan ánimos para vacunar a los habitantes de la Isla de Santa Elena, no sin antes superar el rechazo del Gobernador al que convence argumentando la condición britana de la vacuna ya que su descubridor era súbdito Inglés.

El 7 de septiembre de 1806 llega a España e intenta nuevas expediciones que las vicisitudes políticas hacen imposible. La labor por Balmis quedó sin embargo intacta y la capacidad para administrar la vacuna y organizar su infraestructura funcionando.

De esta empresa excepcional, el propio Jenner llegó a decir: «no me imagino que en los anales de la historia haya un ejemplo de filantropía tan noble y tan extenso como éste». Asimismo Godoy, en referencia a la expedición, pronunció: «Las empresas pacíficas no tienen resonancia entre los anales de los pueblos, ... a los triunfos perversos se alzan monumentos y dedica la gente su entusiasmo».

Esta historia, ejemplo heroico de movilidad sanitaria por mar y por tierra, pretende también recordar de alguna forma el esfuerzo que desarrolla el Instituto Social de la Marina que, para la necesaria atención a nuestra gente del mar, pone medios materiales y humanos en altamar y allende los mares donde se trabaja con riesgo, fatiga y abnegadamente. ■

SANDRO ÁLVAREZ ORDÓÑEZ



La Xunta de Galicia apuesta por la renovación de su política de gestión integral de inspección pesquera, salvamento y la lucha contra la contaminación con la creación de un Servicio de Guardacostas. El nuevo servicio, que actuará principalmente en los ámbitos de inspección, preventivo y paliativo, será dotado con dos nuevos buques, el "Sebastián de Ocampo" –un remolcador de altura–, y el "Irmans García de Nodal" –un barco de apoyo–, que sustituirán a unidades ya existentes. El gobierno gallego también autorizó la compra de dos nuevos helicópteros que se incorporarán a Pesca.

Galicia crea su servicio de guardacostas

La Xunta de Galicia ha creado un Servicio de Guardacostas que realizará las tareas de vigilancia e inspección pesquera, control del medio marino, lucha contra la contaminación marina accidental y salvamento marítimo. La creación de este servicio a que el ejecutivo autónomo, tras el traspaso de competencias, tiene competencias exclusivas en materia de pesca, marisqueo y acuicultura en aguas interiores y parte del desarrollo y ejecución de estas competencias incluyen la inspección y la sanción.

Este personal especializado, dependiente de la consellería de Pesca y Asuntos Marítimos, tiene como tarea principal dar respuesta a las demandas que se realicen en cada uno de los ámbitos citados anteriormente tanto por parte del sector pesquero y marisqueo como de la sociedad gallega en general.

Los antecedentes del nuevo cuerpo se remontan una década, cuando la Consellería de Pesca creó el Servicio de Protección de los Recursos para la inspección de buques, vehículos y todo tipo de establecimientos que realizaran labores pesqueras, marisqueas y de cultivo marino. Ahora con la creación del Servicio de Guardacostas, la Xunta se adapta a las nuevas necesidades que demandan la vigilancia, la inspección, la lucha contra la contaminación y el salvamento en su ámbito.

FUNCIONES

Las funciones de los guardacostas se estructuran principalmente en tres ámbitos: inspección, prevención y paliativo.

En el apartado de inspección, los miembros de este servicio podrán realizar operaciones rutinarias o secretas en industrias y establecimientos que desarrollen actividades de explotación de los recursos marinos. Estas labores de inspección se llevarán a cabo en todos los eslabones de la cadena del sector (extracción, producción y comercialización). Otro ámbito en el que el personal del servicio podrá realizar su labor es en todos los establecimientos y actividades que pudieran afectar durante su proceso al medio marino; es decir, aquellas empresas o actividades que pudieran verter residuos contaminantes al mar. También este servicio podrá intervenir para hacer cumplir las normas vigen-



tes en materia de seguridad marítima en las explotaciones de recursos marinos.

Las acciones preventivas de este cuerpo irán dirigidas a la preservación del medio marino y de sus recursos para evitar las agresiones al mismo.

Las actuaciones paliativas de salvamento y lucha contra la contaminación marina tienen por objeto proteger y auxiliar a las personas o los bienes en el medio marino, así como asegurar su conservación.

Para el desarrollo de estas funciones el Servicio de Guardacostas contará con la colaboración de la Unidad de Cuerpo Nacional de Policía adscrito a la Comunidad de Galicia. Los guardacostas también podrán solicitar ayuda a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, las Fuerzas Armadas y Policía Local durante el desarrollo de las acciones que consideren necesarias.

MEDIOS

En el ámbito de la adaptación a las necesidades actuales el servicio contará con dos nuevos buques que estarán operativos a finales de la primavera del 2005. Un remolcador de altura y un barco de apoyo. El remolcador "Sebastián do Campo" tendrá 41 metros de eslora y 13 de manga desplaza 773 GT, tiene una potencia de tiro de 55 t y cuenta con una autonomía de 35 días. Ha sido diseñado para misiones de salva-

mento marítimo de personas y embarcaciones y para ello contará con un sensor de infrarrojos para desarrollar tareas de búsqueda de naufragos en la oscuridad. El "Irmáns García de Nodal" será el nuevo barco de apoyo que tiene 522 GT y una autonomía de 30 días y contará con dos laboratorios a bordo, uno seco y otro húmedo, en los que se llevarán a cabo tareas de evaluación de los recursos pesqueros.

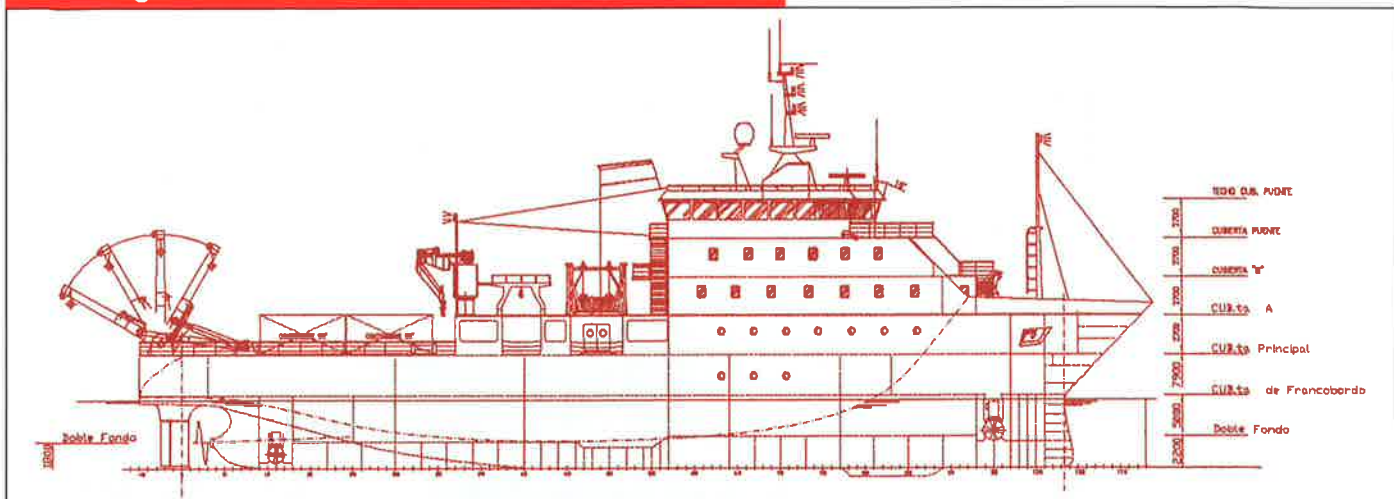
Estos barcos, encargados a un astillero de Marín, serán propiedad de la consellería de Pesca, que para su construcción ha habilitado un presupuesto de 13,3 millones de euros.

Las dos aeronaves que también estarán disponibles el próximo año. El coste será de 11 millones de euros cada una a los que hay que añadir los costes financieros. El total presupuestado para este capítulo asciende a 27 millones de euros.

La coordinación de todos los medios humanos y técnicos que la administración gallega se realizará a través de un sistema inteligente para la localización y seguimiento de todas las unidades operativas terrestres y marítimas dedicadas a tareas de vigilancia pesquera, salvamento y lucha contra la contaminación marina denominado SILOC. Así todos los recursos quedarán bajo el mando de la Subdirección General de Control, Salvamento Marítimo y Lucha contra la contaminación marina. ■

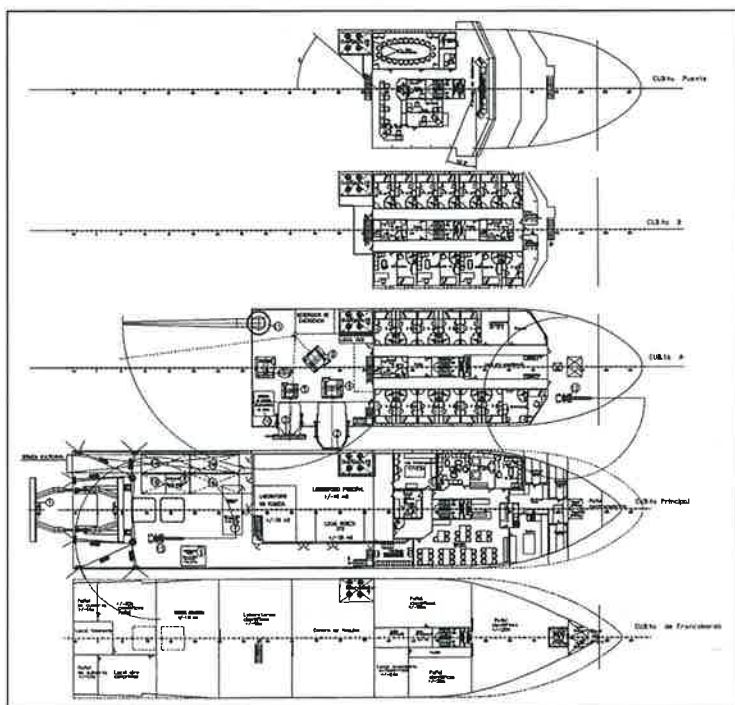
J. M. S.

Pesca dispondrá de dos nuevos barcos y dos helicópteros para salvamento y lucha contra la contaminación



Un nuevo buque oceanográfico español será botado en 2006

España contará con un nuevo buque oceanográfico en 2006 para la realización de campañas científicas en mar abierto y sin restricciones geográficas –que no sean las polares– y con una operatividad superior a los 330 días al año.



Se trata de un barco investigador multi-propósito, que lo mismo estará dotado para analizar aguas y sedimentos que corrientes, contaminación marina, o sismicidad y meteorología. Será el buque-insignia de la oceanografía española, al que el anterior Ministerio de Ciencia y Tecnología y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) dotan presupuestariamente con 17,6 millones de euros, con otros 4,4 que aportará la Xunta de Galicia –ofreciéndole sede portuaria en Vigo– hasta un total de 22 millones de euros.

INSTALACIÓN CIENTÍFICA MÓVIL

La obra constructiva de este buque, con 65 metros de eslora y 1.750 toneladas de desplazamiento y capacidad para acoger hasta 35 investigadores y 15 tripulantes, comenzará a principios de verano y aún no ha sido decidido el astillero ni las características definitivas.

Como explicó el anterior ministro de Ciencia y Tecnología, Juan Costa, “nuestra dependencia de los mares es también vital en la materia investigadora, porque, de hecho, dentro del Plan Nacional de Investigación y Desarrollo tenemos un Programa de Ciencias Medioambientales y Tecnologías que está muy conexo con la investigación oceanográfica”.

Será el nuevo barco “el refuerzo modernizador de la flota oceanográfica española”, que componen seis buques pertenecientes al Instituto Español de Oceanografía (IEO), como el “Vizconde de Eza” o el de la Armada, “Hespérides”, que se dedican a producir ciencia, con colaboraciones esporádicas del “Thalassa”, que se construyó por los institutos francés y español de Oceanografía. Estaremos pues ante lo más avanzado del sector, lo que los expertos llaman “una gran instalación científica”, tanto por lo que se refiere a sus sistemas de navegación como por el equipamiento científico que desplaza.

CARACTERÍSTICAS Y SINGULARIDADES

El nuevo buque oceanográfico español tendrá casco de acero, motorizaciones como para navegar a una velocidad máxima continua de 13,5 nudos y su planta propulsora le permitirá el control continuo de la velocidad de cero a 14 nudos mediante un sistema convertidor. Su autonomía será próxima a las 7.000 millas a 12 nudos.

Por el Comité Técnico de Construcción se ha señalado como principal singularidad del buque que "será el primer oceanográfico español que trabaje con ROV's ("Remote Operated Vehicle") y con AUV's ("Autonomo Underwater Vehicle"), es decir los dos grandes robots de gran ayuda para el trabajo en las profundidades marinas", como se ha visto recientemente en los estudios sobre los restos del "Prestige".

Otra señalada singularidad del nuevo barco será un Sistema Dinámico de Navegación, que le sostiene y permite la permanencia fija en un mismo punto, algo realmente necesario para la precisión analítica e investigadora. Según explicó el referido Comité de Construcción, "ello se consigue con la ayuda de las hélices -principales y azimutales- que corrigen y rectifican automáticamente las derivas o desplazamientos por corrientes...".

Para el equipo redactor del proyecto, "estamos en fase de diseño conceptual, pero la iniciativa es antigua como el mismo deseo de aliviar la presión investigadora que recae sobre el "Hespérides", que actualmente es reparado en los astilleros de Cartagena, y que nunca había faltado de la Antártida desde su botadura en 1991".

REFUERZO A LA INVESTIGACIÓN MARINA

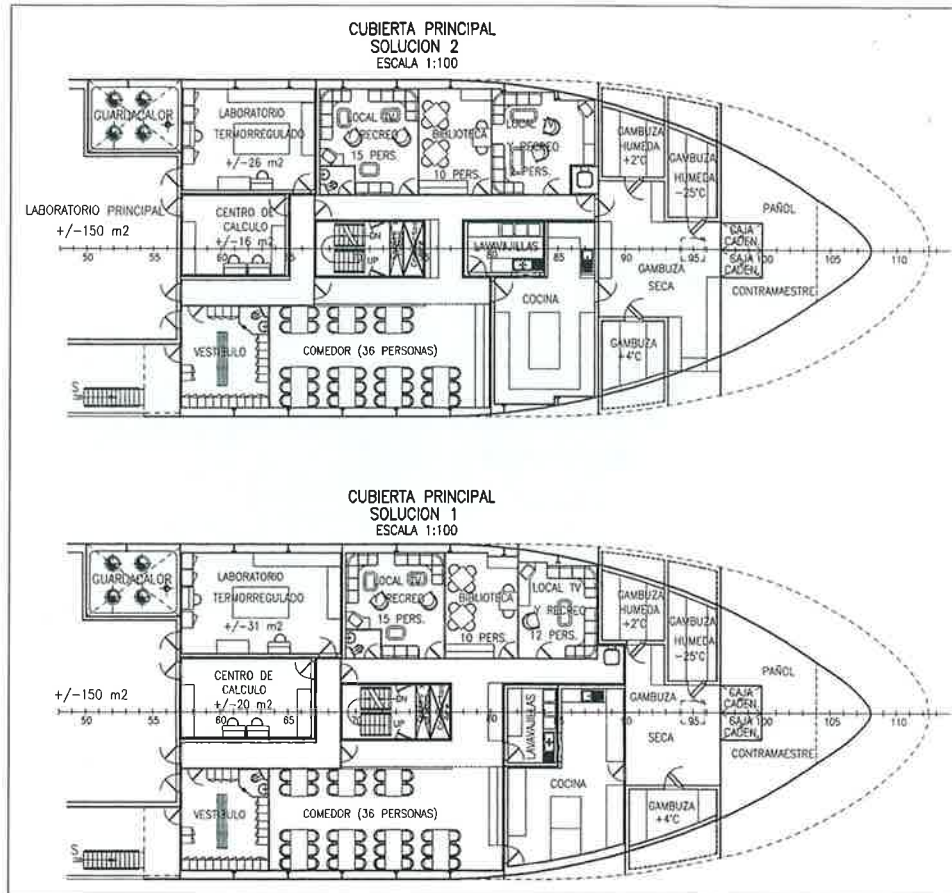
El antiguo Ministerio de Ciencia y Tecnología acometió la renovación y reparación del buque oceanográfico "Hespérides" que, aproximadamente a media vida útil, ha sido llevado a las carenas de la antigua Bazán -hoy IZAR- en Cartagena, con un presupuesto aproximado de 11 millones de euros.

Compromiso financiero de la Xunta de Galicia

Por el ministro anterior de Ciencia y Tecnología, Juan Costa, y por el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, se firmó el protocolo financiero para la construcción de este que será el mayor buque oceanográfico de la historia marítima española. El acuerdo ya databa de las fechas en que, tras la catástrofe del "Prestige" se instrumentó el llamado Plan Galicia.

Ciertamente la tradición investigadora marina relaciona los propósitos de este buque oceánico más con el Atlántico que con el Mediterráneo, por lo que justificaría por sí solo a Vigo como su sede, durante la mayor parte del año, pero ello sin excluir estancias en otras fachadas litorales españolas.

La Xunta ha apostado fuerte en este compromiso financiero, sin duda tras las favorables expectativas de que en Galicia llegue a tener residencia también la Agencia Europea de Pesca, y en todos los casos por la connotación evidente del desafío investigador que requiere el referido arco.



El instrumental científico más valioso de la nave, sus ecosondas -que van situadas bajo la quilla, para detectar fondos o trazar mapas- serán modernizadas con tecnología de última generación, y, lo mismo ocurrirá con sus corrientímetros, en ambos casos aumentando las resoluciones y la profundidad de detección".

Así mismo, "Hespérides" aumentará la dotación de científicos a bordo -de 29 a 37 expertos- y llevará 12 tripulantes menos de sus actuales 53, cuando vuelva a dirigirse a sus áreas polares de trabajo, después de la reparación de que es objeto en estos momentos.

S. DE F.

**El anterior
Ministerio de
Ciencia
y Tecnología
y la Xunta
de Galicia
firmaron un
presupuesto
de 22
millones
de euros**



La UE **POTENCIÓ** los mecanismos de **SEGURIDAD** **MARÍTIMA**

El estado de la cuestión sobre Seguridad Marítima en la Unión Europea ha sido objeto de un oportuno balance por parte de la vicepresidenta y comisaria de transportes, Loyola de Palacio, al cumplirse el cuarto año –y final de la Legislatura– de esfuerzos y logros para hacer de Europa un interlocutor ineludible a escala mundial y que han mejorado la cooperación con la Organización marítima Internacional (OMI). La puesta en funcionamiento de la Agencia Europea de Seguridad marítima, ya desde finales de 2003 representaría el hito histórico que materializa –como algo más que un símbolo– la dirección de estos esfuerzos.

Ante la Comisión MARE de Bruselas, Loyola de Palacio se refirió al principio de sus estímulos por el refuerzo de las políticas de seguridad marítima –cuando se produjo el accidente del “Erika”, también ahora hace cuatro años– “y cuando eran muchas las reticencias de los Estados miembros, algunos de los cuales estaban convencidos de que la mejor política de seguridad marítima era no tener ningún tipo de política...”.

De entonces a acá, “los europeos hemos conseguido darle un valor añadido a la seguridad marítima”, con la preparación y aprobación de una veintena de Reglamentos, Directivas o Decisiones y siete textos legislativos más, que la comisaria de Transportes no citó, por prolijos, pero sí se refirió a algunos ejemplos sintomáticos del nuevo funcionamiento de la seguridad en los puertos y mares europeos.

CONTROLES DE BUQUES

“Más de 4.000 buques de riesgo serán objeto de inspecciones anuales reforzadas,



en lugar de los 700 que se controlaban hasta el presente. Los buques que reincidan en no ajustarse a las normas de seguridad serán fulminantemente rechazados, y, tal es el impulso que la Comisión le dio a esta norma que, ya en noviembre de 2003 publicó la primera lista negra, de los 10 primeros barcos rechazados en los puertos de la Unión Europea. Y, lo mismo, desde el 21 de octubre último, han dejado de admitirse en los puertos europeos los petroleros de casco único que transportan fuel pesado, o dicho de otra manera, este fuel sólo será transportado sobre doble casco, en el futuro”.

La Comisión Europea han lanzado una Directiva sobre Seguimiento del Tráfico Marítimo –continuó– que “dota, por primera vez a las autoridades impedir la salida a los buques o acogerlos en lugares de refugio, si las condiciones meteorológicas u otras así lo recomendasen”.

INDEMNIZACIONES

La indemnización por los daños causados a raíz de los accidentes del “Erika” y el “Prestige” han puesto de manifiesto la insuficiencia del marco legal preexistente, por lo que la comisaria de Transportes recuerda que “hemos propuesto

Más de 4.000 barcos de riesgo serán objeto de inspecciones anuales frente a los 700 que se controlaban con anterioridad

la creación de un fondo de indemnizaciones expresamente europeo que elevó hasta los mil millones de euros su dotación. Gracias a la coordinación de los Estados miembros en la Conferencia Internacional 2003, que aprobó un Protocolo a Convenio FIPOL de 1992, las modificaciones propuestas inicialmente por la Comisión Europea han llegado al FIPOL y serán aplicables a escala mundial, quedando solamente que el Parlamento Europeo ratifique este Protocolo...”.

La aprobación de este Protocolo al Convenio FIPOL y el calendario acelerado de retirada de los petroleros de casco único tal vez hayan sido las medidas más espectaculares del cuatrienio, pero Loyola de Palacio concede gran interés al hecho de que “Europa ha mostrado al fin su capacidad para influir a fondo en la elaboración y aprobación de las normas internacionales en materia de seguridad marítima, dentro de la OMI”.

LA OMI Y LA EUROPA QUE VIENE

“Debemos hacer un esfuerzo de cooperación entre Europa y la Organización Marítima Internacional (OMI) –demandó la vice-presidenta de la Comisión Europea– y para concretar esta presencia reforzada creo que la Unión

Una asignatura pendiente de casi quinientos años

Adjunta a la Casa de Contratación de Sevilla, que se fundó por Real Cédula de Isabel La Católica en 1503, funcionaría “una Universidad particular para promover los adelantos de la Marina, reuniendo los estudios teóricos de las ciencias auxiliares, lo que la experiencia y la observación iba manifestando a los navegantes...” (sic).

Con las Ordenanzas de la misma Casa de Contratación ya se dan reglas, que empezando por el “aderezo o limpieza de las naves”, llaman la atención de los marineros para que procuren “la limpieza del casco y el calafateo de las zonas sumergidas”, así como “el efecto de las altas temperaturas de las aguas tropicales sobre la tablazón” y “especialmente el del molusco ‘broma o teredo navalis’ que horada y penetra en las tablas del fondo del casco...”

Completaban esta pionera preocupación por la seguridad marítima los llamados “visitadores de naos”, que realizando la tarea inspectora sobre cascos, mástiles, jarcia, anclas, etc., reportaban luego a las autoridades cualquier laxitud de cumplimiento de las normas fijadas desde la Casa de Contratación de Sevilla.

S. DE F.

Contra el terrorismo, piratería, contrabando y polizonaje

El legislador internacional ha debido darse prisa, a raíz de los atentados del 11 de septiembre de 2001, para abrir una amplia parcela de actuación preventiva y cauce penalizador contra el terrorismo, la piratería, el contrabando y el polizonaje, lo mismo a bordo que en las instalaciones portuaria.

Esta respuesta legal, que nace con el nombre de Código ISPS, será de inmediata aplicación a partir del próximo día 1 de julio de 2004, y ha requerido -concretamente en España- un esfuerzo suplementario de las empresas navieras agrupadas en ANAVE para la armonización y formación acelerada sobre cuanto exige el Código ISPS a los profesionales marinos y personal de puerto.

En las mismas, el Parlamento Europeo ha asignado a la Agencia de Seguridad Marítima una ampliación de funciones "hacia el control de los medios de protección, a bordo de los buques y en puerto, frente a los actos ilícitos", lo que también se considera -en medios del sector- otra actuación refleja contra el terrorismo, aún cuando la decisión es anterior a los atentados de Madrid, primer aldabonazo europeo.

S. DE F.



Europa debe convertirse en miembro de pleno derecho de la OMI, proceso que serán largo, y hasta el cuál he aproximado puntos de contacto con la Secretaría General de OMI. Se trata de colaborar estrechamente en los temas más cruciales, especialmente las obligaciones de los Estados de pabellón, una mayor protección de los Estados costeros contra los riesgos de la contaminación marina y un planteamiento proactivo de la seguridad en los buques de pasajeros".

El impacto de la ampliación a 25 miem-

bros, de la Europa que viene tras del 1 de mayo, proyecta la flota comunitaria hasta representar un 23 por ciento del tonelaje mundial -añade- "y desde la Comisión Europea nos hemos mostrado especialmente vigilantes en las negociaciones de adhesión para que estos nuevos miembros -de gran tradición marítima- presentasen sensibles mejoras en seguridad marítima, como así ha sido en los importantes contingentes de Malta y Chipre, con cuyas autoridades hemos negociado intensamente".

El Grupo Socialista reclama "una política europea del mar"

La eurodiputada del Grupo Socialista Rosa Miguélez ha reclamado la necesidad de "una política del mar" que, "desde un punto de vista integral, afronte los retos existentes, tal que la transparencia en el entramado del transporte marítimo, la erradicación de las banderas de conveniencia, o la mejora de la formación y las condiciones de vida de las tripulaciones...".

Miguélez ha tenido intervenciones constantes, en la Comisión para el Refuerzo de la Seguridad Marítima, y ha demandado al Parlamento Europeo "una política del mar, a semejanza de la Política Agraria Común (PAC), sin la que no pueden contemplarse los grandes temas, actualmente a debate, como el problema de la seguridad marítima, ya que incorpora elementos formativos, legislativos, laborales, etc., que se di-

sociarían en un tratamiento sectorial de los mismos".

"Los accidentes en el mar arrancan de situaciones de deficiencia de seguridad", -añadió la eurodiputada gallega- "cuanto que por reducciones de plantillas: las dotaciones de los buques se han reducido a la mitad en las últimas décadas, los descansos mínimos no se cumplen y la fatiga imponen un riesgo considerable...".

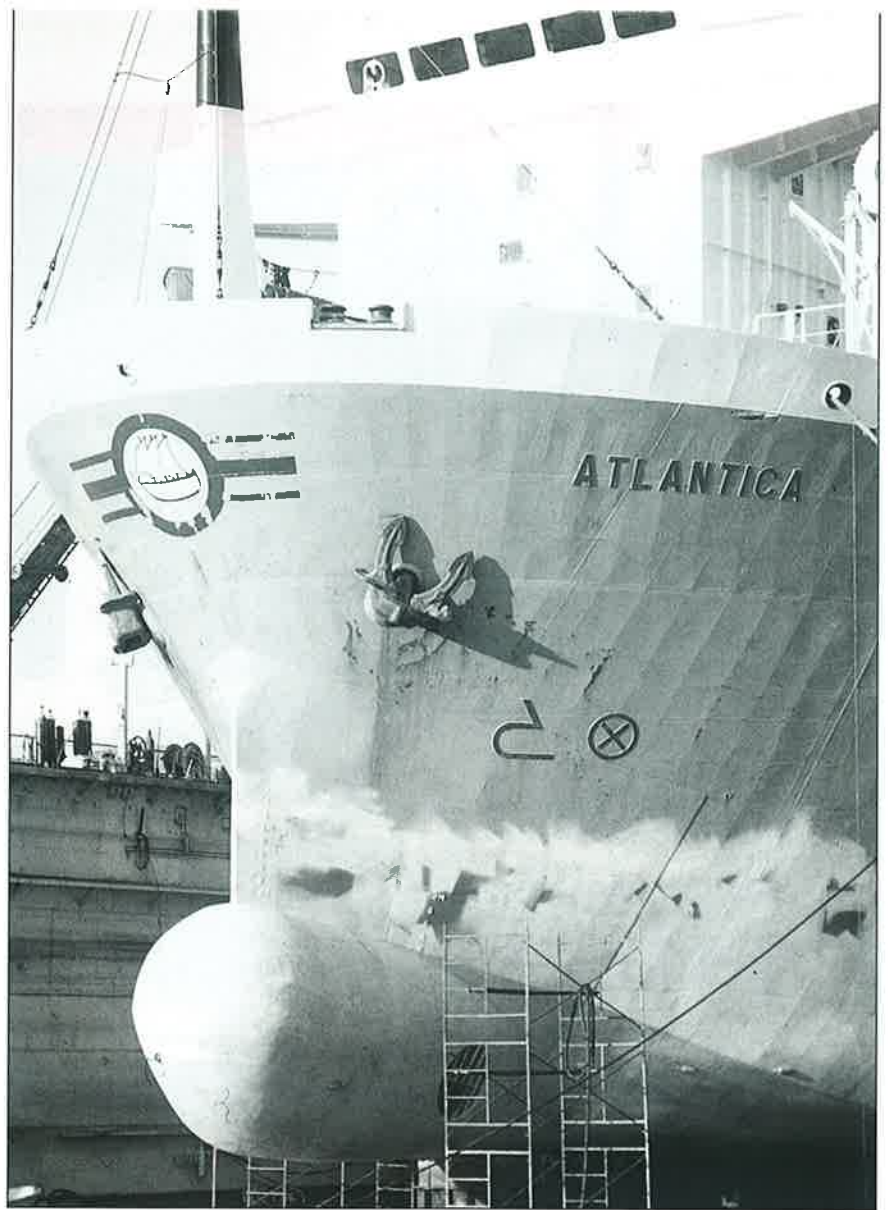
Como la mayoría de los eurodiputados, Rosa Miguélez, se ha sensibilizado con el impulso de la Directiva Europea sobre Responsabilidad Medioambiental, pero -finalmente- este cuerpo legal excepciona demasiado y deja al margen los daños por las mareas negras, hasta una próxima revisión de su funcionamiento. Y, para Miguélez, hay una razón de principio que "las catástrofes frente a las costas europeas adque-

Y UN CATÁLOGO DE ASUNTOS PENDIENTES

El nuevo gobierno de la Comisión Europea hereda, en materias de seguridad marítima, un amplio catálogo de proyectos y pautas, que la vicepresidenta saliente desglosa en los siguientes puntos:

- La propuesta de Directiva que prevé imponer sanciones eficaces contra los contaminadores de los mares.
- Ampliación de las funciones de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, hacia la formación de la gente del mar.
- Refuerzo de los controles en puerto, con la refundición de la Directiva ya existente.
- Instauración de un protocolo jurídico sobre la forma de llevar a cabo las investigaciones posteriores a los accidentes.
- Fortalecimiento del control de tráfico marítimo a través de una red telemática integrada.
- Trasposición de los convenios marítimos adoptados por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que hasta el presente solo se estiman como simples recomendaciones.
- Modificación del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, para explotar al máximo sus posibilidades.
- Insistir a Rusia y otros países del Mediterráneo la necesidad de la retirada de los petroleros monocascos, sin esperar a los plazos OMI. ■

S. DE FRANCISCO



ren dimensiones que van más allá de las competencias de un único Estado miembro, por lo que debería aprobarse una norma comunitaria que obligue a los Estados ribereños a contar con planes de emergencia armonizados y en proporción a los riesgos”.

La representación socialista insiste en que “la Unión Europea debe dotarse de un método común para evaluar estas catástrofes, para que, como sucede en Estados Unidos, puedan asumirse como indemnizables los perjuicios sociales o colectivos que tienen que ver con el patrimonio dañado. Vemos que hoy por hoy se contemplan los costes de limpieza y los pagos a pescadores o empresas turísticas, etc., pero no el daño a los usuarios del litoral, y, menos aún, el deterioro de la biodiversidad marítima y terrestre –sin uso comercial– pero muy valiosa para las colectividades. La mejor manera de evitar próximas mareas negras sería la de penalizar todo esto, co-

mo sucede en Estados Unidos, desde y gracias a la Oil Pollution Act...”.

Para los socialistas sigue siendo “muy preocupante el grado de deficiencia que presentan las inspecciones de buques”, y la propia Rosa Miguélez señala que “debemos ir a menos inspecciones pero más rigurosas”. Ocurre que “las inspecciones de buques en puerto son someras y no sistemáticas, no se respeta el mínimo de inspecciones y sus criterios no están armonizados, pese a que existen Directivas, pero éstas no se trasponen... Y el Grupo Socialista del Parlamento Europeo va a presentar una enmienda para crear un Programa Inspector que armonice todos los sistemas existentes en el mundo, de manera que nunca se pueda perder el rastro historial de un buque por más que éste cambie de zona, al disponerse de una base de datos centralizada y de consulta rápida...”.

S. de F.



España, **PAÍS LÍDER** en la aplicación de **MEDIDAS ANTITERRORISTAS** en buques y puertos

Unas treinta navieras españolas se aprestan al cumplimiento del Código Internacional para la Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS) que ha entrado en vigor el 1 de julio, como respuesta de 137 países en materia antiterrorista y bajo estrictos criterios de seguridad marítima. El flanco sur español, y concretamente la línea Algeciras-Tánger, ya habían tomado sensibles medidas de protección -entre las que figuran la emisión de billetes con identificación del viajero y equipajes- que se ultiman por los principales protagonistas navieros, Balearia y Transmediterránea.

Ambas compañías tienen muy avanzados los capítulos formativos de su personal de a bordo e instalaciones portuarias, que la patronal ANAVE ha impulsado con un ambicioso programa de cursos presenciales y a distancia. Existe un minucioso seguimiento de la Organización Marítima Internacional (OMI), que lanzó el Código ISPS en 2002 como inmediata respuesta preventiva al 11 de septiembre estadounidense, y, por su parte, el Ministerio de Interior y Marina Mercante preparan una sensibilización consecuente con los grandes movimientos marítimos del Estrecho, Baleares y Canarias para la etapa estival.



PREVISIONES A BORDO Y EN MUEBLLES

Pasajeros, tripulaciones y mercancías se consideran razonablemente protegidos en mar y tierra con la implantación del Código ISPS internacionalmente, y con un Protocolo del Ministerio de Interior y el reflejo ya existente en la nueva Ley de Puertos, van a acomodarse las tres primordiales exigencias, desde el 1 de julio:

a) BUQUES: existencia de un Plan de Protección a Bordo, Oficial de Protección fijo en la tripulación y equipo dispuesto para las actuaciones de respuesta a la emergencia.

b) PUERTOS: vigencia de un Plan de Seguridad, presencia de un oficial de supervisión de

instalaciones y equipamientos prestos a la respuesta.

c) REQUISITOS COMUNES: supervisión y control de los accesos, personas y cargas, comprobación del funcionamiento de las comunicaciones de protección y disponibilidad del sistema de urgencias.

Las empresas marítimas y su propia experiencia son reclamadas especialmente para el funcionamiento del sistema, por lo que el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS) las remite al nombramiento, para cada uno de sus buques, de un Oficial de la compañía para la Protección Marítima y otro Oficial para la Protección del Buque. El primero de estos marino



Más de treinta navieras nacionales ofrecen respuesta rápida a la implantación del Código ISPS que entró en vigor el 1 de julio

es el encargado de elaborar el Plan de Seguridad, y el segundo debe llevarlo a cabo y supervisar su cumplimiento.

RESPUESTA INTERNACIONAL UNÁNIME

Desde diciembre de 2002 en que la oficina principal de OMI en Londres impulsó el Código ISPS, con unánime respuesta internacional –al fin– ha quedado completamente claro que los 137 países-socios se obligan a que “ningún buque podrá atracar en puerto acogido a esta normativa si no cumple las condiciones del Código ISPS”.

Por si no fuese poca la sensibilidad antiterrorista surgida a partir de los desastres de los 11 de septiembre y marzo en Estados Unidos y España, la amenaza marítimo-portuaria ya se decantó en 1985 cuando el grupo palestino de Abbu Abbas secuestró el “Achille Lauro” en mitad de Mediterráneo. Otro más próximo precedente del más desafiante terrorismo lo provocaría Al Qaida en Yemen, en 2000, y lo ocurrido en el puerto de Adén –contra el “USS Cole” y con resultado de 17 tripulantes muertos– fue lo más próximo a lo que la organización de Bin Laden reservaba a las Torres Gemelas y el Pentágono.

Se comprende el pronto y elevado grado de respuesta de las autoridades marítimas, y, por esta vez,

ni el extremado coste de implantación del Código ISPS –que, según Lloyd’s List alcanza a los 3.000 millones de dólares– ha desanimado a nadie, ni al gigantesco puerto de Rotterdam, que se estima invierta 450 millones de dólares para el pacífico acomodo de su valioso flujo petrolero.

IMPULSO A LA FORMACIÓN EN SEGURIDAD

Por encima de la concreción a que obliga la entrada en vigor del Código ISPS –que en 2005 se exigirá también en el cabotaje nacional– existe un claro impulso de las materias conexas a la seguridad marítima de las que nuestro país conserva un buen referente con su Centro Jovellanos (Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima) y nuestra muy reiterada presencia en los impulsos normativos de OMI.

Ahora, las industrias navieras han acometido un auténtico toque a rebato en formación de personal, y, en menos de un año de plazo han recibido instrucción específica del ISPS más de 3000 oficiales y resto de personal de a bordo e instalaciones portuarias. La patronal ANAVE dispuso un esquema combinado de cursos presenciales (30 horas) y difusión de enseñanzas por CD (módulos de 15 minutos), encuestas y revisiones de auto-evaluación, para todo tipo de personal, y específicamente dirigidos a trabajadores en buques de pasaje, ferries, cargueros y tanques, que han permitido lo que podríamos llamar una auténtica popularización de los conceptos y contenidos. También Marina Mercante se ha esforzado en las certificaciones y





supervisión de un sistema ya homologable, en tiempo de aplicación record.

El empleo de esta faceta de formación a distancia, que fue impuesta por los plazos perentorios de implantación del ISPS sitúa a nuestro país en la primera línea de actuaciones, junto con Alemania, Dinamarca, Gran Bretaña y Estados Unidos.

Precisamente la Agencia Europea de Seguridad Marítima, en su primer año de actuación "deberá asesorar a la Comisión en caso de cambios o actualizaciones en la normativa internacional", supuesto en el que Europa si encuentra ahora especialmente preocupada por esta prevención antiterrorista. Igualmente ha pasado a ser cometido de la recién creada Agencia la vigilancia y control "del campo de la formación, titulación y guardia de las tripulaciones, así como evaluaciones -cada cinco años- de los marinos que, procedentes de países terceros, trabajen en buques de pabellón comunitario", más la "asesoría y asistencia técnica a las administraciones de los nuevos países-socios".

Willem de Ruiter, primer director ejecutivo de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, ha sido instado por el Parlamento Europeo para gobernar con mano de hierro el proyecto SafeSea-Net, que será la red telemática que aflorará todos los movimientos de buques y cargas en el ámbito de la Unión, así como el establecimiento de "un sistema de alerta temprana de los accidentes marítimos que sucedan en el espacio europeo o afecten a intereses del mismo". ■

S. DE FRANCISCO

Furor olímpico por dormir en un hotel-yate

El hecho próximo de celebrarse los Juegos Olímpicos de Atenas-2004 en el clima de obsesión colectiva por la seguridad antiterrorista ha disparado un exorbitante negocio de alquileres en el puerto marítimo de Atenas.

Más del treinta por ciento de los yates de lujo anclados allí ya han sido contratados como hotel de residencia y pernocta, bajo vigilancia submarina, de buques-patrulla y guardas marinos armados, por precios, que escalan hasta los 932.000 euros por quince días. Este es el caso concreto del mítico yate "Christina Onassis" o del "Omega", que el magnate griego adornó en su día con colmillos de elefantes y óleos de Renoir.

Toda la élite de los negocios estadounidenses que toma café en Wall Street o en los salones de Citigroup y American Express, vivirá los Juegos Olímpicos en las tribunas, pero dormirá a flote en un hotel-yate, nuevo y sofisticado concepto turístico que los operadores llaman "de seguridad ampliada".

S. de F.



La Feria del Pescado de Bermeo apuesta por el pescado fresco

La décima edición de la Feria ha recibido la visita de 80.000 personas que durante el fin de semana han podido conocer, degustar y adquirir los productos pescados y elaborados en la localidad. La feria, que este año ha contado con 31 expositores, tiene por objeto mostrar desde dentro la actividad que realizan los distintos sectores implicados en la pesca, la manipulación y comercialización del pescado para que el consumidor valore el trabajo de los arrantzales y del resto de los eslabones de este sector. En su intento por innovar, los responsables de la feria en la presente edición han ofrecido por primera vez a los visitantes la posibilidad de comprar pescado fresco capturado en el día, siendo la estrella el verdel. El ISM estuvo presente en la Feria con un stand y desarrolló diferentes actividades.



La Feria del Pescado de Bermeo se consolida año tras año como lo demuestran sus cifras, que han pasado de los 18 expositores que participaron en la primera edición a los 31 que ha estado en el recito ferial este año. La presente edición también ha alcanzado la cifra récord de 80.000 visitantes que han podido degustar anchoas fritas, gambas a la plancha; comprar marisco y pescado fresco; y visitar empresas conserveras, la cofradía

vieja de la localidad o el Museo del Pescador.

En la presente feria el pescado fresco ha sido la novedad, que se ha sumado a la oferta de genero congelado, precocinado, en conserva o semiconserva ofrecida a los visitantes en años anteriores.

Una pescadería de la localidad ha vendido pescado fresco; pero el objetivo principal ha sido mostrar la diferencia entre el sabor y la textura del pescado capturado en el día y el que tiene varios días o semanas. Además, se ha in-

tentado mostrar a los compradores la enorme variedad de especies que hay en el mercado que no se conoce e inculcar a los consumidores que hay que comprar de todo y aprender a cocinarlo de formas distintas.

En este sentido se enmarca la iniciativa de promocionar al verdel como pescado estrella de la feria. Para ello se ha distribuido entre el público una guía del consumidor en la que se detallan las características y propiedades nutritivas de este pescado azul que tiene un gran valor nutritivo, por su alto contenido en proteínas, grasas, vitaminas y minerales. Además, una ración de este pescado aporta la cantidad diaria necesaria de ácidos grasos Omega-3, tan importantes para la prevención de enfermedades cardiovasculares. La guía, también mostraba las diversas formas de presentación y conservación del verdel.

TALLERES PARA SENTIR EL MAR

Entre las actividades paralelas que se realizan están el simulacro de venta de pescado en la Cofradía vieja, visitas, entre otras, a empresas conserveras y al Museo del Pescador. De esta forma se pretende mostrar a los visitantes, especialmente a los más jóvenes, la importancia que la pesca tiene y ha tenido en las localidades pesqueras.

Estas visitas guiadas muestran desde el proceso de elaboración de estobos, nudos marineros, o aparejos, hasta los distintos componentes que forman un barco pesquero; pasando por explicar las características de distintos pescados.

De esta forma, a través de la pesca y las empresas que se han desarrollado para comercializar los productos del mar, los visitantes van conociendo mejor la historia de esta localidad que cuenta con el puerto de bajura más importante del País Vasco y con una notable flota de altura. Estas flotas y su puerto pesquero y marítimo se remontan a la Edad Media.

A pesar de que el sector pesquero de la localidad ha visto mejores momentos, en la actualidad la flota de bajura cuenta con 80 barcos que emplean directamente a 500 arrantzales y las oficinas de la agrupación de los atuneros congeladores emplea a 200 trabajadores; además de los puestos de trabajo indirectos creados por las empresas conserveras. El pescado tiene gran importancia en la historia de la localidad y la feria lo demuestra edición tras edición. ■



► Organizaciones de consumidores avisan sobre los conservantes en las gambas

La Organización de Consumidores y Usuarios ha revelado los resultados de un muestreo realizado en Madrid y A Coruña a 21 partidas de gambas para analizar los niveles de sulfitos. De las partidas, ocho (el 38%) superaban los niveles de este conservante utilizado para evitar que se ennegrezcan las cabezas de las cabezas del marisco. El sulfito en cantidades superiores a las permitidas destruye la vitamina B1 y puede provocar alergias, especialmente en los asmáticos.

A pesar de las inspecciones que se llevan a cabo más de un 38% de las gambas superan los límites legales, por tanto, la organización pide más inspecciones y mayores sanciones por parte de la

Agencia de Seguridad Alimentaria para disuadir las empresas que se saltan la norma.

La agencia, por su parte, señaló que el muestreo es poco representativo por lo reducido de su muestreo.

► Hamburguesas y perritos de pescado azul

Empresarios cántabros y vascos han puesto en marcha fabrica en Santoña, Santander, que elaborará hamburguesas, salchichas, albóndigas, o taquitos de verdel. Este pescado azul, necesario para la alimentación y abundante en el Cantábrico se usará para elaborar platos precocinados o cocinados destinados a jóvenes parejas con niños que demandan comida elaborada, sólo para calentar o freír. En el mercado existe una gran variedad de platos precocinados con pescados, principalmente merluza, y, a partir de ahora este pescado azul intentará ganarse un espacio en la mesa.

El sistema que utiliza la empresa es sencillo: compra del verdel fresco en temporada en la lonja, extraer la carne del pez y elaborar los distintos productos con la carne.

► Una corbeta de la Armada resuelve un incidente entre atuneros en Tenerife

Cinco barcos dedicados a la pesca del atún protagonizaron un incidente en alta mar al sur de la isla de

BREVES

Tenerife por la propiedad de unas capturas que obligó a la corbeta "Descubierta" de la Armada a poner paz entre los marineros evitando que el episodio dejara acciones que lamentar.

El capitán del barco atunero Gure Oliver, Félix Gómez, informó a tierra del suceso. Este barco, con base en la Dársena Pesquera de Santa Cruz, encontró una boya cilíndrica de tres metros de diámetros por ocho de calado con cardumen. En breve otros cuatro atuneros (dos con base en el mismo puerto y dos del sur de Tenerife) llegaron a la zona y discutieron por la propiedad de la capturas pretendiendo incluso abordar al primer barco. Ante esta situación Gómez pidió la presencia del buque de la Armada.

Los cinco barcos pesqueros habían mantenido un acuerdo para faenar juntos hasta pocas fechas antes. Por causas desconocidas éste se había roto entre los pescadores.

► Cambio al frente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa

El presidente de la cofradía de Pasia, Jaime Tejedor, es el nuevo presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa (FCPG) al obtener más votos que el presidente saliente Esteban Olaizola.

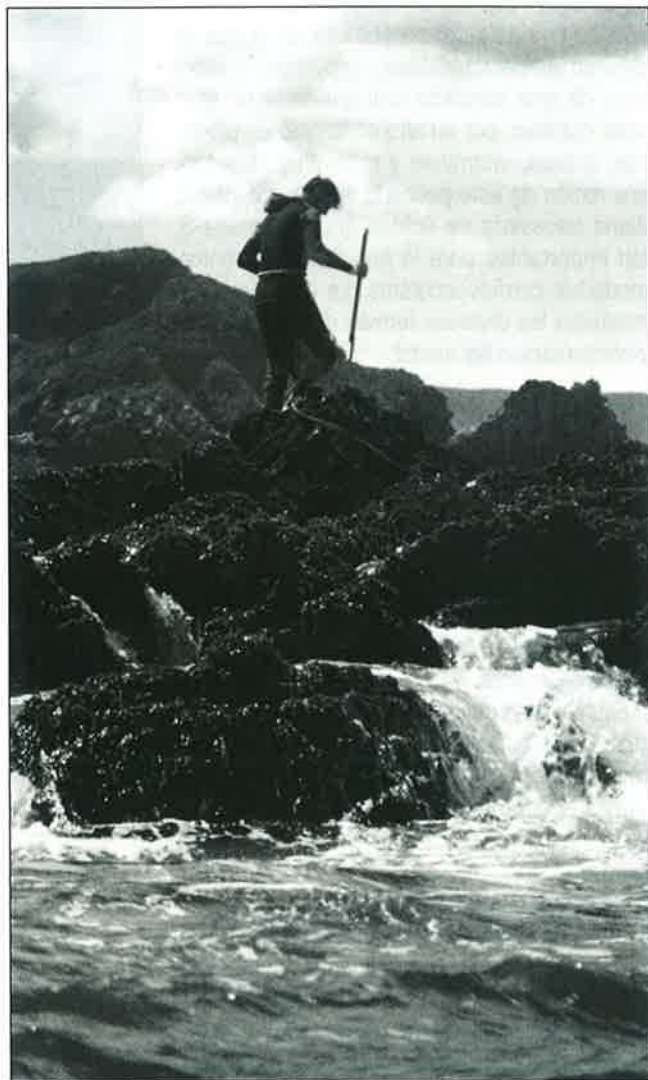
Tejedor, que ya fue presidente de la FCPG entre 1998 y el 2000, ha participado en distintas negociaciones en que se ha visto implicado el sector pesquero vasco y tiene entre sus prioridades mantener un diálogo permanente con las instituciones pesqueras y con los agentes implicados en la pesca. También tiene en mente que las indemnizaciones del Prestige para los pescadores vascos han de cuantificarse en función de criterios justos, teniendo en cuenta que éstos recogieron el 60% del fuel del Cantábrico. Otro tema en la agenda del propietario del "Nuevo Antonio de la Hoz" es el Acuerdo de Arcachón. En este caso Tejedor aboga por conseguir que el acuerdo sea eso: un acuerdo entre pescadores y la Administración central y no una imposición. Es posible ceder cuota de anchoa por capturas de especies en otras zonas, afirma el recién elegido presidente de la FCPG.

► Una jornada a bordo para mostrar la tradición pesquera de Lekeitio

El Ayuntamiento de Lekeitio, Vizcaya, ha puesto a partir del 1 de julio en marcha visitas guiadas para turistas en el pesquero "Paya de Ondarzabal". El barco, en rehabilitación, la tripulación y técnicos en turismo ofrecerán a los turistas una visita guiada en la que se

ASTURIAS

Los percebeiros de Peñas inician la campaña de verano denunciando el furtivismo



El medio centenar de profesionales dedicados a la extracción de percebe en el área de Peñas han iniciado la campaña de verano. El tamaño y la calidad del producto al inicia de la temporada son dispares y esperan que los resultados del plan experimental que hace dos años puso en marcha el sector de sus frutos. En el otro lado de la moneda es el furtivismo que opera en la zona, que está siendo paliado por una campaña puesta en marcha por las cofradías más afectadas que ya han reunido al resto de los pósitos del Principado para analizar las medidas a tomar para acabar con este problema.

Los mariscadores del área de Peñas han iniciado una campaña de denuncia de la actividad furtiva que se desarrolla en la zona. El medio centenar de profesionales que cuentan con el permiso de marisqueo han conseguido que los responsables de las 19 cofradías del Principado se hayan reunido y formado un grupo de trabajo compuesto por un representante de cada pósito afectado por el furtivismo para determinar las medidas que acaben con este problema.

El área de Peñas cuenta con 51 mariscadores que desde hace dos años recogen percebe en dos épocas: el plan de invierno de octubre a abril y el de verano de mayo a septiembre. Los profesionales, según la secretaria de la cofradía de Luanco, para optar al permiso tienen que haber recogido el crustáceo al menos 20 jornadas durante el plan anterior.

Los cincuenta y un permisos para la extracción del percebe se dividen en un 75% para plazas locales; es decir, mariscadores de la localidad, y el 25% restante quedan para los profesionales de las cofradías cercanas que lo soliciten. En el presente plan de verano hay mariscadores de Avilés, Gijón, Candas y otras localidades asturianas. En el supuesto de que los locales no alcancen el 75% esos permisos de explotación podrían ser solicitados por otros mariscadores. Cada uno de los percebeiros de Peñas dispone de una bolsa que llena pesa los ocho kilogramos autorizados y el precio medio alcanza los 60 euros.

EL PROBLEMA

La principal preocupación del sector marisquero de Peñas es la extracción furtiva de forma sistemática que se hace del crustáceo. Las rocas sumergidas de esta zona es uno de los lugares preferidos por los buceadores para hacer incursiones desde sus lanchas neumáticas. Los furtivos no respetan las normas y, por tanto, extraen de las zonas vedadas, la cantidad que les parece y en la época que quiere afirma un profesional de la costa asturiana. Realizan su actividad principalmente en horas nocturnas con alto riesgo, pero también con grandes beneficios. Suelen ser gente de la zona que conocen bien el terreno y aprovechan las condiciones climatológicas y la noche para realizar sus incursiones.

Los mariscadores reconocen que vigilar estas zonas es una tarea difícil ya que haría falta unos medios de control muy costosos tanto en medios técnicos como humanos. Los afectados apuntan que una medida posible sería prohibir la presencia de embarcaciones deportivas en las zonas de extracción.

La solución no es fácil ya que es un producto que en épocas como navidades y en verano, que alcanza sus precios más altos puede llegar a alcanzar los 200 euros por kilo. Así, las cuentas son sencillas; si un par de buceadores furtivos capturan veinte kilos de este crustáceo en unas horas durante la noche, las ganancias por la venta despejan cualquier duda. ■

mostrará la influencia del sector pesquero en la localidad costera, la forma de vida de los arrantzales, los artes de pesca que utilizan y el tipo de vida en el mar.

Los responsables del Ayuntamiento han establecido

un precio simbólico para las visitas que se harán durante los tres meses de verano. Y al término de la campaña estival se evaluará el número de visitas y el coste del proyecto para determinar si es viable para el consistorio.



► Cudillero debate el turismo como fuente alternativa de ingresos para la pesca

Cudillero ha debatido durante unas jornadas enmarcadas en el programa comunitario Equal—que pretende el desarrollo de empresas de acuicultura y turismo en zonas pesqueras con el fin encontrar una salida laboral a los marineros afectados por los ajustes de las flotas—la posibilidad de vincular el sector pesquero con algún tipo de actividad turística.

La pesca deportiva de turistas a bordo de pesqueros, llevar a cabo jornadas de pesca para grupos que quieran vivir un día de faena en el mar como meros observadores o implicándose en las tareas u otro tipo de alternativas que ayuden a paliar la pérdida de empleos en el sector son las opciones que se han tratado entre las autoridades pesqueras, expertos del programa Equal y representantes de la administración local

► La cofradía de Liria ofrece una jornada a bordo para concienciar sobre el valor de los productos del mar

El secretario de la cofradía de Lira, en conversación telefónica con esta revista, quiso subrayar que el proyecto puesto en marcha por el pósito para ofrecer una jornada de trabajo en el mar, del que se daba cuenta en esta sección en el nº 426, no tiene como fin el ocio de los turistas que se embarquen sino su concienciación sobre la dificultad que supone la faena en el mar con el fin de que valoren el trabajo de los pescadores cuando tengan en sus mesas pescado o marisco.

Alergias: El peligro de la primavera (2)

Diagnóstico, tratamiento y consejos preventivos

Las alergias comunes son fáciles de diagnosticar, ya que suelen diferenciarse con claridad de otros trastornos. Aún así el especialista le someterá a diferentes pruebas y realizará un cuestionario para conocer el origen de la alergia, los antecedentes familiares y otros datos que puedan ayudarle a establecer un diagnóstico preciso.

Debe ser preciso a la hora de describir sus síntomas y es conveniente que informe al alergólogo sobre las siguientes cuestiones:

- Consumo de tabaco, convivencia con fumadores en el hogar o en el lugar de trabajo.
- Frecuencia de los síntomas y variaciones según la época del año.
- Relación con animales de compañía.
- Empeoramiento en espacios cerrados o al tomar contacto con objetos que acumulan polvo, como mantas o alfombras.
- Actividad laboral en contacto con sustancias químicas.
- Antecedentes familiares, especialmente entre los padres.
- Relación de los síntomas con el estrés.
- Fármacos que se están consumiendo.
- Enfermedades crónicas.

Para testar a qué somos alérgicos, el especialista lleva a cabo pruebas cutáneas. Se hacen veinte pequeños cortes en los brazos para probar sobre ellos diferentes tipos de alérgenos y comprobar si producen una reacción en la piel.

Esta comprobación se puede hacer también mediante análisis de sangre, con el que se llega a testar más de 500 componentes alérgenos.

En caso de alergia a los alimentos, se deberán evitar los productos de los que se sospecha para observar si los síntomas varían.

A estas pruebas puede sumarse una espirometría, que consiste en un aparato que mide la capacidad pulmonar, dato muy útil en los casos de asma alérgica.

Una vez identificado el agente responsable de la alergia se empieza con el tratamiento. En algunos casos, simplemente se deberá evitar el contacto con la sustancia (una medida muy eficaz pero casi imposible de llevar a la práctica), otras veces se aconsejará un tratamiento farmacológico o una vacunación.



PASOS EN EL TRATAMIENTO DE LAS ALERGIAS

1. Evitar la exposición a alérgenos.

El primer paso en el tratamiento de las alergias es la identificación del alérgeno o alérgenos causantes de la alergia. Esto permite evitar entrar en contacto con ellos. Cuando esto se consigue, la cantidad de episodios disminuye, aunque debe reconocerse que es difícil de lograr (ejemplo: sacar una planta de la oficina, sacar una mascota de la casa, viajar hacia zonas donde no se encuentre el alérgeno, etc.).

2. Uso de antihistamínicos bajo prescripción médica.

Los antihistamínicos son fármacos que bloquean la acción de la histamina. Pueden ser acción corta (como la difenhidramina) que a menudo alivian los síntomas leves o moderados, pero pueden causar somnolencia o embotar la capacidad de aprendizaje en los niños o de acción duradera que causan menos somnolencia y generalmente no interfieren con el aprendizaje (fexofenadina, cetirizina y loratidina).

3. Utilización de corticoides con receta médica.

Los corticoides son fármacos con acciones anti-inflamatoria e inmunosupresora (supresora

de reacciones de defensa), por lo cual reducirán las manifestaciones clínicas de la alergia. Es importante recordar que el uso de estos fármacos está asociado con muchos efectos secundarios, por lo que su uso debe ser estrictamente indicado por el médico.

Existen actualmente disponibles en el mercado formas inhalatorias, para minimizar los efectos secundarios.

El período necesario para lograr reducción de los síntomas con los esteroides tópicos es de una semana aproximadamente. Por este motivo, el uso de antihistamínicos concomitantemente es importante en este lapso para el alivio sintomático del paciente.

4. Terapia de desensibilización (vacunaciones).

Es el uso de pequeñas cantidades del alérgeno en concentraciones crecientes. Se utiliza con el fin de desensibilizar al paciente, es decir que su organismo se acostumbre al alérgeno y no sobre-reaccione produciendo la alergia.

Las principales dificultades de este enfoque de tratamiento son:

- Necesidad de múltiples aplicaciones inyectables ("vacunas")
- Re-aparición de los síntomas luego de un tiempo de suspendido el tratamiento.
- Dificultad de determinar con certeza los alérgenos.
- Costo elevado para el paciente.

5.) Inhibidores de la degranulación del mastocito (bajo control médico).

El principal fármaco representante de este grupo es el cromoglicato de sodio. No es un fármaco para el tratamiento de la crisis, sino que se utiliza principalmente como preventivo, ya que al estabilizar la membrana de los mastocitos disminuye la intensidad y el número de reacciones alérgicas.

CONSEJOS PREVENTIVOS:

1. Alergia al polen:

- Usar humidificadores y acondicionadores de aire con filtro anti-polen.
- En los viajes en coche no tener las ventanas abiertas.

- Mantener las ventanas cerradas a primera hora de la mañana y al atardecer (el período de mayor polinización).

- Ducharse y cambiarse de ropa al volver a casa (el polen puede haberse depositado sobre el pelo y la ropa)

- Ir de vacaciones a sitios y en estaciones donde haya baja concentración de polen.

2. Alergia a los ácaros:

- Usar regularmente el aspirador (preferiblemente los dotados con filtro antiácaros).

- Los sistemas de aire acondicionado deben ser cerrados o estar dotados con un filtro de aire que deberá cambiarse frecuentemente, al menos cuatro veces al año.

- Para no respirar el polvo que se levanta mientras se limpia, utilizar un trapo húmedo y además una mascarilla que proteja boca y nariz y, eventualmente, cubrir también la cabeza.

- Evitar todo objeto que pueda atrapar el polvo, sobre todo en el dormitorio. Por ejemplo: moquetas, alfombrillas, cortinas, objetos decorativos en la pared, tapetes, cuadros, libros...

- Eliminar los colchones, cojines y fundas que contengan materiales de origen animal o vegetales como lana, yute, cáñamo, fibras vegetales, paja, etc, que constituyen un excelente nido para los ácaros.

- Por el mismo motivo, no decorar las estancias con muebles y objetos tapizados.

- Utilizar colchones y cojines de goma espuma o látex, o bien recubrirlos con materiales sintéticos no porosos e impermeables para los ácaros.

- Utilizar sábanas y colchas que puedan lavarse a más de 55°: a esta temperatura el ácaro no sobrevive.



3. Alergia a los animales:

- No dejar entrar al animal en la sala de estar ni en el dormitorio.

- Limpiar regularmente la piel del animal y el lugar que más habita. ■

AUTOR: PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA MADRID

Entre los condecorados están nuestros compañeros del ISM,
Antonio Sabaleta y Gonzalo Barajas

MEDALLA DE ORO AL MÉRITO EN EL TRABAJO A LAS VÍCTIMAS DEL ATENTADO TERRORISTA DEL 11 DE MARZO

El Consejo de Ministros del pasado 21 de mayo ha concedido la medalla de oro al mérito en el trabajo, a título póstumo, a los ciudadanos que fallecieron víctimas de los atentados terroristas perpetrados en Madrid el pasado 11 de marzo.

La propuesta de esta concesión fue realizada por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, con motivo de la pasada fiesta del Trabajo del primero de mayo.

El Gobierno ha valorado para la concesión de estos galardones que todas las víctimas eran trabajadores y estudiantes que se dirigían a realizar sus tareas en sus lugares de trabajo o estudio y, por tanto, a cumplir con sus obligaciones laborales y ciudadanas, sin distinción de nacionalidades.



LA SEGURIDAD SOCIAL HA RECONOCIDO YA EL 93 POR CIENTO DE LAS PENSIONES EXTRAORDINARIAS SOLICITADAS POR EL ATENTADO TERRORISTA DEL 11 DE MARZO

La Seguridad Social ha reconocido todas las pensiones extraordinarias por fallecimiento solicitadas como consecuencia del atentado terrorista ocurrido en Madrid el pasado 11 de marzo.

Según informan los responsables de la Seguridad Social el ministerio del Interior facilitó a la Seguridad Social un listado de fallecidos de 190 personas, de las que 154 estaban afiliadas a la Seguridad Social y otras 36 personas que se encontraban en otras situaciones laborales ajenas al sistema de Seguridad Social. De estas 154 víctimas, posibles causantes de pensión extraordinaria de la Seguridad Social, se han solicitado, a fecha de 1 de mayo, prestaciones extraordinarias en relación a 89 fallecidos, destinadas a sus familiares beneficiarios, pero no se han solicitado prestaciones respecto de otros 48 fallecidos. Otras 20 personas han fallecido sin dejar beneficiarios.

En relación a las 86 víctimas se han solicitado 136 prestaciones, ya que cada fallecido puede dar lugar a varias prestaciones (viudedad, orfandad y otras). Una parte de las prestaciones concedidas no lo han sido a petición de los beneficiarios, sino que ha sido la propia administración de la Seguridad Social la que ha promovido su reconocimiento, localizando para ello, por todos los medios legales a su alcance, a los beneficiarios.

La primera pensión extraordinaria de la Seguridad Social reconocida por el atentado terrorista fue una pensión de viudedad y orfandad, resuelta el 28 de abril pasado.

De las 154 víctimas, posibles causantes de pensión extraordinaria por acto terrorista, 140 se encontraban en situación de alta en la Seguridad Social, por lo que su fallecimiento puede tener la consideración de accidente de trabajo "in itinere".

TRABAJO ELABORARÁ UN LIBRO BLANCO SOBRE LA DEPENDENCIA

La secretaria de Estado de Servicios Sociales, Familias y Discapacidad, Amparo Valcarce, ha anunciado que el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales se propone elaborar el Libro Blanco de la dependencia antes de que finalice el año "en el que queremos recoger -dijo- todos nuestros compromisos".

Este anuncio lo hizo al finalizar la reunión celebrada a mediados del pasado mes de junio en la que se analizaron los trabajos y documentos aportados por la Comisión de Expertos, que estudia el tema de la dependencia, que fue creada en octubre del pasado año, y en la que también estuvo presente el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado.

Para los responsables de Trabajo el desarrollo de la dependencia es urgente y su principal preocupación. Según Valcarce "es el déficit de la ciudadanía más importante de nuestro país y es la parte del Estado de Bienestar que todavía no ha sido construida". Por su parte, Octavio Granado, añadió que en este tema "está casi todo por hacer".

nueva

guía sanitaria a bordo

guía sanitaria a bordo



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

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.