

Nº 416 - MAYO 2003

MAR

**ENTREVISTA CON
GERARDO CAMPS
SECRETARIO DE ESTADO DE
LA SEGURIDAD SOCIAL**

**MEJORAS
SOCIALES PARA
LOS TRABAJADORES DEL MAR**

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA
ESCUELA INFANTIL
"LA TRAIÑA"



Guarderías del ISM
25
Años

NUEVO

Motores Marinos Caterpillar® Serie 3000



LA POTENCIA SE LLAMA CATERPILLAR



Pescar, trabajar, o simplemente navegar.
Los nuevos motores Cat de la Serie 3000, con potencias de 47 a 153 kW
(63-205 bhp), proporcionan la tradicional fiabilidad
y gran rendimiento Caterpillar a todo tipo de barcos,
desde pesqueros a barcos auxiliares, embarcaciones de recreo o yates.
Con la asistencia técnica y el inmejorable servicio que Finanzauto le ofrece,
allí donde lo necesite.

Barloworld
Finanzauto



Barloworld
Marcas Líderes

Central: Arturo Soria, 125 - 28043 Madrid. Tels. 91 413 00 13 - 91 413 90 12. www.finanzauto.es

Bases: A Coruña: Tel.: 98 179 51 33 • Arganda: Tel.: 91 871 26 12 • Barcelona: Tel.: 93 574 00 90 • Bilbao: Tel.: 94 673 05 00 • Las Palmas: Tel.: 928 70 01 12
Málaga: Tel.: 952 24 31 50 • Oviedo: Tel.: 98 526 91 14 • Sevilla: Tel.: 95 567 52 80 • Tenerife: Tel.: 922 62 60 00 • Valencia: Tel.: 96 180 45 85 • Zaragoza: Tel.: 976 54 11 00

Las elecciones municipales y autonómicas han acaparado la mayor parte de la actualidad durante las últimas semanas. Sin embargo, ello no ha supuesto la paralización de la actividad en el sector marítimo pesquero donde en este momento se trabaja fundamentalmente en el desarrollo de los puntos más importantes contenidos en la reforma de la Política Común de Pesca el pasado mes de diciembre.

Tras los resultados negativos logrados en los años precedentes, Bruselas pretende avanzar fundamentalmente en los mecanismos y sistemas para la gestión de los caladeros y evitar el agotamiento de los mismos. Se apoya una mayor investigación en coordinación con el sector y, entre otros puntos, nuevas medidas para solucionar el grave problema de los descartes. Es un contrasentido que en una situación de problemas de recursos en los caladeros comunitarios, una parte muy importante de las capturas se destruyan simplemente por la no adecuación de las normas pesqueras por el mantenimiento de artes de pesca inadecuados.

En el panorama nacional, poco a poco se va recuperando la normalidad en las zonas afectadas por la marea negra provocada por el «Prestige» con la apertura progresiva de los caladeros y el desarrollo del trabajo lento que supone la limpieza de fondos. Se ha realizado la costera de la anchoa y acaba de iniciarse la del bo-

30 DÍAS

Mejoras sociales

nito. En otro orden de cosas, en el sector de la pesca se anuncia el inicio del proceso para la renovación de cargos en las Cofradías de Pescadores en los próximos meses, mientras en Galicia persiste la pugna entre cofradías y la Xunta sobre la organización de estas corporaciones de derecho público.

En materia de política social, destaca el conjunto de medidas aprobadas para la mejora de las prestaciones a los trabajadores autónomos, así como para los trabajadores por cuenta propia del Régimen Especial del

Mar, medidas que, junto con nuevos proyectos, señala en este número el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps.

En lo que afecta al Instituto Social de la Marina, la casa estuvo de aniversario al celebrar los 25 años de las guarderías del ISM al servicio de los trabajadores del mar. Y, con la mirada puesta en el sector, el ISM puso en marcha este año una nueva campaña destinada en esta ocasión a destacar la importancia de los reconocimientos previos al embarque. ■



Sesiones técnicas sobre accidentes de los buques petroleros en la mar

Edita: Escuela Superior de Ingenieros Navales y la Asociación de Estudios de la Mar

La Asociación de Estudios de la Mar y la Escuela Superior de Ingenieros Navales organizaron el pasado mes de febrero unas jornadas técnicas sobre los accidentes de los petroleros en la mar. Se trata de una obra donde se recogen una serie de ponencias presentadas en las jornadas por una serie de expertos en el sector todas ellas relacionadas con los siniestros en el mar y fundamentalmente en todo lo que afecta a los petroleros desde la construcción de los mismos hasta los problemas derivados de los vertidos. El trabajo incluye una serie de conclusiones sobre lo que debería ser el futuro del transporte del petróleo y los derivados en la mar.

Estas jornadas, como resulta casi obvio, se celebraron bajo los efectos y el impacto causado por el accidente del «Prestige» frente a las costas gallegas, aunque en las mismas se han estudiado igualmente otros casos de siniestros importantes en el sector.

Entre otros aspectos, los diferentes ponentes centraron su atención en cuestiones como los accidentes en el mar desde la perspectiva técnico-marinera donde se analizaron las posibles opciones que cabían en relación con el «Prestige» y lo que puede y debe hacer un profesional ante situaciones similares. En el marco de los accidentes de los petroleros, las jornadas fueron escenario sobre las posibles acciones sobre los restos de los naufragios para frenar su impacto sobre la mar. Las jornadas fueron igualmente escena-



rio de discusiones sobre el diseño de los petroleros tanto desde la óptica de la seguridad como para evitar la contaminación. Expertos en la materia analizaron el derecho internacional en la mar y las responsabilidades derivadas de la contaminación.

Un aspecto debatido igualmente en estas jornadas fue el referido a las características de cada tipo de combustible así como de sus efectos para la contaminación marina y las medidas para su eliminación.

El trabajo finaliza con una serie de conclusiones extraídas por la Junta rectora de la Asociación de Estudios de la Mar donde se hace una serie de consideraciones tanto en relación con el caso concreto del «Prestige», como con carácter general para el transporte de este tipo de mercancías en la mar. Se

indica la necesidad de intensificar las inspecciones sobre los barcos, aunque se estima a la vez que los accidentes son inevitables por muchas medidas de prevención que se adopten. Los expertos estiman que actualmente no faltan normas jurídicas sobre el transporte por vía marítima aunque lo necesario es que se cumplan las mismas. No ven normal los expertos que a menos de 50 millas de la costa gallega pasen anualmente 6.000 buques por el riesgo que ello conlleva y se insta igualmente a actuar sobre las denominadas banderas de conveniencia estableciendo una mayor dureza en las normas sobre seguridad. Los barcos con doble casco han eliminado en un 70% los vertidos aunque ofrecen una mayor peligrosidad por explosión. ■



Sumario

MAR 416

28

Entrevista con Gerardo Camps.

El Secretario de Estado de la Seguridad Social analiza los proyectos del departamento.

48

Guarderías del ISM.

Las guarderías del ISM celebraron el 25 aniversario de su constitución.



6

Cofradías gallegas.

Xunta de Galicia y las Cofradías enfrentadas por la nueva regulación.

6	Batalla en las cofradías gallegas.
10	La investigación marítima.
14	Bruselas estudia la política de los descartes.
20	La UE regula comercio de tiburones.
24	Los investigadores estudian los efectos del «Prestige».
28	Entrevista con Gerardo Camps.
34	Zaplana promete 100.000 nuevas plazas en los viajes del Imsero.
38	Campaña del ISM de reconocimientos previos al embarque.
40	Conferencia de Discapacitados.
44	Océanos III Milenio.
46	VII Simposium de medicina marítima.
48	25 aniversario guarderías ISM.
51	Sello de calidad en el comercio de productos pesqueros.
52	Las navieras buscan nuevos mercados.
56	Flotas con mala fama.
60	Impacto de la Ley de Puertos.
65	Noticias del ISM.
68	De costa a costa.
72	Artículo médico.
74	Elecciones municipales y autonómicas.

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. Muelle del Poniente, s/n. - Tel. 965 13 04 68. Almería: Casa del Mar. Muelle, 39 - Tel. 950 28 13 35. Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. - Tel. 971 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. Albareda, 1 - Tel. 93 443 96 00. Bilbao: Casa del Mar. Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 64 32. Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. - Tel. 956 25 17 03. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. - Tel. 968 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. - Tel. 964 28 30 72. Cautín: Casa del Mar. Muelle Cañonero Dato, 20 - Tel. 956 50 02 40. Gijón: Casa del Mar. Avda. Príncipe de Asturias, s/n. - Tel. 98 532 71 00. Gulpúzcoa: Casa del Mar. Marinos, 1. Pasai S. Pedro - Tel. 943 40 40 00. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9. - Tel. 959 25 74 11. La Coruña: Casa del Mar. Ramón y Cajal, s/n. - Tel. 981 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 49 46 45. Lugo: Casa del Mar. Carril dos Loureiros, 17 - Tel. 982 22 50 10. Madrid: Churruga, 2 - Tel. 91 591 99 00. Málaga: Casa del Mar. Puente del Carmen, s/n. - Tel. 952 35 93 61. Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 952 67 88 00. Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. - Tel. 922 59 62 31. Santander: Casa del Mar. Avda. de Sotileza, s/n. - Tel. 942 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. 954 28 60 28. Tarragona: Casa del Mar. 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. Villagarcía: Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23 - Tel. 986 50 17 81. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07 y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

Publicidad: Instituto Social de la Marina. Génova, 20. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax 91 319 91 34. Isidoro Mora.

Imprenta: GRAFFSET, S.L. C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind. Los Angeles. 28906 GETAFE (Madrid). Depósito Legal: M. 16516/1963. NIFO: 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.



El Tribunal Superior de Justicia suspende cautelarmente la limitación del número de mandatos en los pósitos



LA BAJURA Y LA XUNTA DISCREPAN POR LA REGULACIÓN DE LAS COFRADÍAS

Las cofradías de pescadores gallegas han ganado el primer asalto en el combate entablado el pasado octubre contra el Decreto de la Xunta que regula los pósitos. La norma, que pretende la renovación y modernización de las cofradías, ha recibido un fuerte impacto en su línea de flotación al suspender el Tribunal Superior de Justicia de Galicia de forma cautelar la vigencia y aplicación de los artículos relacionados con la limitación en el número de mandatos de los órganos de gobierno de estas corporaciones de carácter público. En lo relativo a otros aspectos de la norma recurridos por las cofradías tales como: las funciones de tutela y organización o la disolución, intervención o fusión de una cofradía por Decreto u oficio del conselleiro, el auto del Tribunal también apunta mecanismos legales para parar estas acciones en el caso de que se llevaran a cabo.

El Tribunal Superior de Justicia de Galicia ha desestimado el recurso de súplica presentado por el Gobierno autónomo contra la suspensión cautelar de tres artículos del Decreto por el que se regulan las cofradías de pescadores y sus federaciones.

Los antecedentes de esta situación se remontan a agosto del pasado año cuando la Xunta aprobó el nuevo Decreto de cofradías sin contar con el consenso de las 63 cofradías en algunos puntos del texto. El enfrentamiento entre estas corporaciones y la administración tomó cuerpo tras una reunión extraordinaria de la Federación Nacional de Cofradías (FNC) el 12 de octubre en la se decidió recurrir el Decreto y romper el diálogo con el consejero de Pesca, Enrique López Veiga.

El auto dictado por el Tribunal Superior de Justicia el 13 de marzo del año en curso suspendió con carácter cautelar la vigencia y aplicación de los artículos 12.1, 86.1 y 90.2c de la norma que imponen un máximo de tres mandatos consecutivos para los integrantes de los órganos rectores de las Cofradías. El Tribunal en el mismo auto desestimó suspender cautelarmente los restantes artículos de la ley que las cofradías habían solicitado junto a los mencionados. Pero el auto señala que en el supuesto de que se llegaran a dar actos concretos se podrá reaccionar y utilizar el cauce jurídico para recurrirlos.

El último episodio del enfrentamiento entre los pósitos gallegos y la administración autónoma ha sido la desestimación, por parte del mismo tribunal, del recurso de súplica de la Xunta a la suspensión cautelar.

El Decreto

Para Miguel López Sieiro, secretario general de Pesca, y



responsable de la redacción de la norma, esta situación no cambia nada puesto que «el Decreto está en vigor. Y únicamente hay problemas con tres artículos, que fueron incluidos a petición del Consejo Asesor de la Xunta».

El texto, que regula las cofradías de pescadores, tiene como objetivo principal integrar las disposiciones que el Gobierno autonómico había aprobado hasta la fecha de su publicación en relación con estas corporaciones de derecho público. Además, pretendía solventar algunos problemas surgidos por la mala gestión en algunos pósitos y ser una herramienta que facilitara el desarrollo de la actividad tanto de los socios como a los órganos gestores de gobierno de los pósitos.

Pero los 115 artículos que componen este Decreto, hasta el momento, no han hecho sino inquietar el ánimo de los pescadores principalmente en seis puntos que fueron recurridos por los servicios jurídicos de la FNC a petición de los representantes de los pósitos gallegos.

La primera cuestión alude a la limitación a tres los mandatos a desempeñar en los órganos de gobierno de las cofradías. La segunda concierne a la capacidad de la administración pública gallega para disolver a través de un Decreto y fusionar de oficio cualquier pósito, y decidir el destino de sus bienes. La tercera se centra en el artículo que permite a la administración intervenir de oficio en las cofradías.

La cuarta cuestión recurrida corresponde a la prohibición de formar parte de los órganos de gobierno a los armadores jubilados que continúen al frente de sus empresas. La quinta atañe a la imposibilidad de optar entre listas abier-



tas o cerradas para la composición de los órganos de gobierno, por exigir que sean necesariamente abiertas. Y la última cuestión respecto al perjuicio, para las Cofradías de Pescadores más pequeñas, a la obligación de que el barco tenga su base en el puerto en el que se realiza sus operaciones.

Limitación de mandatos

Ahora, la suspensión con carácter cautelar de la vigencia y aplicación de los artículos 12.1, 86.1 y 90.2c por parte del Tribunal Superior de Justicia de Galicia y la posterior desestimación del Recurso de súplica de la Xunta, los representantes de las cofradías se sienten amparados en sus reivindicaciones y califican la suspensión como una gran vía de agua en la línea de flotación de la norma. Pues como se mencionaba con anterioridad, aunque el auto únicamente suspende de forma cautelar los artículos relacionados con la limitación en el número de mandatos en los órganos de gobierno de los pósitos, éste señala la posibilidad de paralizar las acciones que la Xunta pudiera iniciar en las cuestiones recurridas por las cofradías.

El artículo 12.1 enuncia que los miembros de la Junta General serán elegidos mediante sufragio universal, directo y secreto, por un período de cuatro años, y podrán ser reelegidos por períodos de igual duración hasta un máximo de tres mandatos consecutivos.

El artículo 86.1 especifica que la duración del mandato de los órganos gestores de las cofradías de pescadores será de cuatro años, pudiendo ser



reelegidos por períodos igual duración hasta un máximo de tres mandatos consecutivos.

El artículo 90.2 en su apartado c/ expone los requisitos que han de tener las personas para ser elegibles. Este mismo artículo en su segundo punto describe las personas que no podrán presentarse: «los que carezcan de título administrativo habilitante para el ejercicio de la actividad extractiva; los que se encuentren en situación de jubilación; los que fueran reelegidos durante tres mandatos consecutivos».

Como se ve, estos tres artículos se refieren a la limitación temporal de los mandatos que impone el Decreto. El

artículo 12.1 se refiere a la elección de los miembros de la Junta General; el 86.1 al procedimiento electoral y dentro éste a la duración de los mandatos; y el 90.2c describe a las personas elegibles para los órganos gestores del pósito.

La suspensión cautelar de la limitación temporal de los mandatos a los representantes de los pósitos para la FNC es fundamental por varios motivos como expone su secretario general, José Manuel González Gil de Bernabé, «primero, es que lo han hecho a espaldas del sector y, por ello lo hemos tenido que recurrir. Y, segundo, tal y como está redactado [el Decreto], es que se quiere aplicar con carácter retroactivo». Aunque desde que fuera presentado el recurso, los responsables de Pesca de la comunidad autónoma han modificado su postura paulatinamente hasta afirmar que la norma no se aplicará con carácter retroactivo.

Representantes no elegibles

El problema que ocasiona la limitación de mandatos, de aplicación a patrones, vicepatrones y resto de los directivos, es que un directivo que lleve doce años en el cabildo de una cofradía no puede presentarse en una lista para ser elegido patrón mayor u optar a otro puesto. De la misma forma que incapacitaría a la mayoría de los cargos de las federaciones provinciales y a presentar su candidatura a los órganos gestores de la federación regional. Esta limitación en el número de mandatos no está contemplada en las leyes de pesca de otras comunidades autónomas.

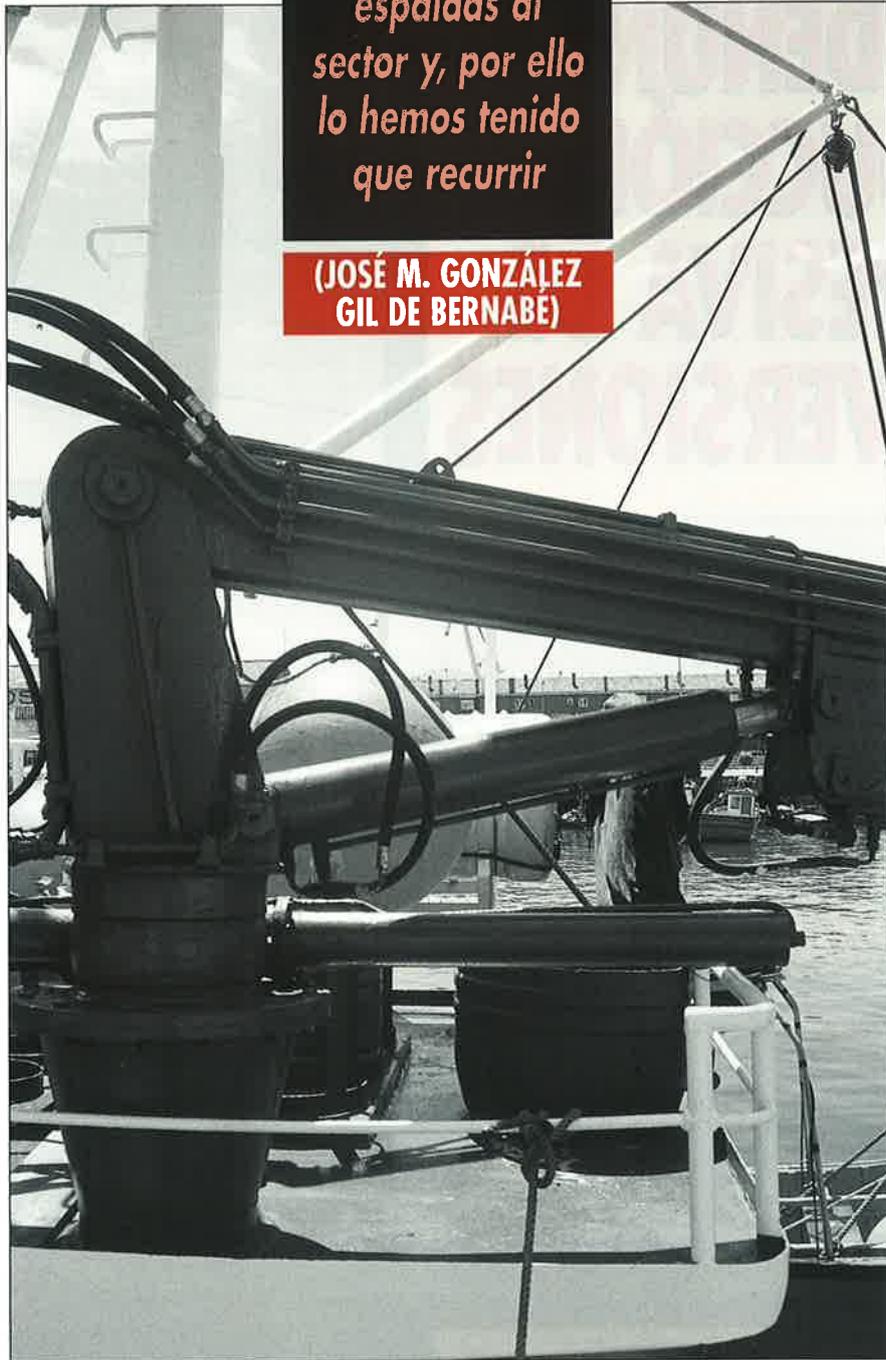
Desde la FNC se ha estimado que la aplicación de la norma inhabilitaría para la

El Decreto está en vigor. Y únicamente hay problemas con tres artículos, que fueron incluidos a petición del Consejo Asesor de la Xunta

(MIGUEL LÓPEZ SIEIRO)

**El Decreto lo han
hecho de
espaldas al
sector y, por ello
lo hemos tenido
que recurrir**

**(JOSÉ M. GONZÁLEZ
GIL DE BERNABÉ)**



presentación a las próximas elecciones entre el 60 y 70 por ciento de los actuales representantes en la comunidad autónoma. Esta prohibición, más que renovar y modernizar estas corporaciones con siglos a sus espaldas, fuerza un relevo en los órganos rectores que, según sus representantes, en ocasiones apartará de sus cargos a patrones elegidos democráticamente con mucha experiencia en la gestión de los pósitos.

Carácter retroactivo

Ya antes de la desestimación, por parte del Tribunal Superior de Justicia, del recurso de súplica de la Xunta, ésta, según José Manuel González, «ya planteó que la aplicación de la norma no tuviera carácter retroactivo, puesto que crearía unos problemas innecesarios». Este cambio se debió a la descalificación hecha de la norma, por parte de las cofradías, incluso ante el presidente del Gobierno cuando estuvo en A Coruña.

En la situación actual, las cofradías que debían haber presentado sus estatutos no lo han hecho, con excepción de un reducido número, ya que no quieren adaptarlo a un Decreto que tiene artículos suspendidos cautelarmente.

Desde la FNC se recomendó a los pósitos que agotasen el plazo para presentar los estatutos adaptados a la nueva

normativa (11 de marzo de 2003) y que al presentarla se realizase una reserva legal concerniente a los puntos conflictivos. También se ha criticado que los técnicos de Pesca explicarán el Decreto a los patrones sin que estuvieran los técnicos presentes. Estos técnicos, afirma el secretario de la FNC, «son los que están capacitados para deba-

tir el Decreto artículo por artículo». Además, añade su secretario general, «ya el Consejo Asesor de Pesca afirma que la memoria explicativa del Decreto está poco argumentada y cuestiona la urgencia con la que se ha tramitado (vía de urgencia) la norma básica de funcionamiento de las cofradías publicada a finales de agosto y en

vigor desde principios de septiembre».

Desde la FNC se tiene el convencimiento de que la sentencia será favorable a los pósitos. Se basan para afirmarlo en los estudios que han realizado sus asesores jurídicos de la norma, que muestran que alguno de sus artículos incluidos en el Decreto debieron haber sido legislados por ley. Pero, como afirma José Manuel González «la consejería de Pesca no se atrevió a llevar la norma a la cámara autónoma». Además, prosigue: «quizá la prohibición que el Decreto impone a cerca de las dos terceras partes de los cargos que actualmente representan a los pescadores en Galicia es lo que los responsables de Pesca de la Xunta entienden por 'renovación y modernización', pero la realidad es que fuerza un relevo que se irá dando y tira por la borda la experiencia de los actuales representantes».

La norma creada por los responsables de Pesca de la comunidad autónoma en la que este sector tiene más

peso y que pretendía ser una herramienta fundamental en la renovación y modernización de las cofradías ha encontrado más problemas de los previstos. Pero, como se deja entrever desde la FNC, a parte de cuestiones puntuales, el problema ha sido más un tema de forma que de fondo. ■

J. M. Salamanca

Informe sobre la problemática de la investigación pesquera en la UE

EL CES DENUNCIA LA REDUCCIÓN PROGRESIVA DE LAS INVERSIONES



DRO DEL PINAT...

Según un informe elaborado por el Consejo Económico y Social (CES), se está registrando una progresiva disminución de los fondos destinados por la Comunidad Europea a la investigación pesquera. Asimismo, dicha investigación adolece de una eficiente coordinación entre los centros donde se realiza, y prima el enfoque teórico sobre los estudios prácticos. Estas son algunas de las conclusiones a las que se llega en este trabajo en el que, además de analizar la situación por la que atraviesa la investigación pesquera en la Unión Europea, trata de aportar posibles soluciones a la problemática planteada.

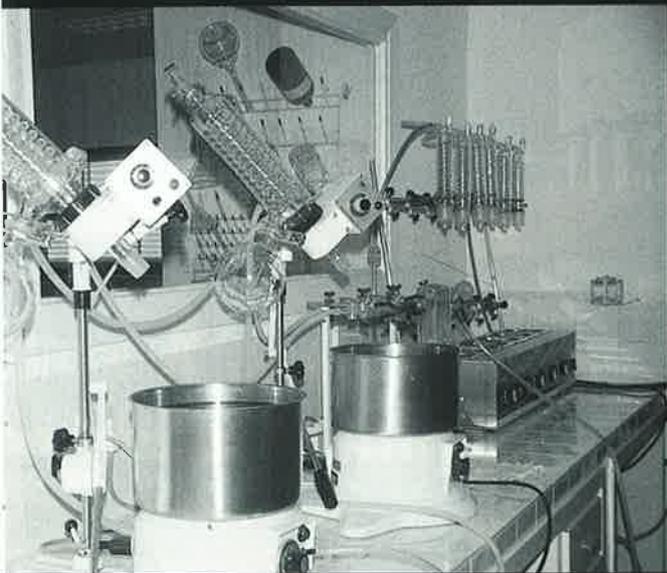
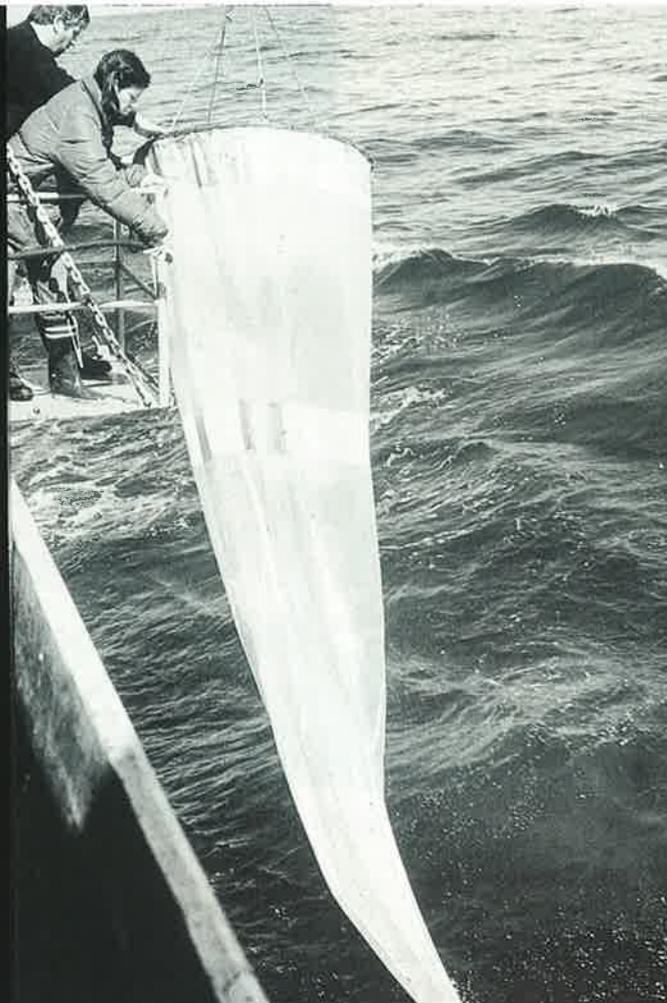
La preocupación ante la falta de datos que refleje la realidad de las pesquerías, o que no siempre haya unanimidad entre los científicos a la hora de establecer los límites biológicos de seguridad que permitan la sostenibilidad de los recursos, constituyeron algunos de los motivos que mo-

vieron al CES a realizar un estudio en profundidad sobre la situación de la investigación pesquera en la Unión Europea, uno de los pilares sobre los que se asienta la elaboración y el diseño de la política de gestión de los recursos pesqueros.

Si en sus inicios, la investigación pesquera comenzó siendo una investigación bioló-



ENTRO
CEANOGRÁFICO
E GIJÓN



**La investigación
pesquera de la UE carece
de una coordinación
eficiente entre los
centros donde se realiza.
Habría que mejorar este
aspecto para evitar
duplicidades y
aprovechar eficazmente
los recursos**

gica dedicada a identificar recursos, su distribución y su ciclo de vida, ésta se ha ido completando, ante la aparición de determinados problemas, con una mayor atención al ecosistema marino, los sistemas de captura y, más adelante, a los aspectos socioeconómicos. Tras analizar los distintos aspectos que tiene hoy en día la investigación (biológica,

tecnológica, económica-empresarial y socioeconómica), se indica que la importancia de los trabajos en el mundo de la pesca van más allá del puro ámbito científico, «ya que los resultados de las investigaciones sirven de fundamento para la elaboración y desarrollo de las políticas pesqueras».

En cuanto a la organización y funcionamiento de la inves-

tigación pesquera, se hace notar que «no existe una instancia que coordine eficazmente los trabajos y proyectos que se realizan en los centros de investigación». Se califica como de insuficiente lo previsto en el Reglamento (CEE) n° 3252/87 relativo a la coordinación y fomento de la investigación en el sector pesquero. La programación

de actividades investigadoras, dada esta deficiente coordinación, puede dar lugar a que dos o más centros investiguen sobre lo mismo, con el consiguiente despilfarro de recursos.

Primacía de los estudios teóricos

Al analizar el caso del Instituto Español de Oceanografía, como centro de referencia, se destaca su adscripción, desde mayo de 2000, al Ministerio de Ciencia y Tecnología. Según el CES, esta situación puede llevar aparejada una modificación sustancial en los ritmos de trabajo y el tipo de tareas que desempeñan una buena parte de los investigadores del IEO (reconducción de su currículo y orientarse más hacia la realización de tesis doctoral y publicaciones de innovación y alto impacto académico).

Se señala esta situación como motivo de preocupación tanto para los propios investigadores como para el resto de los agentes del sector, «ya que se potencia la investigación básica en detrimento de la aplicada, que es lo que venían realizando hasta ahora».

En este mismo contexto, el informe incide en que aún no se ha aprobado el Real Decreto que establece la Ley de Pesca relativo a los mecanismos de actuación conjunta compartida entre los Ministerios de Ciencia y Tecnología y de Agricultura, Pesca y Alimentación, en relación con la investigación pesquera y oceanográfica del IEO.

Por lo que a los Comités Científicos se refiere, se señala que en los grupos de trabajo y de los comités que se integran en el Comité Asesor para la Gestión de la Pesca (ACFM), y en el Consejo Internacional para la Exploración del MAR (ICES), figuran los miembros de las distintas instituciones y organizaciones de diferentes países entre los que, por lo que a España se refiere, se encuentran

los diferentes centros del IEO, del Instituto de Investigaciones Marinas del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y del Instituto Tecnológico Pesquero y Alimentario del País Vasco (AZTI).

El ICES, con su Comité Asesor para la Gestión de la Pesca, ACFM, se dedica a la evaluación de los recursos pesqueros en el Atlántico Norte, Mar Báltico y Mar del Norte, zonas todas ellas de alto interés pesquero para la Comunidad Europea. En total, proporciona asesoramiento sobre la gestión de unos 150 stocks.

El Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (CCTEP) es el encargado de canalizar el asesoramiento científico y técnico de la Comisión de la Unión Europea, y está compuesto por investigadores de centros de los distintos países miembros de la UE. En él se revisan las recomendaciones formuladas por los distintos comités científicos pertenecientes a otras tantas organizaciones regionales de pesca o convenios internacionales, en particular las del ICES.

Visión socioeconómica

Tras destacar que la CCTEP se diferencia de otros comités internacionales de pesquerías, entre otros aspectos, en que tiene un triple componente «científico, técnico y económico», critica el informe que el ACFM se centra exclusivamente en los aspectos biológicos de las pesquerías, sin considerar los económicos y sociales, que tienen una especial consideración en el texto del Código Internacional de Conducta para la Pesca Responsable de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO). Dicha organización ha elaborado varios documentos técnicos para su aplicación, en los que se analizan todas las dimensiones de la sostenibili-



dad (biológica, económica, social e institucional)

La dimensión biológica supone que el aprovechamiento del recurso no debe superar las posibilidades de crecimiento neto de la población, y la biomasa no debe descender por debajo del denominado «punto límite de referencia establecido», en el que el riesgo de desaparición de los recursos resulta inaceptablemente alto. Desde la perspectiva social, la pesca responsable exige conocer los factores esenciales de la dimensión social que abarca un amplio conjunto de variables en la esfera humana. Se hace hincapié en el informe en el aspecto económico de la actividad pesquera y en la dimensión institucional, que es la que surge en el momento en que los gestores políticos deben de adoptar las decisiones normativas que, al regular la pesca, contemplen otras tres dimensiones: económica, social y ambiental.

En el informe se insiste en la falta de participación de los agentes económicos y sociales en los comités científicos «y



que el modelo debería contemplar esa participación».

Entre otros aspectos analizados respecto a la investigación científica, el informe se adentra en el problema de la «validez de las medidas políticas y sociales tomadas en la Unión Europea» ya que, en muchas ocasiones, son cuestionables por cuanto que se adoptan tomando

como base informes científicos no siempre bien contrastados y, aplicando el criterio de precaución sobre esos informes, «se establecen medidas que dan lugar a notables reducciones de la actividad, al desguace de buques, a una mayor concentración empresarial y a una merma de la importancia social de la pesca».



En los diez últimos años se ha producido, en conjunto, una disminución progresiva de los fondos públicos destinados a la investigación pesquera en la Unión Europea



En opinión del CES, y teniendo en cuenta que el desarrollo sostenible debe asegurar el bienestar humano y del ecosistema, debe desarrollarse un sistema que articule procesos y políticas que respondan a los principios de coordinación, cooperación y participación. La coordinación de la investigación pesquera debe plantear-

se fundamentalmente entre los centros que desarrollan las labores de investigación en la UE, a fin de permitir una adecuada programación de la misma. Habría que definir qué instancia debería determinar las necesidades de investigación pesquera, y es en ese aspecto en donde entran en juego los otros dos principios.

El de cooperación supone la colaboración del sector empresarial y de los agentes sociales con los investigadores. Y el de participación, que habría que entenderlo -según el CES- más bien como un derecho a formar parte de aquellos órganos e instituciones involucrados en el proceso de ordenación pesquera.

Dentro de los Programas Marco que se aprueban con carácter plurianual, existen programas específicos de ayuda a determinados sectores. Por lo que respecta a la pesca y a la acuicultura, el informe destaca que se incluyeron en el 4º y 5º Programa Marco, pero no así en el 6º, vigente hasta 2006. Se reseña en el citado informe que la investigación pesquera podría contemplarse dentro del apartado de «actividades específicas», si bien no se hace de forma detallada. Este hecho, insiste el CES, supone un cambio importante en los criterios de elaboración y desarrollo del Programa con respecto al anterior.

Menos dinero para investigar

Esta modificación en el planteamiento general del 5º y 6º Programa Marco, no parece ser muy favorable a la investigación pesquera, según valoran los realizadores del informe.

La financiación con fondos públicos para la investigación pesquera ha sufrido una progresiva disminución en la Unión Europea durante el último decenio. El CES en su informe propone que se invierta esa tendencia, «lo que estaría en consonancia con la orientación de la reforma de la Política Pesquera Común».

El Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP) es un fondo estructural de la Unión Europea destinado específicamente al sector pesquero. La evolución de estos fondos marca una disminución progresiva de las inversiones en investigación pesquera en la UE. Se debería variar esta tendencia, según opina el CES, «si se quiere que la investigación pesquera proporcione datos científicos suficientes como para no tener que recurrir con tanta frecuencia a la aplicación del criterio de precaución». ■

Raúl Gutiérrez



Ante el fracaso de la
Política Común de
Pesca para la defensa
de los recursos

LA COMISIÓN BUSCA UNA SOLUCIÓN A LOS DESCARTES

La Comisión de la Unión Europea ha iniciado los debates internos y con los países miembros para dar una salida definitiva al problema que suponen los descartes en la actual política de pesca. El objetivo de Bruselas es iniciar la aplicación de una serie de medidas a partir de 2006. Entre otras actuaciones destaca la posibilidad de utilizar artes más selectivos, el aumento de las tallas mínimas, el desarrollo de nuevos mercados para las especies con menos posibilidades de comercialización, el alejamiento de las flotas de las zonas con abundancia de peces pequeños y la posibilidad de aumentar la prohibición de pescar en nuevas zonas.

No existen cifras oficiales sobre el volumen que suponen en el conjunto de la pesca los descartes, aunque se barata un porcentaje entre el 20% y el 30% de todas las capturas.

Con motivo de las negociaciones para la reforma de la Política Pesquera Común en los últimos dos años hasta su aprobación el pasado mes de diciembre, unos de los fallos reconocidos por la propia Comisión era el fracaso de esa política para la buena conservación de los caladeros comunitarios. De acuerdo con los resultados cosechados en la última década, uno de los objetivos de la nueva PCP es la puesta en marcha nuevas medidas de gestión con planes plurianuales y planes de recuperación para garantizar la



sostenibilidad de los recursos. Dar soluciones al viejo problema de los descartes constituye uno de los objetivos de esa política, debates que se han iniciado en los últimos meses con la presentación por parte de la Comisión de una comunicación a la que están siguiendo debates a diferentes niveles de cara a la puesta en marcha de medidas para atajar el problema

Se entiende por descarte todo aquel pescado, incluidos los crustáceos, moluscos o cualquier otro organismo de interés comercial para la actividad pesquera capturado por un arte de pesca que es izado a bordo de un buque pesquero y devuelto al mar.

No existen datos oficiales sobre el volumen de los descartes, aunque se estima que supone aproximadamente en-

tre el 20 y el 30% de las capturas. Los estudios sobre este problema se vienen desarrollando desde los años treinta, aunque en zonas muy localizadas en el Mar del Norte y Escocia. Por parte del Consejo Internacional para Exploración del Mar (Ceim), se han llevado a cabo desde los años setenta estimaciones sobre las cantidades totales de descartes en especies como el merlán, eglefino y bacalao en el Atlántico norte y en el Mar Báltico. Igualmente se han desarrollado estudios por parte de la Comisión en el Mediterráneo con los mismos resultados, aunque el porcentaje de los descartes es muy variable en función de los tipos de arte utilizados o la profundidad de las pesquerías.

Razones económicas y legales

El fenómeno de los descartes se produce tanto por razones de índole económico como legales y en muchos casos, de ambas a la vez.

De acuerdo con la normativa comunitaria, se deben llevar a cabo los descartes cuando los individuos no alcanzan los tamaños mínimos de desembarque establecidos, cuando las capturas superan las cuotas establecidas o cuando superan los porcentajes establecidos en la composición de las capturas realizadas con un tipo determinado de redes. Igualmente se pueden producir descartes por la aplicación de normativas de cada país en función de la distribución de cuotas así como por razones de salud pública. También se llevan a cabo descartes por razones económicas. En general, se realizan los descartes cuando se han capturado especies con un valor comercial bajo y con difícil salida en el mercado.

Según los datos manejados por los científicos, la mayor parte de los peces que se devuelven al mar están muertos o moribundos. Tanto los moluscos como los crustáceos y

Entre otras medidas, Bruselas plantea

Artes de pesca más selectivos

Aumentar las tallas mínimas para los desembarcos

Posibilidad de ampliar las zonas con prohibición de pesca

Compromiso de las industrias para no desarrollar su actividad en zonas con abundancia de peces pequeños

Desarrollar nuevos mercados para productos de escaso valor

DESCARTES

Los peces planos subsisten con mayor facilidad que los peces redondos. En la mayor parte de los casos, los descartes obedecen a razones de peso o tamaño al no alcanzar las exigencias de la reglamentación comunitaria. Su muerte significa una pérdida constante de la biomasa en esos caladeros con grave riesgo para la reposición de esas poblaciones. Los efectos económicos de los descartes se concretan en una reducción de los ingresos frente a la posibilidad de capturas con mayor peso.

Para atajar este problema, por parte de la Comisión se considera fundamental desarrollar una política pesquera responsable y sostenible capaz de hacer el mejor uso posible de los recursos disponibles y evitar el actual derroche de alevines o especies de menor valor. Bruselas parte de que las soluciones no son fáciles y que es preciso actuar en varios frentes. En esta línea, de acuerdo con los países miembros, entre otras, se plantean las siguientes medidas:

● **Mejora de la situación general de las poblaciones de peces.** Bruselas entiende que el primer paso es desarrollar una política pesquera que suponga una mayor protección de los caladeros reduciendo el esfuerzo pesquero sobre cada una de las poblaciones. En esta línea, se contempla una mejora de las condiciones técnicas y el perfeccionamiento de los artes de pesca. La Comisión estudia aplicar en la Unión Europea la experiencia de Noruega donde, como medida preventiva se exigía a los pescadores que se alejaran al máximo de los caladeros donde se estaban capturando grandes volúmenes de peces de tallas mínimas

Esta medida es de difícil aplicación en cuanto depende



de la voluntad de las flotas de cumplir esas exigencias. Bruselas se plantearía incluir esa medida en un futuro Código de Buena Conducta

● **Valoración de especies poco apreciadas.** En muchos casos, las especies descartadas no son por tamaño sino simplemente por tratarse de pescados escasamente apreciados por el consumidor a precios muy bajos, lo que hace poco rentable su traslado a puerto. En otros casos, aunque se trate de especies de valoración media, en periodos de exceso de oferta y cotizaciones ruinosas, los pescadores optan por devolver las mismas al mar. Algunas de esas especies de escaso valor en los mercados cada día se utilizan más para alimento de otras poblaciones.

Para hacer frente a este problema, la Comisión quiere iniciar un estudio sobre la mejora de la demanda de esos productos por los consumidores comunitarios

● **Cambios en la aplicación de TACs y cuotas.** La Comisión reconoce en sus documentos que parte de las ac-

ciones de descartes son consecuencia de fallos en la actual regulación de los TACs y cuotas y la necesidad de una adecuación de las mismas a la situación real de las pesquerías. Para dar una salida a este problema, Bruselas contempla el desarrollo de consultas con los países miembros

● **Proyectos piloto.** La Comisión se plantea la concesión de incentivos financieros a los pescadores que acepten participar en programas piloto controlados por inspectores comunitarios a bordo. Esos programas darían una visión ajustada a la realidad de los descartes en cada caladero.

Junto a estas medidas, la Comisión plantea igualmente el desarrollo de una serie de medidas técnicas como la estructura de las redes, los tamaños mínimos de desembarque, la composición de las capturas con una determinada malla y las zonas o temporadas de veda y su control

● **Estructura de las redes.** Bruselas se plantea la posibilidad de mejorar la estructura y el uso de las diferentes redes para evitar capturas no deseadas. Para las redes de arrastre demersal, la Comisión estudia tanto un aumento de las mallas como una mayor selectividad en los artes. Para el año 2004 está prevista la presentación de un informe-propuesta sobre el tema

En el caso de las redes fijas, la selectividad es mayor pero dan lugar a otros problemas cuando, por falta de vigilancia permanente, muchos peces pueden permanecer atrapados durante mucho tiempo y son pasto de aves carroñeras. Además, en ocasiones hay redes fijas perdidas que siguen capturando peces aunque nadie se ocupe de recoger los peces. Bruselas es partidaria de limitar el uso de este tipo de artes y, entre otras medidas se podría plantear el uso de mallas con una dimensión inferior a los 100 o 120 mm. También se propugna un cambio en otros



tipos de redes como la red de cerco con jareta o el arrastre pelágico

● **Tamaños mínimos de desembarque.** El establecimiento de nuevos tamaños mínimos de desembarque es una posibilidad para reducir los descartes. Un problema a solventar es que, en muchos

casos, los tamaños establecidos no se corresponden con los tipos de malla autorizados, por lo que sería necesario un ajuste en la política de pesca.

● **Revisión de normas sobre dimensiones de mallas.** Bruselas se plantea revisar las mallas autorizadas en cada

zona para evitar capturas peces con posibilidades de alcanzar un gran tamaño

● **Zonas de veda o controladas.** La Comisión contempla la posibilidad de añadir nuevas zonas a las actuales para la protección de juveniles. En función de las circunstancias de cada momento, no se descarta la posibilidad de implantar vedas en tiempo real cuando de manera imprevisible se produzca una concentración de juveniles en una zona determinada

Siguiendo el ejemplo de Noruega, Bruselas se ha planteado la posibilidad de aplicar una prohibición de los descartes. Para el desarrollo de medidas en esa dirección, la Comisión prevé mantener consultas con todos los países miembros a lo largo de este año. Los responsables comunitarios entienden que cualquier medida que se adopte debe estar acordada con el sector y para ello se considera igualmente muy importante la posición que se adopte en los futuros Comités Consultivos Regionales previstos en la reforma de la Política Pesquera Común.

En resumen, los planes para lograr una reducción o eliminación de los descartes en el seno de la PCP, deberían incluir alguno o todos de los siguientes elementos: exigencia de la flotas de alejarse de un determinado caladero cuando se detecten grandes volúmenes de descartes; creación de las condiciones de mercado para revalorizar especies de bajo valor comercial; adopción de medidas encaminadas a reducir descartes por la política de TACs y cuotas; puesta en marcha de programas piloto para investigar el peso de los descartes; recogida de datos sobre las cantidades que se descartan por zonas y especies; perfeccionamiento de artes de pesca; revisión de los tamaños mínimos; revisión de zonas de vedas y posibilidad de prohibir los descartes. ■

V. M.

ESTIMACIONES INTERNACIONALES DE

Las estimaciones de las cantidades totales de descartes que se efectúan a nivel internacional sólo existen para el eglefino y el merlán del mar del Norte y el oeste de Escocia y para la población occidental de bacalao del mar Báltico.

EGLEFINO

● Mar del Norte

Las cantidades absolutas de descartes en peso han descendido desde 1975. En el período 1976-1998, se descartaron anualmente entre 50.000 y 100.000 toneladas. Estas cantidades representaban entre el 20 y el 50% en peso y entre el 20 y el 60% en número de la captura total. Desde 1981, los porcentajes de descartes, tanto en peso como en número, han registrado una ligera tendencia al alza. El peso medio de los individuos descartados ha fluctuado entre 150 y 220 g. desde 1963, mientras que el peso medio desembarcado ha oscilado entre 380 y 550 g.

● Oeste de Escocia

Desde 1978, se han descartado anualmente entre 5.000 y 20.000 toneladas, lo que representa entre el 10 y el 20% en peso y entre el 30 y el 80% en número de la captura internacional total. Durante este período, el peso medio de los individuos descartados ha oscilado entre 150 y 210 g., y el peso medio desembarcado ha fluctuado entre 480 a 650 g.

MERLÁN

● Mar del Norte

Entre 1960 y 1987, el peso descartado fluctuó entre 50.000 y 100.000 toneladas anuales. En los últimos años, se han descartado anualmente 50.000 toneladas o menos. El porcentaje de peso desembarcado, que era del 20% en 1962, ha experimentado un incremento, oscilando en el período 1995 a 2000 entre el 50 y el 62%. Desde 1960, el peso medio de los individuos descartados ha fluctuado entre 150 y 220 g. y el peso medio desembarcado se ha situado entre 250 y 350 g.

● Oeste de Escocia

Entre 1978 y 1999, el peso desembarcado osciló entre

25.000 y 12.000 toneladas. El porcentaje en peso, que era del 15% en 1979, pasó a más del 60% en 1999. Con frecuencia, el número de individuos descartados fue superior al número de desembarcados, y el porcentaje de descartes en número pasó del 20% en 1979 a más del 80% en 1999. El peso medio de los individuos descartados osciló entre 100 y 190 g., y el peso medio de los individuos desembarcados entre 280 y 320 g.

BACALAO

● Báltico occidental

Desde 1996, se han descartado anualmente un máximo de 5.000 toneladas. En el mismo

período, el porcentaje de descartes en peso fue, en 1998, ligeramente superior al 10%, mientras que el porcentaje de descartes en número fluctuó entre el 20 y el 32%. El peso medio de un individuo descartado osciló entre 180 y 220 g.

MAR MEDITERRÁNEO

Las pesquerías del Mediterráneo se caracterizan por ser multiespecíficas y por hacer uso de buques polivalentes. El número de especies comercializadas es muy elevado.

● Pesca de arrastre

Las estimaciones del porcentaje de la biomasa total capturada y posteriormente des-



DESCARTES EN EL ATLÁNTICO NORTE

Especies	Longitud media (cm) del pescado descartado		Porcentaje de descartes			
			en peso		en número	
	mín.	máx.	mín.	máx.	mín.	máx.
Rape	19	24	1	13	—	—
Bacalao	20	38	1	97	3	44
Eglefino	11	33	3	10	9	99
Merluza	18	26	3	12	11	35
Gallo	17	30	—	—	—	—
Solla	19	29	100	100	100	100**
Carbonero	22	46	1	77	5	—***
Lenguado	20	24	4	25	16	28
Merlán	17	30	13	100	36	100

** Únicamente 2 muestras facilitan información sobre porcentajes en peso y en número.

*** Únicamente 1 muestra facilita información sobre porcentajes en número.

Especies	Zona	Período de referencia	Porcentaje de descartes				Peso medio en gramos			
			en peso		en núm.		descartes		desembarques	
			mín.	máx.	mín.	máx.	mín.	máx.	mín.	máx.
Eglefino	Mar del Norte	1963-1999	20	50	20	60	150	220	380	550
Eglefino	Oeste de Escocia	1978-1999	10	20	30	80	150	210	480	650
Merlán	Mar del Norte	1960-1999	20	63	15	55	150	220	250	350
Merlán	Oeste de Escocia	1978-1999	15	60	20	80	100	190	280	320
Bacalao	Báltico occidental	1996-2000	5	10	25	30	180	260	680	800



cartada por diversas flotas de arrastre del Mediterráneo oscilan entre el 15 y el 70%.

El porcentaje de biomasa total descartada por los arrastreros depende de la profundidad a la que se efectúa el arrastre. El porcentaje de descartes de biomasa capturada por arrastreros que pescan a profundidades de menos de 150 m. oscila entre un mínimo del 20% y un máximo del 70%. A profundidades situadas entre 150 y 350 m., se descarta entre el 20 y el 60% de biomasa, mientras que en profundidades superiores a 350 m., los descartes fluctúan entre el 20 y el 40%.

● Pesca artesanal

Una de las principales pesquerías artesanales se realiza con redes de enmalle fijas dirigidas fundamentalmente a la pesca de lenguado (*Solea vulgaris*), así como de rayas estrelladas (*Raja asterias*), bejel (*Trigla lucerna*) y crustáceos (*Squilla mantis*). Se descarta aproximadamente del 8 al 9% de la captura total de toda la biomasa.

Las redes de enmalle también se utilizan para capturar

grandes ejemplares de merluza europea (*Merluccius merluccius*), especie que representa aproximadamente del 6 al 8% de la captura total de biomasa.

Otro método de pesca importante es el trasmallo, que se utiliza para la pesca de sepia (*Sepia officinalis*) como especie principal. Las cantidades descartadas oscilan entre el 16 y el 35%, y son principalmente ejemplares dañados de especies comerciales. La mayor parte de los descartes de esta pesquería están formados por jureles (*Trachurus trachurus*).

● Pesca pelágica de bajura

Los artes utilizados son redes de pareja pelágicas y redes de cerco con jareta, utilizándose lámparas para atraer a los peces. La captura está formada principalmente por anchoa (*Engraulis encrasicolus*) y sardina (*Sardina pilchardus*), que integran a menudo bancos mixtos.

Llega a producirse hasta un 80% de descartes, especialmente cuando se capturan grandes cantidades de sardina en la pesquería de la anchoa. ■

CALENDARIO DE ACTUACIONES

2003

- **Valorización de especies poco apreciadas:** inicio de un estudio sobre posibilidades de valorización.
- **Redes de arrastre demersal:** revisión de la información de que se dispone actualmente sobre selectividad, encuentro(s) con el sector y el estamento científico, posible inicio de ensayos de artes más selectivos.
- **Redes fijas:** propuesta sobre dimensiones de mall autorizadas, zonas geográficas donde puede utilizarse este tipo de redes y dimensiones físicas de las redes. Debates con el sector sobre la limitación del tiempo de inmersión.
- **Otros artes de pesca:** encuentro(s) con el sector y el estamento científico, seguido(s) de propuestas legislativas o ensayos de artes más selectivos.
- **Incremento de las zonas de veda o sometidas a control:** evaluación crítica de las excepciones y estudio de la posibilidad de establecer nuevas zonas de veda o ampliar las existentes.
- **Descartes relacionados con la aplicación de TAC o cuotas:** consultas con los Estados miembros para adaptar las normas existentes con objeto de minimizar los efectos de los descartes.
- **Proyectos piloto para reducir los descartes:** puesta en marcha de los proyectos después de debatir la cuestión con el sector, el estamento científico y los Estados miembros.
- **Recopilación de datos sobre descartes:** fomento de esta actividad en aplicación de los programas nacionales en virtud del Reglamento (CE) n.º 1543/2000 del Consejo y del Reglamento (CE) n.º 1639/2001 de la Comisión.
- **Repercusiones de la prohibición de los descartes:** consultas con los Estados miembros y el sector pesquero para intentar paliar los problemas a que puede dar lugar la prohibición de los descartes.

2004

Informe sobre las repercusiones de los incrementos generales de las dimensiones de malla realizados en 2001 en el marco de las medidas de emergencia para el bacalao y la merluza. Posible presentación de propuestas para nuevos generales, con efectos a partir de 2005.

2005

Posible propuesta de prohibición legal de los descartes a partir de 2006.

OTRAS MEDIDAS POSIBLES DESPUÉS DE 2003

Vedas en tiempo real: aplicación más generalizada.

Modificación de los tamaños mínimos de desembarque: posiblemente junto con las propuestas de 2004 sobre nuevos incrementos de las dimensiones de malla

La **quilla** recibirá un tratamiento específico



LA EUROCÁMARA REGULA EL COMERCIO DE LA ALETA DE TIBURÓN

El Parlamento Europeo aprobó un Reglamento sobre la comercialización de la aleta de tiburón. Con él, y uniéndose a la línea de trabajo abierta por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Unión Europea trata de frenar la práctica conocida como *finning* consistente en cercenar las aletas y tirar el resto del cuerpo. Por otra parte, se fijaron condiciones especiales para la extracción de la quilla, la especie de tiburón que tiene mayor interés para la flota española.



En consonancia con la línea del plan internacional elaborado por la FAO para la protección de los tiburones, el Parlamento Europeo aprobó el pasado mes de marzo un Reglamento que regula el corte y la comercialización de las aletas de estos escualos, limitando

su comercialización. Es un paso más encaminado a la protección de estos animales, algunas de cuyas especies empiezan a encontrarse en serio peligro de extinción, debido a la fortísima presión pes-



El Parlamento Europeo aprobó el Reglamento por el que se regula el corte y la comercialización de las aletas de tiburón, en consonancia con el Plan Internacional elaborado por FAO para su protección

mienda oral presentada por la portavoz socialista Rosa Miguélez para que el Reglamento tuviera en cuenta las características de las distintas especies de tiburón y no se determinara un único coeficiente a la hora de fijar la proporción de las aletas con respecto al resto del cuerpo.

En la propuesta de la Comisión se establece que la aleta no pueda representar más del 5% del volumen total del cuerpo del tiburón capturado. Con la enmienda de Rosa Miguélez se logró que el Parlamento Europeo tuviera en cuenta la especificidad de la quilla, la variedad que más captura la flota española, para que la aleta represente una proporción mayor.

Por el contrario, se rechazó la enmienda del grupo Liberal y de los Verdes que exigía el desembarque del tiburón entero. Ello habría perjudicado a las flotas palangreras española y portuguesa, ya que comercializan prácticamente todos los productos del tiburón (carne, aletas, hígado y piel) pero realizando las descargas en distintos puertos, ya que sus mercados son diferentes y están situados en distintas partes del mundo.

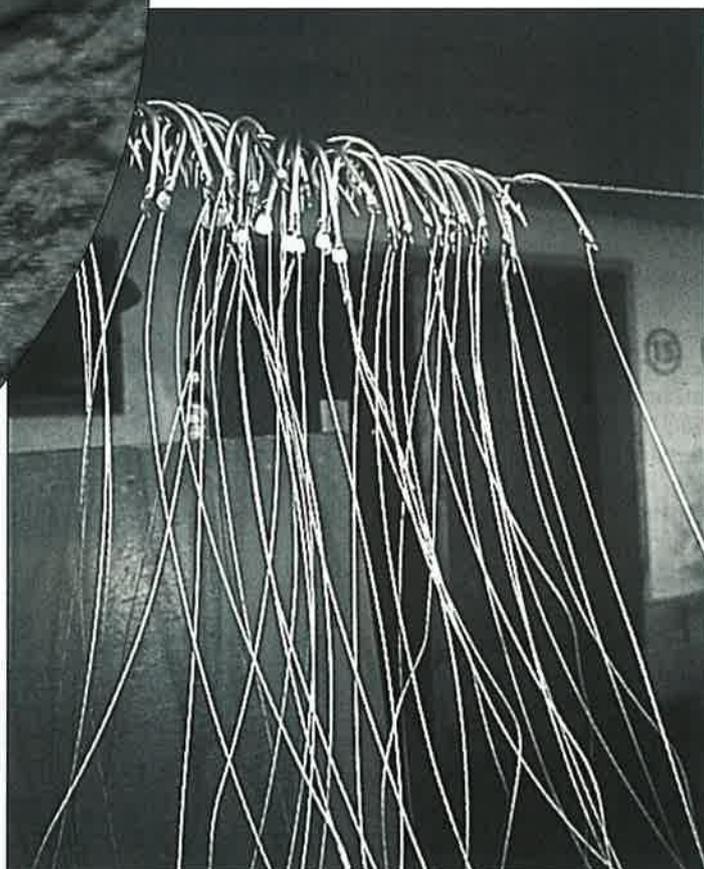
Con estas actuaciones, y salvadas las especificidades de las distintas flotas, se pretende dar la máxima protección a los tiburones, especie que viene siendo expoliada, especialmente por las flotas asiáticas y del Caribe que, una vez cortadas las aletas, devuelven el resto del animal al mar. Las aletas, producto muy preciado en el mercado japonés, pueden llegar a alcanzar precios astronómicos, sobrepasando en ocasiones los 420 euros el kilo.

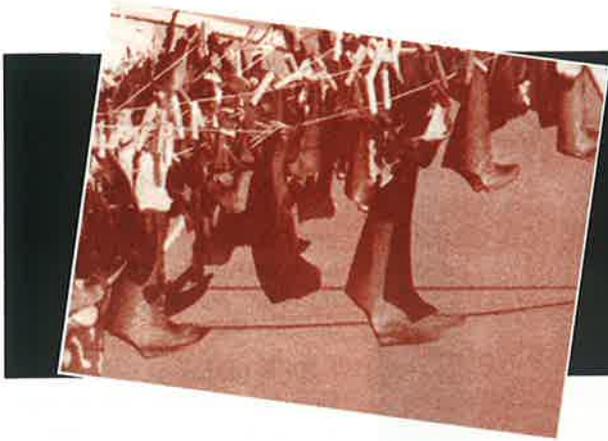
Persecución indiscriminada

Desde hace años, y tras la caída de las capturas de pez espada, la pesca de tiburones se ha convertido en especie objeto en vez de especie asociada. Esta situación se ha visto

quera a la que vienen siendo sometidos.

Quedará pues prohibida la captura de escualos cuando ésta sólo tenga por objeto el cercenamiento de sus aletas. La Eurocámara aceptó una en-





favorecida, además, por el importante aumento de la demanda de esta especie en el mercado internacional. La FAO cifra en unos cien millones los ejemplares de escualo que se capturan cada año.

Además de encontrarnos con unas altísimas tasas de explotación, la situación resulta aún más grave por la escasísima información científico-técnica, por un lado, y, por otro, la falta de datos sobre el número de capturas, ya que hay muchos países que no ofrecen ningún tipo de infor-



mación al respecto. Y es que la caída de la pesquería del pez espada hizo que la flota palangrera se dirigiera, cada vez más, a la captura de las especies de tiburones asociados a esta pesquería. Se disparan en poco tiempo las capturas sobre una especie sobre la que apenas se dispone de información.

Por si la situación no fuera de por sí suficientemente grave, hay que reseñar que estamos ante un claro ejemplo de despilfarro de recursos, ya que a la gran mayoría de estos animales, como se ha señalado anteriormente, se les cercenan las aletas y se les de-

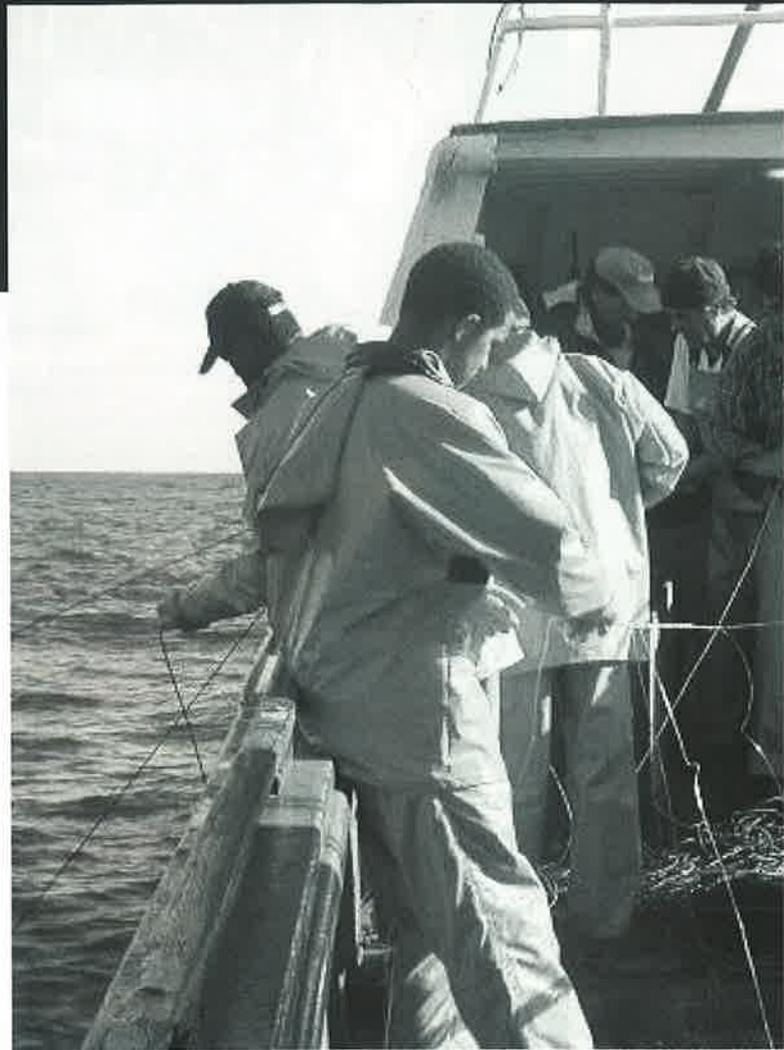
vuelve al mar, con unas prácticamente nulas posibilidades de sobrevivir.

Por todo ello, se iniciaron una serie de actuaciones desde distintos organismos internacionales para poner freno a tamaño despropósito, ya que salvo las medidas adoptadas en contados países, no existía ninguna reglamentación ni cortapisa a estas actuaciones. Organismos como la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) deciden asumir como competencia el control

de las capturas asociadas a la pesca de túnidos y especies afines, e iniciaron estudios a fin de conocer el nivel de capturas y cómo estaban afectando a la especie, trabajos en los que

participaba el Instituto Español de Oceanografía, como ya se señaló en anteriores ocasiones en esta revista. El Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) también toma cartas en el asunto. La FAO asume la recogida y centralización de toda la información y estudios para adoptar las medidas pertinentes.

Y estas medidas llevan a la elaboración de un Plan Internacional de Acción para la protección de los tiburones, con el objeto de asegurar la conservación y ordenación de esta especie y su aprovechamiento sostenible a largo plazo. Para su puesta en práctica





La Eurocámara aceptó la enmienda de Rosa Miguélez para que se tuviera en cuenta la especificidad de la quella, capturada por la flota española

es necesario que los distintos países traspongan este Plan a su legislación nacional.

Papel de España

La postura adoptada por las autoridades del Estado español, y que se reflejó en la adopción del Plan Internacional de Acción de la FAO a la legislación española (BOE de 23 de mayo de 2002), resultó de gran importancia, al ser la flota de nuestro país la más importante dentro de los países europeos productores de

aleta de tiburón. Según la organización WWF/Adena, los pescadores españoles recogen unos novecientos mil kilogramos de aletas al año.

Así pues, se adoptó en el Plan Nacional la serie de medidas propuesta por la FAO, estableciendo las condiciones para su captura, tendientes a evitar la sobreexplotación, así como incentivar su aprovechamiento integral, mediante la prohibición de la práctica del corte de las aletas, descartando el resto del cuerpo. De esta

manera, se integra el peso unitario de cada tiburón capturado, favoreciendo el control del esfuerzo pesquero realmente ejercido sobre esta pesquería. Asimismo, se estableció la necesidad de que «en el supuesto de tenencia a bordo, desembarque, trasbordo o transporte de aletas de tiburón sin el resto del cuerpo o viceversa, deberán acompañarse del documento acreditativo de la comercialización de cada parte, según corresponda».

Estas condiciones son de aplicación a todos los buques españoles en aguas sometidas a soberanía o jurisdicción nacional, en aguas de otros Estados y en alta mar, así como a buques de terceros en aguas españolas. Ahora estos mismos requisitos y efectos se aplicarán en aguas de la UE. ■

Raúl Gutiérrez



EL ACCIDENTE DEL PRESTIGE REDOBLÓ EL TRABAJO DE LOS CIENTÍFICOS

En cuatro meses, los científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) han realizado once campañas de investigación al margen de sus tareas y campañas habituales. Un enorme sobreesfuerzo que merece un justo reconocimiento, así como el que viene realizando la comunidad científica en general, y la gallega en particular. Camino de los siete meses desde que ocurriera el accidente, los trabajos de investigación se desarrollan a un importante ritmo, tanto para comprobar los efectos del fuel como para abordar la «solución final» a las 37.000 toneladas que aún quedan en el pecio. En el resto de los terrenos, sigue el lento caminar hacia la normalidad.

A comienzos del mes de mayo, los científicos del IEO inician en Ortigueira un periplo por la costa gallega a bordo del Mytilus. El objetivo es evaluar los efectos de la marea negra, tanto en el medio marino como en las especies comerciales, además de estudiar el fitoplancton en la co-

lumna de agua. Esta campaña forma parte del plan de investigación iniciado en abril para conocer el impacto del vertido tanto en los ecosistemas marinos como en los costeros.

Junto a estos proyectos, y también dentro de los denominados de «acción urgente» por el ministerio de Ciencia y Tecnología, que han movilizó a unos dos-



cientos científicos (especialmente de las tres universidades gallegas, del Instituto de Investigaciones Marinas del CSIC y del Centro de Control del Medio Marino de la Xunta), se encuentran los directamente relacionados con la «solución final» que se va a dar a los restos del Prestige, que aún albergan unas 37.000 toneladas de fuel.

Entre estos últimos proyectos, y además del promovido desde el IEO de Vigo para conocer las características de la columna de agua desde la superficie hasta el fondo de la zona de hundimiento, son también fundamentales para los trabajos de extracción del fuel los destinados a conocer si el fondo marino sobre el



que se encuentra el pecio es lo suficientemente estable a largo plazo para los distintos trabajos que se quieren realizar, así como el destinado a conocer la evolución química y física del fuel en función de la temperatura y presión a la que se encuentra.

El gra-

do de viscosidad determinará si es posible realizar la extracción del mismo. Para llevarlos a cabo se cuenta además con la colaboración de diversos institutos de investigación españoles así como equipos de científicos de las universidades del País Vasco y de Cantabria.

Indemnizaciones

El Fondo Internacional de Indemnización de Daños por la Contaminación de Hidrocarburos

(FIDAC) calculó en unos mil millones de euros el importe total de la catástrofe del Prestige, de los que a España corresponderían unos 713 millones. Sin embargo, la cifra que destinará a pagar las indemnizaciones este organismo asciende solamente a 171,5 millones de euros, de los que poco más de cien serán para nuestro país. A pesar de que el comisionado del Gobierno español para el Prestige lo consideró «un nivel inicial prudente de pago», la cifra fue calificada de «ridículamente baja» por la representante francesa. De hecho, el porcentaje destinado a pagar a los perjudicados es el más bajo jamás acordado para una catástrofe petrolera.

El Gobierno ya hizo pública su intención de garantizar al sector privado el pago de las indemnizaciones que le correspondan, y que se han valorado en 102 millones de euros.

Hay, evidentemente, otros muchos factores negativos

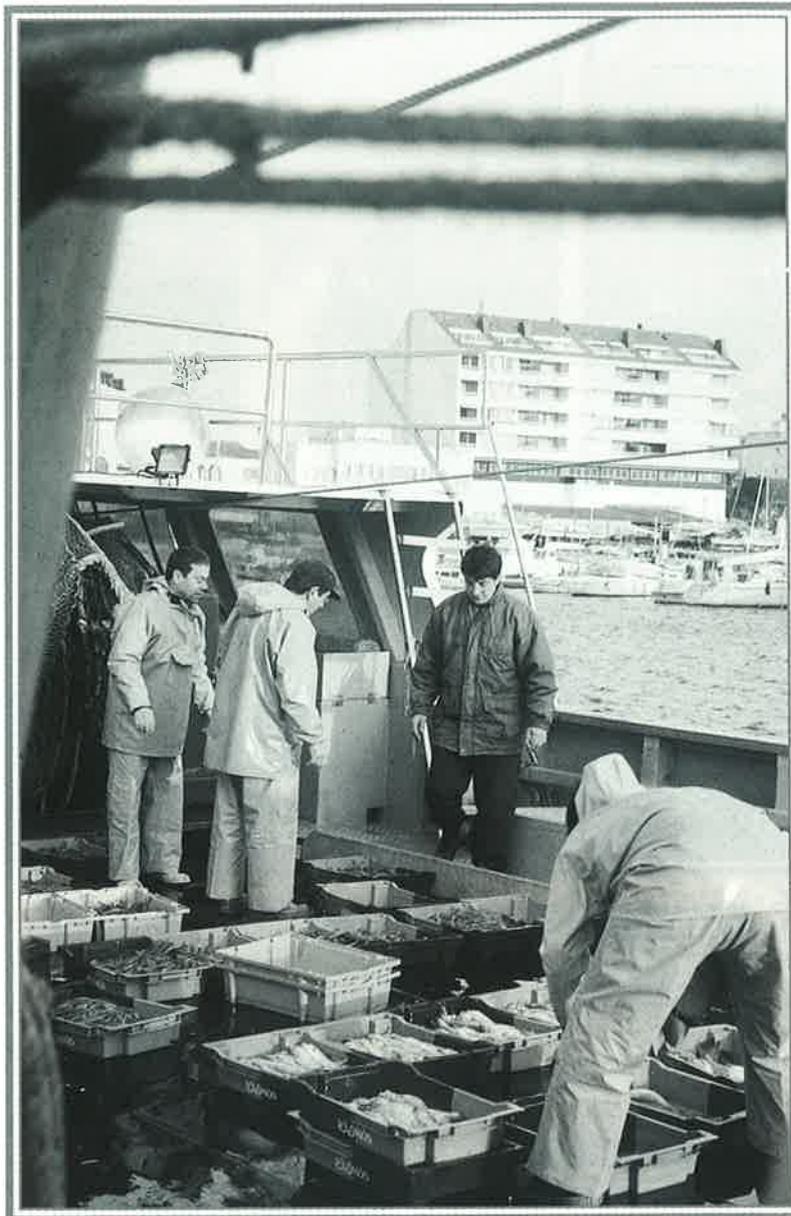


que no caben en este tipo de valoraciones. Una de ellas es la caída registrada en los créditos (hasta un 40%) y el consumo en las zonas más castigadas de Galicia. Varios informes cifran entre el 30% y el 40% el descenso del comercio en la Costa da Morte.

Las nueve cámaras de comercio gallegas cifran en 1.390 millones de euros las pérdidas ocasionadas en el sector privado (el más afectado fue el marisquero, cuya actividad se vio mermada en un 90%). Los empleos que se abrían visto resentidos, directa o indirectamente, según este mismo informe se cifran en 28.000. El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales señala que hasta finales de marzo fueron 82 las empresas que tramitaron expedientes de regulación de empleo en Galicia a consecuencia de la crisis del Prestige, y 461 los trabajadores que habían perdido su puesto de trabajo a causa del mismo motivo.

Por otra parte, las previsiones de la Xunta son de que el PIB gallego baje un 0,5%.

En cuanto a las actividades pesqueras, decir que poco a poco van recuperando la normalidad, aunque en algunas zonas las redes salen manchadas de chapapote. Para cubrir estas posibles contingencias, la Xunta anunció la puesta en marcha de un sistema de pagos rápidos para compensar posibles daños en los aparejos de la flota de cerco. En el momento de redactar esta información, se puede pescar en todo el li-



toral excepto en la Costa da Morte, lo que representa el 94% de la producción pesquera.

La limpieza de playas y costas continúa a buen ritmo. En mayo, antes de la última comprobación, se estimó que el fuel afectó a 1.300.000 metros cuadrados de rocas, de los que 450.000 está previsto que se limpien antes del 31 de junio mediante el uso de hidrolimpiadores. El resto se dejará a la limpieza natural, ya sea por el efecto del mar o por la biorremediación. Una

buena noticia es que el equipo de investigación de la Universidad

Politécnica de Madrid y de la Escuela de Minas de Oviedo, que lleva a cabo en Muxía un estudio para comprobar la viabilidad de la biorremediación, ha detectado bajo las rocas cubiertas de fuel la existencia de bacterias y hongos que han sobrevivido a esta situación. Ello mueve a los investigadores a pensar que pueden ejercer un papel decisivo en la regeneración de la costa, convenientemente tratada.

Effecto «lasaña»

Las playas van mejorando de aspecto, aunque ahora lo peor se encuentra bajo la arena. De hecho, un equipo de

investigadores de la Universidad Autónoma de Barcelona y de la de Santiago de Compostela elaboró un estudio ambiental de la costa de Carnota que revela la existencia de capas de fuel provocando el efecto «lasaña» (bajo una capa arenosa aparentemente limpia se encuentran otras con grosores de fuel importantes).

Se espera que la limpieza de los fondos de las Islas Atlánticas quede concluida para mediados de junio. La Administración extenderá, antes del verano, la limpieza de fondos marinos al resto de la costa afectada. La recogida manual de hidrocarburo se realizará a cabo en la zona submareal, en profundidades de hasta 40 metros, que es donde resulta operativo el trabajo de los submarinistas. De los 40 a los 400 metros todavía no se ha decidido, ya que se está pendiente de conocer la radiografía exacta del nivel de contaminación. Unos trabajos que, junto a los estudios referidos al comienzo de este trabajo, aportarán algo de luz sobre la magnitud de esta tragedia, cuyo impacto real sobre el ecosistema y

las especies marinas aún se desconoce.

Greenpeace insiste, al igual que la Sociedad Española de Ornitología (SEO), en que el fuel que aún queda en las bodegas representa una amenaza para el medio ambiente y que debe de ser extraído antes de que termine el verano, «ya que los temporales de invierno pueden generar más contaminación». El presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Emilio Lora Tamayo, confía en que la extracción se realice antes de que se inicie la próxima estación invernal. ■

Raúl Gutiérrez

Fotos: **Jesús Navarro**



RECONOCIMIENTOS MÉDICOS PREVIOS AL EMBARQUE



**Tu salud
es lo primero**



Entrevista con el Secretario de Estado de la Seguridad Social,
GERARDO CAMPS

“ **Las medidas aprobadas amplían la protección social de los trabajadores del mar** ”

El Gobierno ha aprobado una serie de medidas para mejorar la protección social de los trabajadores autónomos y conseguir con ellas que algunas de las prestaciones se equiparen a las de los trabajadores por cuenta ajena del Régimen General de la Seguridad Social.

Con estas medidas, los trabajadores por cuenta propia, hay casi 17.000 afiliados al Régimen Especial del Mar, tendrán derecho, entre otras mejoras, al incremento del 20 por ciento en la pensión por incapacidad permanente total al alcanzar los 55 años de edad, un derecho que hasta ahora se contemplaba para los trabajadores por cuenta ajena. Para ello es indispensable que el pensionista no ejerza otra actividad o no ostente la titularidad de una explotación marítima pesquera.

Otra importante mejora es la ampliación del derecho a la protección por incapacidad laboral que podrá empezar a disfrutar a partir del cuarto día de baja y no del decimosexto como hasta ahora.

El Gobierno ha aprobado también una Ley de Disposiciones Específicas en materia de Seguridad Social que «garantiza los principios de universalidad, unidad, solidaridad e igualdad del sistema».

Para conocer más ampliamente estas y otras medidas adoptadas por el Gobierno en materia de protección social y su alcance, la revista «MAR» ha hablado con el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps.

Pregunta.-¿Cuáles son las medidas aprobadas por el Gobierno para mejorar la protección social de los trabajadores autónomos?

Respuesta.-Los trabajadores autónomos constituyen un colectivo muy importante para el conjunto de la economía del país y para el sistema de Seguridad Social. Es un colectivo que ha crecido mucho en estos últimos años –cada vez hay más emprendedores– y en la actualidad los trabajadores por cuenta propia representan más del die-

“
La exoneración del pago de cuotas de los trabajadores autónomos se ha hecho también extensiva a los trabajadores del mar, por cuenta propia, mayores de 65 años, que continúen en el ejercicio de su actividad
”



ciocho por cien del total de afiliados a la Seguridad Social.

Pues bien, en atención a las demandas de este importante colectivo y en cumplimiento tanto de las recomendaciones del Pacto de Toledo como del Acuerdo para la Mejora y Desarrollo del Sistema de Protección Social que se firmó en abril de 2001, el Gobierno ha llevado a cabo este año una importante mejora de la protección social de los autónomos, aproximándola a la que disfrutaban los trabajadores por cuenta ajena.

Esa atención se ha articulado a través de una amplia serie de iniciativas que, por lo que respecta a la Seguridad Social, dan respuesta a reivindicaciones históricas de los autónomos, eliminan viejas discriminaciones y fomentan su actividad.

Estas iniciativas se han concretado en una serie de medidas dirigidas a fomentar el empleo autónomo y especialmente a ayudar a los jóvenes que quieran iniciarse en el mundo laboral por cuenta propia. Prueba de ello es la medida dirigida a reducir los costes de Seguridad Social de los jóvenes menores de 30 años y de las mujeres mayores de 45 que se den de alta por primera vez en el Régimen Especial de trabajadores autónomos. Para ellos se establece un mecanismo que permite reducir la base mínima de cotización un 25 por cien durante los tres primeros años de actividad.

Sabemos que los primeros años de desarrollo de un proyecto empresarial suelen ser los más difíciles. Por este motivo, hemos dado prioridad a prestar el máximo apoyo a los grupos más sensibles de emprendedores en esos momentos del inicio de su actividad.

Junto esta medida de impulso a la actividad, el Gobierno ha acometido importantes mejoras en la protección de este colectivo. En primer lugar, hemos ampliado la protección por incapacidad temporal (IT), de forma que puedan disfrutarla desde el cuarto día de baja en lugar decimosexto actual. La medida beneficiará a más de tres millones de trabajadores por cuenta propia de los Regímenes Especiales de Autónomos, del Mar y Agrario. Y en el caso de

accidente de trabajo o enfermedad profesional desde el día siguiente a la baja.

De esta manera, los trabajadores autónomos que lo deseen, con una cotización suplementaria, tendrán derecho a las prestaciones por accidente de trabajo y enfermedades profesionales, al igual que los trabajadores por cuenta ajena. Además se les reconoce el derecho a la prestación por incapacidad permanente total cualificada. El Gobierno ha querido con estas mejoras dar respuesta a una vieja reivindicación de todas las asociaciones del sector.

P.-¿Cómo van a afectar estas mejoras a los trabajadores del Régimen Especial del Mar?

R.-La exoneración del pago de cuotas de los trabajadores autónomos se ha hecho también extensiva a los trabajadores del mar por cuenta propia, mayores de 65 años, que continúen en el ejercicio de su actividad. Esta mejora beneficiará a cerca de un millar de trabajadores por cuenta propia del Régimen Especial del Mar.

También se beneficiarán los trabajadores del mar del reconocimiento del incremento del 20 por ciento de la base reguladora en las pensiones de incapacidad permanente total.

A esta medida, hay que añadir otra también de gran calado como es la ampliación del derecho a la protección por incapacidad temporal, que podrán empezar a disfrutar a partir del cuarto día de la baja.. Pasan, por lo tanto, a tener una protección de 14 días más.

P.-También se ha aprobado la exoneración de cotizaciones a la Seguridad Social para los trabajadores por cuenta propia mayores de 65 años del REM. ¿Podría explicar esta medida y qué objetivos tiene?

R.-Con esta medida, por la que se exonera del pago de cuotas a la Seguridad Social a los trabaja-



Nuestro objetivo es fomentar el empleo autónomo y ayudar a los jóvenes que quieran iniciarse en el mundo laboral por cuenta propia

dores por cuenta propia del régimen especial del Mar que continúen su actividad después de los 65 años de edad, se trata de igualar a estos trabajadores, así como también a los del Régimen Especial Agrario por cuenta propia, con los afiliados al Régimen Es-

pecial de Autónomos para quienes se contempló esta posibilidad en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos de 2003.

El objetivo que se persigue es favorecer la prolongación de la vida laboral de aquellos trabajadores que deseen continuar con sus actividades después de los 65 años. Esta medida, unida a la mejora de un dos por ciento de la pensión a los trabajadores que se jubilen más allá de los 65 años de edad y 35 de cotización, incentivará sin duda la permanencia en la vida activa.

P.-A lo largo de este año se han venido aprobando nuevas normas para mejorar las prestaciones sociales de los trabajadores autónomos. ¿Podría resumirlas y decirnos si tienen pre-



El secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, y la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena.

visto seguirlas ampliando en un futuro próximo?

R.-Las medidas que se han aprobado y que le he explicado anteriormente, constituyen avances muy importantes en la protección social de este colectivo que queda así equiparado en protección al resto de los trabajadores por cuenta ajena.

Y, de cara al futuro y siempre desde el diálogo social, el Gobierno continuará la línea emprendida de favorecer a determinados colectivos como mujeres y autónomos de cara a potenciar y facilitar, en el caso de las mujeres, su acceso al mercado laboral y en el caso de los autónomos para ayudar a crear emprendedores.

P.-El fomento del empleo femenino y el de los jóvenes es una preocupación constante de este Ministerio. ¿Cuáles han sido las últimas medidas adoptadas para incrementar la tasa de empleo de estos dos colectivos?

R.-El Gobierno ha aprobado ya numerosas medidas de fomento



Las medidas aprobadas permitirán la creación de 554.000 empleos en los próximos tres años

del empleo para mujeres, autónomos y cooperativas. Entre las más recientes figuran la bonificación durante 12 meses el cien por cien de la cuota empresarial a la Seguridad Social para las mujeres que se reincorporen al trabajo tras la maternidad. La duración de la bonificación se extiende hasta dieciocho meses en el caso de que la trabajadora tuviera un contrato temporal y éste se convirtiera en indefinido.

También se fomenta la contratación laboral de mujeres discapacitadas, bonificando un 80 por cien de la cuota empresarial a la Seguridad Social, que será de un

90 por cien de la cuota si ésta tiene 45 o más años de edad.

Las bonificaciones de las cotizaciones a la Seguridad Social por contratar a mujeres que hayan sido madres en los últimos 24 meses permitirán crear 17.000 nuevos puestos de trabajo anuales, mientras que la rebaja en las cotizaciones para los autónomos menores de 30 años favorecerá la creación de más de 400.000 empleos hasta 2005, que se unirán a los casi 100.000 nuevos empleos que se crearán, según los cálculos del Gobierno, por la reducción de la cotización de las mujeres mayores de 45 años.

P.-¿A cuántas personas van a afectar las mejoras aprobadas por el Consejo de Ministros del pasado día 25 y cuál es el coste económico de las mismas?

R.-Las medidas aprobadas el 25 de abril permitirán la creación de 554.000 empleos en los próximos tres años. A su realización en este período, el Gobierno destina anualmente en torno a 200 millones de euros.



Nuestro sistema de Seguridad Social dispone en la actualidad de un 34 % más de cotizantes que hace siete años

Las nuevas iniciativas inciden fundamentalmente en tres vertientes: la vivienda, el apoyo a la inversión empresarial y el ámbito laboral.

En el ámbito laboral, permitirán que tres millones de autónomos puedan acogerse a las prestaciones sociales por incapacidad laboral, a dieciocho mil mujeres rurales acogerse al Régimen Especial Agrario, beneficiarse de la exoneración de cuotas a otros dieciocho mil afiliados mayores de 65 años del Régimen Especial Agrario y del especial de Mar.

P.-El Gobierno ha aprobado también el Proyecto de Ley de medidas específicas en materia de Seguridad Social, ¿cuáles son los puntos esenciales de la futura norma?

R.-Con esta Ley se trata de garantizar la unidad, solidaridad e igualdad de las pensiones del Sistema de Seguridad Social en todo el territorio nacional. De este modo, se garantizan principios básicos para los usuarios del Sistema como la garantía de igualdad en todo el territorio nacional, es decir, se evitarán las discriminaciones en las pensiones por el solo hecho de residir en diferentes comunidades autónomas. Se refuerza también el principio de solidaridad, ya que ante situaciones de necesidad, las prestaciones serán las mismas.

Estos principios ayudan a consolidar un sistema único protector frente a la indefensión que resultaría ser sujeto de las decisiones de diferentes administraciones.

Esta Ley introduce, además, otras novedades en materia de gestión, como es una mayor fle-

Gerardo Camps junto a la maqueta del buque hospital del ISM «Esperanza del Mar».



xibilidad en el pago de las cuotas y mayor agilidad en la tramitación y regulación recaudatoria. Por primera vez se introduce un sistema que beneficia a aquellos que con mayor celeridad hagan efectivo el ingreso de sus cuotas.

P.-Cuando falta menos de un año para que finalice la actual legislatura, ¿qué balance nos puede hacer del momento que vive la Seguridad Social?

R.-Contamos en este momento con un sistema de Seguridad Social consolidado y saneado desde el punto de vista económico y financiero. De un déficit, que en 1995 llegaba al 0,72 por ciento del PIB, que ponía en peligro su viabilidad, hemos pasado en pocos años a una situación de superávit ya por cuarto año consecuti-

vo que, entre otras cosas, ha permitido crear algo tan importante como es el Fondo de Reserva de las pensiones.

El Fondo de Reserva, que constituye una garantía para los momentos difíciles de los ciclos económicos, cuenta ya con más de 7.460 millones de euros, adelantándose así en dos años la cifra prevista para 2004.

La situación no se parece nada a la anterior ya que disponemos de un modelo firmemente consolidado y que se mueve en torno a parámetros saneados y estables desde el punto de vista económico y financiero.

Contamos para ello con la mejor garantía, que es el constante incremento de la afiliación, que, día a día, bate récords históricos



y alcanza ya más de dieciséis millones y medio de trabajadores afiliados. El sistema dispone, por tanto, de un 34 por cien más de cotizantes que hace siete años.

P.-De cara a este periodo, ¿qué cuestiones le quedan a esta Secretaría de Estado por poner en marcha?

R.-Estamos impulsando una norma con rango de Ley que regule la composición, control y dotación del Fondo de Reserva con el objetivo de establecer las garantías jurídicas que aseguren su uso adecuado. Lo que se pretende con ello es evitar posibles desviaciones oportunistas que puedan poner en peligro el logro de los fines que tiene asignados. El proyecto de esta Ley ya ha sido aprobado por el Consejo de

Ministros y enviado al Parlamento para su discusión y posterior aprobación.

La atención de la dependencia es, también, uno de los objetivos prioritarios de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social. Es un debate que está abierto en estos momentos en toda Europa ya que el aumento de la esperanza de vida con el consiguiente envejecimiento de la población, va a traer consigo también un incremento hasta ahora inédito de las demandas y necesidades específicas de las personas mayores. Y hemos de saber responder de forma eficaz a estas nuevas demandas, asegurando la integración social de las personas mayores en situación de dependencia, así como su autonomía económica y personal. Y ello, tanto por razo-



La construcción de un nuevo buque hospital por parte del ISM permitirá mejorar de forma importante la atención de los pescadores durante las campañas del Cantábrico y del Atlántico Norte

nes de solidaridad como de justicia.

Para ello, desde la Secretaría de Estado de la Seguridad Social se está impulsando la creación de un grupo de trabajo que será el encargado de elaborar propuestas sobre la cobertura de las situaciones de dependencia. Este grupo estará formado por representantes de todas las Administraciones implicadas –Administración del Estado, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales–, que participan en el diseño de las políticas adecuadas en el marco de sus competencias.

Nuestro objetivo inmediato es que este grupo de trabajo pueda presentar las conclusiones del grupo de trabajo sobre el futuro Plan Nacional de Dependencias antes de que termine la actual legislatura.

Otro de los grandes proyectos que tiene en marcha la Secretaría de Estado de la Seguridad Social es la creación de la Agencia Nacional de la Seguridad Social. El proyecto se encuentra ya bastante avanzado y nuestro objetivo es que pueda que empezará a funcionar en 2004.

Y, especialmente, tengo que destacar el proyecto de construcción de un nuevo buque sanitario para los trabajadores del mar. Este proyecto que la Seguridad Social ha puesto en marcha, permitirá mejorar de forma importante la atención de los pescadores durante las campañas del Cantábrico y el Atlántico Norte. ■

Fotos: Jesús Navarro

Durante la temporada 2003-2004

ZAPLANA ANUNCIA QUE EL PROGRAMA DE VACACIONES PARA MAYORES AUMENTARÁ EN 100.000 PLAZAS

El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana ha anunciado que el Programa de Vacaciones para Mayores de la temporada 2003-2004, que gestiona el IMSERSO, aumentará en 100.000 el número de plazas ofertadas, sumando así hasta un total de 600.000. Esta cifra supone un aumento del 20 por ciento en relación con la última temporada en la que han participado 500.000 personas mayores, lo que permitirá, según dijo el ministro, «generar o mantener 6.000 puestos de trabajo más en el sector turístico, hasta un total de 36.000». El presupuesto destinado a este programa durante la temporada 2002-2003 ha sido de 46.688.776 euros (7.768 millones de pesetas).



El titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, hizo este anuncio el pasado 23 de abril, en el parque temático «Terra Mítica», en Beni-



dorm, tras clausurar el «Programa de Vacaciones para Personas Mayores y para el Mantenimiento del Empleo en Zonas Turísticas» y explicó que dicho programa cumple el «doble objetivo de mejorar la calidad de vida de los mayores

y mantener activo al sector turístico». Precisamente en este acto el ministro estuvo arropado por más de tres mil personas mayores que estaban disfrutando de sus vacaciones en la costa levantina merced a este programa.



Durante su intervención en este acto, el titular de Trabajo y Asuntos Sociales dijo que el «aumento de 100.000 plazas supone un incremento del 20 por ciento con respecto a la temporada actual, que concluye hoy (23 de abril), y en la que

Las 600.000 plazas incrementarán a 36.000 el número de puestos de trabajo generados, 6.000 más que la temporada actual

han participado un total de 500.000 mayores, un 25 por ciento más que en la temporada 2001-2002, en la que participaron 394.000 personas de la tercera edad, lo que supone un balance tremendamente positivo».

Generar empleo

Zaplana destacó durante su intervención que en la temporada clausurada, el programa ha contribuido a la creación de 5.500 puestos de trabajo directos y 27.000 indirectos, al tiempo que incidió en que con el aumento de las 100.000 plazas previstas para la próxima temporada, que «casi» coincidirá con la demanda, se podrá ayudar a generar o mantener 6.000 puestos de trabajo más en el sector turístico, hasta un total de 36.000.

Además el incremento de las plazas llevará consigo un aumento de las pernoctaciones hoteleras de un millón, alcanzando así más de seis millones de pernoctaciones, lo que representa un aumento del 20 por ciento. Igualmente, el número de viajeros en avión aumentará en un 15 por ciento y el de pasajeros en autocar en un 20 por ciento.



Zaplana también destacó que los convenios con otros países han hecho posible que unos 19.000 emigrantes españoles hayan podido venir a nuestro país y apuntó la posibilidad de que el Gobierno vaya suscribiendo acuerdos con países que tengan un programa similar, con el fin de realizar intercambios, de forma que las personas mayores españolas puedan visitar esos países y viceversa.

Balance

Durante su intervención en la clausura del «Programa de Vacaciones para Personas Mayores y para el Mantenimiento del Empleo en Zonas Turísticas», el ministro de Trabajo presentó un balance del programa de vacaciones de la temporada 2002-2003. Según los datos dados a conocer el Programa del ministerio de trabajo y Asuntos Sociales ha permitido que medio millón de personas mayores hayan participado en el programa de vacaciones que gestiona el IMSERSO. Además, un 40 por ciento de los solicitantes eran personas que no habían participado en ediciones anteriores,



Suben también un 20 por ciento las plazas en Galicia, para contribuir a la recuperación turística de las zonas afectadas por el hundimiento del «Prestige»

lo que «demuestra el alto grado de aceptación que este programa tiene entre las personas mayores.

El presupuesto destinado a este Programa durante la temporada 2002-2003 ha sido de 46.688.776 euros (7.768 millones de pesetas). En cuanto al empleo, el programa ha generado más de



Más ofertas para Galicia

Eduardo Zaplana destacó, además, que en la nueva temporada del Programa de Vacaciones para Mayores se va a prestar especial atención a Galicia, «para contribuir a la recuperación turística de las zonas afectadas por el accidente del Prestige».

Para ello, reveló que se va a aumentar también las plazas ofertadas en Galicia un 20 por ciento, pasando de las 4.000 actuales a 5.000.

El titular de Trabajo y Asuntos Sociales avanzó también otras novedades del programa para la próxima temporada. En este sentido, señaló que, para permitir un acceso más fácil de los mayores a los destinos turísticos, se van a incrementar los unos de venta «especialmente en las zonas rurales»



30.000 empleos, ya que facilita la creación de puestos de trabajo al desarrollarse en temporada baja.

Según los datos facilitados por Trabajo, entre las principales novedades de la campaña que acaba de finalizar destacaron la ampliación de plazas, la diversificación de la duración de los turnos y la ampliación

del número de destinos para emigrantes residentes en países de Europa.

De hecho, el total de plazas, 14.000 han correspondido a emigrantes españoles residentes en países europeos y 4.900 a residentes en países americanos, Australia, Norte de África y en la Federación Rusa. En total, cerca de 19.000

emigrantes españoles en el exterior han podido regresar a España a disfrutar de sus vacaciones.

Baleares, con 150.318 plazas; Andalucía, con 113.827 y la Comunidad Valenciana, con 108.254 son, por este orden, las comunidades a las que han acudido mayor número de participantes.

Según los datos del balance de la temporada 2002-2003 hay que destacar el incremento del programa de circuitos culturales, que se desarrolla en once Comunidades Autónomas distintas, y que ha pasado de 15.500 participantes el pasado año a 21.169 en la temporada que ha finalizado.

En el programa de turismo de naturaleza han participado 2.500 mayores, mientras que otros 4.000 se ha beneficiado del programa de intercambio de Portugal a través del convenio entre el IM-SERSO e INATEL, su homólogo portugués. Como consecuencia de ese convenio, 4.000 jubilados portugueses han visitado la Costa del Sol y Mallorca. ■

Campaña de prevención
organizada por el Instituto
Social de la Marina

TU SALUD ES LO PRIMERO

Con el lema «Tu salud es lo primero» el Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha una campaña informativa sobre los Reconocimientos Médicos Previos al Embarque con el objetivo de recordar a todos los trabajadores que faenen en cualquier tipo de barco la obligatoriedad de realizar dicho reconocimiento y las ventajas que se derivan de los mismos en orden a la detección y prevención de posibles enfermedades.

La campaña, que se desarrollará durante todo el año, se basa en la distribución de un cartel y un folleto informativo en el que se explica en que consisten los Reconocimientos Médicos Previos al Embarque. Esta documentación se está distribuyendo en todas las direcciones provinciales y locales que el ISM tiene en todo el litoral español, en las cofradías de pescadores, empresas, organizaciones sindicales etc.

En el folleto informativo, que ha variado su tradicional presentación en tríptico por otro formato más moderno, se explica a la gente del mar que «para garantizar una buena travesía se debe embarcar en unas condiciones de salud óptimas. Por tu propio bien y el de tus compañeros, pasa el

reconocimiento previo al embarque. Es necesario hacerlo al menos una vez cada dos años, si el médico no recomienda lo contrario. Además, es totalmente gratuito».

Además del lema general de la campaña que es, como ya se ha mencionado «Tu salud es lo primero», en el folleto informativo se incluyen otros mensajes claros y directos como «Te conocemos y te reconocemos»; «Evita problemas, reduce riesgos y amarra bien tu salud»; «Pasa el Reconocimiento Médico antes de embarcar» o «Déjate ver por tu Centro de Salud Marítima»

¿En qué consiste el reconocimiento?

Según se explica en la campaña informativa, se trata de una entrevista personal en la que el médico realiza una ex-

ploración general y las pruebas que considere necesarias. El historial clínico pasa directamente a la base de datos central que el Instituto Social de la Marina tiene en el Centro Radio Médico de Madrid, desde donde se realizan las consultas por radio desde los barcos. Así cualquier médico desde cualquier punto, tiene acceso inmediato a dicho historial médico y puede poner el tratamiento más adecuado, incluso en alta mar.

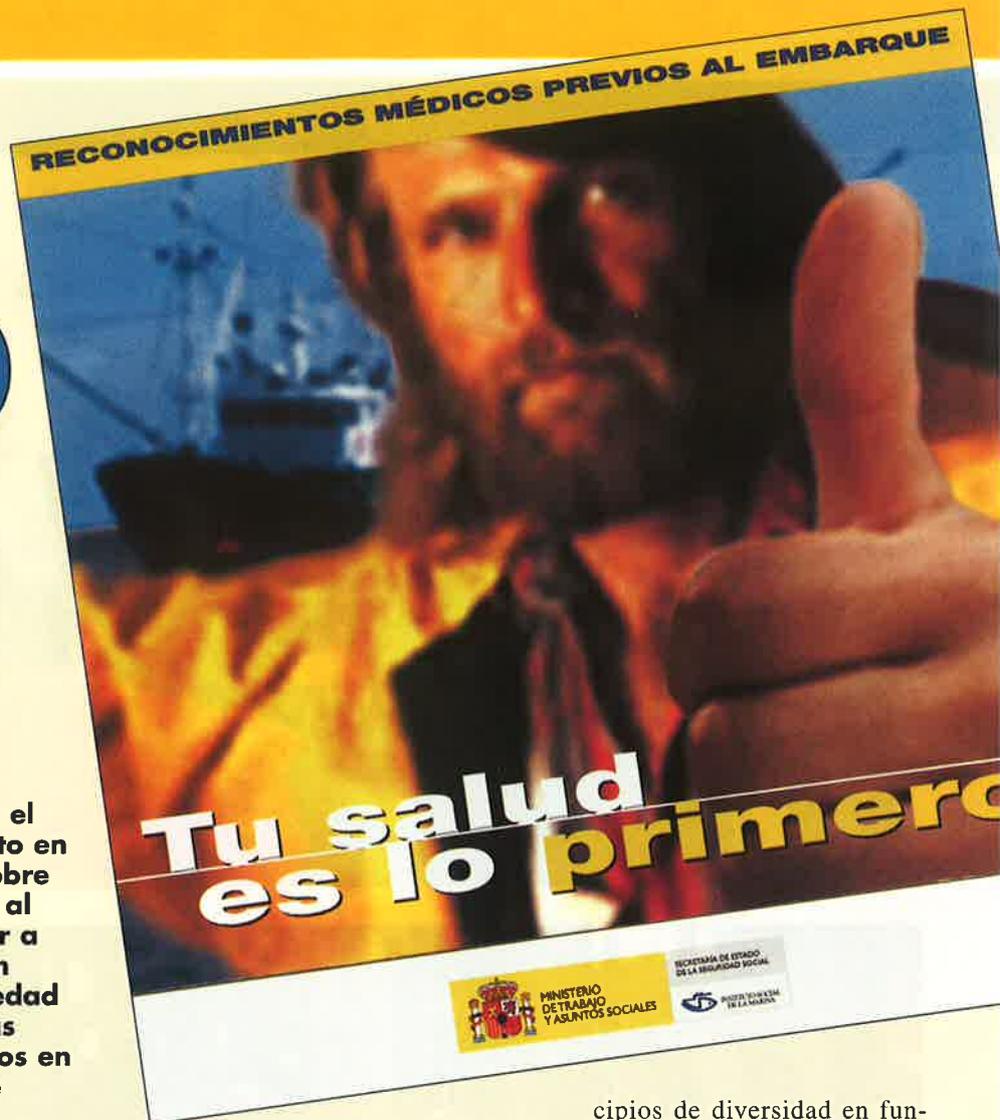
Los Reconocimientos Médicos Previos al Embarque constituyen la piedra angular de la acción preventiva que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina a favor de mejorar las condiciones de salud de la gente del mar. Siguiendo las directrices de los Convenios Internacionales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y bajo los prin-

cipios de diversidad en función del puesto de trabajo, especificidad de la función profesional y tomando al trabajador en su contexto y atendiendo a sus circunstancias, se llevan a cabo de modo periódico y gratuito.

Con estos Reconocimientos se pretende garantizar que el trabajador no padezca enfermedad alguna que pueda agravarse con el servicio en la mar, que lo incapacite para dicho servicio o que pueda constituir un peligro para las demás personas a bordo.

La solvencia en su práctica permite el diagnóstico precoz de los procesos patológicos, la obtención de información médica genérica que posibilite la realización de estudios epidemiológicos.

Estos Reconocimientos Médicos se practican en los Centros de Sanidad Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene instalados en los puertos nacionales con mayor







**Te conocemos
y te reconocemos**

**Evita problemas,
reduce riesgos
y amarra
bien tu salud**

Pasa el Reconocimiento Médico antes de embarcar

Para garantizar una buena travesía, debes embarcar en unas condiciones de salud óptimas. Por tu propio bien y el de tus compañeros, pasa el reconocimiento médico previo al embarque. Es necesario hacerlo al menos una vez cada dos años, si el médico no recomienda lo contrario. Además, es totalmente gratuito.

¿En qué consiste el Reconocimiento Médico?

- Se trata de una entrevista personal en la que el médico te realizará una exploración general y las pruebas necesarias.
- Tu historial clínico pasará directamente a la base de datos central.
- Cualquier médico desde cualquier punto, tendrá acceso inmediato y podrá ponerte el tratamiento más adecuado, incluso en alta mar.



censo de población marinera e especial incidencia de flota.

Los Centros atendidos por profesionales especialmente formados en los contenidos del Programa de Sanidad Marítima del ISM, están dotados de terminales informáticas conectadas con un Banco Central de Datos en donde se procede al tratamiento informáticos de los historiales médicos obtenidos en los Reconocimientos Previos al Embarque.

Se trata, en definitiva, como ha señalado la directora general del ISM, María Antonia Lucena, de que «con los Reconocimientos, además de garantizar que el trabajador acce-

da al buque en las mejores condiciones psicofísicas posibles, aportar un importante flujo de datos, de gran utilidad ante una eventual asistencia médica a bordo desde las distintas unidades asistenciales del Programa de Sanidad Marítima, ya que todas las historias clínicas están informatizadas».

En los últimos cinco años (1998-2002) se han realizado más de 320.000 reconocimientos médicos, con una media anual de entre 60.000 y 65.000, de los que un 95 por ciento de los trabajadores reconocidos han sido aptos y tan sólo un 5 por ciento no lo han sido.

Campañas de prevención

Esta campaña se realiza, como otras anteriores, dentro de los trabajos que el Programa de Sanidad Marítima del Ins-

tituto Social de la Marina lleva a cabo en el aspecto sanitario preventivo dentro del cual se contempla la educación sanitaria.

Dicho Programa de Sanidad Marítima se asienta en dos pilares básicos de actuación: el nivel preventivo y el nivel asistencial que, a su vez, se orienta en dos direcciones: medicina preventiva y formación sanitaria al trabajador del mar, edición y distribución de la Guía Sanitaria a Bordo y la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar tanto a bordo como en el extranjero.

El objetivo de la acción preventiva que lleva a cabo el ISM es elevar el nivel de salud de la población antes de que el proceso de la enfermedad aparezca. En este sentido cuatro son las líneas básicas de actuación: los Reconocimientos Médicos Previos al Embarque; la Formación Sanitaria; las Campañas de Prevención y el apoyo médico al control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques.

Estas campañas de prevención constituyen, pues, uno de los pilares de la actuación preventiva que se realiza desde los centros provinciales y locales de Sanidad Marítima. Con ellas se pretende incidir en el conocimiento sanitario del trabajador, implicándole como elemento responsable de su salud y aportar los medios necesarios para evitar la aparición de patologías de mayor incidencia en el colectivo marítimo-pesquero.

Además de esta campaña, que se acaba de poner en marcha, el ISM ha llevado a cabo campañas de prevención del sida, enfermedades de transmisión sexual, paludismo, tuberculosis, etc. En los últimos tres años las campañas han incidido en la prevención de riesgos laborales y de accidentes a bordo con el fin de implantar lo que se conoce como «cultura de la prevención», cuyo principio básico es evitar el riesgo. ■

II Conferencia Europea de Ministros Responsables de Políticas de Discapacidad



OBJETIVO: LA INTEGRACIÓN PLENA DEL DISCAPACITADO EN LA SOCIEDAD

El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, ha anunciado la presentación de un Plan de Acción Nacional que trabajará en el tratamiento y la prevención de los discapacitados y promoverá su plena participación en la sociedad. Asimismo ha propuesto a los países europeos que adopten planes de acción específicos dirigidos a las mujeres con discapacidad. Zaplana, que presidió los actos de apertura y clausura de la II Conferencia Europea de Ministros Responsables de Políticas de Integración de Personas con Discapacidad, celebrada los días 7 y 8 de mayo en Málaga, dijo que «una sociedad accesible en la que todo el mundo participe responde al interés del conjunto de la población»

La II Conferencia Europea de Ministros Responsables de Políticas de Integración de Personas con Discapacidad tuvo como objetivos conseguir la cohesión social en Europa, conciliando la igualdad de derechos y las necesidades especiales de las personas con discapacidad, y establecer la agenda europea de las políticas sobre discapacidad para la próxima década.

En el encuentro, que estuvo auspiciado por el Consejo de Europa y organizado por el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, coincidiendo con la celebración del Año Europeo de las Personas con Discapacidad, se analizó durante dos días el envejecimiento de la población, mujer y discapacidad, personas con discapacidad dependientes, nuevas tecnologías en el campo de la información y la comunicación y todas aquellas que transforman e inciden en la integración y bienestar de las personas con discapacidad y de sus familias.

Luchar contra la exclusión

La primera Conferencia, que se celebró en París en 1991, resaltó la necesidad de una política coherente para la integración de las personas con discapacidad, respetando los Derechos Humanos y las Libertades Fundamentales y la dignidad individual.

En la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Consejo de Europa de 1997 reconoció en su Declaración Final la necesidad de revisar la legislación social con el fin de luchar contra todas las formas de exclusión. España propuso organizar una nueva Conferencia de Ministros Europeos coincidiendo con el año 2003 como Año Europeo de las Personas con Discapacidad.

A esta Cumbre asistieron más de 250 personas pertenecientes a delegaciones de 33 países del Consejo de Europa. Entre los asistentes se encontraban 14 ministros y 9 secretarios de Estado, así como una nutrida representación de Organizaciones Internacionales Gubernamentales y No gubernamentales.

Además del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales de España, Eduardo Zaplana, la secretaria general de Asuntos Sociales, Lucía Figar y el director general del IMSERSO, Antonio Lis, asistieron el secretario general del Consejo de Europa, Walter Schimmer y el Comisario para los Derechos Humanos de ese organismo, Alvaro Gil-Robles, entre otras personalidades.

Mujeres con discapacidad

En la inauguración de esta II Conferencia, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana recordó que el objetivo de la misma era fijar la agenda de la política europea para la próxima década en el ámbito de la discapacidad.

En este sentido, propuso que en esa agenda se incluyera la adopción por parte de todos los países miembros del Consejo de Europa de planes de acción específicos dirigidos a las mujeres con discapacidad. «Es preciso dar una respuesta diferenciada a la situación de doble marginación que padecen estas personas» su-



El Gobierno aprueba dos Leyes en apoyo de los discapacitados

Una semana después de la celebración de la Cumbre de Málaga, el Gobierno aprobó, en Consejo de Ministros, dos nuevas Leyes en apoyo de las personas con discapacidad que beneficiarán a más de diez millones de personas entre discapacitados y sus familias. Se trata del Proyecto de ley de Igualdad de Oportunidades y no Discriminación de las Personas con Discapacidad y la de Protección Patrimonial de las Personas con Discapacidad, esta última ya remitida a las Cortes, recibidos los informes favorables de los organismos competentes del Estado.

La primera de estas normas garantizará y hará efectivo el derecho de igualdad y no discriminación de las personas con discapacidad y adoptará medidas orientadas a evitar las desventajas que puedan tener estas personas para participar plenamente en todos los ámbitos de la vida.

Además, la nueva norma consagrará un marco de accesibilidad universal y establecerá, por primera vez, la eliminación de todas las barreras existentes en materia de accesibilidad, con compromisos temporales concretos de accesibilidad de obligado cumplimiento y el calendario específico de su puesta en funcionamiento.

La segunda norma, la Ley de Protección Patrimonial de las Personas con Discapacidad tiene como objetivo garantizar la previsión y cobertura de las necesidades económicas futuras de las personas con discapacidad. En ella se prevé que los padres podrán atribuir la totalidad de la herencia a sus hijos con discapacidad y no podrán heredar a un discapacitado quienes no le hayan ayudado en vida. Según ha explicado el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, «estas normas son pioneras en toda Europa».

brayó el titular de Trabajo, para quien la adopción de estos planes supondría un importante avance en el camino de la igualdad de oportunidades.

Centros de referencia

Eduardo Zaplana también ha anunciado la creación de una Red de Centros Nacionales de Referencia para la atención de enfermedades generadoras de discapacidad o dependencia grave. Durante el presente año, se iniciará la construcción de los primeros centros de esta red: uno de Salud Mental, otro de Parkinson y otro de Alzheimer.

En estos Centros de Referencia, además de la labor asistencial, se podrá desarrollar una actividad investigadora cuyos resultados pueden ser de utilidad para cuantos trabajan en estos campos de actuación.

Medidas adoptadas por España

Durante su intervención, el titular de Trabajo y Asuntos Sociales recordó las recientes medidas relacionadas con esta materia adoptadas en España. Entre ellas, mencionó específicamente los Acuerdos con el Comité Español de Representantes de Minusválidos para la puesta en marcha del II Plan de Empleo de Personas con Discapacidad, que se ha traducido ya en la adopción de una medida concreta: una mayor reducción de las cotizaciones sociales para aquellas empresas que contraten mujeres con discapacidad.

En materia de accesibilidad, Zaplana recordó las numerosas actuaciones realizadas en nuestro país para mejorar la accesibilidad arquitectónica, en el transporte y en la comunicación. En este punto, el ministro avanzó los proyectos en los que estaba trabajando se Departamento.



mento y que días después aprobó el Consejo de Ministros, tal y como recogemos en el recuadro.

Avanzar en la igualdad

Al finalizar su intervención, Eduardo Zaplana, realizó un llamamiento a los Estados europeos a avanzar en el camino de la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad y para que éstas sean protagonistas y participen en las políticas dirigidas a favorecer su plena integración social.

«Los poderes públicos hemos de garantizar la supresión de cualquier barrera que impida el ejercicio de los derechos fundamentales y el acceso a los servicios públicos en condiciones de igualdad. Nuestra meta ha de ser la construcción de una sociedad accesible». Para ello propuso impulsar la Convención de Derechos Humanos y Discapacidad en la que se está trabajando en el ámbito de las Naciones Unidas y que Europa se convierta en un modelo y punto de referencia

para los restantes países del mundo.

Esta Cumbre europea trató especialmente las dificultades con las que se encuentran las mujeres con discapacidad y las personas gravemente dependientes. Como conclu-

sión de las sesiones la Conferencia adoptó una declaración política con el compromiso de desarrollar un nuevo programa de acción para la próxima década y un nuevo marco estratégico para abordar este tema.

La declaración titulada «Mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad: conseguir una política coherente para y por la plena participación», compromete a los Estados europeos a promover políticas

Las medidas del ISM para los discapacitados

Entre las prestaciones económicas de carácter social que el ISM concede a afiliados y beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, publicada anualmente mediante Resolución de la Dirección General del Instituto, se contempla, entre otras, ayudas para enfermos psíquicos necesitados de atención en régimen hospitalario, así como diversas ayudas para tratamientos dirigidos a disminuidos físicos, psíquicos y sensoriales (estimulación precoz, logopedia, recuperación médico-funcional, tratamientos psicoterapéuticos).

Ayudas para empleados

- Ayudas anuales para empleados y sus hijos cuando tienen algún grado de minusvalía. Durante el año 2002 se concedieron ayudas por importe de 41.190,77

euros. Estas ayudas se concretan en las siguientes modalidades:

- Ayudas por hijo minusvalído, con un importe y forma de pago en función de la minusvalía y edad de los hijos (26.415,88).
- Ayudas para el empleado y sus hijos por los gastos ocasionados por la realización de terapias o tratamientos de minusvalías (14.175).
- Ayudas para el empleado con una minusvalía que acredite gastos en la adaptación de su vivienda o vehículo por tal motivo (600).

Instituciones sin ánimo de lucro

- La convocatoria anual de subvenciones a instituciones sin fin de lucro para la

realización de actividades socio-culturales incluye, entre los colectivos destinatarios de las mismas, los dedicados a la atención de minusválidos físicos, psíquicos y sensoriales.

En la convocatoria del año 2002 se resolvieron ayudas para asociaciones de este tipo por importe de 55.439 euros, en el ámbito geográfico de gestión del ISM correspondiente a Comunidades Autónomas en las que aún no se ha producido el traspaso de la gestión de los servicios sociales de la misma.

Colegio «El Picacho»

- El Colegio El Picacho, perteneciente al ISM en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), viene acogiendo las Jornadas de Hidroterapia y actividad acuática adaptada a



activas que tengan como objetivo lograr que las personas con discapacidad disfruten de una vida independiente y accedan en igualdad de condiciones con el resto de los ciudadanos a la educación, la sanidad, los

servicios jurídicos, el mercado laboral y las nuevas tecnologías.

También se contrajo el compromiso de elaborar, antes de que finalice el año, un plan de Acción del Consejo de Europa que fijará el marco

político de acción para el próximo decenio.

Algunos datos

En la Unión Europea viven 37 millones de personas con discapacidad. Sólo el 36% de

ellas de edades comprendidas entre los 16 y los 34 años disponen de una renta de trabajo, frente al 64% de los no discapacitados.

En España hay 3,5 millones de personas con alguna minusvalía, lo que supone el 95% de la población. Del total de este colectivo más de la mitad son mujeres, el 58% (en total 2.055.250) y casi un 75% supera los 65 años, según revela la Encuesta sobre Discapacitados, Deficiencias y Estado de Salud, realizada por el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través del INE y la Fundación ONCE.

En cuanto a la distribución de las deficiencias, el mayor peso recae en la de osteoarticulares, el 32,80%, seguidas de las mentales, 16,77%, de la audición, 16,22% y de la vista, 15,26%.

Más de la mitad de las personas entre 6 y 64 años con discapacidades tiene dificultades en las actividades de la vida diaria. En el 61% de ellas, la dificultad es grave. ■

Fotos: Jesús Navarro

la parálisis cerebral, trastornos sensoriales y otras discapacidades, de carácter internacional, promovidas por el Centro Comarcal de Estimulación Precoz «Bajo Guadalquivir» y la Universidad San Pablo, CEU, y en las que colaboran entidades como el Ayuntamiento de Sanlúcar, la Diputación Provincial de Cádiz y la Mancomunidad de Municipios del Bajo Guadalquivir, entre otros.

Las IX Jornadas Nacionales y V Internacionales se desarrollarán este año del 13 al 19 de julio con participación de expertos de prestigio internacional, procedentes de Estados Unidos, Alemania, Finlandia, Italia y Bélgica. Esta edición registra la ampliación al colectivo de niños ciegos o con déficit visual.

Supresión de barreras arquitectónicas

El Instituto tiene adscritos diferentes inmuebles a lo largo del litoral español. El tipo de edificación más común se corresponde con la Casas del Mar ubicadas en zonas maritimopescueras. La mayor parte de estas edificaciones supera los 25 años de antigüedad. En los casos en que la configuración de las edificaciones lo ha permitido, se han ido realizando las oportunas adaptaciones. Actualmente, la mayoría de las instalaciones del ISM disponen de accesos, bien sean rampas, ascensores u otros, que posibilitan la entrada a los discapacitados.

Se han efectuado obras de adaptación de aseos para minusválidos en la Dirección Provincial de Cartagena, así como obras de adaptación en las Casas del Mar de Barcelona, Mahón, Barbate, Ceuta, Guetaria,

Muros y Estepona y los accesos para los discapacitados en las Casas del Mar de Las Palmas, Alcudia, Cala Ratjada, Santanyi y Figueras. Además, se han presentado proyectos de obras de reforma para adaptar accesos para las Casas del Mar de Blanes, Laredo, Isla Cristina y A Coruña.

Por otro lado, se están construyendo actualmente nuevas Casas del Mar en las localidades de Alicante y Almería, cuyos accesos se acomodan a la legalidad vigente en materia de barreras arquitectónicas. La Casa del Mar de Bermeo va a cambiar de ubicación próximamente con el mismo objeto.

Igualmente, durante el año 2003 se acometerán obras en la sede central del ISM, Génova 24, donde se contemplan obras de adaptación para facilitar el acceso a discapacitados.



De derecha a izquierda: D. Juan Ferrer Marsal, Dtor. Gral. de Puertos y Costas de la Generalidad de Valencia; D. José Ferrando Orta, Dtor. Gral. de Pesca de la Generalidad de Valencia; Dña. María Antonia Lucena Varea, Dtra. Gral. del Instituto Social de la Marina; D. Enrique Lechuga Serrantes, Secretario Gral. de la Fundación Estatal Fomento del Mar; D. Manuel Catalán Pérez de Urquiola, Profesor de Ciencias del Mar en la Universidad de Cádiz; D. Salvador Ordóñez Delgado, Rector de la Universidad de Alicante.

La gestión de los espacios costeros, el ecosistema marino y la biodiversidad, la contaminación, la vigilancia ambiental y el patrimonio arqueológico sumergido fueron algunos de los temas que se debatieron en el II Congreso Internacional de Ciencia y Tecnología Marina que, bajo el título «Océanos III Milenio» se celebró en la Universidad de Alicante los pasados días 22 a 25 de abril. Eminentes especialistas expusieron en 55 ponencias y comunicaciones una visión global del sector marítimo desde el punto de vista científico, tecnológico e industrial. La directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, miembro del Comité de Honor de este Congreso, presentó la ponencia «Asistencia Médica a Bordo: Buque Hospital Esperanza del Mar».

El II Congreso Internacional de Ciencia y Tecnología Marina «Océanos III Milenio» estuvo organizado por la Fundación Iberoamericana para el Fomento de la Cultura y las Ciencias del Mar (FORMAR), que es una organización estatal sin ánimo de lucro, que promueve la Ciencia y la Tecnología Marina para el conocimiento y aprovechamiento integral de los recursos oceánicos por medio de la organización de congresos, elaboración de documentales, expediciones científicas, premios a las investigaciones y comunicaciones oceánicas. También colaboró en la promoción de este evento el Departamento de

Ciencias Ambientales y Recursos naturales de la Universidad de Alicante, que forma alumnos de primer ciclo en la Licenciatura de Ciencias del Mar, quienes también participaron con su asistencia y la presentación de comunicaciones en este II Congreso.

Cuatro áreas temáticas

Los contenidos del Congreso se desarrollaron en cuatro áreas temáticas: «Oceanografía y Medio Ambiente Costero»; «Impacto Humano en el Área Litoral», «Tecnología Marina» y «Política y Gestión Integral Costera». En este marco se debatieron temas tan variados como «La Gestión del Espacio Costero»; «Modelos de Crecimiento de la Dorada

en Granjas Marinas»; «Buques Oceanográficos»; «La Gestión de las Zonas Marinas Españolas»; Un Proyecto Integral en Marcha»; «Aportación de los Sistemas de Información Geográfica en la Gestión de Vertidos Contaminantes en el mar»; «Características de las Flotas Artesanales del País Vasco y sus Similitudes con otras Flotas Europeas Equivalentes» o «Uso de la Tecnología G.P.S para el Control y Regeneración de Playas», hasta un total de 55.

En el Congreso participaron unos 200 expertos relacionados con el medio marino procedentes de España y de otros 15 países europeos, africanos, americanos y asiáticos

La sesión de apertura del Congreso estuvo presidida por Juan Ferrer Marsal, director



general de Puertos y Costas de la Generalidad de Valencia; José Ferrando Orta, director general de Pesca de la Generalidad de Valencia; María Antonia Lucena Varea, directora general del Instituto Social de la Marina; Enrique Lechuga Serrantes, secretario general de la Fundación Estatal Fomento del Mar; Manuel Catalán Pérez de Urquiola, profesor de Ciencias del Mar de la Universidad de Cádiz y Salvador Ordóñez Delgado, Rector de la Universidad de Alicante.

El director general de Puertos y Costas del gobierno autonómico valenciano, Juan Ferrer habló de la presión que sufre la costa levantina y abogó por su cuidado, pero sin limitar el crecimiento, aunque «este debe ser ordenado». En este sentido defendió la regeneración de las playas. Según sus datos un euro destinado a la regeneración de arenas es diez veces más rentable que si se destina a la agricultura o a la industria.

Por su parte, el director general de pesca de la Generalidad, José Ferrando, señaló que prácticamente la mitad del litoral de la Comunidad Valenciana cuenta con arrecifes artificiales frente a las costas. Ferrando señaló que, de los 450 kilómetros de litoral, más de 200 cuentan con arrecifes artificiales, los cuales ayudan a preservar las praderas de posidonia oceánica, especie de flora marina protegida por la UE y también sirve de refugio de peces.

Ferrando manifestó también que la creación de arrecifes ar-

tificiales es una de las «acertadas» medidas que han sido desarrolladas en colaboración con la comunidad pesquera para contribuir a un desarrollo sostenible del litoral.

Expediciones al Ártico

Una de las intervenciones seguidas con más interés fue la del profesor Manuel Catalán, secretario técnico del Comité Polar Español, órgano dependiente del Ministerio de Ciencia y Tecnología, quien anunció que el citado organismo tiene previsto incentivar la realización de proyectos científicos en la región del Ártico en el marco del Plan Nacional de Investigación

Catalán, almirante de la Armada, que estuvo al mando del primer buque oceanográfico español entre 1987 y 1990 «Las Palmas» hasta que entró en servicio el «Hespérides» recordó que, en la actualidad, se desarrollan alrededor de una veintena de proyectos científicos españoles en la Antártida que ocupan a unos 150 expertos en el estudio de factores oceanográficos, geológicos, geodésicos y asuntos relevantes relacionados con el cambio climático.

Calamares gigantes

El mito del calamar gigante también estuvo presente en este II Congreso Internacional de Ciencia y Tecnología Marina. De él habló el catedrático de Biología Marina y miembro del CSIC, Ángel Guerra, experto en cefalópodos, quien se refirió a las posibilidades médicas de los calamares gigantes.

Autor de más de 150 publicaciones y ocho libros sobre biología marina, Guerra apuntó que las hormonas de crecimiento de los grandes cefalópodos «podrían ayudar a resolver muchos problemas de raquitismo». También destacó que su sistema inmunológico y su especial disposición de glóbulos blancos «ayudaría a resolver enfermedades como la neumonía atípica». ■



Asistencia médica a bordo: Buque Hospital Esperanza del Mar

Con esta ponencia participó en el Congreso «Océanos III Milenio», la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena. Tras explicar a los asistentes las especiales circunstancias en las que desarrollan su trabajo las gentes del mar: prolongado aislamiento de las tripulaciones, carencia de instalaciones adecuadas a bordo para una normal convivencia, las disfunciones horarias, la tensión psíquica que general el trabajo y su carácter extraterritorial, María Antonia Lucena pasó a exponer el trabajo que realiza el Instituto Social de la marina para mejorar esas circunstancias.

Lucena detalló a los participantes el Programa de Sanidad Marítima que lleva a cabo el ISM así como los medios de los que dispone para realizarlo, dedicando especial atención a la Asistencia Médica Embarcada y su instrumento fundamental que es el buque hospital «Esperanza del Mar» «cuyo objetivo más ambicioso es acercar la sanidad marítima a las flotas pesqueras allí donde se encuentren».



Después de describir las características y equipamiento del «Esperanza del Mar», la directora general del ISM expuso una serie de datos y cifras que pusieron de manifiesto la importancia del trabajo que realiza el «Esperanza del Mar». Según reveló María Antonia Lucena, el buque hospital ha atendido en sus primeras dos décadas de servicio (1982-2002) a 25.828 tripulantes, de los que 18.451 eran españoles, 5.636 marroquíes y 1.741 de otras nacionalidades.

En cuanto al tipo de actuación, se recogió en dicho periodo a 600 naufragos y se registraron 4.333 hospitalizaciones, 2.178 intervenciones quirúrgicas, 25.899 consultas radiomédicas, 5.931 consultas ambulatorias, 2.398 evacuaciones, 189 traslados en helicóptero y 13.526 historias clínicas, así como 7.861 intervenciones de otro tipo. Todas estas actuaciones suman 62.315 acciones sanitarias a los citados 25.828 tripulantes en aguas, principalmente, el caladero mauritano, donde se halla actualmente la mayor concentración de pesqueros españoles que faenan en el exterior.

La directora general del ISM explicó que las patologías más frecuentes entre los atendidos fueron las lesiones y envenenamientos (18,71%); las digestivas (13,67%) y las dermatológicas (11,51%).

Según señaló la máxima responsable del ISM, el buque hospital también ha efectuado 3.106 labores de apoyo logístico en el mismo periodo, el 72 por ciento de las cuales a beneficio de buques españoles, el 25 por ciento a marroquíes y el 3 por ciento restante a barcos con banderas de otros países.

Importante participación del Instituto Social de la Marina

VII SIMPOSIUM INTERNACIONAL DE MEDICINA MARÍTIMA EN TARRAGONA



La atención sanitaria de los trabajadores del mar, prevención de riesgos laborales en el sector marítimo, estándares para los reconocimientos médicos, asistencia general en puertos y zonas marítimas o gestión de recursos médicos fueron algunos de los temas que durante los días 22 a 26 del pasado mes de abril debatieron más de 150 expertos de varios países en el VII Simposium Internacional de Medicina Marítima y en las VIII Jornadas Nacionales de Medicina Marítima, que se celebraron en Tarragona y Barcelona, organizadas por la International Maritime Health Association (IMHA) y la Sociedad Española de Medicina Marítima (SEMM). Entre los distintos organismos nacionales e internacionales que participaron tuvo una destacada actuación el Instituto Social de la Marina.

El objetivo compartido por todos los participantes en este VII Congreso Internacional de Medicina Marítima fue el debate y la adquisición de nuevas conocimientos y herramientas para mejorar la salud de todas las personas involucradas en actividades marítimas, teniendo presentes tanto el cuidado médico como los aspectos ocupacionales, preventivos y psicosociales.

Según explicó a los medios informativos, María Luisa Canals, presidenta de la Sociedad Española de Medicina Marítima (SEMM), entidad que junto con la International Maritime Health Association organizó este evento, «el objetivo de este simposium es el intercambio de experiencias y la unificación de conceptos relacionados con las enfermedades y el mar. No hay que olvidar que la última guía publicada por la Organi-

zación Mundial de la Salud sobre medicina marítima data de 1988, por lo que son imprescindibles este tipo de convenciones, ya que no

existe un manual de alcance internacional actualizado en este campo».

No hay que olvidar que esta disciplina de la medicina marítima es especialmente compleja debido a la diversidad de los tripulantes de los barcos, en los que no siempre coincide la nacionalidad de los mismos como tampoco son iguales las recomendaciones vigentes en cada puerto sobre las medidas sanitarias que se deben guardar a bordo.

Distintas patologías

También ha señalado la doctora Canals que otro aspecto a tener en cuenta es el tipo de patología que puede contraerse, dependiendo del tipo de embarcación y trabajo que realice el tripulante. «En este sentido los trabajadores que pasan largo tiempo em-

El ISM en el VII Simposium Internac...

Tanto en lo que fue el VII Simposium como en las VIII Jornadas de Medicina Marítima el Instituto Social de la Marina tuvo una amplia participación. La directora general de este Organismo, María Antonia Lucena, miembro del Comité de Honor de estos eventos, envió unas palabras de salutación a los participantes en las que, en primer lugar, agradeció a los organizadores de los mismos la posibilidad de que el ISM pudiera ofrecer sus experiencias en el cuidado de la salud de los trabajadores del mar.

A continuación la directora general expuso las líneas fundamentales de acción del ISM, como entidad Gestora de la Seguridad Social, encargada de la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar. «Esta asistencia –según explicó María Antonia Lucena– tiene en cuenta las circunstancias especiales en que se desarrolla la actividad

de este colectivo, partiendo del hecho de que el centro de trabajo de los marineros es el barco y éste se halla normalmente a grandes distancias de la costa y por tanto de los centros asistenciales y hospitalarios normales».

Para acercar la cobertura sanitaria la directora general del ISM recordó que este organismo dispone del buque hospital «Esperanza del Mar», además del que se contrata para campañas concretas; el Centro Radio Médico y los Centros Asistenciales en el Extranjero.

Ya en el marco del desarrollo del VII Simposium internacional, la videoconferencia inaugural corrió a cargo del médico de Sanidad Marítima del ISM, doctor Santiago Touriño, quien explicó como se lleva a cabo la atención sanitaria de emergencia a bordo del buque hospital «Esperanza del Mar».

barcados en buques tienden a padecer problemas físicos derivados del sonido y la vibración del mar o trastornos psicológicos, mientras que los pescadores se ven afectados por las largas horas que pasan expuestos al sol y desarrollan dolencias de piel y los buceadores sufren dolores musculares o politraumatismos, entre otras afecciones».

También consideró la presidenta de la SEMM la problemática de la atención sanitaria que requieren los pasajeros que utilizan el transporte marítimo como medio de trasladarse o para ocio.

Amplia temática

Ante esta complejidad de situaciones sanitarias los más de 150 especialistas que participaron en el VII Congreso de Medicina Marítima, que se celebró en paralelo con las VIII Jornadas Nacionales de medicina Marítima, que organizó la SEMM, debatieron una amplia variedad de temas. Entre ellos cabe señalar: normativa internacional en salud marítima, aspectos organizativos por países, epidemiología e investigación, Medicina Marítima basada en la evidencia, asistencia



sanitaria de los trabajadores del mar, medicina y salud por actividades: mercantes, subacuática, cruceros, pesca, viajeros; estándares en reconocimientos médicos, accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en el colectivo marítimos; condiciones de trabajo: aspectos sociales y prevención de riesgos laborales (higiene, toxicología laboral marítima); seguridad y salud en el sector marítimo: portuario, pesca, mercante, medicina preventiva; gestión de prevención de riesgos, vacunaciones, etc.

En total, a lo largo de los cinco días que duró de este VII Simposium Internacional se celebraron 12 paneles y 8 talleres básicos junto con reuniones paralelas como las ya mencionadas VIII Jornadas Nacionales de Medicina Marítima, que tuvieron lugar los días 25 y 26 y los seminarios de la IMHA, que se celebraron los días 22 y 26.

Los talleres prácticos versaron sobre historia de la medicina marítima, telemedicina, interpretación de ecografías, espirometrías, bienestar social, puertos, medicina marítima basada en la evidencia, proyectos de investigación, formación continuada y guía práctica de medicina marítima.

Según informan fuentes de la organización, en el transcurso de la inauguración del acto el representante de la Organización Mundial de la Salud, Greg Goldstein, anunció que se está trabajando en la tercera edición de la Guía Sanitaria Internacional. Por su parte, miembros de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), participantes en este Simposium, señalaron que durante este año se están revisando los cinco Convenios y las dos Recomendaciones relativas a la seguridad y salud en la pesca.

Conclusiones

Al final, los participantes llegaron a una serie de conclusiones entre las que cabe destacar la necesidad de favorecer políticas internacionales que

contemplan la salud y la seguridad como cuestiones prioritarias para la protección de los trabajadores del mar. Ello sin olvidar otros aspectos como es la necesidad de homogeneizar los reconocimientos médicos en los distintos países, porque, aunque existen directrices de la OMS y de la OIT, su aplicación depende de las políticas nacionales.

También se insistió en la necesidad de coordinar más acciones preventivas relacionadas con los riesgos profesionales de los trabajadores del mar; incrementar su formación sanitaria, ya que son viajeros y por tanto están sujetos a riesgos de enfermedades de transmisión. Asimismo se consideró importante no descuidar factores psicológicos relacionados con el estrés, las enfermedades cardiovasculares, la adecuación en la composición de los botiquines a bordo y la potenciación de la telemedicina así como el hecho de que los puertos dispongan de servicios que faciliten su atención médica y social.

Numerosas instituciones

Según los organizadores, en este VII Simposium de Medicina Marítima así como en las VIII Jornadas Nacionales de Medicina Marítima se ha incrementado la participación y el soporte prestado por instituciones nacionales e internacionales. Así, además de la colaboración de la Organización Mundial de la Salud y de la Organización Internacional del Trabajo y la Federación Internacional del Transporte, han participado las Autoridades Portuarias de Tarragona y Barcelona; el Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales); la Universidad Rovira y Virgili, de Tarragona; la Sociedad Española de Medicina y Seguridad en el Trabajo; la Academia de Ciencias Médicas de Catalunya i Balears; el Colegio Oficial de Médicos de Tarragona y la Sociedad Catalana de Medicina General. También se contó con el apoyo de los Departamentos de Trabajo y Bienestar de la Generalitat de Catalunya y el Ayuntamiento de Tarragona. ■

ional de Medicina Marítima

Por su parte, el responsable del Servicio de Sanidad Marítima del ISM, José María Pérez Toribio, fue el encargado de moderar la mesa «Gestión Pública en Prevención de Riesgos Laborales» en la que participaron los doctores del ISM, Fernando Gómez y María José Grandes.

El responsable de Sanidad Marítima del ISM centró el debate señalando que «cualquier accidente es evitable, pero que cuando se produce las deficiencias deben ser corregidas de forma inmediata». Señaló también que para implantar una cultura de la prevención es necesaria la formación de los trabajadores.

Por su parte los doctores Fernando Gómez y María José Grandes hablaron de la Prevención de Riesgos Laborales. El primero desde el conocimiento que tiene de las condiciones de

trabajo a bordo, por su trabajo en el Centro Radio Médico y la segunda desde la necesidad de la formación para prevenir los accidentes. Según la doctora Grandes «la formación sanitaria por sí sola no garantiza un buen nivel de salud, pero sin formación la prevención es imposible. La formación es una herramienta más de la prevención y como tal debe servir para lograr un adelanto y una mejora en la situación de los profesionales del medio marítimo» Y finalizó su intervención describiendo el papel que lleva a cabo el ISM en la formación sanitaria.

Aparte del apoyo logístico que la Casa del Mar de Tarragona ha representado en el desarrollo de este Simposium y de estas Jornadas sus locales así como los de la Casa del Mar de Barcelona han servido para la celebración de algunas de las conferencias.

Con un homenaje a las directoras de los centros de Barbate y Algeciras

Cuando en el octubre de 1978 el Instituto Social de la Marina abría las primeras guarderías para hijos de los trabajadores del mar ponía en marcha una propuesta muy avanzada socialmente para la época. Con esta iniciativa el Instituto ampliaba el arco de las prestaciones propias a la sociedad del bienestar y extendía a los hijos de los beneficiarios del Régimen Especial del Mar en edad preescolar la acción social que ya prestaba a los niños en edad escolar, a través de los centros docentes del Instituto. Se trataba de alentar también la incorporación al trabajo remunerado de las mujeres de los trabajadores del sector marítimo pesquero. Al cumplirse el primer cuarto de siglo de funcionamiento, las guarderías han registrado la matrícula de más de 18.000 niños. Para celebrar este aniversario, el Instituto ha rendido un homenaje a los trabajadores y trabajadoras de los centros infantiles, representados en las directoras del centro de Barbate, Rosa Ruso, y de Algeciras, Isabel Martínez. La celebración se desarrolló en Barbate y estuvo presidida por la directora general del ISM, M^a Antonia Lucena Varea.



EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA CELEBRA EL XXV ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE GUARDERÍAS PARA HIJOS DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

En el curso de 1977-1978 se abrieron las guarderías de Barbate y Algeciras en Cádiz, Garrucha en Almería y Ayamonte en Huelva. Les seguirían en 1979 Marín en Pontevedra; en 1980 Isla Cristina y Punta Umbría, también en Huelva; y en 1981 Celeiro en Lugo. Posteriormente se han abierto aulas de educación infantil en el Colegio «Estrella del Mar» en Barbate y en el Colegio «El Picacho» en Sanlúcar de Barrameda.

En la elección de Barbate para celebrar el XXV aniversario de la creación de guarderías del ISM se ha tenido en cuenta el significado de la escuela infantil en esta ciudad, ubicada en el corazón de la barriada «del mar», así como la incidencia de los servicios sociales del Instituto So-

cial de la Marina en el desarrollo de la sociedad barbateña, tan profundamente marinera.

Coincidiendo con este aniversario se ha iniciado la actualización de la denominación de las guarderías, de acuerdo

con las especificaciones de la LOGSE, como centros de educación infantil, iniciando el proceso en las de Algeciras y Barbate, que pasan a llamarse «Centro de Educación Infantil Entre Mares» y «Centro de Educación Infantil La Trafiña», respectivamente.

Apoyo a las mujeres trabajadoras

La directora general del ISM estuvo acompañada en el acto conmemorativo por el alcalde de Barbate, Juan Manuel de Jesús. Asistieron asimismo representantes de los grupos municipales del Ayuntamiento barbateño, de las centrales sindicales CC.OO. y UGT; el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores y el presidente de la Asociación de Armadores de Barbate; una representación de los padres de alumnos y de los antiguos





La guardería de Algeciras pasará a llamarse «Centro de Educación Infantil Entre Mares» y la de Barbate «Centro de Educación Infantil La Traña»

Instituto Social de la Marina han sido en este cuarto de siglo colaboradoras estrechas de la familia en la tarea educadora de las nuevas generaciones. En ellas se trabaja la adaptación, la seguridad de los niños y niñas, la inteligencia emocional, el respeto hacia sí mismos y hacia los demás, la autoestima y el bienestar. Conocimientos y aptitudes que constituyen peldaños en los que se asientan firmemente las raíces vitales de estos jovencísimos ciudadanos, que están llamados a ser protagonistas de la sociedad del siglo XXI».

«Ha sido ésta una labor de la que quienes tenemos alguna responsabilidad en el Instituto nos sentimos especialmente satisfechos», concluyó, «pero que no hubiera sido posible, con la excelencia que se ha realizado, de no haber contado desde el momento mismo de su creación, con la complicidad y colaboración de las personas que han atendido a los niños y niñas con la dedicación y entrega que lo han hecho. Que ha sido extraordinariamente profesional, sin duda, pero ha sido además, extraordinariamente próxima, ligada al terreno, de manera especial atenta a las dificultades de las familias con problemas socioeconómicos».

Los niños, que habían ofrecido una representación musical y un espectáculo de sombras chinas, comieron en el mismo jardín y entraron y salieron con orden y sin alboroto. Y hasta el levante, el viento omnipresente en la vida de la zona, se prestó con su ausencia a realzar el acto. ■

M. V.

alumnos. Además de la directora de Barbate, decana de las directoras de las escuelas infantiles del ISM, la directora de Algeciras, y la del colegio «La Estrella».

En el hermoso marco del jardín de la escuela infantil de Barbate, en el corazón de la barriada marinera, en un día de sol esplendoroso y con la mar en calma, se recordó con un sencillo y emotivo acto el significado de la puesta en marcha de las guarderías del ISM. El director provincial del Instituto en Cádiz, Francisco Corral, presentó el acto y fue dando la palabra, en primer lugar a Isabel Martínez, directora de la escuela infantil Entre Mares, quien subrayó la importancia de los primeros aprendizajes y el valor de la convivencia, y concluyó con la lectura de un poema de Gabriel Celaya. Rosa Ruso, agradeció la colaboración de las trabajadoras y trabajadores del centro de Barbate y destacó el valor de esta entrega en la formación de los niños que, dijo, son los protagonistas de la organización y de las actividades de la escuela infantil.

Juan Manuel de Jesús, alcalde de Barbate, reconoció la labor desarrollada por el Instituto Social de la Marina en la localidad, desde la guardería, desde el colegio

«La Estrella» y desde otras instancias, y alentó a los trabajadores y al organismo a mantener esta labor social en favor de los trabajadores del mar.

M^a Antonia Lucena señaló que la celebración era sólo una pausa «para reconocer y agradecer la entrega y dedicación de quienes han estado a pie de obra día a día», reconocimiento que el ISM expresaba en el homenaje a todos ellos, representados en Rosa Ruso e Isabel Martínez, directoras de Barbate y Algeciras, respectivamente, que llevan ejerciendo su función desde la apertura de los centros.

La directora general del ISM afirmó que las escuelas de educación infantil del Ins-

tituto Social de la Marina «resultan un apoyo a las mujeres trabajadoras, contribuyen a la dinamización social del entorno en el que se ubican y favorecen la socialización de niños con graves carencias sociales». Un balance que juzgaba satisfactorio teniendo en cuenta los 18.000 niños matriculados en sus aulas y el relevo generacional del que han sido testigos las aulas. «Un relevo que nos afecta muy directamente», recordó, «si tenemos en cuenta que Yolanda Ramírez, directora de la Escuela de Educación Infantil de Punta Umbría, fue alumna de esta misma guardería de Barbate».

Lucena Varea recordó que «las escuelas infantiles del



**Educar es lo mismo
Que ponerle un motor a una barca.
Hay que medir, pesar, equilibrar...
Y poner todo en marcha.
Pero para eso
Uno tiene que llevar en el alma
Un poco de marino, un poco de pirata,
Un poco de poeta,
Y un kilo y medio de paciencia
concentrada.
Pero es consolador soñar, mientras uno
trabaja,
Que ese barco, ese niño,
Irà muy lejos por el agua.
Soñar que ese navío
Llevará nuestra carga de palabras
Hacia puertos distantes,
Hasta islas lejanas.
(Gabriel Celaya)**

Centro de Formación Marítima de

BAMIO



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



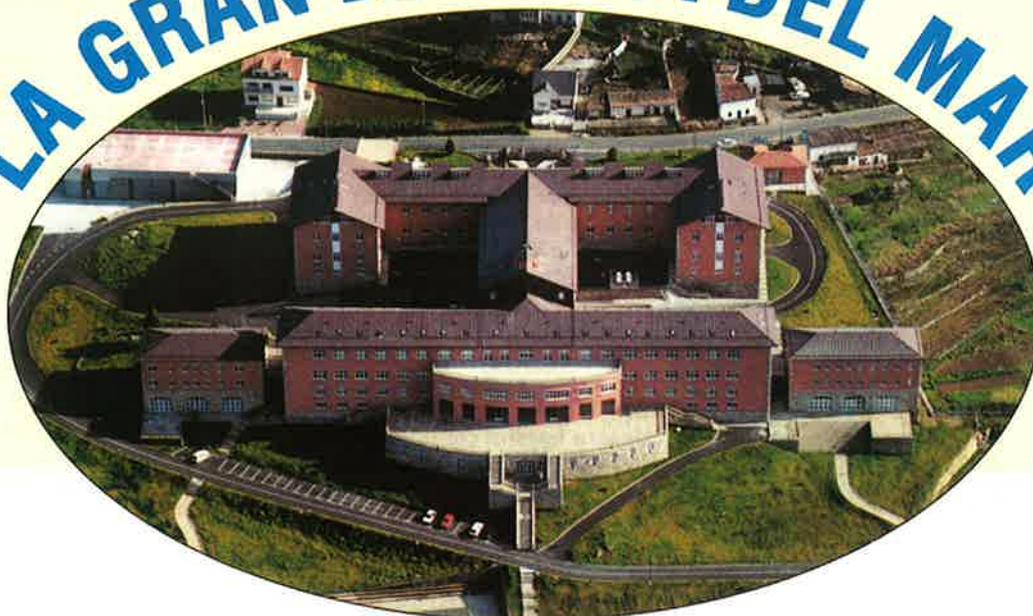
Cerca de 10.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus cinco años de existencia.

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

Centro de Formación Marítima de Bamió
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



**Fue presentado
en el Congreso
de
Comercialización
de Productos
Pesqueros**

SELLO DE CALIDAD PARA EL SECTOR PESQUERO

■ **Adepesca y Fedepesca pretenden tener un instrumento para mejorar y fomentar el dinamismo comercial del sector**

La Asociación de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados de la Comunidad de Madrid, ADEPESCA, la única del sector en la Comunidad y que representa al 98% de los establecimientos, y FEDEPESCA, la Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados, han presentado el Sello de Calidad para el sector durante la celebración del Congreso sobre Comercialización de Productos Pesqueros, organizado por ambas organizaciones e incluido en los actos de celebración del Centenario de ADEPESCA.

Ambas asociaciones pretenden con esta norma de calidad obtener un instrumento para innovar y ampliar y mejorar las posibilidades de las empresas que a ella se acogan. Asimismo, el Sello de Calidad busca mejorar y fomentar el dinamismo comercial del sector.

La norma de calidad supone, también, un compromiso de actuaciones de mejora en la oferta de productos y servicios, así como en la disposición comercial de la tienda y su personal. Además, el Sello de Calidad quiere potenciar el prestigio del establecimiento, el interés de todos los empleados por los que acontece en el mismo y favorecer la confianza y

la acreditación ante el consumidor.

A efectos prácticos, el Sello de Calidad, que ha sido elaborado durante los dos últimos años, supone un seguimiento del pescado desde su compra en la lonja hasta que llega al consumidor; es decir, se asegura la calidad del transporte, temperatura, embalaje, almacenamiento y exposición de venta del pescado. El Sello incluye también un control interno de limpieza del establecimiento, de proveedores, del hielo y del estado de las cámaras.

Por otra parte, durante el Congreso se ha dado a conocer la puesta en marcha de un programa informático para optimizar la gestión integral de las empresas pescaderas. Este software ha sido desarrollado por miembros de las asociaciones.

Del mismo modo, los asistentes al acto han podido escuchar ponencias sobre la situación del sector mayorista en la actualidad y sus perspectivas de futuro; las normas para unas correctas prácticas de higiene y el consumo

de pescado como fuente de salud.

ADEPESCA y FEDEPESCA

ADEPESCA, que celebra durante 2003 su centenario, está constituida por 2.000 establecimientos asociados que corresponden a 1.300 empresas, con una media de dos trabajadores por cuenta ajena y dos autónomos lo que nos permite hablar de 7.200 empleos directos relacionados con el comercio tradicional de productos pesqueros frescos y congelados. El mercado del pescado en la Comunidad de Madrid mueve unas 250.000 toneladas de productos al año lo que supone un volumen aproximado de 2.500 millones de euros. Más del 95% de los industriales dedicados a la venta al por menor de pescados en Madrid son socios de ADEPESCA. En los pueblos de la Comunidad los asociados superan el 75% del total de los trabajadores del sector.

FEDEPESCA representa actualmente a 11.000 empresas detallistas en España y cuenta con un total de 16.000 trabajadores autónomos y 17.000 trabajadores por cuenta ajena, y su volumen de participación en el mercado supone unas 700.000 toneladas de productos pesqueros con un valor aproximado de 7.000 millones de euros.





SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

La Asociación Española de Promoción
del Transporte Marítimo de Corta
Distancia se integra en las Redes Europeas



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia («Short Sea Shipping») ha cumplido un primer año de actividad y diseño estratégico, que apuntan al trazado de una auténtica alternativa europea a la carretera y su preocupante saturación.

Para decirlo en cifras del Observatorio Hispano-francés de los Pirineos, el incremento del tráfico de vehículos pesados en los diez últimos años ha sido del 130%, lo que da una idea sugeridora de la validez del recambio marítimo, en puertas de la ampliación UE a los países del Este.

LA INDUSTRIA

NAVIERA

BUSCA NUEVOS

MERCADOS





El concepto del Transporte Marítimo de Corta Distancia, nacido del «Libro Blanco» de la Unión Europea, apuesta a «la creación de cadenas intermodales entre los protagonistas de la carretera y el mar y empieza a dar sus primeros pasos de estudio y proyección en España», según explicó a la Revista MAR el presidente de la Asociación, Manuel Carlier.

● Superar la confrontación

Por Transporte Marítimo de Corta Distancia se entiende «el movimiento de mercancías y pasajeros por mar y entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y los situados en países no europeos, con una línea de costa en los mares ribereños que rodean europea». Para los expertos del equipo español, «se

trata de superar la confrontación tradicional entre los modos de transporte terrestres y marítimos, con sensible aumento de este último, y para que la competencia se produzca entre cadenas intermodales, superadoras así mismo del ámbito geográfico nacional».

España se ha embarcado en esta alternativa logística con el apoyo de ANAVE, ANARE, IZAR y Puertos del Estado y ya colecta 21 asociados, en el primer año de actividad, entre operadores marítimos, transitorios, prácticos, amarre, consignación, estiba, logística, etc., y se han realizado ya presentaciones en las Autoridades Portuarias de Cartagena, Tarragona, Gijón, Vilagarcía, Valencia, Bilbao, etc., así como concurrencias y reuniones de estudio con las Cámaras de Comercio consiguientes, o enfoques internacionales de problemas comunes con Francia e Italia.

Al Programa de Investigación PROFIT, del Ministerio de Ciencia y Tecnología, concurren estudios de esta Asociación promotora del Transporte Marítimo de Corta Distancia, así como bien expresivos del catálogo de retos a superar con las llamadas autopistas marítimas:

→ Estudios del Impacto Económico de la próxima Ley de Régimen de los Servicios Portuarios. Reclama una estructura tarifaria específica para el transporte marítimo de corta distancia y la propuesta de las adaptaciones precisas para su desenvolvimiento.

→ Implicación material del sector de la carretera. La visión positiva de los grandes protagonistas terrestres del transporte que incentive los flujos hacia la navegación se considera indispensable para la intermodalidad.

→ Desarrollo del concepto Autopistas marítimas. Fomen-



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

tar la iniciativa pública y privada frente a las oportunidades de integración del comercio español en estas redes europeas.

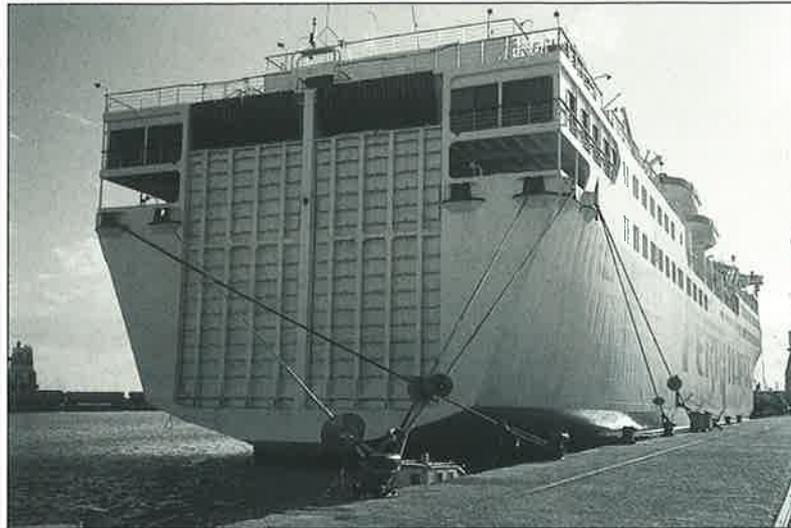
→ Tipología y volumen de la carga captable. Identificación de las materias transportables en el cabotaje de corta distancia, así como los volúmenes en los corredores España-Arco mediterráneo, España-Arco atlántico y España-Magreb.

● España y el programa transportista UE

Las fachadas marítimas españolas se benefician del Programa de Actuación de la Comisión Europea (1998-2004) «por un transporte seguro, eficiente y competitivo» y la mejora de las conexiones de los puertos con el ferrocarril, con dotación por 30 millones de euros/año destinados al Programa Marco Polo (2003-2010), que reemplaza al actual PACT (1997-2001).

La oportunidad española se refiere obviamente a nuestro cabotaje interior, del que destacan los servicios regulares entre puertos continentales e insulares. Para nuestro caso concreto, muchos de los servicios de transporte marítimo entre las Islas Canarias y Baleares y la Península son perfectamente encuadrables en el Transporte Marítimo de Corta Distancia europea, tanto por su regularidad y alta frecuencia, como por estar insertos en cadenas logísticas que pueden poseer incluso un tramo ferroviario (por ejemplo, Canarias/Sevilla/Madrid).

En el llamado Arco Euro-Mediterráneo, España queda inserta ya en la viabilidad tecno-económica de su fun-



PRIMER ANIVERSARIO DE LA ASOCIACIÓN

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, o ShortSea Promotion Centre-Spain (SPC-S) como se le conoce en la Red Europea, cumple su primer año de andadura.

El SPC-S nace el 9 de febrero de 2002 a partir de la iniciativa de las principales Asociaciones y empresas ligadas a la intermodalidad y con el apoyo del Ministerio de Fomento, y en especial la Dirección General de la Marina Mercante.

Son sus socios fundadores ANAVE, ANARE, IZAR y PUERTOS DEL ESTADO, quien contribuye decisivamente con la aportación del 50% de su presupuesto de funcionamiento.

La Asociación nace con el objetivo principal de promocionar en España el desarrollo de una alternativa logística de carácter sostenible, basada en la

colaboración y cooperación entre los distintos modos de transporte.

La presidencia de la Asociación recae en esta primera etapa en ANAVE, siendo su Director General, D. Manuel Carlier, su Presidente. La Vicepresidencia la ostenta Puertos del Estado en la persona de D. Jaime Luezas. Para dirigir la Asociación los miembros eligieron a D. José Francisco Vidal.

El órgano deliberante y decisorio de la Asociación es su Asamblea General y el órgano rector y de administración es su Junta Directiva.

A lo largo de este primer año se ha celebrado una reunión de la Asamblea General y cuatro reuniones de la Junta Directiva, normalmente en sesión abierta a todos los asociados, fórmula que permite una total transparencia en la toma de decisiones y una mayor participación de todos los miembros.



cionamiento actual, y más importante aún resultarán las redes España-Marruecos, Túnez, Argelia, etc., con el inmediato desarrollo de las economías del Magreb y la translación de centros pro-

ductivos europeos a aquella zona geográfica. Pero el gran liderazgo transportista por mar es el del Arco Atlántico y Atlántico-Mar del Norte, por su concentración de cargas hacia las grandes áreas

del consumo y la producción europea. Ahí es donde el transportista español halla los grandes flujos de crecimiento, desde la adhesión — como el portugués mismo — y la amenaza congestiva de unos pasos, en Irún y La Junquera, por los que transitan actualmente intensidades medias de 3.500 vehículos pesados/día en ambas direcciones.

La próxima creación de un área Mediterránea de Libre Comercio, de la que postuló la Declaración de Barcelona un horizonte 2010 no dejaría de ser otro gran pretexto por el esfuerzo de liderazgo español en transporte de corta distancia. ■

S. de Francisco

MIEMBROS

- ANESCO (Consignatarios y Estibadores)
- FETEIA (Transitorios)
- FIPAE (Industrias de Productos Alta Energía)
- PYMAR (Pequeños y Medianos Astilleros)
- Flota Suardiá, S.A.
- Grimaldi Logística España, S.L.
- Naviera Pinillos (Grupo Boluda)
- UECC Ibérica, S.A.
- Federación de Prácticos de España
- Asociación Española Amarradores de Buques
- VPI Logística, S.A.
- CETM (Confederación Española Transporte Mercancías)
- Ports de la Generalitat (Catalunya)
- APPORT (Comunidad Portuaria Tarragona)
- Portos de Galicia (Galicia)
- Fundación IPEC de la Generalitat Valenciana
- Buquebus España, S.A.

ACTIVIDADES INMEDIATAS

- Publicación de una Guía de los regímenes aduaneros aplicables al SSS, de acuerdo con la Agencia Tributaria Española sobre la base de la Guía preparada por la Comisión Europea.
- Inauguración de la sede en Internet: un portal de información sobre SSS.
- Publicación en Internet de la base de datos sobre servicios disponibles en España de SSS. Conectada a la ESN.
- Copatrocinio de una Jornada portuaria con los principales puertos del Mediterráneo no comunitarios en Valencia, en conjunción con la CEOE.
- Participación en el Congreso de Tráfico Marítimo y Gestión portuaria de Tarragona, organizado por Puertos del Estado.
- Participación en la Mesa Nacional de Transporte, organizada por AECOC.
- Participación en una Mesa Redonda organizada dentro del Curso de Transportes de las Escuelas T.S. de Ingenieros de Caminos y de Navales.
- Organización de unas Jornadas en Julio del 2003 para dar a conocer los resultados de los estudios encargados.
- Preparación de un Workshop para cargadores y operadores de transporte franceses, italianos y españoles.
- Publicación periódica de una Newsletter con noticias de interés para el SSS.
- Organización de una Jornada sobre proyectos europeos sobre el SSS junto con la Fundación Ingeniero Jorge Juan.



La UE a 25 del próximo mayo de 2004 desembarcará en el mercado transportista

10 FLOTAS NACIONALES CON «MALA FAMA»

Expectativas e interrogantes a descifrar en mayo próximo de 2004: las marinas mercantes de los 10 nuevos estados miembros de la «UE a 25» entran en la escena competitiva del transporte marítimo comunitario. Chipre, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Chequia y Eslovaquia desembarcan en este mercado una oferta de 50 millones de GT, entre graneleros y buques-tanque principalmente.



¿Cuál será el impacto en el horizonte de liberalización de las navegaciones y servicios portuarios que se advierte en la actual Unión Europea? Y, ¿hasta qué punto gravitarán sobre el escarnecido esquema de la seguridad marítima algunos nuevos competidores que traen fama de poco cumplidores y figuran ya en «listas negras», con barcos viejos y pobres historias de seguridad?...

● Interrogantes de una «ampliación-monstruo»

No solamente las flotas de estos 10 nuevos países comu-



nitarios, sino las de Bulgaria, Turquía y Rumanía también, cuya adhesión está fechada para 2007, decantarán un nuevo escenario de transporte marítimo. Nos hallamos ante un supuesto de caracteres desconocidos, pues las sucesivas ampliaciones de la Unión Europea nunca han integrado tal tamaño de flota y de profesionales marítimos, pues en las de los años 73, 81, 86 y 95, se trató de tres, dos o un país, hasta completar los actuales Quince, y en ningún caso se trató —como ahora— de países unidos en la pobreza económica o recién saliendo de conflictos bélicos y dificultades repercutibles en sus marinas.

Por estas y otras razones, los nuevos 10 países de la próxima «UE a 25» desembarcan en este mercado marítimo lo concerniente a unas tasas de desempleo muy superiores a las de la Unión Europea actual, como son los casos de Eslovaquia (19,4%), Polonia (18,4%), Letonia (16,5%). El impacto plantea interrogantes de orden socio-laboral imaginable, si bien los actos de la Asociación Europea de Navieros (ECSA) —a la que sigue

este trabajo— rebajan el problema «pues ya más de 10.000 marinos de estos países candidatos están a bordo de buques del espacio económico europeo actual», entre los que destaca «una visible mayoría de polacos».

Las mismas fuentes rebajan también el grado de im-

pacto de las nuevas flotas candidatas a la ampliación de mayo de 2004, pues «gran parte de las mismas están inscritas en Malta y Chipre y son propiedad de armadores de otros países». Para decirlo en números concretos, «la flota total registrada en los 10 países de referencia suma más de 50 millones de GT

pero la flota controlada por estos países no alcanza los 5 millones de GT». Aún con estas rebajas, no será menor la problemática de esta «ampliación monstruo» ni lo que habrán de trabajar los nuevos candidatos para adecuar sus historiales de seguridad marítima, en todos los rubros de antigüedad, mantenimiento y «pasadas» por las listas negras del Memorandum de París (que lideran Malta y Chipre, actualmente) o la lista gris, que encabezan Letonia y Lituania, además. Piénsese que Chipre y Malta sumados representan el 97,8 del tonelaje de la flota de esos 10 países candidatos.

■ Sus principales registros, Chipre y Malta, encabezan las «listas negras» de inseguridad marítima



● Graneleros y buques-tanque, principal oferta candidata

Por tipos de buques, los nuevos protagonistas marítimos de esta «UE a 25» responden a un 45,4% de graneleros y un 31,1% de buques-tanque, sector este último cuyos índices de seguridad atraviesan por el ojo del huracán de la sospecha colectiva, después de los últimos siniestros en el área europea,

FLOTA REGISTRADA EN LOS PAÍSES CANDIDATOS

	Buques tanque		Graneleros		Otros		TOTAL	
	nb	GT	nb	GT	nb	GT	nb	GT
Malta	347	11.400,50	434	10.660,50	600	4.880,80	1.381	26.942,80
Chipre	170	4.283,90	444	11.775,90	666	6.427,60	1.280	22.487,40
Turquía	174	1.005,00	148	3.178,20	656	1.664,50	978	5.847,70
Bulgaria	15	122,2	33	517,4	53	284	101	923,6
Rumanía	12	64,5	10	142,8	57	288,2	79	495,5
Polonia	11	8,7	14	390,5	31	58,7	56	457,9
Lituania	4	5,4	9	79,9	56	225,8	69	311,1
Estonia	8	9	2	33	59	249,8	69	291,8
Letonia	6	4,2	0	0	11	15,1	17	19,3
Eslovaquia	0	0	0	0	3	15,2	3	15,2
Eslovenia	0	0	0	0	2	0,6	2	0,6
Hungría	0	0	0	0	0	0	0	0
R. Checa	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	747	16.903,40	1.094	26.778,20	2.194	14.110,30	4.035	57.791,90



Calidad marítima y rejuvenecimiento del sector

El ministro de Marina griego, Giorgos Anomeritis se cuestiona los retos del sector, en calidad y rejuvenecimiento profesional del mismo «¿por qué nuestros hijos eligen quedarse sin empleo en tierra, despreciando un trabajo fijo en el mar?, ¿por qué no ven las profesiones marítimas como una carrera con oportunidades? La presidencia griega quiere cerrar estos interrogantes, ya».

El presidente de ECSA, Emanuele Grimaldi, vislumbra que «las consideraciones medioambientales y los servicios de calidad al cliente definirán la marina mercante de la Europa a 25», que —añade— «arranca precisamente con la fundación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima como estímulo general».

Para la Comisaria de Transportes, Loyola de Palacio, «es preciso seguir defendiendo la especificidad del sector marítimo, con ayudas de Estado a la modernización de flota, rebajas fiscales y programas de formación, para que los nuevos países se integren en una Europa que sitúa a sus transportistas marítimos entre los diez mejores del mundo».

referenciando a Chipre, Malta y Liberia como zonas de procedencia de los tráficos petrolíferos más sujetos a cuestión.

Una nueva paradoja, para las autoridades de ECSA, es el hecho de que la antigüedad de las flotas candidatas

«no es muy elevada, sino incluso más baja (17,3 años) que la de los actuales estados miembros (18,6), lo que prueba que la edad misma es un factor determinante menor que el mantenimiento», pues hay flotas como las de Suecia y Finlandia que, con medios



de edad entre los 29 y 26 años respectivamente, tienen altos standards en seguridad marítima, mientras estos nuevos candidatos frecuentan las listas negras.

Si a Chipre y Malta se les pronostica un gran esfuerzo en este terreno de los índices

de seguridad marítima, Turquía —que se adhiere en 2007, según lo tratado en Copenhague— deberá esmerarse significativamente, pues por sí sola controla actualmente 562 buques y un total de 5,8 millones de GT, aún cuando su flota registrada sea



FLOTA CONTROLADA POR LOS PAÍSES CANDIDATOS EN PABELLÓN NACIONAL Y EXTRANJERO (buques de más de 1.000 GT)

	Buques tanque		Graneleros		Otros		TOTAL	
	nb	GT	nb	GT	nb	GT	nb	GT
Malta	1	1,2	0	0	12	50,8	13	52
Chipre	16	984,1	15	304,3	43	322,4	74	1.610,8
Turquía	92	860,3	148	3.369,70	322	1.662,60	562	5.892,6
Bulgaria	9	119,4	46	711,9	49	385,8	104	1.217,1
Rumanía	8	363,3	8	123	62	339,1	78	825,4
Polonia	6	59,7	61	872,5	25	280,9	92	1.213,1
Lituania	2	3,8	8	79,7	38	111,1	48	194,6
Estonia	2	3,6	3	55	70	310,2	75	368,8
Letonia	49	888,3	0	0	42	258,2	91	1.146,5
Eslovaquia	0	0	0	0	3	15,52	3	15,2
Eslovenia	0	0	14	488,2	8	95,6	22	383,8
Hungría	1	1,9	0	0	0	0	1	1,9
R. Checa	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	186	3.285,60	303	5.804,30	674	3.831,90	1.163	12.921,80



Un desafío ingente

Los preparativos generales de esta macro-adhesión se revelan «ingentes» y se califican de «desafío» por los expertos de la Comisión Europea, ya que ésta «pasará de los 370 millones de habitantes a los 451» y habrá de conciliar —en medio de lo que estamos, y con la fractura actual— «Pibs per cápita» de un 85% de Chipre hasta un 28% de Rumanía, así como asumir una disminución del 9% del «Pib per cápita» en la nueva «UE a 25».

Apenas aumentará un 10% el Pib general, con todo, así que el impacto de choque en la industria naviera sería grano de anís, vista la complicación de organizaciones internas, instituciones políticas, repartos de escaños, procedimientos y finanzas del nuevo mapa, a diseñar «por tierra, mar y aire».

A fecha cierta, 1 de mayo de 2004, Europa será completamente otra y deberá reponerse de este impacto para 2007 en que tres nuevos candidatos, Bulgaria, Rumanía y Turquía no dejarán de presentarse a sus puertas.

S. de F.

inferior a la de aquellos dos países, pero mucho más significativa en el peso de la adhesión. Bulgaria y Rumanía traerán así mismo barcos medidos en los 24 y más años de media, con malos historiales del Mou de París y la escasa fama de sus controles de

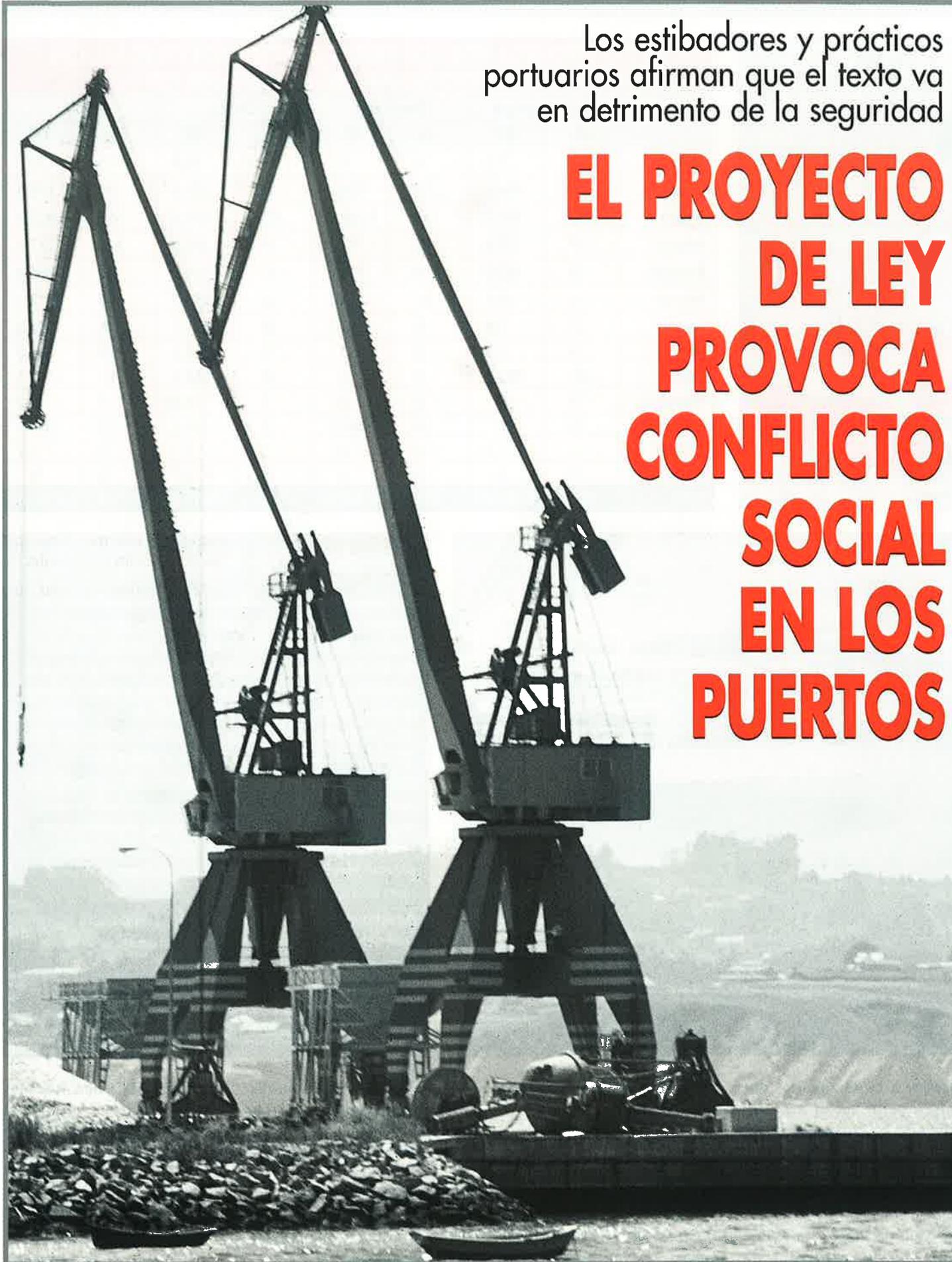
mantenimiento, sociedades de clasificación, etc.

El sector comunitario tiene sus razonables dudas sobre la superación de estos precedentes «por países que salen de conflictos bélicos, están inyectando fuertes contingentes de inmigración ilegal

a la UE y atraviesan malas coyunturas económicas, como para reclamarles esfuerzos suplementarios en flota». Es algo que, conscientemente, se deberá apelar a la Convención sobre el Futuro de la Unión Europea y a los Comités de Seguridad de la Orga-

nización Marítima Internacional (OMI), precisamente en el año en que la Comisión Europea quiere legislar enérgicamente en materia de seguridad marítima y liberalización de los servicios portuarios. ■

S. de Francisco



Los estibadores y prácticos
portuarios afirman que el texto va
en detrimento de la seguridad

EL PROYECTO DE LEY PROVOCA CONFLICTO SOCIAL EN LOS PUERTOS

El proyecto de Ley de Puertos, que tiene por objeto la regulación de la estiba, la liberalización de los servicios y la solución del conflicto tarifario, ha producido inquietud entre los trabajadores del sector portuario que se ha traducido en una huelga de los estibadores y en paros de los prácticos. La norma, que en palabras de los representantes sindicales cuenta con aspectos positivos, tiene la oportunidad durante el trámite parlamentario de unificar criterios para que los puertos de nuestro país continúen el crecimiento sostenido de la demanda de transportes.

Desde que en noviembre de 2001 se presentara ante el Parlamento Europeo la Directiva sobre el Acceso a los Servicios Portuarios, que tiene como objetivo la privatización del sector y ha dado origen en nuestro país al actual Proyecto de Ley de Régimen Económico y Prestaciones de Servicios en los Puertos de Interés General —anticipándose a la Directiva Europea—, se ha producido una gran inquietud laboral en los distintos ámbitos del sector

portuario que ha desembocado en críticas, paros y huelgas contra el texto que ya ha iniciado su trámite parlamentario.

Las críticas a la norma proceden de distintos ámbitos del sector como algunas Autoridades Portuarias, organizaciones empresariales (Asociación Nacional de Empresas Consignatarias y Estibadores de Buques ANESCO), el colegio de prácticos, que por su parte, pasó de las palabras a las obras convocando paros en todos los puertos españoles,



«El papel de Puertos del Estado pasa de coordinar y marcar estrategias a controlarlas a través de informes vinculantes»

(José Pérez)

y los estibadores de todo el país, que mantuvieron una huelga de tres días justo antes de la fiesta del trabajo.

El Ejecutivo nacional, ante las críticas lanzadas, ha realizado algunas modificaciones para tranquilizar los ánimos. De esta forma, antes de la entrada del texto en su fase parlamentaria, el Consejo de Ministros del viernes 11 de abril realizó cambios en el proyecto de Ley de Puertos para equilibrar la pérdida de peso sufrida por la iniciativa pública a favor de la privada y se devolvió a las Autoridades Portuarias parte de las atribuciones retiradas.

Modificaciones

El cambio se produjo ya en la mención que el Ejecutivo realiza en la exposición de motivos. En este apartado se subraya que el desarrollo de los puertos es fruto de la «positiva interacción de la iniciativa privada y pública». Corrigiendo de esta manera el anteproyecto que apuntaba hacia una ley pionera en la liberalización de los servicios. Además, añade un nuevo párrafo en el que se destaca el papel desempeñado hasta la

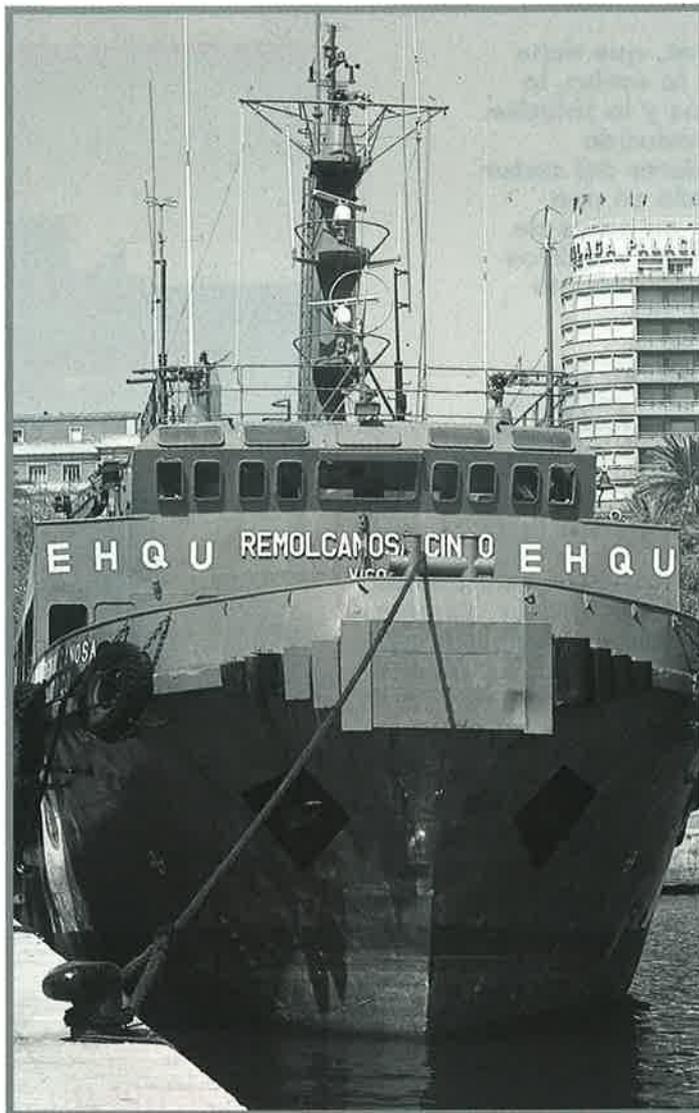


fecha por las Autoridades Portuarias en la dinamización de la actividad portuaria en colaboración con la iniciativa privada.

Según el texto, las Autoridades Portuarias «han aportado un impulso decidido hacia el desarrollo de una nueva cultura portuaria, basada en una visión compartida de carácter global de la oferta portuaria, y en el concepto de comunidad portuarias; y, por otro lado, aportando un impulso decisivo en el campo de la innovación y del fomento de la actividad portuaria, protagonizando la promoción de estrategias globales, basadas en la mejora continua de los procedimientos y de los servicios, en permanente búsqueda de soluciones que mejoren la competitividad del puerto». Termina el párrafo resaltando que este modelo de colaboración público-privado, que permite aunar el interés general y los intereses privados, es el que debe consolidarse.

Los objetivos fundamentales de este Proyecto de Ley son, en primer lugar, adaptar el régimen económico, de prestación de servicios y de gestión de los suelos portuarios a un modelo de gestión de los puertos más eficaz y eficiente, reservando fundamentalmente al sector público la provisión y gestión de las infraestructuras y de los terrenos portuarios y al sector privado la prestación de servicios en un marco de libre competencia. En segundo lugar, estabilizar jurídicamente el marco tarifario de los puertos. Y, en tercer lugar, mejorar la competitividad de los puertos españoles en un sistema de transportes multimodal, crecientemente liberalizado, así como potenciar la posición geoestratégica de España como plataforma logística modal.

El Proyecto de Ley significa una evolución del actual



modelo de gestión de los puertos, en el que el papel de la Autoridad Portuaria se orienta hacia la provisión y gestión de los espacios de dominio público, a la regulación de la actividad económica que constituyen los servicios portuarios básicos cuya prestación corresponde, esencialmente, al sector privado, y al liderazgo tecnológico y comercial de toda la comunidad portuaria; reservándose a la misma una actividad prestacional subsidiaria orientada principalmente a los casos de ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada.

Estas modificaciones, de acuerdo con José Pérez, secretario general del Sector Estatal del Mar de CC. OO. «pretende allanar el camino parlamentario para que la Ley esté en funcionamiento el 1 de enero del próximo año».

Antecedentes

El actual Proyecto de Ley se inició por la petición del Parlamento al presidente de Puertos del Estado para que solucionara el contencioso, que había llegado a los tri-

La estiba responde al proyecto de Ley con un paro

Las labores de carga, descarga, estiba y desestiba, y trasbordo de mercancías objeto del tráfico marítimo en los buques y dentro de la zona portuaria, constituyen, dada su importancia, un servicio de carácter público de titularidad estatal. Pero a pesar de ser de titularidad estatal, el Estado gestiona indirectamente este servicio a través de 37 Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba.

La aleatoriedad del tráfico marítimo y, por tanto, la dificultad para planificar el día y la hora de llegada de los barcos a puerto ha originado grandes fluctuaciones en la actividad portuaria y en la oferta de empleo. Esta circunstancia favoreció la creación de bolsas de trabajadores eventuales en régimen diario a las que acudían las empresas para atender sus puntas de empleo.

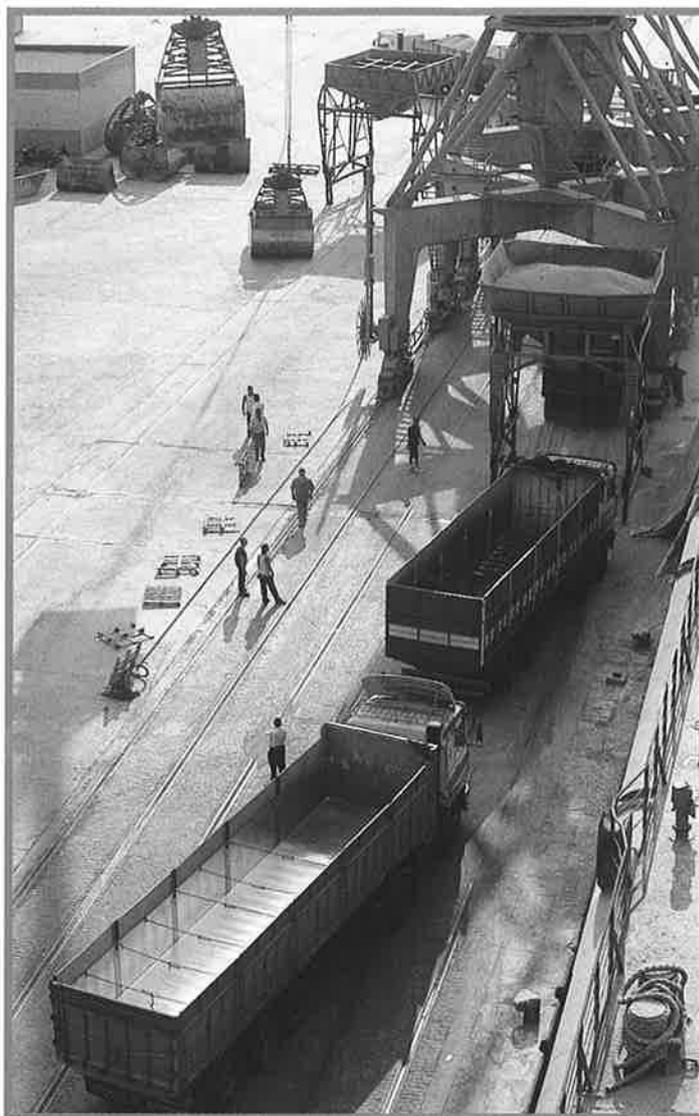
Los objetivos de las sociedades de estiba son: asegurar la profesionalidad de los trabajadores portuarios; ejercer la condición de empresa de estos trabajadores y cubrir la actividad portuaria facilitando trabajadores a

las empresas estibadoras que los demanden para las operaciones portuarias correspondientes.

En la actualidad el sector de la estiba y desestiba se rige por el II Acuerdo para las Relaciones Laborales del sector Portuario de noviembre de 1993, en el que se establecen cuatro grupos profesionales (estibador, oficial manipulante, controlador de mercancía y capataz) y se encuentra desde la integración de nuestro país a la Unión Europea en una situación de cambio debido a la competencia del resto de los estados miembros, lo que exige la incorporación y renovación constante de herramientas y sistemas de trabajo, así como la necesidad de ampliar conocimientos y desarrollo de nuevas destrezas y habilidades de los trabajadores portuarios. Con el desarrollo de la Directiva Europea de Acceso a los Servicios Portuarios que introduce el concepto de «autoasistencia» y su transcripción al Proyecto de Ley español se ha iniciado el conflicto social en los puertos. La autoasistencia, que en la práctica

bunales, entre empresas y Autoridades Portuarias por el cobro de la tarifa T3 (tasa la mercancía). Las empresas pagan el importe de la tarifa pero al entender que existe duplicidad en el cobro, impugnan en los tribunales el pago de la tarifa más cara: la T3.

Esta situación, como señala José Pérez, fue aprovechada por Fomento para llevar a cabo una reforma de mucho más calado del necesario, reduciendo las concesiones que la ley vigente otorga a las Comunidades Autónomas para nombrar a parte de los Consejos de Administración de la Autoridad Portuaria, lo que proporciona al ejecutivo regional mucha capacidad de decisión en la gestión de los puertos de su ámbito. Esta capacidad de gestión compete al presidente de la Autoridad Portuaria, por delegación del Consejo de Administración, que gestiona lo concerniente a los convenios colectivos, las obras a realizar y la estrategia y planificación comercial del puerto. En el Proyecto de Ley como subraya Pérez, «el papel de



Puertos del Estado pasa de coordinar y marcar estrategias a controlarlas a través de informes vinculantes».

Los representantes de los trabajadores, con excepción de la Coordinadora Estatal, no critican todo el texto, ya que ven en él mejoras laborales y entienden que es necesaria una ley que resuelva el aspecto económico. Comprenden la situación de la estiba y plantean que se establezca una mesa sectorial a parte para resolver el problema de estos trabajadores.

Entre las mejoras, que los representantes sindicales destacan del Proyecto de Ley, está el hecho de que la presente Ley de Puertos permite a las Autoridades Portuarias privatizar todos los servicios, mientras que el Proyecto de Ley, que ahora está en trámite parlamentario, no permite la privatización de servicios tales como los de balizamiento, vigilancia de guarda muelles o control de señales marítimas. Este cambio asegura los empleos de los trabajadores y la seguridad de que el servicio estará realizado por profesionales.

En cuanto a la negociación colectiva, se pasa del actual convenio marco de cada puerto a un convenio estatal propuesto en la nueva ley. Aunque hay un cambio notable, se deja abierta la posibilidad de mantener acuerdos de productividad locales, que según Pérez, «se podrán incluir en el plan de empresa de cada puerto. Lo que deja margen de maniobra a los trabajadores».

Servicios náuticos

El servicio que realizan los pilotos prácticos de los puertos también cambia en el proyecto de Ley respecto a la norma vigente. La nueva regulación abrirá la puerta para que la empresa privada desarrolle esta actividad. Esta circunstancia, de acuerdo con

significa que cualquier empresa se preste a sí misma, con su personal fijo embarcado y con material propio los servicios del puerto, trae, según el representante de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar, Julián García, «la regulación de empleo encubierta que pondría en claro peligro los avances conseguidos en los últimos años para garantizar la profesionalidad y adecuada calificación en la realización de la actividad de estiba y desestiba». El sector de la estiba en nuestro país, continúa García, «es competente y eficaz con un buen convenio que se ha logrado a base de trabajo, responsabilidad y formación. La patronal ha invertido 60 millones de euros en formación en los últimos años. Ahora se quiere estropear un sistema que funciona. Bajo la gran mentira de la titulación que propone la Ley, en realidad lo que pretenden es que en el mercado haya muchos trabajadores dispuestos a trabajar más barato que nosotros». Esto significaría, como subraya el representante de la Coordinadora

«retroceder en profesionalidad y seguridad. Evidentemente, ni los trabajadores cobrarán más ni los consumidores pagarán menos».

Otra cuestión que se plantea es quién estará habilitado como estibador portuario. Es decir, en el marco del proyecto de Ley podrá desempeñar las tareas de estibador cualquier empleado del puerto o únicamente los actuales trabajadores de las sociedades de estiba. La mesa, que al cierre de este número, reunió a Puertos del Estado, sindicatos y patronal inició el debate de este aspecto de la ley. Las posiciones, por todas las partes, eran tendientes al diálogo.

Respecto a estas sociedades, que desaparecen en el nuevo texto y serán sustituidas por agrupaciones de interés económicos, surge la duda entre los representantes sindicales de si las entidades empresariales que sustituyan a las sociedades de estiba adquirirán los compromisos laborales con los obreros. ■

J.M.S.



el secretario de la Federación de Prácticos de Puertos de España, Emilio Martín, hará que «las dársenas de nuestro país se conviertan en lugares de alto riesgo para la navegación».

El papel de los prácticos es aconsejar y guiar a los capitanes de los barcos en las maniobras de entrada, salida y atraque, entre otras, en el interior del puerto; y por tanto, según Martín «el servicio de los prácticos tiene que seguir dependiendo de la Administración del Estado y siendo un servicio público. De lo contrario un práctico contratado por un armador, que no dependa de la Administración, nunca tomará decisiones que puedan perjudicar a su empresa, aunque supongan un riesgo».

En la actualidad este servicio, realizado en nuestro país por un colectivo compuesto, por 201 prácticos, es obligatorio en 46 puertos españoles para todos los barcos de más de 500 toneladas.

El representante de los prácticos señala, además, que el Parlamento Europeo ha recomendado la no entrada de la iniciativa privada en este servicio debido a su comple-



«El proyecto de Ley abre la puerta a la iniciativa privada en el practicaaje; lo que hará que las dársenas de nuestro país se conviertan en lugares de alto riesgo para la navegación»

(Emilio Martín)

idad e importancia de su labor para el buen funcionamiento de los puertos. A mediados del pasado abril, la Comisión Europea, decidió dejar al margen de las reglas del libre mercado al practicaaje. Pero la familiarmente conocida ley de puertos, según este colectivo, no sólo contradice la decisión del Parlamento Europeo desmarcándose de la línea del Ejecutivo comunitario, sino que modifica significativamente el modelo actual; ya que hasta ahora se ha concebido el practicaaje como un servicio esencial para garantizar la seguridad en las dársenas, que depende de la Autoridad Portuaria. A partir de la entrada

en vigor de la norma esta actividad estará entre aquellas «actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario», sin atender a la labor de protección que prestan.

El texto propuesto por Fomento incluye la posibilidad de ampliar el número de prestadores en un puerto o parte del mismo. De esta forma, podría darse el caso de haber un servicio de practicaaje por muelle comercial, con el consiguiente riesgo que conlleva el movimiento de buques con distintos intereses. O que un capitán de barco prescindiera de este servicio y lo realice él mismo o lo contrate con un tercer operador que preste asistencia técnico-náutica integrada.

Los representantes de los prácticos entienden que «se sacrifica su independencia por razones exclusivamente económicas».

Policía Portuaria

La Asociación Profesional de Guarda-muelles también ha llamado la atención sobre la Ley de Puertos y la posibilidad de que la norma pudiera incluir las aspiraciones profesionales de este colectivo que lleva una década esperando un reglamento estatal. Los representantes de la policía portuaria piden que se defina de forma más precisa esta actividad.

El proyecto de Ley de Puertos, que dio sus primeros pasos para buscar una solución al problema de las tarifas portuarias, ha llegado a su trámite parlamentario como una norma afecta a todos los eslabones de la cadena portuaria creando inestabilidad laboral en un sector que hasta la fecha, de acuerdo con todos los interlocutores, ha funcionado bien como lo demuestra el incremento experimentado por los tráficos durante la pasada década. ■

Jesús M. Salamanca



Sucedió en el ISM... **Sucedió en el ISM...** Sucedió en el ISM...

El ISM presente en la XX Edición del Salón Náutico Internacional de Palma de Mallorca

Por segundo año consecutivo el Instituto Social de la Marina estuvo presente en el Salón Náutico Internacional de Palma de Mallorca, que en su XX edición, se celebró durante los pasados días 26 de abril a 4 de mayo.

Los responsables de la dirección provincial del ISM en Baleares organizaron un stand que tuvo como punto de atención un Simulador de Navegación, que permitió a los visitantes ser participantes virtuales del atraque de un barco en los puertos de Palma, Ibiza y Mahón a través de un ordenador. También pudieron participar en el rescate de naufragos o en la extinción de incendios, siempre ayudados por las explicaciones de los profesores de la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera del ISM o por los Asesores Técnicos Laborales Marítimos de la dirección provincial.

Otro punto de atención para el numeroso público que visitó el stand del ISM fue conocer la oferta formativa de la Escuela de Formación Náutico Pesquera así como las actividades que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina a favor del colectivo marítimo pesquero. Esto se consiguió mediante la difusión del material informativo de que dispone el ISM: folletos de las campañas de prevención que anualmente pone en marcha el Instituto y que este año está referida a los reconocimientos médicos previos al embarque, bajo el lema «Tu salud es lo primero»; trípticos sobre



De izquierda a derecha: Pedro Berruezo Chiva (UGT), José M.º González Díaz (DP. ISM), Alfonso Ruiz Abellán (DP. INSS), M.º Rosa Arregui Álava (Dir. Área Trabajo y Asuntos Sociales), Rosa Cuesta Herráez (Secretaría Comisión), Juan Amengual Ordinas (ATLM manipulando el simulador de navegación) y dos funcionarios del Instituto.

la «Guía Sanitaria a Bordo»; ejemplares de la Guía de Puertos dedicada a Palma de Mallorca, en la que se informa de los servicios que prestan las Casas del Mar en cada ciudad así como calendarios y bolígrafos con el anagrama del ISM.

Asimismo estuvieron a disposición de los visitantes todas las publicaciones actuales

del ISM y se proyectaron en una cinta sin fin los vídeos del «Esperanza del Mar», de la Guía Sanitaria a Bordo y del curso de buceo a media profundidad que se imparte en la Escuela.

El Instituto colaboró también con la organización al poner a disposición de la Autoridad Portuaria el salón de actos de la Casa del Mar para la

celebración de presentaciones, conferencias y otros eventos.

Al cierre de este Salón Náutico los responsables del ISM en Baleares valoraron muy positivamente su participación en el mismo por dos motivos: la buena acogida del público que se interesó por todo el contenido de lo expuesto en el stand, especialmente por el

Simulador de Navegación y la oferta formativa de la Escuela y porque, con respecto a la edición anterior del Salón Náutico, el grado de conocimiento del público de lo que es el Instituto Social de la Marina era mucho mayor. De ahí que se haya considerado cumplido el objetivo de difundir la labor que realiza la institución y se haya confirmado lo positivo que es para la Entidad seguir participando en este tipo de acontecimientos.





IX Jornadas y VIII Certamen Cultural sobre la Mar y su Cádiz

La Asociación de Mujeres del Mar rinde homenaje al «Esperanza del Mar»



La Asociación de Mujeres del Mar (AMMAR) de Cádiz ha dedicado su convocatoria cultural anual al buque hospital «Esperanza del Mar» del Instituto Social de la Marina. La novena edición de las jornadas y la octava del certamen cultural se han desarrollado en el Centro Cultural Palillero de la capital gaditana del 6 al 9 de mayo. La apertura estuvo presidida por la alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez, y el director provincial del ISM en la provincia, Francisco Corral. En la jornada

dedicada al buque hospital intervino la directora general del ISM.

El ISM trasladó al Centro el Palillero una maqueta del buque hospital, que fue expuesta en zona destacada, junto con fotografías del «Esperanza del Mar» y gráficos sobre asistencia prestada y millas recorridas.

En su disertación sobre el buque hospital, la directora general del ISM recordó la trayectoria del viejo «Esperanza del Mar», desde su puesta en servicio en 1982 hasta que fue

sustituido por el nuevo buque en octubre de 2001. M^a Antonia Lucena expuso las directrices del Programa de Sanidad Marítima del ISM, en su vertiente preventiva y asistencial, y, con apoyo de una proyección de imágenes y gráficos, detalló las características del buque asistencia y el procedimiento asistencial que realiza al servicio de la flota pesquera española.

M^a del Mar López Verduras, presidenta de AMMAR, agradeció en nombre del

sector marítimo pesquero a la directora general del ISM la labor que lleva a cabo el «Esperanza del Mar», así como la colaboración prestada para la realización de sus jornadas culturales.

En las IX Jornadas y VIII Certamen Cultural sobre la Mar y su Cádiz han colaborado, además del ISM, la Diputación de Cádiz, la Cofradía de Pescadores, el Instituto Andaluz de la Mujeres de Cádiz y las Fundaciones Municipales de Cultura y de la Mujer del Ayuntamiento de Cádiz.

Coincidiendo con el Año Europeo de la Discapacidad

El ISM colaborará en Valencia con Ibermutuamur en la formación e inserción laboral de discapacitados

El pasado día 14 de abril tuvo lugar la firma de un Acuerdo de colaboración entre la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina en Valencia, y la Mutua de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales Ibermutuamur.

Con dicho Acuerdo se pretende facilitar la reinserción sociolaboral de trabajadores que han sufrido un accidente de trabajo, tienen una enfermedad profesional o padecen una discapacidad por otras causas, a través de un **Taller de Empleo**, el cual se define como un programa mixto de formación y empleo cuyo objetivo es la inserción laboral, subvencionado por el Fondo Social Europeo a través de las distintas Administraciones Autonómicas (en este caso, la Comunidad Valenciana que aprobó dicho taller mediante Orden de 11 de marzo de 2002), y por la entidad promotora (Ibermutuamur).

De esta manera, con los talleres de empleo se forma a los alumnos-trabajadores que participan en los mismos en una profesión (por ejemplo, Prevención de Riesgos Laborales), pudiendo obtener una titulación oficial al término de los doce meses que dura cada taller, mientras perciben una retribución equivalente a una vez y media el salario mínimo interprofesional, a cargo de la promotora.

El Instituto Social de la Marina, en lo que supone una decidida apuesta de colaboración en los servicios asistenciales de estas características, se compromete a facilitar las prácticas profesionales de los alumnos-trabajadores, permitiéndoles de esta manera obtener la titulación requerida para el desempeño de una nueva profesión que les ayude a su inserción laboral en el mercado de trabajo.

Colegio «Estrella del Mar» de Barbate

Exposiciones en miniatura



Dos aspectos de la exposición «Pasos de Semana Santa en miniatura», que realizaron los alumnos de 5º y 6º nivel de Educación Primaria del Colegio «Estrella del Mar» de Barbate (Cádiz). Las figuras fueron elaboradas por ellos mismos dirigidos por su Jefe de Estudios.

Isla Cristina pide la liberación del pescador apresado en Faro

El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, ha contactado con los responsables de Exteriores y Pesca de Portugal para solucionar los problemas que crea inexacta delimitación de las aguas de cada país y tratar de excarcelar al patrón de un barco con base en Isla Cristina apresado cuando faenaba ilegalmente en aguas portuguesas.

El apresamiento de Agustín García, patrón del «Ladrillo», por la marina portuguesa cuando faenaba en la desembocadura del río Guadiana ha causado gran conmoción en Isla Cristina. El pescador, que se encuentra detenido en Faro desde el pasado 8 de mayo, fue apresado por faenar en aguas portuguesas.

Este incidente ha unido a toda la localidad de Isla Cristina, que se manifestó para pedir, primero, que se libere al pescador y, segundo, que se delimite las aguas fronterizas entre España y Portugal para terminar con este tipo de problemas.

La Asociación de Armadores y la Cofradía de Pesca-

dores en una reunión mantenida para analizar los conflictos que se han producido con las autoridades portuguesas recalcó a través del presidente de la Cofradía, Manuel Rodríguez que «no defiende ni defenderá nunca que pesqueros de Huelva faenen en aguas del país vecino sin la correspondiente licencia». Pero pidió que los responsables de ambos países delimiten los territorios de una forma concisa y «denunció y condenó las vejaciones, malos tratos y amenazas a las que las autoridades portuguesas someten a nuestros marineros cuando son apresados.» Por otro lado, añadió que «faenar sin licencia es una falta administrativa de acuerdo con las leyes internacionales y, por

tanto, no está penada con cárcel». Y, puntualizó que el pesquero apresado no estaba en la «lista negra portuguesa» y que este barco de dos años de antigüedad no había tenido problemas con las autoridades del país vecino. Por tanto, el comportamiento violento de los militares lusos se debe, según Rodríguez a un intento por amedrentar a los marineros españoles para que no faenen en sus aguas.

Gestiones

Los responsables de pesca, tanto autonómicos como nacionales, han tomado ya cartas en el asunto. El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete ha contactado con el Ministerio portugués de Asuntos Exteriores para que se conceda la libertad al patrón apresado. También llamó la atención sobre el reiterado incumplimiento por parte de la flota española de las normas comunitarias para evitar incidentes internacionales.

Representantes de los gobiernos español y portugués se reunieron el pasado día 22 de mayo para hablar de los problemas en aguas fronterizas recuperando un proyecto para la represión de infracciones que castigue a los infractores, que de acuerdo con Pesca «suelen ser los mismos.» ■

Coordina:
**Jesús M.
Salamanca**





Subastas ilegales de pescado en el mercado central de Ferrol: a la segunda ... la clausura

Seis agentes del Servicio de Inspección Pesquera y tres de la Policía Autónoma se personaron en la plaza de abastos de Ferrol para impedir que se llevara a cabo la venta de lotes de pescado. Los marineros, que habían pedido permiso, desoyeron la prohibición de realizar la venta en el mercado e intentaron por segunda vez dar salida a su producto en su localidad. Esta ha sido su forma de llamar la atención a una situación que desde el cierre de su lonja les obliga a desplazarse a A Coruña o Cedeira para vender su pescado.

La segunda subasta de pescado convocada por la cofradía de pescadores de Ferrol en la plaza de abastos de la localidad fue parada a la media hora de su inicio por seis agentes del Servicio de Inspección Pesquera y tres de la Policía Autónoma, que esgrimieron como justificante el decreto autonómico que establece que la primera venta de pescado tiene que llevarse a cabo en las lonjas o puntos autorizados. En la primera subasta, realizada el primer sábado de mayo, Pesca no llevó a cabo la advertencia que había hecho a los marineros de que decomisaría el producto, pero sí que hubo dos inspectores enviados por la consejería para levantar acta de los hechos.

La plaza de abastos de Ferrol no reúne los requisitos adecuados para la subasta de pescado y, a pesar de que la cofradía de pescadores había hecho oídos sordos a la prohibición dictada por Pesca de realizar ventas en el mercado, tras acaloradas discusiones—pero sin incidentes destacables— entre los agentes y los vendedores se realizó la disolución de la subasta.

La cofradía ahora deberá hacer frente a la sanción económica que se derive del acta que levantaron los agentes por la venta de pescado en un lugar que no reúne las condiciones. El resto

de pescado que todavía no se había vendido tuvo que ser llevado por los pescadores a las lonjas más cercanas para su venta.

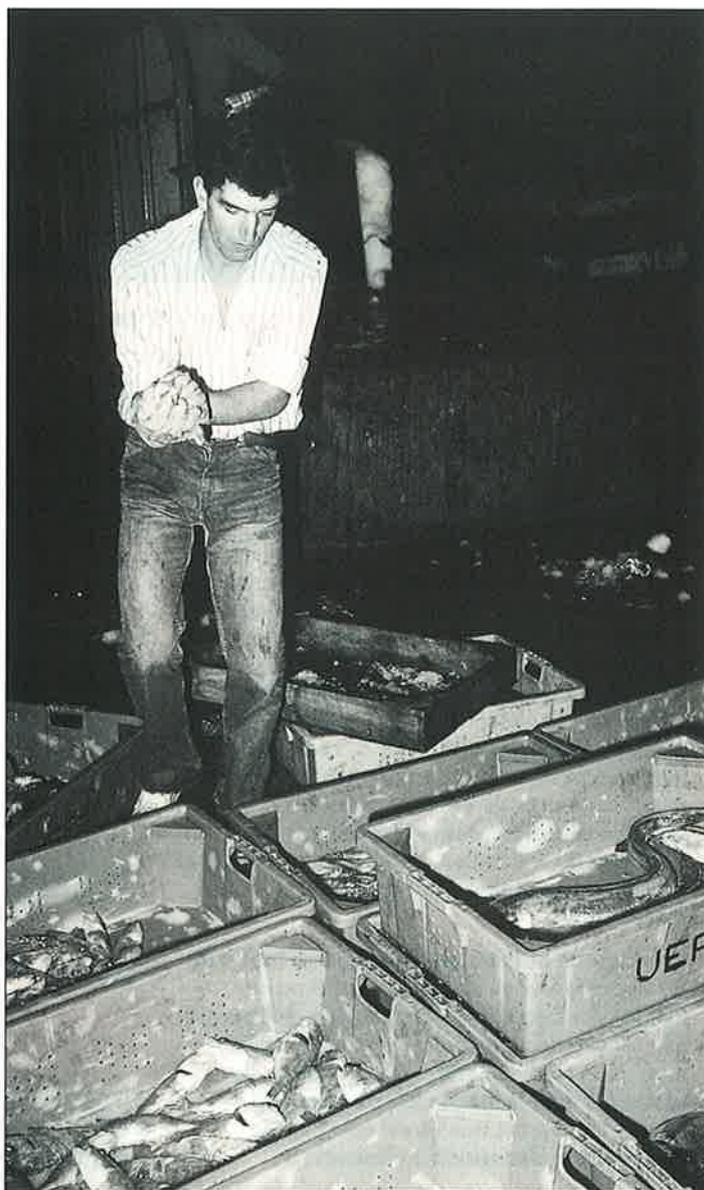
Lonja nueva

El desafío de la cofradía ha debido a la incómoda situación que tienen los pescadores ferrolanos para dar salida a sus capturas desde que en octubre del pasado año la Consejería de Pesca y la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao firmaron un convenio para la construcción de la nueva lonja.

El documento se rubricó sin detallar los plazos, ni el presupuesto. Durante estos meses no ha habido ningún avance en la construcción, ya que todavía no está claro dónde se ubicará la lonja.

El director general de Pesca, Miguel López Sieiro, aduce el retraso a la crisis originada por el hundimiento del Prestige, pero mientras tanto «los pescadores ferrolanos», como denuncia su patrón mayor, Bernardo Bastida, «tienen que desplazarse hasta la lonja de A Coruña o Cedeira para dar salida a sus capturas. Los pescadores se ven obligados a vender en cualquier parte, sin garantías de facturación o corriendo el riesgo de multas o decomisos. Esta situación obliga a cada armador a comprar un coche isotérmico».

Los pescadores están hartos de esta situación y por ello tomaron esta medida, aunque como afirma Bastida, «no ha sido un capricho o una provocación, sino una necesidad». ■





El sistema automatizado de subastas se extenderá durante el presente año a las lonjas de las localidades Ribeira, Cabo de Cruz, Finisterre, Ferrol y Muros siguiendo el plan de la Xunta Gallega para informatizar la venta de pescado. La tecnología utilizada para la transmisión de datos garantiza la seguridad de las comunicaciones entre vendedores y compradores al operar vía radio y permite a las lonjas integradas en el sistema dar información comercial a sus clientes y a través de las ventas poder realizar una previsión de las capturas.

El plan de informatización gallego se extenderá a 33 lonjas durante el 2003

Las lonjas de estas localidades dispondrán de un sistema de subasta automatizado, sumándose a las veintiocho lonjas distribuidas por todo el litoral gallego que ya cuentan con él desde que en 1999 se iniciara el plan de la Xunta para informatizar las lonjas de la comunidad.

La Consejería de Pesca ha invertido hasta la fecha más de 2,8 millones de euros en este plan que cuenta con un

sistema innovador debido a que opera vía radio; mientras que en las lonjas de otras comunidades pesqueras el mecanismo que se utiliza para la transmisión de datos funciona mediante rayos infrarrojos. La ventaja principal que ofrece esta tecnología, por la que ha apostado Pesca, es que garantiza la seguridad de las comunicaciones entre los vendedores y los compradores reduciendo casi en su totalidad la posibilidad de una pérdida de conexión entre los interlocutores. Esta tecnolo-



BREVES

► Puertos flexibiliza la regulación de la estiba

La mesa de la estiba celebrada el pasado 14 de mayo entre Puertos del Estado, patronal y sindicatos llegó a un principio de acuerdo para modificar la regulación del servicio de la estiba recogido en la futura ley de Puertos. Esta reunión, realizada tras la huelga de tres días realizada por el colectivo de la estiba en los puertos de nuestro litoral, ha mostrado que posturas más flexibles. El ente público ha accedido a mantener el actual ámbito de trabajo que compete a los estibadores (sin reducir sus tareas ni su ámbito territorial como propone el proyecto de ley) y a crear una habilitación específica para los estibadores. Por tanto, las tareas de estiba y desestiba únicamente podrán ser realizadas por los trabajadores habitados o las personas que en el futuro posean el título de Formación Profesional.

Otro aspecto positivo para los representantes de los trabajadores es el cambio de actitud de Puertos del Estado ante la prestación del servicio de estiba en las terminales que tengan tráficos medios anuales superiores a 1,5 millones de toneladas. Esta limitación fue abordada en la mesa y los representantes del ente público mostraron su disposición a eliminarla.

► Macrogranja en Muxía

La localidad de Muxía, tristemente famosa por el chapapote llegado a sus costas, contará en el 2004 con la mayor granja de rodaballo de Europa. El proyecto desarrollado por Insuñía, filial de la multinacional pesquera Pescanova, supondrá una inversión de 50 millones de euros que producirán 4.000 toneladas a partir del año 2007. Esta cantidad multiplica por seis la producción que la compañía cría de esta especie.

La planta creará, de acuerdo con los cálculos de los directivos, cerca de 450 empleos entre los directos y los indirectos. La ubicación de la granja en el cabo Touriñán se debe a la calidad de las aguas y al escaso impacto que la construcción de la planta tendrán en el entorno. En este punto ya se han levantado las voces de los ecologistas que discrepan en lo relativo al impacto que la macrogranja tendrá en la zona.

► Seguro colectivo de accidentes para la gente del mar gallega

La Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos y el grupo Mapfre han suscrito una póliza de seguros colectivos





gía ha sido desarrollada por la Escuela de Telecomunicaciones de la Universidad de Vigo.

Entre las ventajas que supone la automatización de las subastas cabe destacar la posibilidad de realizar la compra-venta de peces y marisco sin la necesidad de estar físicamente presente en la lonja. El sistema permite al comprador obtener información sobre el origen, calidad, forma de pesca y calibre de los productos que se subastan así como el armador o el barco que ha realizado las capturas.

La compra se realiza en tiempo real lo que permite a un asentador poder adquirir género en varias lonjas en el mismo día. Pero las ventajas no sólo caen del lado de los compradores; también los pescadores resultan benefi-

ciados por la automatización ya que aumenta el número de posibles compradores de sus capturas. Hasta ahora, especialmente en lonjas pequeñas situadas en localidades de difícil acceso, los pescadores dependían de contados compradores. Con este sistema podrán participar en la subasta asentadores a través de internet lo que incrementará la posibilidades de venta y el valor de las capturas.

Además de potenciar la comercialización del producto, los modernos sistemas automatizados facilitan también la labor administrativa y de gestión de los responsables de la lonja, ya que permite integrar en una única operación todos los pasos que se dan en una subasta tradicional. En este sentido, se produce un considerable ahorro de tiempo en el proceso de la venta mediante la introducción de los datos disponibles en el ordenador. A esto hay que añadir que este sistema cuenta con un mecanismo de previsión de los arribos de los barcos, por el cual los asentadores inscritos en la lonja pueden recibir información anticipada de las llegadas prevista a la lonja.

Los compradores, por tanto, disponen con esta tecnología de toda la información necesaria sobre la subasta, facturas, guías de transporte que está detallado exhaustivamente de forma automática. El sistema, además imposibilita los habituales conflictos de adjudicación que se dan en la venta tradicional realizada a viva voz cuando dos compradores emiten su voz al tiempo.

Las lonjas de Portonovo y Redondela fueron las primeras en incorporar el sistema en el año 1999 y desde entonces se han sumado a estas otras veintiséis a las que durante el presente años se añadirán las cinco lonjas ya citadas. ■

de accidentes laborales por la que se cubre a 38.000 trabajadores del mar. En esta ocasión, además de beneficiar a todos los tripulantes gallegos de cualquier tipo de embarcación pesquera, mariscadores con permiso, trabajadores de viveros flotantes ubicados en aguas gallegas y miembros de la cruz roja, también se incluyen en la póliza a los trabajadores del mar que están realizando tareas de limpieza del fuel procedente del hundimiento del Prestige.

La póliza, que extiende su cobertura hasta junio de 2004, cuesta a la administración autonómica entorno a 2,3 millones de euros.

► Incógnitas sobre la muerte de tres pescadores

La desaparición el pasado día 2 de abril y el hallazgo el 13 del mismo mes frente a las costas de Argelia de los tres marineros que formaba la tripulación del «Nueva Bahía de Málaga» (los hermanos Ginés y Antonio Blaya y José Martínez) está rodeada de incógnitas. El destino final del arrastrero de 30 metros de eslora moderno y dotado de los instrumentos más avanzados era Túnez, pero los restos fueron encontrados frente a Argelia. La tripulación, sólo tres pescadores, era reducida para un barco de estas características. Y, por último, también hay dudas sobre si la embarcación llevaba a bordo dos grandes anclas que habrían sido utilizadas para calar la granja de atún en la que iban a trabajar. Esta circunstancia justificaría que no se haya encontrado ni un solo resto del barco.



Sanidad a bordo

Como de todos es sabido, existe en nuestra sociedad actual un problema que afecta a gran cantidad de personas en nuestro medio. Nos estamos refiriendo a las drogas y a las consecuencias o problemas que provoca el consumo abusivo de estas en el ser humano. En nuestro mundo laboral, este problema, es quizás más importante por el aislamiento que produce un barco en un momento determinado.

DROGAS EN EL ÁMBITO MARÍTIMO PESQUERO

Las drogas son sustancias que de una u otra forma afectan al individuo, desde el punto de vista psíquico y físico, creando dos situaciones problemáticas de forma directa, que serían: la abstinencia (Síndrome de Abstinencia) también llamado «mono» y la sobredosis.

Además de estos existen problemas secundarios o derivados del consumo como serían: Hepatopatías (Hepatitis B, C, cirrosis), Síndrome de inmunodeficiencia, cuadros psicóticos, etc.

¿Qué es un toxicómano?

Se puede definir por toxicómano, aquella persona que hace un consumo abusivo (Abuso) de una sustancia, de la que en ese momento determinado pierde el control y pasa a ser dominado por la misma.

Por lo tanto debemos tener claro que estamos ante un problema de personalidad que llevaría a este tipo de individuos a tener esta conducta adictiva.

¿Qué tipo de drogas hay?

Existen una gran cantidad de drogas que de todos es conocido, pero entiendo que las fundamentales por la frecuencia en nuestra flota, serían: el alcohol, la heroína, la cocaína, la mezcla de ambos (heroína y cocaína), y las pastillas de farmacia como: frankimazin (alprazolán), tranxilium (cloracepato dipotásico), etc. Aunque últimamente se empiezan a utilizar otras pastillas denominadas de síntesis, tremendamente peligrosas.

Igualmente existe en nuestra sociedad, e implantado por la administración, un tratamiento sustitutivo de la heroína, para mantener al toxicómano fuera del consumo y fuera de su círculo rutinario. Esto es el PMM (Plan de Mantenimiento con Metadona), esta sustancia es una sustitutiva o agonista de la heroína, lo que intentamos es sustituir la adicción a la heroína por esta sustancia de mucho más fácil control y administración.

Este tipo de paciente si es frecuente en nuestro medio, el paciente está incluido en este plan de mantenimiento, con unas dosis ya marcadas, sería el paciente ideal, siempre y cuando tuviera su situación estabilizada con la dosis de metadona que toma. Es decir, el individuo no tendría apetencia de drogas ni física ni psíquicamente, además no tendrá síndrome de abstinencia cuando no consuma drogas.

La metadona la llevará el paciente y tomará la dosis prescrita por el centro provincial de drogodependencias (CPD), esta dosis podrá ser única o fraccionada durante el día. Es obvio, que para poder

llegar a esta situación, el individuo ha tenido que estar bajo control de su CPD, que la habrá hecho la inducción con metadona y luego le habrá estabilizado y comprobado que no tiene otros consumos.

Dentro del abuso de drogas del tipo de la Heroína y Cocaína, se nos puede presentar un Síndrome de Abstinencia en el que el paciente esté nervioso, agitado, inquieto, sudoroso, con moqueo continuado (se toca la punta de la nariz), estornudos constantes y picores; ante esta situación nuestra arma fundamental a bordo serían la benzodiazepinas, Valium (diazepán), e intentar tranquilizar al enfermo con infusiones relajantes y ofreciéndole una situación lo más cómoda posible, siempre acompañado de alguien, además de todos esto, el baño de agua caliente y los analgésicos habituales como AAS y paracetamol son muy beneficiosos.

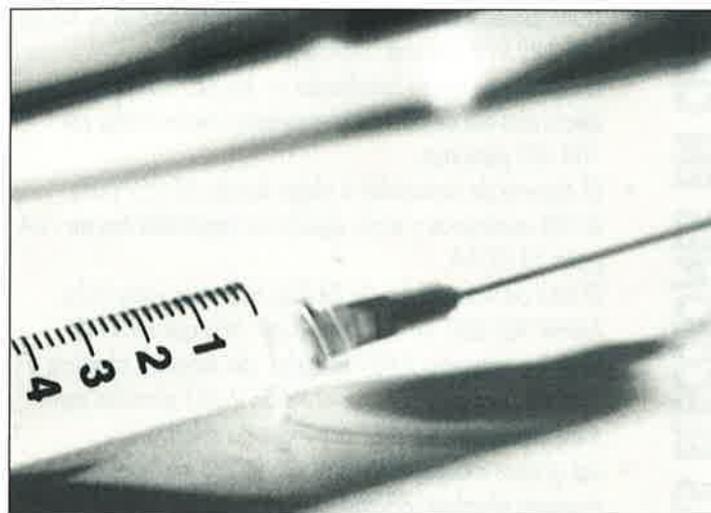
En el caso de la cocaína, el paciente fundamentalmente tendrá dolores y calambres que podremos controlar con analgésicos y AINES en general. Dentro del consumo de cocaína y como principal





efecto secundario de este consumo, tenemos las psicosis que se producen, este tipo de pacientes en el que concu-

rren las dos circunstancias, por un lado el cuadro psicótico y al mismo tiempo la adicción es a lo que se le de-



nominan patologías duales o enfermos duales, muy de moda en la actualidad.

Los brotes psicóticos repentinos son frecuentísimos en los enfermos adictos a la cocaína, estaríamos en este caso, ante un fenómeno psicótico en el mar, su tratamiento sabemos que va por tranquilizar en lo posible, no tener miedo aunque si prudencia y utilizar medicación neurolépticas y ansiolíticas hasta controlar el brote.

La última sustancia a tratar sería el alcohol, frecuentísimo el consumo abusivo de esta sustancia en nuestra sociedad y nuestro medio, siendo además, más compli-

cado el cuadro, debido a la negación del problema por parte del enfermo. El alcohólico siempre va a negar su adicción y en todo caso de admitirla siempre dirá que bebe menos de lo que bebe en realidad.

El cuadro fundamental que vamos a ver es la Abstinencia Alcohólica, cuadro caracterizado por el mal estado general físico y psíquico, con temblor, sudoración, ansiedad, estrés y que en su última fase puede aparecer una situación indeseable denominada «Delirium-Tremens», situación en la que el paciente entra en un episodio delirante que si no se controla puede tener repercusiones importantes neuro-psíquicas en este enfermo, la forma de controlarlo es utilizando fundamentalmente clometiazol, sustancia cuyo nombre comercial es «Distraneurine», que se administra de forma continuada, hasta que se controle la crisis.

El cuadro de Abstinencia no delirante se tratará con benzodiazepinas (Ansiolíticos) además de tranquilizar al individuo y no dejarlo en ningún momento solo.

Es obvio suponer que ante la aparición de alguno de los cuadros mencionados anteriormente nos tendremos que poner en contacto con el Centro Radio Médico que será el que nos indique el proceder correcto en ese momento y situación.

La aparición de alguno de estos problemas en la flota conllevaría por nuestra parte la ayuda inmediata a este individuo, que iría encaminada a aconsejarle que pidiera ayuda al personal cualificado y nunca a ocultar su problema.

Leovigildo Mallorca García
Servicio de Sanidad Marítima

EL PP GANÓ EN LAS AUTONÓMICAS Y SE ALZÓ CON EL PODER EN SIETE DE LAS COMUNIDADES EN LIZA

Treinta y cuatro millones y medio de españoles acudieron a las urnas el pasado 25 de mayo para elegir los gobiernos de los 8.108 municipios que hay en España y de 13 de sus 17 Comunidades Autónomas. En las elecciones municipales el Partido Socialista Obrero Español (PSOE) fue la fuerza más votada, con 7.972.955 sufragios y la obtención de 22.915 concejales. Por su parte, el Partido Popular consiguió 7.772.934 votos y 23.286 concejales (371 más que el PSOE).

En los comicios autonómicos el partido ganador fue el PP, ya que fue la fuerza más votada y se alzó con el poder en siete de las Comunidades Autónomas en liza. El PSOE consiguió holgadas victorias en Extremadura y Castilla-La Mancha, mientras que tendrá que gobernar en coalición en Asturias, Aragón y Madrid.

La Comunidad Autónoma de Canarias permanece en manos de Coalición Canaria.

El índice de participación es del 67,66 por ciento, cuatro puntos más que en las anteriores elecciones de 1999.

Los cien mil votos de ventaja que el PSOE consiguió sobre el Partido Popular no han sido obstáculo para este partido goberne en 34 de las grandes ciudades españolas, además de en Ceuta y Melilla y consiguiera la plaza más codiciada por todos los partidos en liza: Madrid, donde Alberto Ruiz Gallardón obtuvo mayoría absoluta al vencer en 15 de los 21 distritos que le dieron 30 concejalías.

El Partido Socialista mantiene plazas como Sevilla y Barcelona, aunque en esta necesitará el apoyo de otras fuerzas para gobernar, dada la pérdida de cinco concejalías y recupera las

alcaldías de Zaragoza, Guadalajara y Almería, mientras que el PP, que cuenta entre sus 34 ayuntamientos los de ciudades como Valladolid, Oviedo, Las Palmas, Valencia, Santander, Toledo, Murcia, Ceuta, Melilla, recupera las alcaldías de Granada, Almería y Burgos, donde el alcalde será el anterior ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio que ha conseguido mayoría absoluta.

Izquierda Unida, que fue la tercer fuerza nacional presente en estas elecciones, obtuvo en las municipales un total de 1.390.673 votos (606%) y 2.192 concejales. A pesar de su descenso en número de concejales con respecto a 1999, obtuvo 2.295, su mayor activo en estos comicios ha sido la posibilidad de cerrar pactos con el PSOE en algunos ayuntamientos y, sobre todo, en la Comunidad de Madrid.

Comunidades Autónomas

En los comicios autonómicos, que se celebraron en 13 de las 17 Comunidades, no participaron Andalucía, País Vasco, Galicia y Cataluña, el Partido Popular obtuvo 5.623.246 votos (306.266 más que en 1999) y 368 diputados, lo que le con-

vierte en responsable del gobierno de las Comunidades Valenciana, Castilla y León, La Rioja, Murcia, Navarra, Cantabria y Baleares. Son las mismas, a excepción de Baleares que la ha recuperado, en las ya ganó en 1999.

Por su parte el Partido Socialista obtuvo en los comicios autonómicos 4.933.101 votos (666.024 más que en 1999) y 315 diputados. Ello le lleva a gobernar en mayoría en Extremadura y Castilla-La Mancha y en Aragón, Asturias y Madrid con pactos postelectorales.

En la Comunidad Autónoma de Canarias mantiene el gobierno Coalición Canaria.

El mapa autonómico global se completa con los gobiernos de Galicia, del PP; Andalucía, del PSOE; Cataluña, de CIU y País Vasco, de PNV-EA-IU. Por tanto, una vez constituidos los ejecutivos autónomos en junio, los populares gobernarán en 8 comunidades; el PSOE, en 6; Coalición Canaria, en 1; CIU, en 1 y PNV-EA-IU, en 1.

El PSOE fue la fuerza más votada en las municipales

Las principales novedades en estas elecciones autonómicas radican en Madrid y Baleares. La primera, gobernada hasta ahora por el PP, pasa a manos de la coalición de varios grupos para serlo por el PP, al frente del ex-ministro de Medio Ambiente, Jaume Matas.

Cambios en el Senado

Tras las elecciones municipales y autonómicas, un total de treinta senadores tendrán que ser nombrados por los parlamentos regionales de las Comunidades Autónomas que han renovado sus gobiernos. La renovación, sin embargo, sin embargo, no afectará al juego de mayorías y minorías de la Cámara Alta, ya que el Partido Popular cuenta con mayoría absoluta, con 149 escaños. ■

LAS ELECCIONES EN CIFRAS

- El total de electores convocados a estos comicios municipales y autonómicos ha sido de 34.557.370, de los que 129.979 optaron hacerlo por correo.
- El número de mesas habilitadas en los 24.710 colegios electorales fue de 56.151 y estuvieron conformadas por 168.453 personas.
- El número de concejales a elegir fue de 65.552 para 8.108 municipios y el de diputados regionales fue de 784 para 13 CCAA.
- El total de votantes fue de 23.274.649 y los votos nulos fueron 307.607, un 1,32 por ciento más que en 1999.
- El PP ha obtenido 2.969 alcaldes con mayoría absoluta y 398 con mayoría relativa. el PSOE 2.267 alcaldes con mayoría absoluta y 523 con mayoría relativa.
- Los grupos independientes obtienen 251 alcaldes con mayoría absoluta, 88 con mayoría simple y recogen un total de 723.577 votos.



Nos Adaptamos a sus Necesidades

www.suardiaz.com

SERVICIOS REGULARES:

- PENÍNSULA - BALEARES
- PENINSULA - MARRUECOS - CANARIAS
- MEDITERRANEO: ESPAÑA - FRANCIA - GRECIA - TURQUÍA - ITALIA
- ESPAÑA - ITALIA
- VIGO - MONTOIR
- BÉLGICA - INGLATERRA - IRLANDA
- SERVICIO ATLÁNTICO
- SERVICIO NORTE DE EUROPA Y PAISES ESCANDINAVOS

FLOTA SUARDÍAZ, S.A.
Ayala, 6
28001 MADRID
Tel: +34 91 431 66 40*
+34 91 576 23 03
Fax: 91 431 80 93
infoweb@suardiaz.com

FLOTA SUARDÍAZ, S.A.
Rosalia de Castro, 60
36201 VIGO
Tel: +34 986 22 87 99*
Fax: +34 986 43 42 59
infoweb@suardiaz.com

FLOTA  **SUARDÍAZ**
Buques roll-on roll-off y car-carriers

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.