

# MAR

N.º 407 - JULIO-AGOSTO 2002

Eduardo Zaplana sustituyó  
a Juan Carlos Aparicio

**RELEVO EN  
EL MINISTERIO  
DE TRABAJO  
Y ASUNTOS  
SOCIALES**

**ESPAÑA  
PRESENTARÁ  
UNA ALTERNATIVA  
A LA REFORMA  
PESQUERA**

**Asistencia Médica Embarcada**

**EL ISM INICIÓ LA COSTERA DEL BONITO**

# Revolucionario **SUPER SONAR** FSV-24 para atuneros



IMAGEN REAL SIN TRATAR, ATÚN A 4.012 MTRS

Además de la extensa red mundial de servicio FURUNO, NAUTICAL presta asistencia a través de su cobertura propia a la flota atunera Española.



- CENTROS DE SERVICIO FURUNO CONTINENTALES
- OFICINAS SUBSIDIARIAS
- AGENTES DE SERVICIO NACIONAL
- OFICINAS Y SERVICIOS DE NAUTICAL

**SIN DUDA EL MEJOR Y MÁS POTENTE SONAR MULTI-HAZ DEL MERCADO PARA LA DETECCIÓN DE TÚNIDOS A MUY LARGAS DISTANCIAS Y SU SEGUIMIENTO HASTA LA LARGADA. SIN PERDER DE VISTA EL BLANCO EN NINGÚN MOMENTO "DESDE MÁS DE 4000 METROS, HASTA LA CUBA"**

La avanzada tecnología ultrasónica de FURUNO, el conocimiento acumulado durante muchos años de las técnicas de pesca y el desarrollo de equipos especialmente diseñados para la detección del atún, dotan a este Súper Sonar de funciones únicas, tales como el Auto Filtro, Sistema de Estabilización, Corte Vertical en dos demoras, Seguimiento "Real" del blanco, etc.

Un súper sonar que confirma el liderazgo de FURUNO en equipos electrónicos marinos. Por algo, nueve de cada diez armadores de atuneros confían en FURUNO.

**FURUNO**®

*Supremacía Tecnológica*

Tel. 91 725 90 88  
Fax 91 725 98 97  
e-mail: furuno@furuno.es.

Tel. 91 654 94 11  
Fax 91 654 96 00  
e-mail: nautical@nautical.es

**NAUTICAL**



lvidado el caso de problema plantado por la no renovación del acuerdo con Marruecos donde se están aplicando las medias previstas de apoyo a la flota, el sector de la pesca sigue pendiente de la propuesta presentada por el comisario Franz Fischler para la reforma de la Política Pesquera Común (PPC), donde, como está sucediendo con la reforma de la Política Agrícola Común, la Comisión es especialista para dividir en dos las posiciones comunitarias. El comisario Franz Fischler se ha especializado en poner sobre la mesa planteamientos capaces de dividir a la Unión Europea en dos bloques, los países del Norte y los del Sur, como uno de los mejores instrumentos para lograr la aprobación de medidas intermedias que paso a paso se van acercando a los planteamientos iniciales de Bruselas.

En España, el malestar general que provocó la propuesta comunitaria desde el sector de la pesca a la Administración, se está traduciendo en mesas de trabajo que estudian la elaboración de una propuesta alternativa a los planteamientos de la Comisión. Estas mesas trabajan a buen ritmo y se espera que tengan ultimados sus documentos para el próximo otoño de cara a su debate rápido en Bruselas si la Comisión mantiene su ob-

# 30 DIAS

## REFORMAS Y RELEVOS

jetivo de aprobar la reforma antes de fin de año.

En el ámbito de la política nacional, la noticia estuvo en el cambio de gobierno hecho por el presidente José María Aznar, que ha supuesto el relevo en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, donde Eduardo Zaplana sustituye a Juan Carlos Aparicio. Eduardo Zaplana inició su andadura en el Ministerio con una reunión con los sindicatos para reanudar el diálogo social. El nuevo responsable del departamento, de talante abierto y liberal, reconoció las dificultades para lograr acuerdos y ofreció a los sindicatos la reapertura de negociaciones.

En la actividad del Instituto Social de la Marina, el buque "Científico" cumplió sus objetivos en la costera del bocarte e inició la costera del bonito, en la que se hallan faenando unos 6.500 trabajadores. Por otro lado, en el marco de la política de colaboración con países iberoamericanos, el ISM impartió varios cursos de formación en Cuba.

Los navieros celebraron su asamblea anual. Frente a las crisis del pasado, en el sector se mantiene el optimismo. La flota funciona y las perspectivas de futuro se ven con optimismo. ■

Vidal Maté



# El instrumento financiero de orientación de la pesca

Edita: Comunidades Europeas, 46 páginas

**L**a Comisión de la Unión Europea acaba de publicar un "vademecum" sobre el Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP) con el objetivo de divulgar los objetivos defendidos por Bruselas con este tipo de organismos. La obra, de solamente 46 páginas, tiene eminentemente un contenido didáctico y es de gran interés tanto para los estudiosos de las estructuras comunitarias como para quienes tienen interés en el sector de la pesca.

El IFOP es uno de los cuatro Fondos Estructurales de la Unión Europea que existe desde el año 1993, cuando sustituyó a otras estructuras que cumplían competidos similares. El objetivo del IFOP es ayudar a los profesionales del sector para hacer frente a los retos que plantea la nueva situación económica mundial en el campo de la pesca. Los recursos del IFOP se asignan mediante programas plurianuales que se negocian entre cada Estado miembro y la Comisión. Actualmente ese programa se prolonga hasta el año 2006, aunque Bruselas trata de introducir cambios en función de la propuesta de reforma de la PAC que quiere aprobar antes de fin de año. Estos programas tienen un montante de 3.700 millones de euros.

La pequeña obra editada por los servicios técnicos de la Comisión constituyen un trabajo enormemente práctico por su carácter didáctico. En una serie de preguntas muy concretas, responde a los interrogantes que se puede plantear cualquier persona en relación

## EL INSTRUMENTO FINANCIERO DE ORIENTACIÓN DE LA PESCA

VADEMÉCUM



con los fines y objetivos de este organismo.

El trabajo señala las actuaciones donde interviene el IFOP, que es todo el territorio comunitario, aunque las ayudas son diferentes ya se trate o no de zona desfavorecida o desarrollada. Se informa sobre los proyectos con posibilidad de ser financiados por el IFOP, así como sobre los porcentajes de ayudas posibles en cada caso.

Estas posibilidades de ayuda se concretan en apoyos para el desguace, en traspaso definitivo de un barco a un tercer país, aunque sea como empresa mixta, y en la posibilidad de dedicar el barco a otros fines diferentes de la pesca. Estos

objetivos son los que en este momento se hallan en entredicho con la propuesta del comisario Franz Fischler.

Junto a esos objetivos destaca igualmente su posible aportación para proyectos de acuicultura, equipamiento de los puertos, transformación, comercialización o diferentes medidas de acompañamiento.

La obra señala a los interesados la necesidad de acudir a la Secretaría General de Pesca Marítima para informarse sobre el desarrollo de sus proyectos. El trabajo concluye con un glosario sobre instituciones relacionadas con la pesca y diferentes referencias legales. ■



# Sumario

## MAR 407

<b>6</b>	Relevo en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
<b>10</b>	El ISM imparte cursos de formación en Cuba.
<b>12</b>	La Asistencia Médica Embarcada.
<b>18</b>	Cursos de la OIT/ISM.
<b>20</b>	Las Organizaciones de Productores en la pesca.
<b>26</b>	Asamblea de Anave.
<b>32</b>	El ex-ministro Juan Carlos Aparicio hace balance de la presidencia española en la UE.
<b>40</b>	La protección de las ballenas.
<b>47</b>	Acuerdo pesquero con Senegal.
<b>48</b>	Galicia regula las Cofradías de Pescadores.
<b>52</b>	Debates sobre el sector marítimo en la OIT.
<b>56</b>	España prepara una alternativa a la PCP.
<b>58</b>	Artículo de Carmen Fraga.
<b>60</b>	El puerto de Santander se amplía.
<b>64</b>	Reserva marítima en Tenerife.
<b>66</b>	Noticias del ISM.
<b>68</b>	De costa a costa.
<b>72</b>	Página médica
<b>74</b>	Breves/noticias

### **6** Relevo en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

Eduardo Zaplana fue nombrado ministro del departamento en sustitución de Juan Carlos Aparicio.



### **12** Costera del Bonito.

Finalizada la campaña del bocarte, el "Científico" inició la costera del bonito para prestar servicio a 6.500 pescadores.

### **56** Reforma Pesquera.

España prepara una alternativa a la propuesta de reforma comunitaria.

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 - Tel. 965 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Puigxurriquer, s/n. - Tel. 93 441 05 15. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 64 32. Cádiz: Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. 964 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. 965 32 51 03.

Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. 955 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal. - Tel. 981 28 70 00.

Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. 982 22 34 50 6 22 34 54. Madrid: Churruga, 2. - Tel. 91 591 99 00. Málaga: Puente del Carmen, s/n. - Tel. 952 22 72 75.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. 922 59 89 00. Santander: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. 942 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04.

Tarragona: Casa del Mar. Fco. 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 - Tel. 986 29 09 50.

Villagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. 996 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Imprime: ARTEGRAF, S.A. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 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.



# EDUARDO ZAPLANA, NUEVO MINISTRO DE TRABAJO ASUNTOS SOCIALES

**E**duardo Zaplana afirmó que venía “con la mejor predisposición, con la mejor voluntad, con el mejor ánimo y con el mayor entusiasmo a la hora de hacerme cargo de esta importantísima responsabilidad, para seguir trabajando en el fomento del diálogo social y en las reformas que sean necesarias para conseguir esos objetivos que nos tienen que unir a todos: el pleno empleo, la mayor cohesión posible, y ocuparme de aquellos sectores de la sociedad española que más necesitan de la cercanía de los

**El nuevo ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, ha apostado por continuar la línea de reformas y de diálogo social iniciada por el Gobierno Aznar desde que llegó al poder en 1996, con el fin de lograr el objetivo marcado por la Unión Europea de conseguir el pleno empleo en el año 2010. Así lo puso de manifiesto en el multitudinario acto de toma de posesión como titular de Trabajo, celebrado en la sede de este Departamento, tras la jura de su cargo ante el Rey.**

**■ Zaplana se compromete a retomar el diálogo social con los sindicatos y a continuar con las reformas que sean necesarias conseguir el pleno empleo.**

poderes públicos y, por tanto, requieren políticas específicas para su atención.”

Zaplana no dudó en atribuir a los Gobiernos del Partido Popular y a sus antecesores en el cargo el logro de que “el pleno empleo sea un objetivo posible, cuando parecía inalcanzable hace algunos años, y por ello merece la pena seguir luchando”.

## Éxitos innegables

El nuevo ministro destacó “los éxitos importantísimos” en materia de protección social con-



seguidos por el Departamento en los últimos años, destacando que "la gestión de la Seguridad Social es ejemplar, como prueban los resultados y datos de la misma que nos llenan a todos de satisfacción y de alegría, porque hacen que tengamos una sociedad más cohesionada".

Además de atribuir estos éxitos a sus antecesores, Zaplana recordó los esfuerzos realizados también por sus colaboradores y por el "trabajo callado, pero no menos importante, de sus funcionarios. Estos éxitos, innegables, se han conseguido, fundamentalmente, con diálogo social y con reformas tremendamente necesarias, por lo que tendrán que seguir siéndolo en el futuro".

El titular de Trabajo y Asuntos Sociales finalizó su breve intervención afirmando que "vengo a dedicarme a esta labor con el mismo interés y entusiasmo que he puesto al frente de mi trabajo en la Generalitat Valenciana, pero aquí con especial atención, puesto que en este Ministerio se recogen las sensibilidades de los colectivos menos favorecidos de



la sociedad por los que merece la pena dejarse la piel".

### **Seis años inolvidables**

Por su parte, el ministro saliente, Juan Carlos Aparicio, resaltó el hecho de que pasa el relevo de Trabajo y Asuntos Sociales "con la tranquilidad de que queda en manos de una persona enormemente cualificada y con gran sensibilidad política".

Tras recordar que ha trabajado en este Ministerio seis años

que calificó de "inolvidables", destacó algunos de los logros conseguidos en esta etapa como "mejorar nuestras tasas de desempleo, sanear de una manera muy significativa nuestro sistema de protección social y aprender a ser más sensibles ante quienes tienen necesidades especiales".

Aparicio manifestó que se "va con la mejor de las sonrisas, sabiendo que ha hecho todo lo que podía desde sus posibilidades" y reveló que seguiría comprometido con el Partido Popu-

lar con su tierra y con su gente. Como es sabido, Juan Carlos Aparicio es diputado del PP por Burgos en las Cortes Generales, donde continuará trabajando, y, a partir de septiembre, comenzará a hacer campaña en su tierra natal para intentar conseguir la alcaldía de esa ciudad, actualmente en manos del PSOE.

### **Numerosas personalidades**

Finalmente, el ya ex ministro de Trabajo dio las gracias a todas las personas que han hecho posible en estos seis años que se hayan conseguido "muchas y buenas cosas" y agradeció especialmente el trabajo durante su gestión de sus más inmediatos colaboradores. Junto a él estaban presentes el secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, los secretarios generales de Empleo, Juan Chozas, y de Asuntos Sociales, Concepción Dancausa y el subsecretario del Departamento, Marino Díaz Guerra.

También estuvieron presentes otros altos cargos del ministerio como los directores generales de las tres entidades gestoras de la Seguridad Social, el de la Tesorería, Francisco Gómez Ferreiro, del INSS, Rafael Mateos Carrasco y del ISM, María Antonia Lucena, entre otros muchos.

En el acto de toma de posesión Zaplana estuvo acompañado por los ministros de Justicia, José María Michavila, y de Medio Ambiente, Jaime Matas; el secretario general de la Presidencia, Carlos Aragonés; los secretarios de Estado de Comercio, Juan Costa, y del Deporte, Juan Antonio Gómez Angulo; el vicepresidente de la Comunidad Autónoma Valenciana, José Luis Olivás; el delegado del Gobierno en dicha Comunidad, Francisco Camps y el presidente de la Diputación de Valencia, entre otros. ■

# BIOGRAFÍA DE EDUARDO ZAPLANA



**E**l nuevo ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana Hernández-Soro, tiene 46 años, está casado y tiene tres hijos. Licenciado en Derecho por la Universidad de Alicante, comenzó su actividad política muy joven (1977) en las filas de Unión de Centro Democrático, donde desempeñó distintos puestos de responsabilidad en la Ejecutiva Nacional.

Desaparecida esta formación política ejerció su actividad profesional, como abogado, pero sin desvincularse de movimientos políticos de corte liberal, hasta que, en 1990, decidió militar en el refundado Partido Popular de José María Aznar, siendo elegido presidente provincial del partido en Alicante.

En los comicios locales y autonómicos de 1991 fue elegido alcalde de Benidorm y diputado por Alicante a las Cortes Valencianas, en las que desempeñó el puesto de portavoz del grupo parlamentario del Partido Popular.

En noviembre de 1994 deja la alcaldía de Benidorm para dedicarse a preparar su candidatura para la presidencia de la Comunidad Valenciana. El 4 de julio de 1995 es elegido presidente del Gobierno Valenciano por el pleno de las Cortes, puesto que revalidó en las elecciones de 1999 al conseguir el Partido Popular, que él mismo preside, la mayoría absoluta.

Eduardo Zaplana ha compatibilizado estos años su puesto de Presidente de la Generalitat Valenciana con un intenso trabajo en Europa desde su puesto de presidente de la Comisión de Política Regional, Fondos Estructurales, Cohesión Económica y Social, Cooperación Transfronteriza e Interregional del Comité de las Regiones de Europa, en cuyo seno se ha elaborado la Agenda 2000, documento que establece las bases y criterios de concesión de los fondos europeos de cohesión a los países miembros de la UE. Desde el pasado mes de febrero es vicepresidente primero del Comité de las Regiones de la Unión Europea. También es miembro de la ejecutiva Nacional del Partido Popular.

Según su biografía oficial, durante su estancia al frente de la Generalitat Valenciana, sus gobiernos se han caracterizado por llevar a cabo políticas innovadoras e iniciativas que han tenido gran repercusión en España. Fundamentalmente, en áreas sociales y económicas, como nuevos modelos de gestión hospitalaria, de atención a la tercera edad y de políticas de generación de empleo.

## Proyectos innovadores

Además ha impulsado la construcción y puesta en marcha de proyectos tan conocidos como el Parque Temático "Terra Mítica", en Benidorm; la "Ciudad del Cine", en Alicante; la "Ciudad de las Artes Escénicas", de Sagunto; y la "Ciudad de las Artes y las Ciencias", de Valencia.

El nuevo titular de Trabajo es también autor del libro "El acierto de España. La vertebración de una nación plural", en la que se recoge su visión de la España autonómica y desarrolla su propuesta de financiación autonómica, basada en la corresponsabilidad fiscal, solidaridad y suficiencia financiera.

Los que le conocen no dudan en calificarle de hombre dialogante y liberal. Y él mismo en una de sus primeras declaraciones como ministro afirmó que "por mi parte nunca habrá ninguna actitud que sirva de coartada para que el diálogo social no sea posible". ■



# RENOVACIÓN DEL GOBIERNO



**El presidente del Gobierno, José María Aznar, remodeló su Gobierno el pasado 9 de julio. Este cambio ha sido el quinto y el más importante de los realizados desde que alcanzó la presidencia del Gobierno en 1996. Con el nuevo Ejecutivo Aznar va a encarar los dos últimos años de legislatura y de su permanencia al frente en la presidencia, ya que ha anunciado que no se presentará a las próximas elecciones.**

**L**os cambios efectuados por el presidente Aznar han afectado a ocho ministerios. Han entrado nuevos en el Gobierno Eduardo Zaplana, como ministro de Trabajo y Asuntos Sociales; Ana de Palacio, como titular de Asuntos Exteriores; José María Michavila, como responsable de Justicia; Javier Arenas, de Administraciones Públicas; y Ana Pastor, de Sanidad y Consumo.

## Cambios de cartera

Continúan en el ejecutivo, aunque han cambiado de cartera, Mariano Rajoy, que abandona Interior para ocupar la cartera de Presidencia, continúa siendo Vicepresidente primero del Gobierno y a partir de esta remodelación será, además, portavoz oficial. También ha cambiado de funciones Ángel Acebes, que pasa de Justicia a Interior, y Josep Piqué, que deja Exteriores para ocuparse del Ministerio de Ciencia y Tecnología.

Continúan en el Gobierno el vicepresidente segundo y ministro de Economía, Rodrigo Rato; el ministro de Defensa, Federico Trillo; el de Fomento, Francisco Álvarez Cascos; la de Educación, Cultura y Deporte, Pilar del Castillo; el de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete; el de Medio Ambiente, Jaime Matas; y el de Hacienda, Cristóbal Montoro.

## Seis ministros abandonan el ejecutivo

Los ministros que han cesado definitivamente en sus funciones han sido el de Presidencia, Juan José Lucas; el de Administraciones Públicas, Jesús Posada; la de Sanidad y Consumo, Celia Villalobos; la de Ciencia y Tecnología, Anna Birulés; el ministro portavoz, Pío Cabanillas; y el de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, quien accedió al Ejecutivo en la primavera del año 2000 al dimitir Manuel Pimentel. Tras las elecciones generales del 12 de abril de ese mismo año fue ratificado en este puesto.

## Treinta ministros

Durante los seis años que lleva en la presidencia del Gobierno, José María Aznar ha realizado cinco remodelaciones en su Ejecutivo y contado con 30 ministros. Tan sólo tres se mantienen en el poder desde el principio: Mariano Rajoy, Rodrigo Rato y Josep Piqué. Y de ellos únicamente Rodrigo Rato se mantiene en el mismo puesto, ya que Rajoy ha desempeñado las carteras de Administraciones Públicas, Educación y Cultura, Presidencia e Interior. Precisamente en este cambio vuelve a Presidencia, pero reforzado al asumir también el cargo de portavoz. Es vicepresidente primero desde la victoria del PP por mayoría absoluta en abril de 2000.

Josep Piqué ha vuelto con este cambio a sus orígenes, ya que comenzó en el Gobierno en la cartera de Industria y Energía que ahora están unificadas con el ministerio de Ciencia y Tecnología. ■



En el marco del acuerdo de asistencia técnica suscrito entre los Ministerios de Trabajo de ambos países

## La directora general abrió el curso de formación que el Instituto Social de la Marina ha impartido en Cuba

**El Instituto Social de la Marina ha desarrollado un programa de actividades formativas en La Habana (Cuba) del 1 al 5 de julio. El programa se enmarca en el acuerdo de asistencia técnica suscrito en noviembre de 2001 por el ISM, organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Cuba que, a su vez, se inscribe en el marco del Memorándum de entendimiento entre ambos Ministerios, suscrito el 14 de Octubre de 1999.**

La directora general del Instituto Social de la Marina, M<sup>ª</sup> Antonia Lucena Varea, presidió la apertura y la clausura de los cursos y, durante su estancia en la isla, se entrevistó con el ministro cubano de Trabajo y Seguridad Social, Alfredo Morales Tartaya, así como con otros responsables del Ministerio del Transporte, que gestiona las competencias en marina mercante, y con el embajador de España en Cuba, Jesús Gracia Mdaz.

En la apertura de la actividad formativa Lucena Varea presentó las líneas generales de actuación del ISM, centrándose en las tres áreas de formación de los trabajadores, atención sanitaria y prevención de la accidentabilidad, así como en los objetivos de las jornadas que se inauguraban. Sobre

éstos, indicó que pretendían dar a conocer cuál es el sistema de protección social en España para el colectivo de los trabajadores del mar y sus especificidades respecto al Régimen General de la Seguridad Social; incidir en la importancia de la formación, para que los que acceden al mundo laboral marítimo lo hagan con una preparación adecuada, sin olvidar su formación continua; la aplicación de las normas internacionales en materia de prevención y salud de estos trabajadores; y las actuaciones que el ISM desarrolla en materia de inspección de las condiciones de trabajo.

El programa de formación, coordinado por la directora provincial del ISM en Málaga, Rocío Blanco, se iniciaba el 1 de julio con un módulo de Seguridad Social y especificidades del Régimen Especial del Mar impartido por Gracia Castresana, jefa del Servicio de Prestaciones Económicas de las Dirección General del ISM. José M<sup>ª</sup> Mayan, asesor técnico laboral marítimo en la Dirección Provincial del ISM en La Coruña, expuso el módulo de Técnicas y sistemas de Empleo que se desarrolló el martes día 2. El mismo día Rocío Blanco presentaba el módulo sobre Inspección del Trabajo.

El miércoles 3 se impartió el módulo de Formación Sanitaria, encomendado a Gabriel Tauriz Marhuenda, jefe del Servicio de Sanidad Marítima en el Centro Nacional de Formación Marítima del ISM en Bamio, y a José Ma-

nuel Tarrío Pereira, médico de Sanidad Marítima en la Dirección Provincial del ISM en Cantabria. Ambos ponentes impartieron un nuevo módulo sobre la misma materia el jueves 4, día en que se desarrollaron dos módulos simultáneamente, el de Formación Sanitaria y uno sobre Régimen de Trabajo-descanso y Sistema Retributivo, éste impartido por Gracia Castresana, José M<sup>ª</sup> Mayán y Rocío Blanco.

Todos los módulos se impartieron en el Centro de Formación y Desarrollo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social excepto el último, que se expuso en la sede central del ministerio, donde también tuvo lugar la clausura de las jornadas, acto que, como el de inauguración, fue presidido por la directora general del ISM y la viceministra de Trabajo y Seguridad Social de Cuba, Marcia Enríquez.

Tanto a la apertura de los cursos como a su clausura asistieron además la directora general de Relaciones Internacionales, Miriam Lau, la directora general de la Oficina Nacional de Inspección

**El programa incluyó módulos sobre seguridad social, empleo y sanidad marítima**



de Trabajo, Marta Elena Feitó; Gretel Hernández, especialista principal de la Dirección de Relaciones Internacionales del Gobierno cubano y coordinadora de las Jornadas; y el director del Centro de Formación y Desarrollo Albio L. Leyva..

Marcia Enríquez destacó el impecable desarrollo y resultado de las jornadas expresando el interés del Gobierno cubano en continuar y profundizar en la línea de asesoramiento iniciada desde España.

El programa se desarrolló durante 30 horas lectivas y en él se matricularon 156 funcionarios de distintos departamentos de la Administración cubana vinculados al sector marítimo pesquero quienes, al término del mismo, recibieron diplomas acreditativos de los cursos que habían seguido.

Las jornadas transcurrieron y concluyeron con un alto grado de satisfacción por parte de los asistentes, como se refleja en la encuesta realizada al término de los cursos. En general, se elogió la alta calidad de las ponencias, la competencia y el nivel técnico de los ponentes y la vinculación teórico-práctica de los módulos. Los alumnos coincidieron en expresar su deseo de participar de forma sistemática en estos cursos, aumentando el tiempo dedicado a cada ponencia, con el objetivo de consolidar lo aprendido.

Igualmente se solicitó documentación y materiales que permitan ampliar y consultar el contenido de los temas desarrollados. Los alumnos expresaron interés en profundizar sus conocimientos en materias referidas a métodos y políticas de empleo del ISM; inspección de trabajo en el sector marítimo-pesquero y sanciones en caso de incumplimiento de la norma; riesgos específicos en recipientes a presión y grúas; derecho del trabajo; actividades de buceo, prevención de riesgos y medicina subacuática; y colaboración con el Ministerio de Transportes y Pesca.

### Nuevas propuestas

En su entrevista con M<sup>ª</sup> Antonia Lucena el ministro de Trabajo y Seguridad Social de Cuba agradeció vivamente la colaboración prestada por el ISM y la rapidez con que se han puesto en marcha

las actividades formativas previstas en el acuerdo de asistencia técnica suscrito por ambos Departamentos en noviembre de 2001.

Alfredo Morales se mostró muy interesado en ampliar información sobre el sistema de protección de la Seguridad Social española y de manera especial las reformas introducidas en materia de protección social como consecuencia del último acuerdo de pensiones suscrito con los agentes sociales. Otros aspectos de interés para el titular de Trabajo y Seguridad Social de Cuba tenían que ver con las medidas incorporadas por el ministerio español en materia de incorporación de la mujer al trabajo y las prestaciones sociales durante el embarazo, así como las aportaciones empresariales al sistema de cotizaciones y al régimen de los trabajadores autónomos y, destacadamente, los programas de formación al colectivo específico de la pesca.



La directora general del ISM se entrevistó asimismo con Rubén J. De la Torre, director de Transporte Marítimo, y con Orestes Alberto Reyes, director de Asuntos Jurídicos y Laborales, ambos del Ministerio del Transporte. Estos responsables en cuestiones marítimas le expresaron el interés de este Departamento en que el ISM imparta formación profesional a los trabajadores cubanos de manera que puedan incorporarse como tripulantes debidamente formados de acuerdo con los convenios y normas internacionales en materia de seguridad marítima y prevención de riesgos laborales. Ambos consideraron igualmente la conveniencia de que el Instituto Social de la Marina proporcionara asistencia técnica acerca de inspección de trabajo y de legislación en buques mercantes.

M<sup>ª</sup> Antonia Lucena les solicitó que presentaran propuesta concreta sobre tipo de formación y colectivo al que iría dirigida con el objetivo de estudiar y elaborar el programa adecuado.

En el supuesto de que la propuesta del Ministerio del Transporte se considerara viable, esta colaboración podría ser incluida como addenda al convenio en vigor entre el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y el ISM, como organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Este acuerdo de asistencia técnica tiene como objetivo mejorar las condiciones sociales y laborales de los trabajadores del mar, y su adecuación a las nuevas técnicas de trabajo, mediante la aportación de las experiencias existentes en ambos países sobre la materia.

Finalizada esta primera fase en la puesta en marcha del acuerdo de colaboración, ambos Departamentos harán una valoración de resultados y establecerán una programación de actividades formativas que podrían impartirse en el Centro Nacional de Formación marítima del ISM en Bamio, programación que se planificará este mismo año. ■

M. V.

# AME

## ASISTENCIA AMBULATORIA DE LAS AZORES AL GRAN SOL



Mediada la década de los cincuenta del siglo pasado, el escritor Ignacio Aldecoa se embarcaba en uno de los pasqueros que, saliendo de un puerto cántabro, hacían mareas de varias semanas hasta llenar las bodegas de merluza o bacalao, generalmente. Aldecoa compartió con marineros vascos, gallegos, santanderinos o asturianos las duras faenas y las penosas condiciones de vida en aquellos barcos, inseguros, insalubres e inhóspitos, poco más que una cáscara de nuez, a merced de la ferocidad o de la benevolencia de un mar capaz de engullir a una tripulación, pero también de aliviar las penurias de pueblos enteros. En 1957 el escritor acertó a recoger esta experiencia suya en una novela que ha quedado como un clásico del género, *Gran Sol*. Con una minuciosidad y un realismo capaces de encoger el ánimo más templado, relata cómo era, en tierra y a bordo, la vida cotidiana de aquellos marineros, siempre soñando con una marea milagrosa que aliviara sus miserias y los devolviera definitivamente a puerto, incapaces al tiempo de vivir lejos de la mar. En un pasaje de la novela, mientras el barco faena en lo que ahora se conoce como Box irlandés y la

tripulación maniobra para izar el copo, éste se derrumba, descontrolado, sobre cubierta arrastrando y aprisionando al patrón, Simón Orozco, que resulta malherido, destrozado por la pesca apresada en la red. Orozco, lúcido todavía, advierte: “los accidentes ocurren por nuestra culpa”. A poco, cuando la situación del herido se torna desesperada, uno de los tripulantes murmura: “Un buen hospital es lo que se necesita. Un médico, hay que avisar por radio..., habrá que hacer capa, que nos retrasará; no llegaremos a tiempo, no llegaremos a tiempo...”.



■ **La asistencia sanitaria se presta mediante consultas radiomédicas, desplazamientos del personal médico al pesquero, ingreso del paciente a bordo del buque asistencial o evacuación del afectado, vía marítima o aérea.**

**M**edio siglo después, cuando casi todo en el mundo ha sufrido cambios espectaculares, permanece inalterable una parte del escenario descrito por Aldecoa: la estrecha y particular relación que une a los trabajadores de mar con la naturaleza y la dureza del trabajo a bordo. Pero, afortunadamente, los barcos que ahora navegan el Cantábrico tienen poco que ver con el *Aril* en el que perdía la vida el patrón Simón Orozco sin alcanzar a recibir asistencia. Y, sobre todo, se ha introducido un novedoso elemento: en aquellas aguas navega la mayor parte del año un hospital y hay un médico al que se puede avisar por radio. Por eso, ahora, incluso cuando hay que hacer capa, es posible llegar a tiempo...

de las cofradías de pescadores del Cantábrico, se amplió a la costera del bocarte, entre abril y junio. Desde 2001 la asistencia, que se presta de forma gratuita a todos los tripulantes, se extiende de abril a noviembre para prestar cobertura a la flota espadera que opera en el Atlántico Norte entre septiembre y noviembre. Nueve meses al año de navegación por aguas del Golfo de Vizcaya, de Gran Sol y de las Azores hasta el noroeste de Irlanda.

### **UVI móvil**

Para ello el ISM fleta un barco al que se dota del equipamiento preciso para cubrir las necesidades asistenciales médico-quirúrgicas y traumatológicas y también de apoyo logístico. Primero fue el *Investigador*, después, el *Remolcagure Bat*, y

La Asistencia Médica Embarcada (AME) que desde el año 1992 viene prestando el Instituto Social de la Marina (ISM) en aguas del Cantábrico supone acercar la atención sanitaria a una flota estimada en 1.000 barcos y unos 10.000 trabajadores. Prevista inicialmente para asistir a la costera del bonito, entre los meses de junio a septiembre, posteriormente, y siempre atendiendo a las peticiones

este año el *Científico*, el barco que cubre cada año la campaña AME se transforma en un buque sanitario, equipado para afrontar cualquier tipo de eventualidad en el trabajo a bordo. Con el apoyo permanente del Centro Radio-Médico del Instituto Social de la Marina, la asistencia sanitaria se presta mediante consultas radiomédicas, desplazamientos del personal médico al pesquero, ingreso del paciente a



bordo del buque asistencial o evacuación del afectado, vía marítima o aérea, según las circunstancias de cada caso, en coordinación con el Centro Nacional de Salvamento Marítimo.

El buque también presta ayudas logísticas de emergencia, tales como reparaciones en los pesqueros, posibles enganches de redes en las hélices, etc., para lo que cuenta entre su tripulación con buzos profesionales.



*“Es lo más parecido posible a una UVI móvil del 061 del Samur, sólo que con unos tiempos de reacción más lentos derivados de las limitaciones de la navegación”, explica José Manuel “Lolo” Vallecillo, médico del ISM, uno de los pioneros en las campañas AME. “El Samur tiene un hospital de referencia a una hora como máximo y nosotros lo tenemos a varias horas. Por lo demás, somos muy parecidos en cuanto a capacidad de respuesta ante una situación grave y urgente”.*

*“Pero somos también un equipo de atención primaria y una casa de salud, porque tenemos internamiento transitorio, de dos o tres días...”, puntualiza su hermano José Luis, embarcados ambos en la primera marea del Científico junto con el ATS Víctor Martínez Montagud. “Lo que más llama la atención es la asis-*

*tencia urgente, pero somos muy polyvalentes. Cuando en plena campaña un trabajador se pone enfermo de una gripe, que es una afección benigna, tiene que guardar cama y quedarse en el catre mientras los demás siguen pescando, no pueden estar a atenderle. En cambio nosotros le traemos, le duchamos, le echamos colonia, le acostamos, le damos de comer, estamos pendientes de él y hasta se le entretiene, y a los cuatro días, si ha mejorado, se le devuelve al barco”.*

A la asistencia propiamente médica que cubre la campaña hay que añadir un aspecto humano, *“que se menciona poco pero que es igualmente importante desde el punto de vista asistencial”, en opinión de Víctor. “Un trabajador cuando viene aquí está fuera de sus compañeros, fuera de sus amigos, en un barco distinto del suyo y, si no hay otro ingresado,*

*solo. Por eso en el barco se moviliza toda la tripulación para darle conversación y compañía, de manera que el hombre se sienta como en su casa”.*

Además, en la salita de estar existe una pequeña biblioteca para entretenimiento de los pacientes.

Pero el aislamiento, la lejanía de casa o la mala mar producen también sus propias patologías. Detrás de un diagnóstico de neurosis de ansiedad se esconde el agobio por el capital invertido, por el dinero que ha costado el combustible, por la gente que va a bordo. Porque no pescan. Los médicos de la campaña AME entienden bien al pescador que llega al buque sanitario y cuenta: *“esto que tengo en el estómago ya sé lo qué es, es que llevamos cinco días sin pescar, es que se está dando mal la campaña...”.*

Y luego hay que contar con la inadaptación y con las peculiaridades de cada flota. Las tripulaciones que faenan en la pesca de altura, las que operan en el banco subsahariano o los espaderos saben de antemano que se van para meses. La flota que va a la caballa vuelve a diario a descargar. La que va al bocarte vuelve a puerto, vale tanto como decir a casa, cada semana. Muchos de estos barcos van también al bonito, porque, si la costera se da bien, normalmente les salva el año. Pero les obliga al alejamiento de casa durante un mes, algo a lo que el pescador de bajura no está acostumbrado. Un mes en unos barcos que no son, es verdad, los que acogieron a Aldecoa pero en los que el espacio se reduce a lo estrictamente imprescindible. *“Y eso, en general, lo llevan mal porque no son gente que estén acostumbrados a tantos días de mar. Entonces quién más quién menos empieza a darle vueltas al tarro y el que no está preocupado está harto. Se somatiza la soledad. Por eso al bonito cada vez va menos gente de la bajura”,* explican en el Científico.

El efecto psicológico es una variable de gran importancia en el mar que al parecer se deja notar sobre la flota entera. De hecho, explican dentro y fuera del buque asistencial, la sola presencia de éste proporciona una cierta seguridad a las tripulaciones. La tranquilidad que da saber que está ahí, explica el médico, *“la gente quiere vernos, quiere y reclaman que estemos, aunque no quiera llamarnos, ellos entienden que mejor no tener ningún accidente, pero les tranquiliza que esté el barco asistencial por si ocurre”.*

## Costeras del bocarte y del bonito

La campaña AME 2002 empezaba el 5 de abril con el bocarte aun remiso por las bajas temperaturas del agua. En los primeros días el Científico nave-

ga entre grupos de barcos que aprovechan la abundancia de sarda (verdel) y caballa, que han tenido un año excelente, a la espera de que llegue el bocarte. En la radio del puente se oyen conversaciones entre patrones, bromas e imprecaciones al alimón. Como las comunicaciones son abiertas, difícilmente se identifican. A media mañana entra una llamada: "Oye, ¿sois del ISM?". "Aquí el Científico", responde el médico. "Os vi el otro día en la tele pero como antes pintabais de blanco no estaba seguro de que fuerais". "Sí, ahora pintamos de naranja ¿Quién eres?", pregunta "Lolo" Vallecillo. "Miguel Albo, del Albo Puertas", responden al otro lado de la radio.

El *Albo Puertas*, antes el *Maté*, es un barco de 24 metros de eslora, seis de manga, tres de puntal y 58 toneladas de registro bruto, con base en Castro Urdiales (Cantabria). Faena con siete tripulantes y Miguel Albo es el patrón. Han comenzado la jornada a las 6 de la mañana y esperan concluir a las 8 de la tarde. Durante horas, los distintos carretes de anzuelos se mantienen en permanente movimiento arrojando en cada recogida unas caballas relucientes directamente a las cajas, que luego se apilan una sobre otra. Para que el día se dé bien, cada tripulante debería llenar 30 cajas (de unos 25 kilos cada una). La caballa se ha pagado en lonja a una media de 45 céntimos de euro, los días mejores a 48 céntimos el kilo.

"La tecnología ha avanzado mucho, sabemos dónde está la pesca y vamos directamente, pero hay muchos barcos", explica Miguel, "muchos barcos, y muchos gastos. Antes con el barco viejo la pesca era rentable, con éste ya no lo es. Como la venta en lonja es siempre a la baja, estamos con los mismos precios de hace cinco años, el kilo de bonito a 375 o a 400 pesetas y resulta que 375 pesetas era el precio del bonito en lonja el año 90 y sin embargo el



■ **Tomás Cos: "Esperamos que el barco del ISM esté siempre, porque las funciones que desarrolla son muy importantes para la flota. Saber que el barco está ahí da mucha tranquilidad cuando estás en la mar".**



gasoil ha subido, han subido los costes en todo. A los pescadores nos han engañado un poco, a todos, no sólo a mí, nos dijeron que teníamos que tener mejores barcos, más nuevos, nos lo creímos y el que más y el que menos invertimos lo que teníamos y ahora todo se nos va en gasto: los seguros, la pintura, el combustible..." se lamenta, "el gobierno nos tenía que subvencionar por salir a la pesca. Con esta piragua, en el bonito nueve o 10 paisanos estamos 25 días de mar, que es más fácil decirlo que pasarlo", y añade enseguida, la inevitable justificación del hombre de mar "lo que pasa es que uno no sabe hacer otra cosa". "A mí esto me ha gustado desde siempre, de pequeño le dije a mi madre, no quiero estudiar, quiero irme al barco. Y

mi chico lo mismo. Con 17 años me dijo: me quiero ir al barco contigo, ¿y qué le vas a hacer?".

— ¿Está bien cubierta la atención sanitaria con la campaña AME?

"Ahora sí, mejor que antes", responde Miguel, "aunque, si es por pedir, mejor si trajeran el *Esperanza del Mar*, que ése sí es un barco".

Cuando abandonamos el *Albo Puertas* asoma José Luis Puertas, el hijo, que aún no ha cumplido 20 años, un chaval con cara de niño y hechuras de marino. "¿Qué es lo mejor de salir a la mar?", pregunta la periodista. "Cuando estoy con mi padre en el puente". "¿Y lo peor?". "Cuando no hay pesca".

La costera del bocarte, que este año ha sido muy escasa, da paso a la del bonito a partir del mes de junio. La flota se desplaza entonces hacia la zona comprendida entre el nordeste de las Islas Azores y la Bretaña francesa al encuentro del preciado bonito del norte. Y con ella, el *Científico*.

La tripulación del *Científico* comenta el protagonismo de la flota gallega en esta costera y la vocación marinera de los trabajadores gallegos. "Los asturianos, cántabros y vascos son muy diferentes a los gallegos. Los gallegos tienen otra mentalidad, otra forma de ver la vida en la mar. Es gente que está acostumbrada a irse a muchas millas, a estar muchos días en la mar, con muy malas condiciones. Antes, la flota de Burela era muy característica porque embarcaba gente sólo para el bonito, que el resto del año eran labradores. La flota de Burela hay temporal y dicen que hace bueno".

El puerto de Burela, considerado el puerto bonitero por excelencia, desplaza por sí solo un centenar de barcos. José Manuel López Rodríguez, gerente de Armadores de Burela, S.A. (ABSA), sólo tiene elogios para la campaña AME, a la que considera "imprescindible y fundamental para que la flota bonitera se sienta asistida".

ABSA, que, además de los boniteros, tiene un importante segmento de espaderos en el Atlántico Norte, se une a las peticiones de los armadores espaderos al ISM para que la asistencia médica embarcada se extienda a todo el año. Petición que el ISM está considerando para ver su viabilidad.

### Lesiones específicas

— ¿Hay lesiones específicas en cada costera?

"En principio, las lesiones dependen del arte que se utilice,



explica el médico. Los barcos pequeños que van al verdel trabajan con un espinel —una línea de anzuelos— que, al menor descuido, pueden clavarse. Como se trata de anzuelos pequeños las lesiones no son graves. En el cerco, para la anchoa, como se trabaja con una pasteca grande —una especie de yo-yo— por donde se mueve la red, lo que encontramos son fracturas, luxaciones, sobre todo por caídas, por golpes. En el bonito las lesiones más frecuentes se producen también con los anzuelos, que aquí son dobles. En el pez espada se trabaja con un anzuelo grande y una línea de acero, con lo cual el que se clava un anzuelo fácilmente va al agua”.

Sin perder de vista el riesgo que entraña el propio lugar de trabajo. Para el profano, lo sorprendente es que alguien se mantenga en pie sobre la cubierta de un pesquero faenando en la que se mezclan, en dosis suficientes, grasa, sangre del pescado, agua salada, aceite de las maquinillas, más el balance propio de la navegación.

“Y que en la cubierta de un pesquero”, justifica el médico del Científico, “por mucho que quieras diseñar espacios limpios, que es una de las normas de trabajo, es imposible. Están los compartimentos para echar el pescado, artes,

## ■ El trabajador es consciente, y cada vez más, de que el primero que debe prevenir es él.

hilos, cabos, la borda cerca, si pones la borda alta no puedes pescar bien, si la pones muy baja es fácil que un trabajador se caiga. Hay una literatura, sobre todo francesa, sobre estudios ergonómicos en los barcos, pero hay pocas soluciones para eso. Se ha avanzado mucho en cuanto a habitabilidad, se ha empezado a valorar la comodidad del tripulante como un aliciente para trabajar mejor. Ellos, con la experiencia que tienen, evitan muchas caídas, nosotros nos mataríamos a la primera”.

— ¿Las lesiones se deben a accidentes inevitables o a falta de prevención?

Los hermanos Vallecillo coinciden en que “hay de todo, pero el trabajador es consciente y cada vez más, de que el primero que debe prevenir es él. Uno de los accidentes más dramáticos a que asistimos, y todos los años cae alguno, es un anzuelo al ojo. Y eso es perfectamente evitable. Lo que pasa es que las gafas que se pueden utilizar en la mar son muy incómodas, se nublán con el agua. Y las que hay de redecilla, un modelo no caro —que se introdujo bastante en el puerto de Burela— ocasionan también molestias por la sudoración. Pero es un problema de educación, de hábito, no hay tradición de ir a la mar con gafas.

	Barcos	Tripulantes
Costera del bocarte	250	3.200
Costera del bonito	600	5.000
Flota espadera	150	1.800

ESTADÍSTICA AME Costera del bocarte	Abril-Mayo 2002
N.º días navegados	57
N.º personas atendidas	19
N.º consultas atendidas:	34
– radio médicas	11
– ambulatorias a bordo del B/S	14
– a bordo de otros barcos	9
N.º casos ingresados a bordo	7
N.º evacuaciones realizadas	7
N.º asistencias técnicas	4
N.º vacunas administradas	11

Ahora estamos haciendo campaña para alentar el uso de gafas ahumadas, porque aquí cuando da el sol vemos muchas conjuntivitis. Vienen quejándose, debo tener una infección porque me pican los ojos. No hay infección, lo que hay son 10 horas mirando al sol. Pero alguien pescando con gafas de sol todavía no está bien visto; además, es un gorro”.

— En una población laboral estimada en 10.000 personas a lo largo de la campaña AME, no sólo hay que tener en cuenta los posibles accidentes de trabajo, sino también las afecciones cotidianas. ¿Cómo se resuelve un infarto en alta mar?

“Lo primero”, indica “Lolo”, “hay que mantener al enfermo tranquilo, con la medicación adecuada, monitorizado y en las mejores condiciones posibles, que no se mueva, que no sufra, hasta que llegamos al alcance del helicóptero para poder evacuarlo”.

Esa hipótesis se produjo realmente en la campaña 2001: un caso de infarto a cuatro días de navegación de La Coruña. Efectivamente, se trasladó al enfermo al barco sanitario, se le trató con arreglo al protocolo establecido, fue evacuado por el helicóptero hasta el hospital coruñés, donde, felizmente, llegó a tiempo y superó la crisis cardíaca.

El recuerdo de aquella incidencia se engarza con otros en la memoria de los médicos. Hablan de evacuaciones difíciles, de una fractura de tibia y peroné, de una caída con hipotermia, de una úlcera sangrante. De un pescador que apareció una noche muerto, de una cirrosis hepática.

“Tuvimos también un caso de peritonitis. Era un señor mayor que había tenido un antecedente de próstata y pensamos: será prostatitis. Era patrón y armador y no quería que le trajéramos al barco. Le recetamos antibióticos y le dijimos: vamos a estar cerca,



para mañana seguramente estará usted bien. Pero al día siguiente volvimos al pesquero, le tocamos la barriga y vimos que era una peritonitis y le trajimos al barco. Afortunadamente, llevábamos una terapia carísima, que no se usa casi nunca, un antibiótico con una fecha de caducidad muy corta, que todos los años hay que desechar..., excepto cuando te vale para salvar una vida. Estábamos a 600 millas, a tres días de La Coruña, y navegamos con él hasta dejarle a 150 millas, que es donde llegaba el helicóptero. Llamamos al Hospital Juan Canalejo y en el momento de tomar tierra ya estaba la ambulancia medicalizada esperándole. Se le había perforado el colon. Dejado en su barco ese hombre no hubiera llegado, primero porque le hubiera matado el dolor, segundo porque le hubiera matado la infección. A ése sí que creo que lo salvamos”.

Las circunstancias en que se pueden dar las asistencias, efectivamente, son muy diversas, pero en todas ellas la distancia, que en la mar se mide a la vez en millas y en días, es una de las variables decisivas.

Ésa es una cuestión que se analiza cuidadosamente cada campaña con el fin de rentabilizar los recursos con el máximo provecho para la flota. Especialmente cuando se demanda la presencia del barco asistencial desde zonas distantes entre sí.

“Tú sabes dónde están las flotas y tienes que decidir con quién estás, porque es imposible estar con todos a la vez cuando hay 500 millas de distancia entre unos y otros. Lo que se hace es valorar número de barcos, número de tripulantes, distancia a la costa, si tienen otro medio de apoyo... Y luego, que en ocasiones pones rumbo a un punto y a veces no llegas porque en el camino te llaman para pedir asistencia”.

Pero no todo es épica en la campaña AME. Una asistencia



## El Científico y su experiencia en la Antártica

**El Científico realiza este año la primera campaña AME, aunque parte de la tripulación es veterana en estas lides. Ramón Argibay Fernández, el capitán, navegó ya como primer oficial con el Investigador, de la misma empresa que el Científico.**

**– ¿Qué ha cambiado desde aquellas primeras campañas? Muchas cosas y todas para mejor. Éste es mejor barco, son mejores los equipos, ha habido un gran avance tecnológico y hay una mayor mentalización tanto en la flota como en el mismo personal del buque en relación a las medidas de seguridad y prevención.**

**El Científico es un buque de investigación oceanográfica, apoyo a plataformas petrolíferas y actividades off-shore que el año pasado acompañó al Hespérides en su periplo a la Antártida. La tripulación muestra, con un orgullo más que evidente, el video, con imágenes de una belleza impresionante, de la arribada del barco a la base científica de Isla Decepción -una de las dos, con la de Isla Livingstone, que España tiene en la Antártica-. Isla Decepción es un volcán activo.**

**“El reto”, explica el capitán, “es que el puerto tiene una entrada muy peligrosa, aparentemente muy grande, de unos 600 metros, que en realidad para el navegante queda reducida a unos 125 metros, con fuertes corrientes. Hay que ir en todo momento trabajando con el radar y tangenciando costa para poder acceder a la bocana y a toda máquina para que las corrientes no puedan con el barco. Y eso a miles de millas de España y de cualquier continente, lo que significa que cualquier percance allí tiene difícil arreglo”.**

**Ramón, que es un hombre joven y enamorado del mar, asegura que “después del trabajo en la Antártida esto es como una jornada de recreo”. La tripulación del Científico la forman nueve tripulantes, dos médicos y un ATS. Para la flota del Cantábrico son la garantía de socorro próximo.**

M. V.

eficaz requiere de un trabajo silencioso de muchas horas para organizar y mantener actualizado el archivo de las asistencias: nombre y tipo del barco, cómo pinta, nombre del patrón, asistencia prestada, fecha y causa. Un archivo que se actualiza en cada asistencia e, incluso, en cada avistamiento.

El Científico mantiene igualmente actualizada la relación de hospitales del litoral: Xeral de Vigo, de La Coruña, Valdecilla de Santander, Juan Canalejo, Hospital de Cork (Irlanda), el de Punta Delgada (Azores), el de Galdácano, el de la Cruz Roja de Madrid, el de Cruces (Bilbao), el de Laredo...

El buque lleva asimismo una relación completa de las características de los botiquines que se han utilizado en los barcos hasta la homologación actual, lo que facilita igualmente una mejor atención desde la primera llamada de auxilio. “Te encuentras con todo tipo de botiquines, desde la versión con números, otra con letras, algunos que salieron específicos para el bonito”.

El Científico navega entre barcos que saludan amigablemente su paso. Los médicos conocen a muchos de los tripulantes por su nombre, el del buque o el puerto de origen, y hablan con familiaridad de Pepe el de Burela, Ramón el de Laredo...

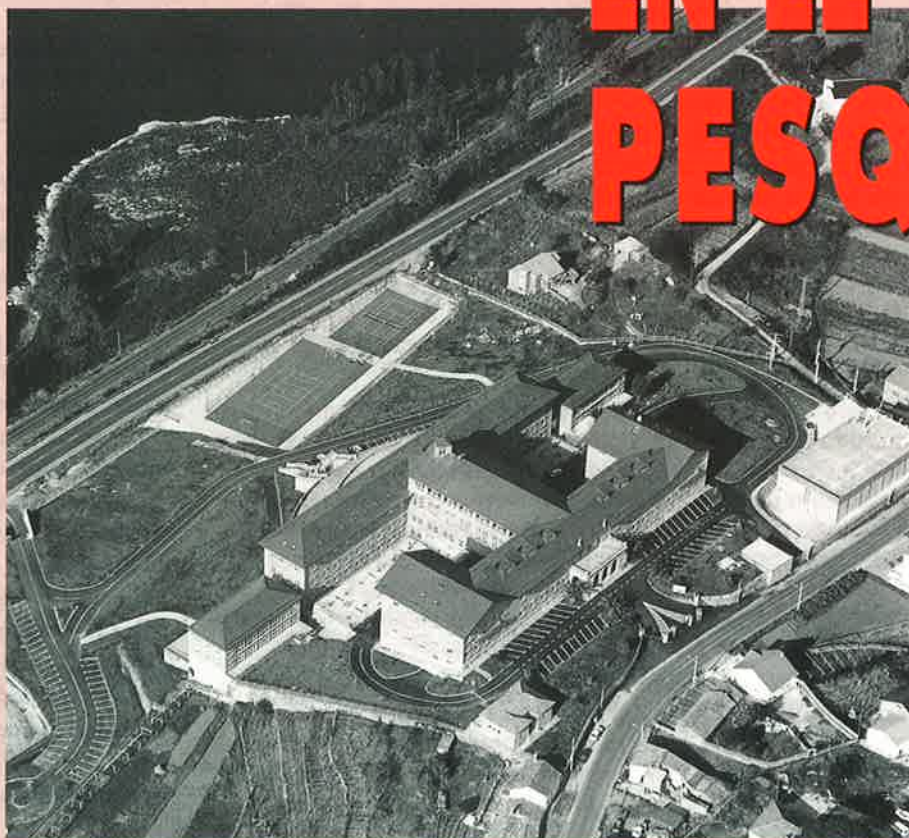
Tomás Cos, presidente de la Federación de Cofradías de Cantabria, y patrón mayor de la Cofradía de Laredo, resume la opinión del sector sobre la campaña de asistencia médica embarcada del ISM: “Esperamos que el barco del ISM esté siempre, porque las funciones que desarrolla son muy importantes para la flota. Saber que el barco está ahí da mucha tranquilidad cuando estás en la mar”. La certeza de que hay un buen hospital y unos médicos siempre atentos a la radio... ■

Mery Varona

Quince representantes de siete países de Iberoamérica (Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, México, Perú y Venezuela) pertenecientes a las Administraciones; organizaciones empresariales y de trabajadores, relacionadas con el sector marítimo, han participado en el "Curso sobre Seguridad y Salud en el Trabajo en el Sector Pesquero" que se ha celebrado en los Centros de Formación de la Organización Internacional de Trabajo (OIT), el Turín, y en el de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio, durante los pasados días 10 a 28 de junio. El objetivo del curso ha sido el dar la posibilidad de que los participantes pudieran conocer en profundidad la normativa de la OIT en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo así como los modelos que en esta misma materia funcionan en los países europeos. El acto de clausura, que se celebró en el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio, fue presidido por la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, a la que acompañaron el director de la Oficina de la OIT en España, Juan Felipe Hunt y la subdirectora general de Relaciones Sociales Internacionales del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Margarita Bravo.

Celebrado en los Centros de Formación de la OIT en Turín y del ISM en Bamio

# CURSO SOBRE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO



El "Curso Tripartito de Seguridad y Salud en el Trabajo en el Sector Pesquero", desarrollado dentro de las actividades de colaboración existentes entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y la Organización Internacional de Trabajo, se enmarca en las líneas de actuación dirigidas a la consecución, en la próxima 92ª Reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, que se celebrará en junio de 2004, de un apartado relativo a una norma global para el sector pesquero.



## Desarrollo del curso

Durante las tres semanas que ha durado el curso los participantes han podido conocer distintos aspectos de la seguridad y la salud en el trabajo de la gente del mar, los sistemas de protección social existentes así como aspectos relativos a la prevención de riesgos laborales.

El curso se ha desarrollado en dos vertientes: la teórica y la práctica. La primera de ellas es la que se impartió en el Centro de Formación Internacional que la OIT tiene en la ciudad italiana de Turín. En el desarrollo de la primera parte, con un programa fundamentalmente teórico, se expusieron los distintos modelos que, en materia de seguridad y salud laboral en la pesca, funcionan en países europeos, como Francia, Italia, Dinamarca o España.

Durante las dos primeras semanas en Turín se profundizó en el análisis de dichos modelos, así como en el conocimiento de las normas internacionales existentes sobre las condiciones laborales de los pescadores: edad mínima, examen médico, contratos de enrolamiento, cer-

tificados de competencia, condiciones de alojamiento y tripulación, formación profesional, etc., que han sido aprobadas por la OIT, la OMI (Organización Marítima Internacional) y la FAO (Organismo de las Naciones Unidas para la Alimentación). Esta normativa ha sido ratificada en algunos casos por parte de los países participantes en el curso.

Estas ponencias fueron complementadas por otras en las que se realizó una comparación entre las normas internacionales existentes y la legislación y práctica en Iberoamérica.

## Aspectos prácticos

En la última semana los participantes del curso se desplazaron al Centro de Formación Marítima de Bamio, del ISM, a

fin de conocer con más amplitud la experiencia española, estando marcada esta etapa por el carácter práctico. Es aquí donde tuvieron la oportunidad de visitar las aulas de formación del Centro y conocer de cerca las áreas de actuación del Instituto Social de la Marina en cuanto a programas de sanidad marítima.

Los asistentes pudieron conocer, asimismo, mediante video-conferencia, algunas actuaciones de dicho programa como la conexión que se realizó con el Centro Radio Médico en Madrid y el buque hospital "Esperanza del Mar". También se les explicó la aplicación en España de los Convenios Internacionales sobre la materia, la cooperación internacional proyectos marítimo-pesqueros y distintos aspectos relativos a la seguridad y salud en el trabajo.

Las enseñanzas se complementaron con visitas de carácter práctico como las realizadas a la Torre de Control de Tráfico Marítimo de A Coruña y a dos buques pesqueros en el puerto de esta ciudad para comprobar "in situ" una inspección de Trabajo y Seguridad Social y de Marina Mercante bajo las normas del "Memorandum de París". ■

## CONCLUSIONES

**Al finalizar el "Curso sobre Seguridad y Salud en el Trabajo en el Sector Pesquero" los participantes en el mismo elaboraron unas conclusiones y establecieron compromisos individuales de planes de trabajo para desarrollar en sus respectivos países, en un plazo de seis meses.**

**Entre las conclusiones más importantes destacan:**

- **Coincidir en la necesidad de la aprobación de un Convenio en la OIT que reúna y actualice los existentes para el sector pesquero.**
- **Asimilación de las normas internacionales para marina mercante al sector pesquero; si bien diferenciando la pesca industrial, con la artesanal.**
- **Asimilación de los sistemas de seguridad social de la solidaridad necesaria para financiar un régimen especial para los trabajadores del mar, como en el caso español.**
- **La necesaria coordinación entre las distintas autoridades con capacidad para la inspección de los buques pesqueros.**
- **Necesidad de promover el diálogo social entre los países para arribar a conclusiones beneficiosas para ambas partes en seguridad en el trabajo.**

## **CELEBRARON EN MADRID LA SEGUNDA CONFERENCIA NACIONAL**

Representantes de las Organizaciones de Productores Pesqueros celebraron en Madrid la II Conferencia Nacional con el fin de analizar las disposiciones comunitarias en relación con el sector en general y de forma especial a lo que afecta a su funcionamiento. La Conferencia fue inaugurada por la secretaria general de Pesca Marítima, Carmen Fraga.

# **LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES, PIEZA CLAVE PARA EL SECTOR PESQUERO**





**S**egún los datos elaborados por la Administración, actualmente funcionan en España 39 Organizaciones de Productores Pesqueros, de las que 25 tienen una implantación autonómica y otras 14 de ámbito estatal. De acuerdo con las cifras del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, las Organizaciones de Productores controlan unas 820.000 toneladas de pescado frente a unas capturas de 1,3 millones de toneladas. Igualmente funciona una Organización Interprofesional, Interatún, y está en proceso de constitución una segunda, Acuapiscis, en el sector de la producción de trucha.

El pasado año la celebración de la Primera Asamblea por estas mismas fechas se produjo tras la entrada en vigor el 1 de enero de 2001 del Reglamento Base de Mercados por el que se establecía la Organización Común de Mercados en el sector de la pesca y de la acuicultura. Un año después de la entrada en vigor de aquel Reglamento se han publicado diferentes normas para su desarrollo y muy especialmente la entrada en vigor el pasado 1 de enero del Reglamento sobre etiquetado de los productos de la pesca. España tiene publicado el Real Decreto para el etiquetado de los productos frescos mientras se halla prácticamente ultimado el referido a los productos congelados y extracongelados. Para los responsables de la Administración, en este momento de gran profusión de normativas sobre los productos de la pesca se consideraba oportuna la celebración de esta Segunda Conferencia fundamentalmente con fines informativos para los profesionales que funcionan en el marco de las Organizaciones de Productores. Entre otras cuestiones, en esta segunda Conferencia se abordó el funcionamiento de los programas operativos, balance de las ayudas pagadas, ejecución y grado de

**Las mismas integran una producción superior a las 800.000 toneladas.**

**Actualmente funcionan 39, de las que 25 tienen implantación autonómica y 14 nacional.**



cumplimiento, así como las deficiencias subsanadas.

Se informó sobre los mecanismos de intervención en el mercado y, en conjunto de todas las posibilidades de ayuda que ofrece la normativa comunitaria. Las líneas de apoyo más importantes a las organizaciones del sector se concretan en las siguientes:

#### **Ayuda derivada de la compensación financiera por retirada**

Para poder acogerse a esta ayuda, las OO.PP. deberán comunicar al inicio de la campaña a los órganos correspondientes de cada Estado miembro su decisión de acogerse a los precios mínimos de retirada comunitaria.

rios fijados para cada producto, así como aceptar le margen de tolerancia del 10%.

El importe de las ayudas será del 85% del precio de retirada para las cantidades que no excedan del 4%. Si las cantidades retiradas superan el 4% pero no sobrepasan el 8%, la ayuda se reduce al 75%. Este porcentaje se reducirá hasta el 65% en la campaña 2002 y al 55% en la 2003 y sucesivas. Si el volumen retirado supera el 8%, no se concederán ayudas para el porcentaje que rebasa ese techo. A la cuantía financiera fijada globalmente por la UE para cada campaña se descontarán los recursos dedicados a fines distintos a consumo humano. Una vez concluida cada campaña de pesca, con el fin de cobrar la ayuda, las OO.PP. deberán presentar, las autoridades correspondientes la solicitud de pago antes del 30 de abril de cada año. El Estado deberá pagar antes del 31 de agosto. Toda OO.PP. debe llevar un libro de Registro por materias y deberá solicitar la correspondiente solicitud de abono ante la presidencia de FROM haciendo constar la identidad del comprador y del vendedor, el empleo que se dará a los productos, el precio de venta y las cantidades de que se trate. Las OO.PP. también pueden solicitar un anticipo.

### **Ayuda al aplazamiento**

Al igual que en el caso anterior, las OO.PP. deberán comunicar previamente a la Administración su decisión de acogerse a este tipo de medida. Solamente se beneficiarán de este tipo de ayuda los productos puestos a la venta de calidad extra y A que se mencionan en los puntos A y B del anexo I del Reglamento CE 104/2000 que se retiran del mercado al precio de retirada fijado por la UE. Igualmente se puede acoger los productos de la parte C del mismo anexo I respecto a los cuales se haya comprobado



## **Hay constituida una interprofesional, Interatún, y está en marcha Acuapiscis en el sector de la trucha.**

que no ha habido comprador al precio fijado. Para cada producto se podrá conceder una ayuda equivalente como máximo al 18% de las cantidades anuales puestas a la venta. El importe de la ayuda no podrá sobrepasar el de los costes técnicos reales y financieros correspondientes a las operaciones indispensables para la estabilización y el almacenamiento de los productos de que se trate. No se concederá ayuda financiera alguna a las cantidades aplazadas superiores al 1% del total de las cantidades anuales del producto que correspondan puestas a la venta cada año. Una vez concluida la campaña, las OO.PP. deberán presentar las

solicitudes correspondientes para el cobro de la ayuda antes del 30 de abril y la misma se pagará antes del 31 de agosto. Cada OP debe llevar un Registro por materias. En la solicitud de abono para el cobro de la ayuda por aplazamiento se deberá indicar entre otros datos sobre cantidades, fechas, duración de los almacenamientos, cantidades de cada lote vendido, etc. También se puede solicitar anticipo.

### **Almacenamiento privado**

Como en los sistemas anteriores, la OP que se quiera acoger a este sistema se lo deberá comunicar a la Administración

al inicio de cada campaña. Las Organizaciones de Productores se comprometen a aplicar a lo largo de toda la campaña el precio de venta comunitario para los productos del Anexo II del Reglamento CE 104/2000, así como la aceptación de un margen de tolerancia del 10% encima o por debajo de esas cotizaciones. La aplicación de ese margen de tolerancia que permite modificar un 10% arriba o abajo el precio de retirada se debe aplicar, como mínimo, durante 5 días. Solamente se beneficiarán de esta ayuda los productos puestos a la venta que se contemplan en el Anexo II del citado Reglamento que se retiran temporalmente del mercado a precio de venta comunitario fijado por Bruselas y almacenados durante un período mínimo de 15 días.

La concesión de la ayuda al almacenamiento privado se autoriza dentro del límite del 15% de las cantidades anuales de productos puestos en venta por



las OO.PP. Sólo podrán ser objeto de ayuda al almacenamiento privado los productos que hayan sido pescados, congelados a bordo y desembarcados en la Comunidad Europea por productores miembros de una OP y que se almacenen durante un período mínimo de 15 días para su comercialización de nuevo en el mercado comunitario. El importe de las ayudas para el almacenamiento se fija globalmente antes del inicio de cada campaña.

El plazo necesario para solicitar la ayuda al almacenamiento privado se debe solicitar antes del 30 de abril cada campaña y los pagos se deben hacer antes del 31 de agosto. Igualmente se requiere que las OO.PP. tengan su correspondiente Registro por materias y que acrediten vía documental todos los datos referidos a cantidades, períodos, nombres y direcciones de compradores, etc. También se puede solicitar anticipo.

## INDEMNIZACIÓN COMPENSATORIA

Objeto y características	Productos beneficiarios	Importe de las ayudas	Destino de los productos
Ayuda directa a los productores suministradores de atún a la industria en caso de caída de los precios de mercado.	Atún (Anexo III).	Depende de los precios de mercado-límite máximo.	Materia prima suministrada a la industria comunitaria de transformación

## AYUDA AL ALMACENAMIENTO PRIVADO

Retirar momentáneamente los productos del mercado que no hayan podido comercializarse al precio de venta comunitario. Máximo del 15% de las cantidades puestas en venta.	10 productos congelados a bordo de buques (Anexo II).	Importe de los gastos técnicos y financieros derivados del almacenamiento. Fijados cada año por la UE.	Almacenamiento y posterior comercialización.
--	---	--	--

## COMPENSACIÓN FINANCIERA

Retirar de la venta los productos cuyo precio haya descendido hasta el nivel del precio de retirada. Máximo del 8% de las cantidades anuales puestas en venta (el 10% en el caso de las especies pelágicas). Acogerse a la OP a los precios comunitarios.	20 productos frescos o refrigerados (Anexo I, A y B).	Menos del 4% de retiradas: el 85% del precio de retirada; entre el 4 y el 8% de retiradas (el 4 y el 10% en el caso de las especies pelágicas): 75%, 65%, 55% del precio de retirada para los años 2001, 2002 y 2003. Descontando el importe del subproducto, fijado en la UE. Sólo categorías E y A.	Dstrucción subproductos (aceite, harina para alimentación animal), cebo, donación a obras de beneficencia o abono.
---	---	---	--

## AYUDA AL APLAZAMIENTO

Retirar de la venta los productos cuyo precio haya descendido hasta el nivel del precio de retirada. Máximo del 18% de las cantidades anuales puestas en venta, menos el porcentaje de las cantidades que se hayan beneficiado de la compensación financiera.	23 productos frescos o refrigerados (Anexo I).	Importe de los gastos técnicos y financieros derivados de la transformación y el almacenamiento (fijado cada año).	Transformación (congelación, salazón, secado, escabechado, cocción y pasteurización), almacenamiento y posterior comercialización.
---	--	--	--

## RETIRADAS Y APLAZAMIENTOS AUTÓNOMOS

Retirar del mercado los productos cuyo precio haya descendido hasta el nivel del precio de "retirada autónoma". Máximo del 10% de las cantidades anuales puestas en venta y siempre que las cantidades que pueden beneficiarse de la compensación a tanto alzado (retirada) no sobrepasen el 5%. Pone el precio la propia OP.	18 productos frescos o refrigerados (Anexo IV).	Compensación a tanto alzado: el 75% del precio de retirada autónomo. Descontando el valor del subproducto fijado cada año por OM. Prima a tanto alzado: fijada cada año.	Dstrucción subproductos (aceite, harina para alimentación animal), cebo, donación a obras de beneficencia o abono. Transformación y reintegrar al mercado.
---	---	--	--

## Indemnización compensatoria para los productores suministradores de atún a la industria de transformación

Con esta medida se pretende conseguir una cierta defensa de los intereses de los productores comunitarios frente a las fuertes oscilaciones de los mercados mundiales. Solamente habrá indemnización si se demuestra que las bajas en los precios no son consecuencia de un aumento excesivo de las capturas si no por las perturbaciones de los propios mercados. De esta ayuda se beneficiarán los productos que figuran en el Anexo III del citado Reglamento cuando sean pescados por miembros de OO.PP. y posteriormente vendidos y suministrados a la industria de transformación situada dentro del territorio aduanero de la Comunidad Europea, destinadas a la fabricación industrial de productos del código NC 1604.

La indemnización compensatoria se concederá si se comprueba que a lo largo de un tri-



mestre de calendario el precio de venta medio registrado en el mercado comunitario y el precio franco frontera, corregido en su caso, se sitúan simultáneamente en un nivel inferior a un umbral de activación igual al 87% del precio de producción comunitario del producto en cuestión.

La indemnización se pagará después del final del período en el que se comprueba tal situación, con arreglo a los importes fijados mediante un Reglamento de la Comisión. Este importe no puede superar la diferencia entre el umbral de activación y el precio de venta medio del producto considerado en el mercado comunitario, ni un importe global igual al 12% de ese umbral de activación.

Las cantidades máximas que pueden beneficiarse de la indemnización quedan limitadas a la media de las cantidades suministradas a la industria durante las tres últimas campañas de pesca, en el trimestre correspondiente.

## LAS ORGANIZACIONES INTERPROFESIONALES

Las Organizaciones Interprofesionales Agroalimentarias (OIA) constituyen un importante instrumento, al menos sobre el papel, para la defensa de los intereses de un determinado sector de la producción agraria o pesquera desde la producción a la comercialización. En otros países comunitarios tienen un gran desarrollo. En España su implantación sigue siendo escasa. En los últimos años han tenido un crecimiento importante en el sector agrario. En la pesca su desarrollo ha sido más lento. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación pretende dar un impulso a las mismas como instrumento para ordenar producciones y, a la vez, para mejorar rentas.

• ¿Qué es una OIA pesquera?

Una organización de carácter privado sin ánimo de lucro, de ámbito estatal, reconocida por el M.A.P.A.\* y constituida por organizaciones representativas de la rama productora (obligada presencia) y de las ramas transformadora y

comercializadora (una o ambas) de un determinado producto pesquero.

• ¿Qué ramas la forman?

**Productores:** Asociaciones de pescadores, acuicultores o de cualquier tipo de actividad pesquera cuyo fin sea la producción en fresco.

**Transformadores:** Asociaciones de secaderos, cocederos de pescado o marisco, fábricas de conservas o de cualquier tipo de actividad cuyo fin sea la transformación del producto fresco para su posterior comercialización.

**Comercializadores:** Asociaciones de mayoristas, conserveros o cualquier tipo de actividad cuyo fin sea la comercialización y venta de un producto pesquero fresco o elaborado.

• Representatividad y gestión  
– Representatividad proporcional, según el

baremo aprobado por todas las asociaciones que integran la OIA y por el M.A.P.A.

– Gestión paritaria (al 50%) entre la rama productora y la rama transformadora-comercializadora.

• Finalidades

1. Actuaciones para un mayor conocimiento y eficacia de los mercados.
2. Mejora y seguimiento de la calidad del producto.
3. Promoción de programas de investigación para la innovación.
4. Promoción de las producciones.



Para percibir la indemnización compensatoria, las OO.PP. deberán presentar la solicitud ante la presidencia del FROM a más tardar en los 45 días siguientes a la publicación del Reglamento que regule las ayudas. El Estado miembro abonará la indemnización en el plazo de 75 días a partir de la percepción del expediente. La OPP abonará la indemnización a sus miembros en un plazo de 90 días desde la recepción de su importe por el Estado.

### Indemnización financiera derivada del programa operativo

Los programas operativos tienen como objetivo reformar el papel de las OO.PP. tanto en el sector de las capturas como para la acuicultura, para lograr una mejor gestión de los mercados con un equilibrio entre la oferta y la demanda. Con estos mecanismos se pretende evitar el despilfarro en el sector reduciendo retiradas y tratando de lograr un mayor valor para los productos. Para percibir esta



ayuda, cada OP deberá elaborar al inicio de cada campaña las actuaciones previstas en esta dirección contemplando los requisitos mínimos de la estrategia de comercialización, el plan de capturas y de producción, las medidas preventivas especiales y las penalizaciones internas. Si una OP no ha elaborado el programa, no percibirá ayuda financiera y sufrirá un recorte en la misma si no ha cumplido el mismo.

Las OO.PP. reconocidas antes del 1 de enero de 2000 podrán recibir este tipo de ayudas durante cinco años a partir de esa fecha. El plazo para presentar los planes operativos es al inicio de cada campaña de pesca, dentro de las siete primeras semanas para su aplicación inmediata. Los Estados miembros lo aprobarán en un plazo de las doce primeras semanas de campaña. Las campañas de pesca durarán 12 meses y empezarán normalmente el 1 de enero. ■

Vidal Maté

#### 5. Información adecuada a los consumidores.

#### 6. Actuaciones en defensa del medio ambiente.

#### 7. Adaptación de los productos a la demanda.

#### 8. Elaboración de contratos tipo.

##### • Ventajas

1. Defensa unitaria de un producto por parte de todas las ramas afectadas.

2. Voz única y común ante todas las instituciones españolas y comunitarias.

3. Facilidad de solucionar problemas sectoriales en el seno de la OIA, mediante el

diálogo y la adopción de acuerdos.

4. Protección de los intereses de cada rama frente a los de las otras ramas presentes en la OIA.

5. Posibilidad de extensión de las normas adoptadas en el seno de la OIA a la totalidad del sector relacionado con el producto.

6. Ayudas económicas del Estado para constitución, funcionamiento, estudios de calidad, mercado o medio ambiente, campañas de promoción y financiación de proyectos que afecten a todo el sector.

7. Fuentes de financiación derivadas de la nueva organización común de

mercados pesqueros (OCM pesca).

##### • Pasos para el reconocimiento

1. Elaboración de los estatutos de la nueva OIA.

2. Elaboración de un baremo de representatividad.

3. Aprobación de los estatutos y el baremo por las juntas rectoras de cada una de las organizaciones integradas en la nueva OIA.

4. Acta de constitución de la nueva OIA.

5. Aprobación de los estatutos por el Ministerio de Trabajo o el Ministerio del Interior (adquisición de personalidad jurídica).

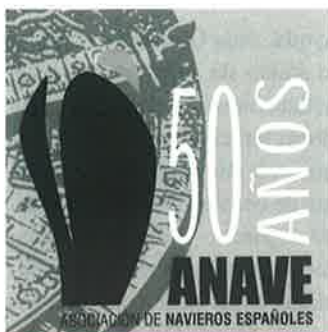
6. Aprobación del baremo por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

7. Elaboración de una memoria de finalidades, objetivos y previsión de actuaciones iniciales.

8. Acreditación de la representatividad de cada asociación en las distintas ramas, de acuerdo con el baremo aprobado en su día.

9. Solicitud de reconocimiento al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

\* Puede ser también reconocida por la Unión Europea, en el marco de la nueva OCM.



El tonelaje de flota que navega bajo pabellón español aumentó un 21 por ciento durante 2001, siendo el séptimo año consecutivo en que se incrementa, según declaró a la Asamblea General de ANAVE su presidente, Alfredo Pardo, en el histórico 50 aniversario de los navieros españoles.

A los actos conmemorativos de la efemérides asistieron expresamente invitados la vicepresidenta de la Comisión Europea, Loyola de Palacio, el ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, y el presidente de los navieros europeos, Emanuele Grimaldi, que felicitaron al sector español por su espectacular recuperación, que, desde 1994, creció ya un 52,4 por ciento en su tonelaje de flota.



# EL TONELAJE DE LA FLOTA ESPAÑOLA CRECIÓ UN 21% EN 2001

**Es el séptimo año en positivo, contra un mercado internacional de fletes desfavorable, que consolida un sector de carácter vital para la economía española.**

**L**a Asociación de Navieros Españoles ha doblado la simbólica esquina de sus cincuenta años de actividad con una clara reafirmación de "industria de carácter vital para la economía", y se esfuerza, "incluso contra el déficit crónico de nuestra balanza de fletes", en ganar cobertura de comercio exterior. En sus palabras de salutación y bienvenida a los asambleístas, el presidente Alfredo Pardo consideró su con-

fianza de "consolidar la positiva tendencia, a pesar de un año -el 2001- de mercado internacional de fletes poco favorable".

El escenario marítimo español "ha merecido la sensibilidad del Gobierno con el estímulo de un régimen especial de tributación -la llamada tonnage tax- que nos homologa a Europa y el espaldarazo de las autoridades de la Comisión Europea, cuyo Libro Blanco del Transporte refuerza el protagonismo de las vías marítimas", añadió.



Los navieros españoles han aceptado el reto de futuro que trasunta la liberalización del transporte europea y sus servicios portuarios, al tiempo que apoyan la introducción de competencia en el sistema transportista y el esquema renovador del cabotaje de corta distancia (“short shipping sea”) como palanca dinamizadora.

Demandan un esfuerzo integrador y generoso por parte de todo el cúmulo de navieros, transitarios, consignatarios, estibadores, astilleros, remolcadores, prácticos, etc., para converger con los transportistas terrestres y los usuarios en un esquema abierto de competencia, sin el que la vía marítima no llegaría al rango de alternativa que le diseñan las autoridades de Bruselas.

### 50 aniversario de una flota con futuro

La Comisaria de Transportes de la Unión Europea, Loyola de Palacio, se felicitó de hallarse presente en este conmemorativo 50 aniversario de ANAVE “que permite mirar atrás con satisfacción y hacerlo hacia delante desde una flota con futuro, como es la española”. Para la vicepresidenta europea, “se ha vencido el estereotipo del naviero, como

### BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

Tipos de buques	1981		1985		1990		1995		2000		2001		2002	
	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
Petroleros y Obos	104	4.674	74	2.668	57	1.619	25	458	20	585	20	665	19	659
Graneleros	77	1.064	76	1.275	43	797	0	0	1	16	0	0	0	0
Carga General	283	741	182	540	92	178	20	31	12	31	14	38	14	38
Portacontenedores	58	145	61	167	43	114	23	90	23	157	26	186	25	182
Roll-on/Roll-off	40	70	51	94	48	81	37	209	39	310	39	330	40	330
Frigoríficos	49	77	45	85	21	33	13	22	10	21	11	29	11	29
Gaseros	15	58	16	69	9	25	5	17	3	9	3	9	4	104
Pasaje y Ferries	43	170	41	128	48	115	62	250	61	351	63	413	62	405
Otros	50	119	55	178	55	150	44	136	31	130	28	133	28	133
<b>TOTAL</b>	<b>699</b>	<b>7.118</b>	<b>601</b>	<b>5.204</b>	<b>416</b>	<b>3.110</b>	<b>229</b>	<b>1.213</b>	<b>200</b>	<b>1.611</b>	<b>204</b>	<b>1.803</b>	<b>203</b>	<b>1.880</b>

Datos al final de cada año, salvo 2002 (datos al 15 de junio).

Bqs. Número de buques. TRB: Miles de TRB. GT: Miles de GT.



empresario capaz de aprovechar un mercado ya existente, que se ha transformado en un profesional impulsor de nuevas vías de negocio y resortes de riqueza". Aludió, a este respecto a la internacionalización de los mercados y la ofensiva de captación de nuevos tráficos, tan difíciles como distantes –China, India, EE.UU., etc.– así como a las “autopistas marítimas europeas”, solución definitiva de las congestiones terrestres y medioambientales que amenazan el sistema transportista.

“Si en la asamblea del año último –añadió De Palacio- os prometí un empeño personal hacia la aprobación de las propuestas sobre Seguridad Marítima –Erika I y II-, más un paquete de medidas sobre seguridad de buques de pasaje y ferries, así como la Directiva de liberalización de los servicios portuarios, creo que –entre todos- hemos conseguido un palmarés que pocas presidencias



## EL RELANZAMIENTO, BRINDIS DE ANIVERSARIO

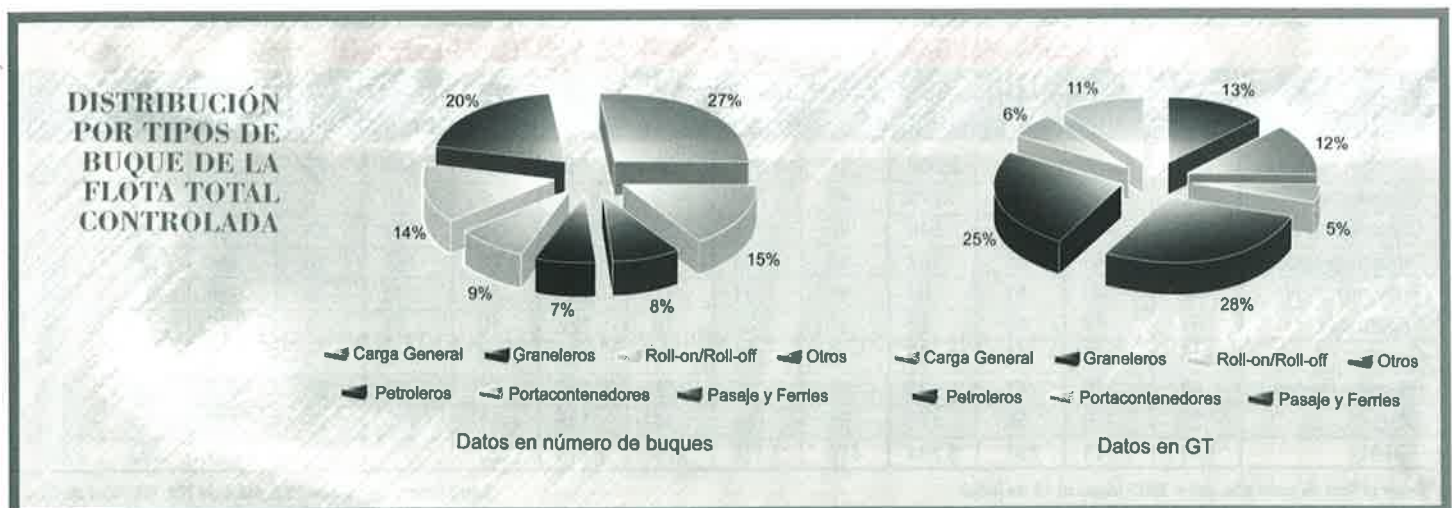
**ANAVE retoma en 1977 el impulso de los empresarios marítimos pioneros (OFICEMA) que celebraban su primera asamblea en 1952, por aquella España de posguerra, de la que se seguirá la Ley de Protección y Renovación de la Marina Mercante (1956).**

La etapa de los años 60, aun cuando se caracterizase por un ambiente internacional harto proteccionista, representó para el incipiente esfuerzo de flota una visible expansión marítima española. Hasta entonces, nuestros tráficos de importación de mercancías estaban constreñidos al petróleo, carbón y cereales, pero el sector se reanimó a tenor de la economía nacional toda y la diversificación de los intercambios.

El esfuerzo de continuidad asumido por ANAVE (1977) se ve sorprendido por la segunda crisis del petróleo (1979) y el derrumbe de los fletes, un declive que se profundizará incluso en la etapa de acceso a la CEE y la liberalización de las reservas de carga, hasta el punto crítico de perder (1981-95) más de un ochenta y cinco por ciento de tonelaje.

Son los directivos de ANAVE los que propician una reacción enérgica del sector, con la creación del Registro Especial de Canarias y otras medidas de marco favorable a la inversión y trato fiscal, y hoy cabe recordar –en el brindis de aniversario- que se ha hecho camino al navegar y se dejan atrás unos seis últimos años de relanzamiento, con el 54 por ciento más de flota que entonces.

S. de F.



**La vicepresidente europea, Loyola de Palacio, el ministro de Fomento, Álvarez-Cascos, y el patrono de patronos UE, Emanuele Grimaldi, se sumaron al 50 aniversario de ANAVE.**

europas podrían exhibir al final de su mandato, y es de justicia que así se lo reconozcamos a nuestro ministro de Fomento, Álvarez-Cascos, y a su equipo, como un logro indiscutible”.

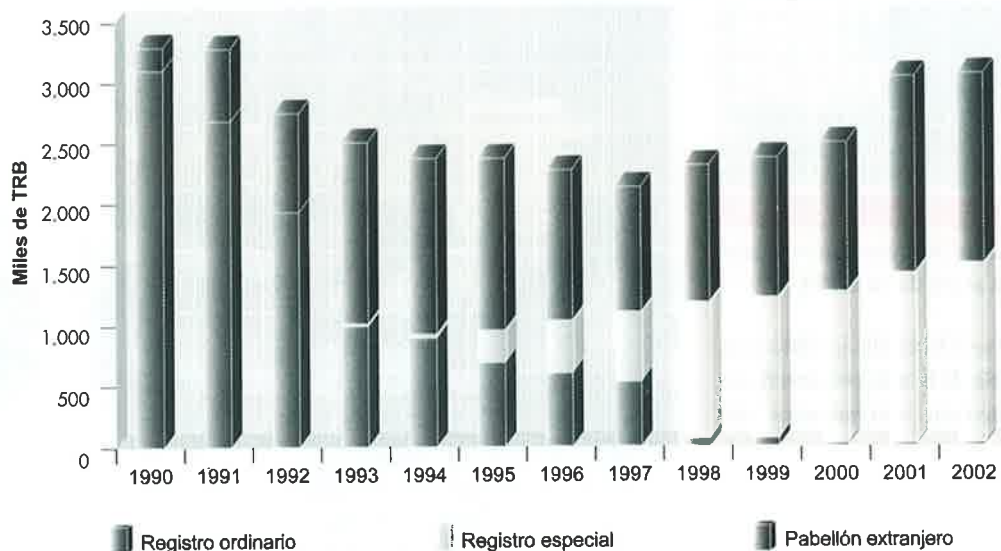
Loyola de Palacio entiende que “el haber alcanzado el compromiso de todos los estados miembros para rediseñar las rutas marítimas, mejorar las tecnologías marinas, abrir los servicios a la competencia, aligerar las burocracias portuarias y los trámites aduaneros, no hace sino sumar eficacia y modernizar el sector, para hacerlo resistente y competitivo frente a las otras alternativas transportistas...”.

### Fin de etapa y nueva singladura marítima

El presidente de la patronal europea ECSA, Emanuele Grimaldi, saludó a la Asamblea general de ANAVE como representante de todas las asociaciones navieras de los países europeos y de Noruega, mostrándose orgulloso de traer a España –en

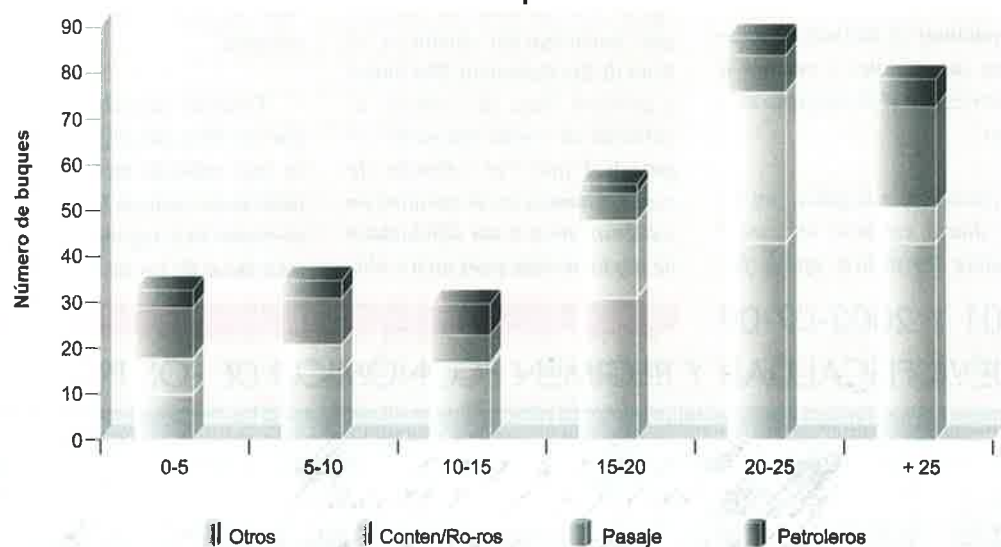
## EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS

Datos al final de cada año salvo 2002 (datos a 15 de junio)



## EDAD DE LA FLOTA TOTAL CONTROLADA

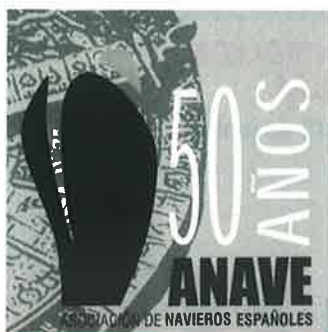
Datos al 15 de junio de 2002



## UNA FLOTA EN CRECIMIENTO, PERO METIDA EN AÑOS

Durante 2001 el tonelaje de la flota de pabellón español aumentó un 11,9 por ciento en el tonelaje de registro bruto y, por tipos de barcos, sus portacontenedores señalan una espectacular trayectoria (+18,3), dentro de un ambiente de crecimiento sostenido los últimos siete años. Asimismo cabe destacar los incrementos de tonelaje en buques polivalentes y de carga general (+23,4) en tanto que sus registros habían caído los dos últimos años. Pero estrella emergente del sector es la flota de buques frigoríficos (+44,6) y navega a buen ritmo la construcción de barcos de pasaje (+18).

Factor común de este recuento en positivo es el hecho de que en la mayor parte de los casos estemos hablando de “buques de nueva construcción”, lo que aligera la carga de años –aunque poco aún– a esta flota española, algo metida en años (18 de media) y objetivamente necesitada de más construcciones. Son las grasas acumuladas de algunos años de inactividad las que claman por el “lifting”, aunque la dama siga con el corazón fuerte en muchos casos. Lo demostró al haber levantado en peso 3,4 millones de GT y 4,7 millones de TPM en 2001.



tributo al 50 aniversario— el cónclave anual de su ECSA.

Para Grimaldi, apellidado inseparable de la más próxima historia naviera, “nos hallamos ante un momento-clave para la posición competitiva del transporte marítimo europeo, pero también ante un visible fin de etapa en declive, y nueva singladura de crecimiento. Hasta el significativo repunte del empleo en el sector así lo viene confirmando y reclamando nuestro esfuerzo de reanimar a nuevas generaciones de oficiales y retener a los jóvenes en el desempeño marítimo”.

Reconoció a España “un vivo y diario esfuerzo en sumar iniciativa legislativa, apoyo fis-



cal, disciplina de seguridad marítima y medioambiental, cuanto que participación dinámica al Foto de las Industrias Marítimas y primera línea de estímulo al cabotaje de corta distancia”. Y patentizó que “el cabotaje de corta distancia no se quedará en palabras, pese a sus dificultades de implantación, pues en los últi-

mos años 90 ya ha pasado del 35 hasta el 42 por ciento en la actualidad”.

Emanuel Grimaldi reflexionó que las cifras del negocio naviero se han resistido bien, pese a la persistente caída de los fletes y el no menor mal augurio de las consecuencias de los sucesos del últi-

mo 11 de septiembre, y “hoy puede decirse —lo hago con satisfacción ante esta asamblea hermana— que han vuelto a recuperarse los indicadores positivos de comercio internacional, y, hablando de éste, nos referimos siempre al transportista marítimo”.

S. de Francisco

2001 Y 2002-07-09

## NUEVA FISCALIDAD Y RÉGIMEN ECONÓMICO DE LOS PUERTOS

- En el presente año 2002, por primera vez en la historia, las navieras nacionales podrán aplicar el régimen especial del Impuesto de Sociedades, el llamado “tonnage tax”, que no depende de sus beneficios sino únicamente del tonelaje de sus flotas.
- El sector hace suyos los propósitos de la Unión Europea que se refieren a un crecimiento más equilibrado de los distintos modos de transporte, y el apoyo a los de mayor capacidad de crecimiento, como el marítimo.
- Ha habido recortes importantes y generalizados en los fletes de petróleo, carga seca y contenedores, se estancó la

demanda de transporte marítimo, si bien el tonelaje transportado creció un módico 0,3 por ciento.

- La contratación de buques, aunque elevada, se moderó en 2001, y el cincuenta por ciento de los encargos se refirió a petroleros. La industria de astilleros reveló una vez más el liderato de Japón (43,6%) sobre Corea (36%).
- El tráfico portuario español registró en 2001 un importante aumento del 3,3 por ciento, siendo la carga containerizada de hasta un 8 por ciento del total. En razón a que cada vez se usan buques de mayor porte, sigue decayendo el número de entradas en puerto.

- Las exportaciones españolas registraron una caída de un 26 por ciento en 2001, siendo Estados Unidos el país al que más productos derivados del petróleo se exportaron desde España.
- En febrero de 2002 se constituyó la Asociación Española para la Promoción del Cabotaje de Corta Distancia, que preside el director general de ANAVE, Manuel Carlier.
- El sector aguarda con expectación la próxima Ley de Marco Económico y Fiscal de las Autoridades Portuarias, que contemplará la reclasificación de los servicios portuarios, el régimen tarifario, incentivos al cabotaje de corta distancia, etc.



MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES  
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Prevención de accidentes a bordo

# Tu seguridad a bordo no es un juego



NIFO Nº 205-99-007-4





**JUAN CARLOS APARICIO**

hizo balance de las actividades de su Departamento durante la Presidencia española de la UE

Pocos días antes de que finalizase el semestre de Presidencia española de la Unión Europea, Juan Carlos Aparicio adelantaba a MAR el balance de resultados de estos seis meses de intenso trabajo en su Departamento, desde el que se organizaron 34 actos.

Según Juan Carlos Aparicio todos los objetivos que se planteó el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en materia de Empleo y Política Social para la Presidencia española de la Unión Europea, se han cumplido durante el primer semestre del año.

La base de la que partían dichas prioridades era el objetivo estratégico marcado por la Cumbre de Lisboa: alcanzar en el año 2010 el pleno empleo y el nivel más alto de cohesión social para los países de la Unión.

En consecuencia, las principales actuaciones desarrolladas por Trabajo y Asuntos Sociales, durante los 34 actos que ha protagonizado, han girado en torno a tres ejes fundamentales: empleo y condiciones de trabajo, seguridad social y asuntos sociales.

**“HEMOS CUMPLIDO TODOS LOS OBJETIVOS QUE NOS HABÍAMOS FIJADO”**

**Pregunta.-** ¿ Cual sería el primer balance que podría hacer de este semestre de Presidencia española en las cuestiones que atañen a su Departamento?

**Respuesta.-** Este Ministerio participa en tres Consejos: el de Política Social y Empleo, el de Juventud y el de Igualdad de Oportunidades entre Hombres y Mujeres, y yo

creo que en las tres áreas los objetivos que nos habíamos marcado están razonablemente satisfechos. Y ello se ha logrado en un contexto que ya dijimos que no era sencillo porque era el contexto de las incertidumbres y de las dudas. Además coincidía con la introducción de la moneda única y con un escenario que sabíamos que iba a ser más complejo que el que habíamos vivi-

do con anterioridad, puesto que algunos de los países que más pueden influir en la economía española estaban atravesando auténticas dificultades e, incluso, en algunos de ellos podía hablarse con absoluta propiedad de recesión, es decir, de crecimiento negativo.

España, afortunadamente, no ha tenido ese problema durante estos

últimos meses. Sí que hemos tenido que desentendernos en un contexto económico menos favorable. Aun así, ha sido posible seguir generando empleo y ha sido posible también seguir mejorando la protección social.

**P.– ¿Cómo se ha reflejado en hechos el lema de la Presidencia española: MÁS EUROPA, MÁS EMPLEO, MÁS COHESIÓN SOCIAL? ¿Se han aprobado Reglamentos concretos?**

**R.–** En el ámbito de empleo, nuestra Presidencia ha desarrollado una importante labor normativa que ha culminado con la aprobación, en el Consejo del pasado 3 de junio, de expedientes tan importantes como el Estatuto y la Directiva sobre la Sociedad Cooperativa Europea.

Ambos instrumentos se encuadran en el proceso de creación de Sociedades Europeas y su objetivo es crear, bajo la forma de una Sociedad Cooperativa, una nueva entidad jurídica para organización de actividades económicas, al menos en dos Estados miembros.

Ha sido muy importante para nosotros el que se haya podido presentar, bajo nuestro mandato, por parte de la Comisión una Estrategia Comunitaria de Salud y Seguridad en el Trabajo (2002-2006). Dicho de otra manera, que tengamos un marco de referencia en el que podamos perfeccionar, mejorar todas nuestras actuaciones y seguir escalando posiciones, como ya ha hecho España, en la reducción de sus tasas aún altas de siniestralidad. Se ha aprobado un documento también de la Comisión que es el Informe Social de Europa, que

rompe un tópico: España ya no es el país con más siniestralidad de Europa, pero queda mucho por hacer y queremos dejar constancia de este interés de adoptar medidas concretas a través del documento de Estrategia.

**P.– ¿En qué se basa esta nueva Estrategia comunitaria de salud y seguridad en el trabajo para los próximos cuatro años?**

El contenido de esta Estrategia se centra fundamentalmente en la prevención frente a los riesgos de

**“ Los tres grandes objetivos de la Estrategia Europea en materia de pensiones son: estabilidad, suficiencia y sostenibilidad de los sistemas de protección social; dignidad de las cuantías y adecuación a las nuevas realidades laborales. ”**

accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta las nuevas formas de organización del trabajo, los nuevos riesgos derivados de la incorporación de las nuevas tecnologías, y la atención a aquellos colectivos de trabajadores que, según las estadísticas, presentan un mayor índice de siniestralidad.

Hay que empezar a hablar de calidad en el trabajo y apostar por el derecho fundamental de las personas que es el derecho a la vida. Afortunadamente, en España está

retrocediendo la temporalidad en el trabajo y también la incidencia de los accidentes mortales. Esta mejora se ha debido a la cooperación efectiva que ha existido entre las instituciones, las Comunidades Autónomas y los agentes sociales. No sería justo que nos atribuyéramos todo el mérito.

Otra cuestión contemplada en esta Estrategia comunitaria de salud y seguridad en el trabajo es el empeño que los Quince vamos a poner en buscar unos indicadores. Unas cifras que no tienen por qué ser un arma sino una herramienta de trabajo para mejorar la sociedad.

Ha sido un impulso de la Presidencia española para que la Comisión Europea con los informes que ya están editados y publicados se comprometa a elaborar unos indicadores que constaten que cada país avanza en la dirección adecuada para reducir la siniestralidad. Esto significa que los indicadores no van a servir para comparar a unos países con otros, porque a veces las comparaciones pueden ser erróneas por la naturaleza de la legislación, sino que van a servir para comprobar que verdaderamente se están haciendo esfuerzos.

**P.– ¿Qué otras aportaciones concretas ha habido en materia de empleo durante este semestre?**

**R.–** Otra de ellas ha sido reconocer que al igual que se hacen inversiones en infraestructuras clásicas: carreteras, aeropuertos, puentes, etc. también hay que invertir en otras infraestructuras que favorezcan el trabajo de la mujer.



Éstas serían la mejora de los equipamientos en la atención a la infancia, como por ejemplo es el caso de las guarderías. En la “Cumbre de Barcelona” se acordó aumentar el número de éstas en toda Europa hasta que, en el año 2010, haya al menos para el 90 por ciento de los niños en edades comprendidas entre los 3 años y la edad de escolarización obligatoria y, al menos, para el 33 por ciento de los niños de menos de tres años.

España está bien posicionada en el primero de los casos, pero también está dispuesta a realizar esfuerzos, como el resto de los países para que mediante estas otras inversiones sea posible una mayor presencia femenina en el mercado laboral.

Otras medidas concretas que se han establecido han ido dirigidas a un grupo que tiene especial importancia en todos los países europeos como es el de las personas entre 55 y 65 años, que han sido expulsadas, en muchos casos injustamente, del mercado de trabajo y no cuentan con muchas oportunidades de volver a él. Para ayudarles se ha apostado por que en el objetivo de crear 20 millones de puestos de trabajo, en el año 2010, cinco millones sean para este colectivo.

En este sentido, quiero destacar que las medidas que el Gobierno acaba de proponer en su reforma del sistema de desempleo también tratan de seguir esa senda de facilitar la permanencia o de dar nuevas oportunidades a quienes tienen bloqueadas su situación laboral presente y de protección social en el futuro.

**“ Hemos conseguido que a más de 15 millones de personas, que son de terceros países con residencia legal en Europa, se les reconozca el derecho a tener la misma protección social y las mismas prestaciones que los nacionales europeos. ”**

## JUAN CARLOS APARICIO

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales



**P.- Centrándonos ya en cuestiones de protección social, ¿cuáles serían los avances a destacar?**

**R.-** Hay que destacar la labor realizada en esta área por España durante su Presidencia, ya que con los acuerdos alcanzados en el Consejo de Empleo y Política Social del pasado 3 de junio se ha logrado, por primera vez, la coordinación de los sistemas de Seguridad Social y la aprobación unánime de la igualdad de trato para los nacionales de terceros países, cuestiones que llevaban más de tres años sin avances significativos.

Se han acordado dos instrumentos normativos muy importantes en esta materia: la Orientación Gene-

ral sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la coordinación de los sistemas de Seguridad Social y la Orientación relativa a la extensión de los Reglamentos Comunitarios 1408/71 y 574/72 a los nacionales de terceros Estados.

Esto quiere decir que hemos conseguido que a más de 15 millones de personas, que son de terceros países con residencia legal en Europa, se les reconozca el derecho a percibir prestaciones sociales y de protección social en iguales condiciones que a los nacionales europeos.

Dicho de otra manera, bajo la Presidencia española ha sido posible la

modificación del Reglamento 1408 que, por fin, recoge ese principio de no discriminación para los más de 15 millones de personas que, con residencia legal en la UE están contribuyendo a mantener y mejorar nuestros niveles de protección social.

Siguiendo en esta área de la protección social ha habido novedades como la presentación de la Tarjeta Sanitaria Europea, que es un claro símbolo de que Europa hace más común no sólo su dimensión económica sino su dimensión social, y hace más sencillo ejercer los derechos de naturaleza social.

**P.- Y en materia de pensiones ¿qué nos puede decir?**

**R.**— Durante estos seis meses se ha constatado que el empeño básico de la Unión Europea es conseguir tres grandes objetivos en materia de pensiones: el primero es muy delicado porque es el de la adecuación, y aquí es muy difícil definir cuáles son las pensiones suficientes y adecuadas; el segundo es que los sistemas de Seguridad Social tienen que empezar a contar con las personas que tienen distintas formas de trabajar de las denominadas hasta ahora clásicas, y el tercero, que es una obsesión en todos los países de la UE, que es la sostenibilidad y la salud financiera de los sistemas de pensiones.

**P.**— ¿Qué mecanismos concretos se han puesto en marcha para conseguirlo?

**R.**— Se ha puesto en marcha el Método de Coordinación Abierto aplicado al ámbito de las pensiones. Quizá sorprenda saber que donde menos puesta en común existe en el marco de la UE es en el de la protección social y en el de los mercados de trabajo. No es así en cuestiones económicas. Por eso, a iniciativa de Portugal, este Método de Coordinación Abierto de intercambio de buenas prácticas se ha empezado a aplicar en el ámbito de la protección social. Así tendremos la garantía de que los Estados miembros traducen su voluntad política a documentos concretos, con asignaciones concretas de recursos y con valoraciones periódicas de que se realiza de manera correcta.

La prueba de ello es que en este mismo año, en el mes de septiembre, los Estados miembros de la UE deberemos presentar los informes con nuestras estrategias y objetivos en materia de protección social.

No obstante, hay que aclarar que en este Método de Coordinación Abierto se respeta el principio de subsidiariedad, es decir, que cada país es responsable de su política social, aunque ponga a disposición de los demás sus mejores experiencias, para lograr los objetivos comunes antes mencionados.

“Un logro importante ha sido la adopción de la Estrategia Comunitaria de Salud y Seguridad en el Trabajo para los años 2002-2006, que se centra fundamentalmente en la prevención frente a los riesgos de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y que tiene en cuenta, también, los riesgos derivados de la incorporación de las nuevas tecnologías.”

No hay que olvidar que Europa no sólo se caracteriza por sus competencias económicas, sino que sus señas de identidad son la existencia de unos sistemas de solidaridad y de cohesión altos y fuertes, y eso hay que seguir manteniéndolo.

**P.**— Y en este marco de la coordinación y el intercambio de las mejores experiencias, ¿cuál está siendo la aportación española?

**R.**— La posición española es una posición de referencia para otros países, porque aquí hemos tenido no solamente acuerdos de naturaleza política como el Pacto de

Toledo, sino que también hemos sabido enriquecer o complementar esos acuerdos con otros de tipo social, algunos tan recientes como el alcanzado en materia de pensiones el 9 de abril del pasado año con CCOO y los empresarios. Yo creo que este tipo de actuaciones son las que va a definir la estrategia o método de coordinación abierto.

Vuelvo a insistir en que va a ser esencial ese permanente contacto entre los Estados miembros para conocer qué es lo mejor que cada uno sabe hacer y también para valorar a través de indicadores objetivos si estamos avanzando en la línea correcta para conseguir los tres grandes objetivos de la Estrategia Europea en materia de pensiones: estabilidad, suficiencia y sostenibilidad de los sistemas de protección social; la adecuación a las nuevas realidades laborales y sociales y la dignidad de las cuantías.

**P.**— Una cuestión que usted ha mencionado y que se ha abordado durante la Presidencia española ha sido la adaptación de la protección social a los cambios de futuro: carreras de seguro atípicas, protección a los trabajadores migrantes. ¿Qué estrategias se han establecido para hacer frente a estos nuevos retos?

**R.**— Ciertamente ha habido un seminario muy importante dedicado a estas cuestiones, y yo creo que los criterios a seguir son los mismos que en su día se propusieron en nuestra propia legislación para el trabajo a tiempo parcial. Tiene que existir una discriminación positiva para estos nuevos trabajos, distintos a los que hasta ahora conocíamos como clásicos, porque si no se hace así, los lis-

tones para conseguir derecho a la protección van a ser inalcanzables para muchos trabajadores.

Existe una regla que no conviene olvidar y no puede obviarse: todo trabajo tiene que tener protección social. No podemos repetir la experiencia de contratos que carecían de ese necesario equilibrio entre derechos y deberes y en este caso entre obligaciones de cotización y derechos de protección. Yo creo que de esa línea, en algún momento, algunos países europeos nos alejamos, pero ahora afortunadamente el consenso es claro: todas las fórmulas contractuales tienen que tener su propio equilibrio entre cotizaciones y derechos, que tienen que ser reales y no virtuales.

En algunos casos habrá que hacer fuerza en la discriminación positiva tal y como ha sucedido en los contratos a tiempo parcial en los que por cada año de cotización, en aquellas carreras en las que la nota dominante es el trabajo a tiempo parcial, cada año trabajado cuenta por más de uno.

**P.- Durante estos seis meses los Quince han mostrado su preocupación por el envejecimiento de la población, especialmente en Europa. De hecho en la "Cumbre" de Barcelona decidieron alargar la edad media de jubilación de 58 a 63 años. ¿Cómo ha sido acogida en los países comunitarios la nueva legislación española sobre la prolongación de la vida laboral y jubilación anticipada?**

**R.-** Si España pudo tomar esta cuestión de alargar la edad media de jubilación como merecedora de impulso durante nuestro mandato es porque observamos que las per-



sonas entre 55 y 65 años conforman el grupo con menos representación porcentual en el mercado de trabajo. Y las personas entre esas edades siguen manteniendo capacidades físicas e intelectuales muy importantes.

En el caso de España estaríamos próximos al promedio que se marca Europa y, afortunadamente, pudimos poner también sobre la mesa la experiencia del Acuerdo Social y de Concertación de las nuevas normas de jubilación gradual y flexible que están sustancialmente definidas en el proyecto de ley que está a punto de finalizar su trámite parlamentario, pero que nace de un acuerdo social entre el Gobierno, CCOO y los empresarios el 9 de abril de 2001.

En ellas se superan los conceptos tradicionales de jubilación forzosa para dar paso a la voluntariedad de estas acciones y se cambian las líneas de incentivos y ayudas, que durante años han estado encaminadas a expulsión de estas personas del mercado laboral, para fomentar su permanencia en el mismo.

Como partíamos de esa posición de acuerdo social, España se ha sentido muy cómoda a la hora de plantear este debate y puedo decirle que esta nueva legislación sobre jubilación gradual y flexible ya han sido tomadas como referencia por otros países de la Unión.

**P.- Parece que otras iniciativas españolas como la reforma del desempleo también han sido toma-**

das como referencia en países como Alemania. ¿Cree que están en la línea del espíritu de Lisboa de conseguir el pleno empleo?

R.— Sin duda ninguna en esa línea es en la que tenemos que seguir trabajando, porque en todo momento hemos dicho que se deben acompañar los cambios económicos para que aquellos sectores que tienen mayor potencialidad de empleo la liberen, y también realizar los cambios adecuados en el sistema de protección social para tratar de ayudar a quienes más activamente buscan empleo, concentrando los esfuerzos en quienes tienen mayor disposición al trabajo.

Hace bien poco se publicaba un dato muy llamativo. De los 70 millones de europeos que están inactivos, once millones estaban en condiciones de manifestar su disposición a trabajar si se introducían cambios razonables en las normativas y se establecían las correspondientes ayudas. En esa línea de buscar ayudas y establecer garantías que favorezcan a los desempleados debemos encaminar las acciones.

Creo que la sociedad debe hacer un esfuerzo importante en favor de las personas que han perdido su empleo de manera involuntaria y que desean reintegrarse al mercado de trabajo o que se acercan por primera vez al mismo. Pero a la vez ese esfuerzo debe verse correspondido con una razonable disponibilidad de las personas que van a recibir esa solidaridad y esa ayuda. Ésta es la nota común y la nota homogénea y única que están siguiendo todos los países de la UE. ■

Concha Hernández Carazo

Fotos: Jesús Navarro

## “ LA VIOLENCIA CON LAS MUJERES ES LA PEOR DE LAS DISCRIMINACIONES POSIBLES ”

Juan Carlos Aparicio, se muestra especialmente satisfecho de los trabajos que su Departamento ha impulsado en la Comisión de Igualdad de Oportunidades entre Hombres y Mujeres. En este área ha destacado, sobre todo, una cuestión de indudable calado y trascendencia política, como es la relacionada con la violencia de género, en el contexto de la

“ Por primera vez se legisla a nivel comunitario sobre el acoso sexual en el trabajo, en el contexto de la igualdad de mujeres y hombres. ”

aplicación del principio de no discriminación entre hombres y mujeres por esta causa.

"Las aportaciones fundamentales de esta Presidencia han sido, dice el ministro, la profundización al más alto nivel en el debate y análisis de este problema, la puesta en común de prácticas y experiencias y las medidas adoptadas por los Estados miembros para erradicar esta lacra social".

"Estamos satisfechos porque, por primera vez, se ha conseguido que en una reunión del Consejo de Ministros y no sólo de los Quince sino también de los países aspirantes a ingresar en la UE y de los que se llaman de espacio europeo como Noruega e Islandia, se aborde el tema de la violencia contra la mujer desde una perspectiva eminentemente práctica

y con unos resultados de aplicación inmediata a la sociedad".

"El Consejo de Ministros de Empleo y Política Social del pasado 3 de julio ha tenido ocasión de conocer las versiones finales del Estudio y de la Guía de Buenas Prácticas que se promovió en la Conferencia de Ministros de Igualdad de Oportunidades, celebrada en Santiago de Compostela, en febrero. Ambos documentos han sido remitidos a los Consejos de Ministros de Justicia e Interior y de Educación, Juventud y Sanidad. A lo largo del próximo semestre, una idea ha quedado fijada, a través de los debates suscitados por la Presidencia española: el problema de la violencia contra las mujeres es un problema estructural de nuestras sociedades, que requiere, por ello, ser abordado desde una perspectiva integral".

Para Aparicio es esencial que se haya reconocido la existencia del problema de la violencia de género, que es "la peor de las discriminaciones posibles".

Finalmente, en esta área de la igualdad entre hombres y mujeres, que según Aparicio es donde se han conseguido mayores avances durante la Presidencia española, el Parlamento Europeo ha aprobado una normativa relativa a la igualdad de trato en el trabajo que, por primera vez, contiene una definición de acoso sexual a nivel comunitario y que deberá ser adoptada por todos los Estados miembros en el plazo de tres años.

## 54ª REUNIÓN DE LA COMISIÓN BALLENERA INTERNACIONAL

La pasada reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), celebrada en el ex puerto ballenero japonés de Shimonoseki, supuso un nuevo paso adelante en la agresiva política llevada a cabo por Japón para acabar con la moratoria sobre la caza comercial de ballenas. Política que tiene su sustento, como ellos mismos reconocen abiertamente, en la compra de votos. El enfrentamiento es cada vez más enconado, y el país nipón ya no se limita a lograr ese objetivo, sino que ha pasado a la ofensiva en todos los terrenos, como se puso de manifiesto a la hora de establecer las cuotas de capturas para las poblaciones aborígenes. Por primera vez en la historia, Japón logró que se denegaran las cuotas de subsistencia para los pueblos indígenas inuit y chukotka, en una clara venganza contra Estados Unidos por su postura a favor de la moratoria. También impidió que se aprobaran dos nuevos santuarios balleneros.

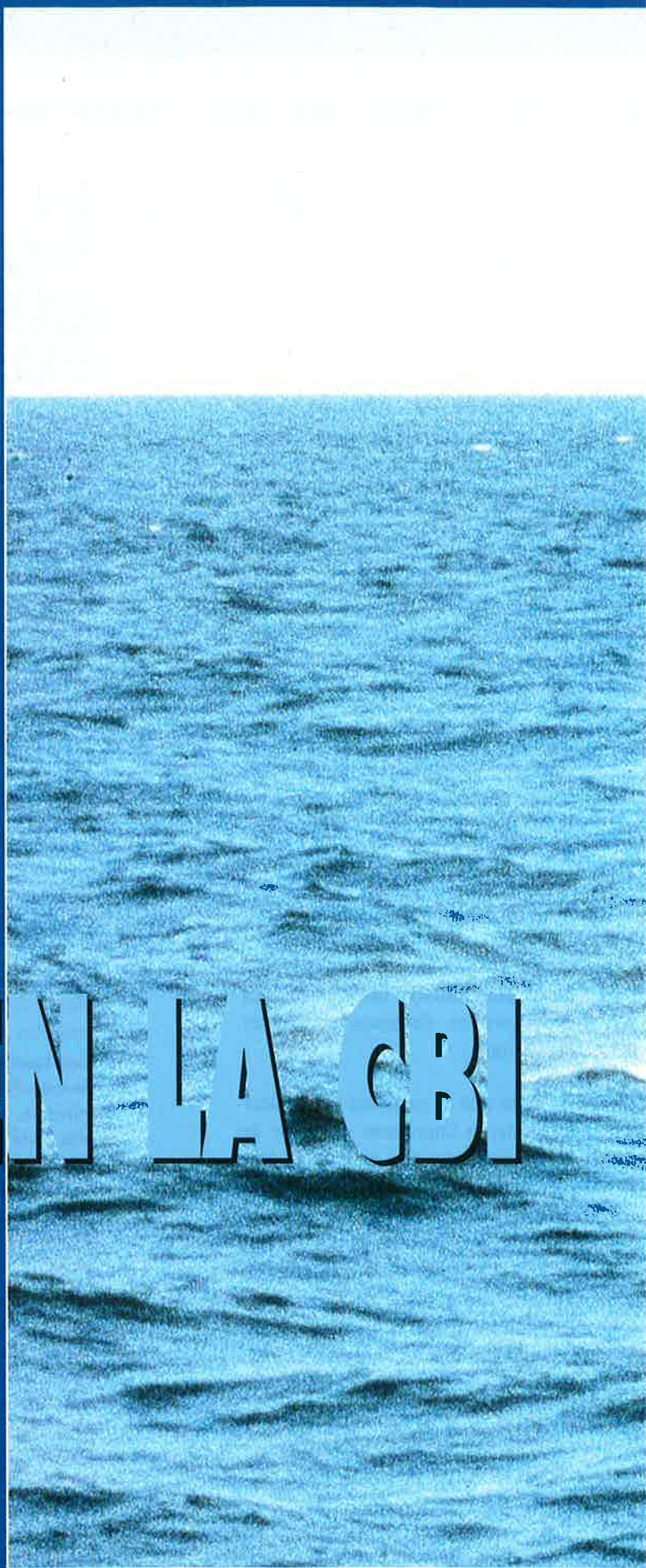
JAPÓN GANA VOTOS A GOLPE DE TALONARIO

# GUERRA ABIERTA EN LA CBI

**M**arruecos, Mongolia, Palau, Gabón, Benín, Santa Lucía o las islas Salomón, entre otros, lograron que las peticiones de Brasil, para la creación de un santuario ballenero en el Atlántico Sur, y de Nueva Zelanda y Australia, que intentaban nuevamente que se aprobara un santuario en el Pacífico Sur, se frustraran. Y es que estos países, de dudosa

tradición ballenera, forman parte del grupo de estados que tiene en "nómina" Japón. Unos países en vías de desarrollo a los que previamente les ha ofrecido ayudas a cambio de sus votos.

La política de compra de votos que viene realizando Japón, de la que ya se había hecho eco anteriormente esta revista, ha vuelto a condicionar los debates en la CBI. El







Tras la pérdida de la votación para incrementar en 50 ejemplares de ballenas la cuota de captura en sus aguas costeras, Japón decidió vengarse vetando la cuota de caza para su subsistencia asignada a los pueblos aborígenes de Estados Unidos y Rusia.





© GREENPEACE/CUNNINGHAM



© GREENPEACE

enfrentamiento gana en agresividad, reunión tras reunión, quedando el debate sobre la situación de los cetáceos en un segundo plano, debido a la decisión de los japoneses de acabar con la moratoria a cualquier precio, y nunca mejor dicho. Si antes era Greenpeace quien, prácticamente en solitario, denunciaba esta "política", y más recientemente, el ministro de Medio Ambiente australiano, ahora fue el delegado ruso el que acusó a los países caribeños "de haber sido manipulados por ciertos países". Los medios de comunicación resaltaron, casi

## REPARTO DE VOTOS EN LA CBI

### PAÍSES QUE SE OPONEN A LA CAZA DE BALLENAS

**Alemania, Argentina, Australia, Austria, Brasil, Chile, España, Estados Unidos, Francia, Finlandia, Holanda, India, Irlanda, Italia, México, Mónaco, Nueva Zelanda, Reino Unido, Sudáfrica, Suiza y Suecia.**

### PAÍSES A FAVOR DE REANUDAR LA CAZA COMERCIAL

**China, Corea, Islandia, Japón, Noruega y Rusia.**

### PAÍSES CUYOS VOTOS HA COMPRADO JAPÓN

**Antigua y Barbuda, Dominica, Guinea, Granada, Islas Salomón, Marruecos, Panamá, San Vicente y las Granadinas, San Kitts y Nevis, Santa Lucía.**

unánimemente, estos hechos, incluidos los japoneses, que califican la táctica de su gobierno como de "ofensiva bancaria".

Se calcula que Japón ha gastado más de 360 millones de euros (cerca de 60.000 millones de pesetas) para pagar la reanudación de la caza comercial de ballenas. Sólo durante el pasado año, según Greenpeace, invirtió más de 50 millones de euros para hacerse con los votos de seis nuevos países.

Ya no se trata de un secreto a voces. Si el pasado año era un alto cargo del Ministerio de Pesca de Japón quien reconocía esta peculiar forma de entender la democracia, las últimas declaraciones en defensa de esta política las realizó el viceministro Kameya que, a la hora de plasmar la estrategia respecto a las votaciones de la CBI, afirmaba: *consideramos más ventajoso para futuras negociaciones reunir votos favorables incrementando la cantidad de países que votan, antes que intentando disuadir a los votos negativos.*

Esta política que ha propiciado un nuevo equilibrio de fuerzas dentro de la CBI, único organismo internacional reconocido por Naciones Unidas para gestionar la caza de estos animales, supone una grave amenaza para el mantenimiento de la moratoria que, desde 1986, impide la captura comercial de cetáceos. Y es que, si bien no dispone aún de los votos necesarios para acabar con la moratoria, sí que resultan suficientes para la introducción de cambios en los reglamentos para que se acelere la vuelta a la caza comercial como, por ejemplo, la introducción del voto secreto, algo que Japón lleva persiguiendo desde hace tiempo.

## Veto a nuevos santuarios

De momento, este peligro no se concretó, ya que no salió adelante la petición del voto secreto en esta reunión, con lo que hubiera ocultado la compra de votos y reducido la transparencia de la CBI.

Las propuestas de creación de dos nuevos santuarios, como se señalaba anteriormente, obtuvieron mayoría simple, pero no las tres cuartas partes necesarias para su aprobación. Unas peticiones que contaban, además, con el firme apoyo de la industria de observación de ballenas de diferentes países. Pero el Gobierno japonés no se conformó con este veto sino que contraatacó, planteando la abolición del santuario Índico, que protege a las poblaciones de ballenas en sus principales zonas de cría. Al final, retiró su propuesta, algo poco significativo, ya que no contaba con posibilidades de alcanzar los votos necesarios.

El siguiente ataque a la protección de las ballenas se produjo con la petición nipona de elevar las cuotas de captura de rorcual aliblanco en 50 ejemplares más cerca de sus aguas costeras. La reacción más airada ante el rechazo de esta petición corrió a cargo de Islandia, aliada de Noruega para ampliar sus cuotas de caza. El representante islandés llegó a decir que la CBI había sido secuestrada por las naciones contrarias a la caza ballenera, acusando directamente a Estados Unidos. Además, añadió que la abundancia de ballenas está acabando con los bancos tradicionales de pesca (ver recuadro).

Más importante fue la votación perdida por Japón respecto a su propuesta de un Mecanismo de Gestión Revisada (RMS) que, de haber si-



© GREENPEACE/MERJENBURGH

do aprobada, hubiera supuesto un primer paso para el fin de la moratoria sobre la caza comercial de ballenas. Como señala Sebastián Losada, responsable de la Campaña de Ballenas de Greenpeace España, *las ballenas necesitan más protección, no un nuevo mecanismo que abra de nuevo las puertas a esta industria.*

## La venganza de Japón

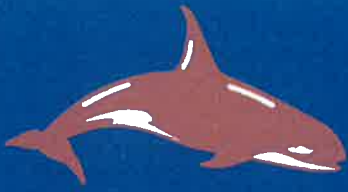
Tras la pérdida de la votación para incrementar en 50 ejemplares la cuota de captura en sus aguas costeras, Japón decidió vengarse en los pueblos aborígenes de Estados Unidos, Canadá y Rusia, impidiendo que se les renovara el permiso para la caza con destino a su propia subsistencia. Rusia y Estados Unidos pedían capturar 280 ejemplares con destino a los aborígenes en los próximos años. Ricardo Sagarmínaga, presidente de la Sociedad Española de Cetáceos, afirmó que *resulta impensable que un organismo internacional prive de ballenas a determinados colectivos indígenas que siempre han sido respetuosos con ellas. Es doblemente triste que se las utilice, como hizo Japón, para aumentar sus propias capturas y ahora se les prive de uno de sus escasos recursos.*

Más adelante, Japón volvió a condicionar las cuotas indígenas a la aprobación de una nueva cuota, esta vez de 25 rorcuales aliblanco, para su flota costera, lo que también fue rechazado. Al final, la delegación nipona consintió las cuotas a los aborígenes de Groenlandia y los makaw, mientras que mantuvo el veto a los esquimales de Siberia y Alaska.

Esta maniobra coloca a Estados Unidos con el agua al cuello, como señala Green-



*Si bien Japón no dispone aún de los votos necesarios para acabar con la moratoria, sí que resultan suficientes para la introducción de cambios en los reglamentos para que aceleren la vuelta a la caza comercial.*



**"Las tácticas del gobierno japonés han quedado en evidencia por su cínica manipulación de las cuotas indígenas de subsistencia y su manipulación de los países que ha comprado".**  
(Greenpeace)

peace, ya que este país está obligado, a través de su tratado con el pueblo inuit, a concederles una cuota de subsistencia. Para cumplir estas obligaciones, sigue diciendo un comunicado de esta organización ecologista, "Estados Unidos tendrá que contravenir la decisión de la CBI, estableciendo un precedente que Japón encontrará muy útil a la hora de intentar conseguir su objetivo de una cuota para la caza costera." Al hilo de estos hechos, Greenpeace señaló que "las tácticas del gobierno japonés han quedado en evidencia por su cínica manipulación de las cuotas indígenas de subsistencia y su manipulación de los países que ha comprado".

No parece que Japón se vaya a sonrojar ahora por estas acusaciones y otras muchas que viene recibiendo, desde hace ya años, por sus poco democráticas actuaciones dentro de la CBI. Y no le importa porque deben de pensar que el dinero lo puede todo. En la temporada 1995-1996, mediante su poco ética "caza científica", obtuvo 1.995 toneladas de carne de ballena que alcanzaron cerca de 30 millones de euros (unos



## BALLENAS Y RECURSOS PESQUEROS

Resulta frecuente que, cuando se quiere buscar una excusa para capturar a una determinada especie, se acuse a esa determinada especie de la mala situación de un caladero. Ya sean las focas o, como en este caso, las ballenas. Mañana, ¿quién sabe a qué especie le tocará el turno?

El Gobierno japonés ha iniciado una campaña de desinformación y falsedades con objeto de confundir a la opinión pública. El Instituto de Investigación de Cetáceos de ese país -el mismo que realiza los programas de "caza científica" que les sirven de excusa para seguir cazando a estos animales- está difundiendo, a través de sus embajadas, una serie de documentos que contienen falsedades y verdades a medias sobre las ballenas.

En el citado documento aducen que las ballenas consumen entre 280 y 500 millones de toneladas de recursos pesqueros, con lo que el aumento de la caza de estos cetáceos serviría para frenar su "creciente" número y aumentarían los recursos disponibles para el ser humano.

Islandia fue, en esta ocasión, el portavoz de esta acusación en la reunión de la CBI.

Greenpeace señala que, para analizar correctamente esta afirmación, hay que tener en cuenta que no todas las ballenas consumen las mismas especies ni en la misma cantidad. Así, algunas ballenas -como es el caso de los cachalotes- consumen recursos pesqueros que no son comercializadas. Las ballenas antárticas se alimentan casi exclusivamente de krill (entre 34 y 43 millones de toneladas al año, lo que constituye una ínfima parte del que consumen otros predadores, como aves y peces). Las ballenas del Hemisferio Norte basan su dieta en pequeños organismos planctónicos.

La estimación del consumo que ofrece Japón -según los datos ofrecidos por Greenpeace- está muy sobreestimada, "ya que se desconoce prácticamente todo sobre las pautas de alimentación de muchas ballenas, salvo que no se puede extrapolar la cantidad de lo que consumen en las zonas de abastecimiento polares a la que ingieren fuera de estas áreas (que es precisamente lo que ha hecho Japón),



© GREENPEACE/GLEIZES



**“Consideramos más ventajoso para futuras negociaciones reunir votos favorables incrementando la cantidad de países que votan, antes que intentando disuadir a los votos negativos”.**  
(Kameya, viceministro japonés)

5.000 millones de pesetas) en primera venta, precio que puede verse triplicado al llegar al consumidor.

Sin embargo, su enorme interés en incrementar la caza de ballenas sólo se entiende desde la presión de su poderoso sector pesquero. Y es que, según datos publicados por Greenpeace, el mercado para la carne de ballena en ese país viene disminuyendo en los últimos años, debido al cambio de preferencias de los jóvenes junto con la recesión económica japonesa. Según una encuesta realizada por el diario japonés Asachi Shimbun, un 47% de los japoneses está de acuerdo con la caza de ballenas, frente a un 53% que la apoyaba en otra encuesta realizada por este mismo periódico en 1993. Ante el aumento de la carne almacenada, la Agencia Pesquera nipona ha iniciado una importante campaña para promover su consumo.

Con Noruega ocurre algo similar. Como ya se señaló en anteriores ocasiones en esta revista, este país no puede dar salida a las toneladas de grasa de ballena que tiene

donde muchas permanecen durante meses casi en un ayuno total o con consumos muy inferiores”.

Y ello sin entrar en si es cierto o no ese “crecimiento” del número de ballenas. La CBI revela que sólo se han observado 75 ballenas azules antárticas en los últimos 20 años. En promedio, las estimaciones de la población antártica de rorcuales aliblanco, actualmente cazados por Japón, fue de menos de la mitad de lo estimado anteriormente. *Las ballenas no se recuperan rápidamente de la sobreexplotación, y es particularmente preocupante que la ballena azul no consiga recuperarse tras haber estado protegida durante muchos años, según el responsable de la Campaña de Ballenas de Greenpeace España, Sebastián Losada. También existen menos rorcuales aliblanco de los que se pensaba, tanto en el Norte como en la Antártida.*

Los muestreos realizados por los propios expertos noruegos y remitidos a la CBI revelan también este descenso en el Hemisferio Norte, lo que debería implicar un descenso en el número de sus capturas. Sin embargo, Greenpeace

piensa que, teniendo en cuenta el historial de Noruega, cambiará las reglas con las que efectúa el cálculo para establecer el número de ballenas que va a cazar para seguir capturando, al menos, el mismo número que hasta ahora. Y es que *el número de ballenas que Noruega captura depende de la industria ballenera, no de la ciencia ni de la necesidad de proteger a las ballenas, afirma Sebastián Losada.*

Los científicos de la CBI no se han puesto de acuerdo a la hora de explicar esta reducción. Una de las posibilidades que apuntan es la del cambio climático.

Por último, y siguiendo el hilo de los argumentos que culpan a las ballenas del deterioro de los caladeros, resaltar que todos los foros científicos internacionales han señalado la mala gestión como causante de la situación actual de los recursos pesqueros, siendo la industria japonesa una de las mayores responsables de esta crisis. *“La sobreexplotación pesquera –señala Greenpeace– ha llegado cuando el número de ballenas de todo el mundo es muy inferior a sus cifras históricas”.*

R.G.

**Bilbao**  
**22/25 de Enero**  
**de 2003**



**SINAVAL'2003**

**Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima y Portuaria**



**Feria Internacional de la Industria Pesquera**

**FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO**



**BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**



Apdo. 468-Tel.+34 944 285 400-Fax. +34 944 424 222-48080 BILBAO-[www.feriadebilbao.com/sinaval](http://www.feriadebilbao.com/sinaval)



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO



© GREENPEACE/GRACE

acumuladas en sus almacenes desde 1996.

entre otras especies de gran interés, las ballenas piloto.

La situación existente en la CBI presagia otra reunión caliente en Berlín para el próximo año. Sin embargo, hay datos que mueven a mantener la esperanza sobre la supervivencia de estos cetáceos. Uno de ellos es que, a pesar de la compra de votos, el bloque a veces se resquebraja, como ocurrió en las votaciones sobre los santuarios y del Mecanismo de Gestión Revisada, en las que San Vicente y las Granadinas rompió la disciplina de voto.

También resulta esperanzador el auge que sigue experimentado la industria de avistamiento de cetáceos, lo que constituye una alternativa desde el punto de vista económico. En la actualidad, unos 87 países ingresan por estas actividades turísticas más de mil millones de dólares cada año. En el propio Japón esta industria mueve a unos cien mil turistas cada año, y está experimentando un gran crecimiento.

Otra noticia esperanzadora la brindó la actitud de Samoa. Este país del Pacífico Sur, al ser rechazada la creación de un santuario en esta zona, comunicó su decisión de declarar sus aguas «santuario ballenero». Dentro de las decisiones que últimamente se han tomado para aumentar la protección de los espacios donde se concentran estos mamíferos destaca Canarias, cuyo Gobierno ha promovido la declaración de Espacio Natural Protegido la zona donde se concentran,

En Islandia, otro país partidario de la caza de ballenas, los ingresos debidos a esta industria turística son más elevados que los que corresponderían a su antigua flota ballenera en caso de que reanudase la caza comercial. Además, 44.000 turistas islandeses aprovecharon su estancia en España para disfrutar en Canarias de estos avistamientos, el lugar más visitado del mundo tras los Estados Unidos. ■

**Raúl Gutiérrez**

TRAS CASI DOS AÑOS DE NEGOCIACIONES

# NUEVOS PROTOCOLOS DE ACUERDOS PESQUEROS CON SENEGAL Y ANGOLA

**La Unión Europea y Senegal han suscrito un protocolo para la aplicación del acuerdo pesquero con el país africano por el que tendrán acceso a aquellas aguas un total de 95 barcos españoles según los datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. De este número de embarcaciones, 50 estarán dedicadas a la captura de especies migratorias y otras 45 a las especies demersales.**

**E**ste compromiso supone para la flota española consolidar las posibilidades de pesca que existían en el caladero de Senegal. Con el mismo no solamente se mantienen los barcos que se hallaban faenando con anterioridad en esas aguas sino que se amplían las posibilidades para barcos marisqueeros y cañeros que se hallaban anteriormente en el caladero de Marruecos.

Las negociaciones para la renovación del acuerdo de Pesca entre la Unión Europea y Senegal han sido largas. Los primeros contactos en esa dirección se iniciaron en noviembre de 2000 y se han desarrollado un total de nueve rondas así como otras reuniones técnicas. La Presidencia española ha intensificado los contactos en los últimos seis meses para lograr

un compromiso que en muchos momentos ha pasado por serias dificultades para su renovación. Para la Administración española, la firma de este protocolo supone seguir en la línea de renovar y mejorar en lo posible nuevos acuerdos con el fin de asegurar una mayor estabilidad para la flota en los caladeros exteriores y suplir en parte los problemas derivados de la no firma del acuerdo con Marruecos.

El acuerdo con Senegal es uno de los más importantes de los existentes en la actualidad para la flota española tanto por el número

de barcos como por el volumen de las capturas. El puerto de Dakar, junto con el de Abidján, es uno de los más importantes para las flotas atuneras que operan en el Atlántico. Entre acuerdo anterior, la Comisión de la Unión Europea aportaba 12 millones de euros anualmente a los que se sumaban los cánones de los armadores en función del tipo de barco. El nuevo compromiso supone para los armadores aumentar sus cánones entre el 2,5% y el 5%, una cifra discreta frente a las peticiones iniciales del gobierno de Senegal de elevar los mismos un 10%. La contrapartida financiera de la Unión Europea será de 16 millones de euros, de los que entre el 18% y el 19% serán para actuaciones encaminadas al desarrollo pesquero en ese país, control de la pesca, estudio de recursos, planes de formación y mejora de la pesca artesanal. El nuevo compromiso ha introduci-

do igualmente algunas modificaciones técnicas encaminadas a una mayor protección de recursos para el desarrollo de unas pesquerías más responsables.

Para la Administración española, con este nuevo acuerdo se da un paso más importante en la oferta de caladeros para la flota en una línea de estabilidad.

## Acuerdo con Angola

Por otra parte ha sido rubricado finalmente en Luanda el nuevo protocolo para la aplicación del acuerdo entre la Unión Europea y Angola, que en principio, como señalábamos en el número de mayo, había sido prorrogado por tres meses. Este acuerdo entrará en vigor el próximo 3 de agosto, tiene una vigencia de dos años, mantiene las posibilidades de pesca para 22 arrastreros marisqueeros españoles y aumentan las posibilidades de pesca demersales, lo que permitirá recolocar tres barcos que faenaban en Marruecos.

Para especies altamente migratorias se mantienen 15 licencias para atuneros cerqueros, tres menos que en el acuerdo anterior, y 18 para palangreros de superficie, dos menos que en la actualidad. Bruselas aportará anualmente 15,5 millones de euros. En cuanto a los cánones a pagar por los armadores, se reducen para la flota marisquera, se mantienen para los cerqueros y palangreros de superficie y aumentan los anticipos a pagar para obtener una licencia. ■

- **Podrán acceder a las aguas de ese país un total de 95 barcos.**
- **Tiene una vigencia de cuatro años con un incremento del canon a pagar por los armadores entre el 2,5 y el 5%.**



Vidal Maté

La normativa limita el poder del patrón mayor y dota de herramientas para realizar una gestión transparente

# LA XUNTA APRUEBA EL DECRETO DE COFRADÍAS

El nuevo Decreto aprobado por la Xunta de Galicia pretende integrar en una única norma todo lo relativo a Cofradías; entre las innovaciones, destacan la limitación de poder del patrón mayor, la creación de la figura de gerente para aportar profesionalidad y transparencia en la administración, la capacidad de tutela por parte de la Consejería de Pesca para solventar situaciones graves y la homogeneización a través de listas abiertas en los procesos electorales de los pósitos. Estos cambios, que han sido tachados desde las Cofradías como intervencionistas, tienden hacia la modernización y la gestión empresarial de las cofradías.

El Gobierno autónomo gallego ha publicado un Decreto que articula las normas por las que se regulan las cofradías de pescadores y sus federaciones. El objetivo final de este texto es integrar las disposiciones que el Gobierno autonómico ha aprobado hasta el presente en relación con estas corporaciones de derecho público desde que en julio de 1993 se publicó la Ley de Cofradías de pescadores de Galicia. Además este Decreto pretende dar respuesta a los problemas surgidos por el mal funcionamiento de algunas entidades marineras, al proporcionar una herramienta que facilite el desarrollo de su actividad tanto a los socios como a los órganos de gobierno de los pósitos.

El presente Decreto está estructurado en diez capítulos. El capítulo I regula las disposiciones generales; es decir, cómo son las cofradías de pescadores, el régimen jurídico de su actuación, las funciones que desempeñan y la tutela administrativa. Dentro de la proclamación general de la tutela de los pósitos por la Administración pública, y teniendo en cuenta las resoluciones judiciales sobre esta materia, se clarifican los actos, que por enmarcarse en la esfera privada de estas corporaciones, quedan excluidos de la tutela administrativa, sin perjuicio de su control por parte de los órganos jurisdiccionales competentes.

La regulación de los órganos rectores de las Cofradías y su estructura se presenta en el capítulo II. Aquí se determina la composición de la junta general y del cabildo en función del número de afiliados. La junta general u órgano de gobierno y control de los restantes órganos rectores de la cofradía estará compuesta, siempre que sea posible, por un número paritario



de vocales elegidos entre los trabajadores y los empresarios, que dependerá del número de afiliados de la Cofradía. En este órgano de gobierno estarán representados los sectores de producción de la Cofradía: marisqueo a pie, marisqueo a flote, recursos específicos, pesca de bajura, pesca de altura y gran altura. Además, se regula la composición, el número de vocales del cabildo y las funciones de este órgano de gobierno, gestión y administración.

### **Funciones del patrón mayor**

También están incluidas en este capítulo las funciones del patrón mayor y de los vicepatrones mayores; de acuerdo con Miguel López Sieiro, secretario general de Pesca, y responsable de la redacción del texto, *las funciones del patrón mayor siguen siendo las mismas. Desaparecen algunas funciones, pero es en los procesos electorales y se debe a una razón: en ocasiones el patrón mayor y miembros del cabildo formaban parte de las comisiones electorales y de la mesa electoral, dejando la parcialidad en entredicho.* Además, se recorta el poder del patrón, puesto que necesitará el acuerdo del cabildo para realizar actuaciones que comprometan en más de un 10 por ciento los fondos de la Cofradía, cuando antes el límite estaba en el 25 por ciento, y se le retira la facultad de nombrar la comisión gestora en los casos en los que se requie-

■ **“Las funciones del patrón mayor siguen siendo las mismas”.**

■ **“La tutela administrativa no es un intervencionismo que reste competencias a los órganos de gobierno de los pósitos”.**

**(Miguel López Sieiro)**



ra convocar este órgano provisional de gobierno.

En lo que respecta a la junta general se reunirá dos veces al año para conocer la evolución de las cuentas y la situación presupuestaria. Y aunque este punto ha creado cierta polémica, la mayoría de los pósitos tienen reuniones de su junta general con mayor periodicidad.

### **Figura del gerente**

Una de las reformas que se da en el presente Decreto es que regulan con mayor detalle las diferentes reuniones que se pueden dar en los pósitos, las formas de convocatorias, el sistema de deliberación y la adopción de acuerdos y su difusión. Además, se introduce la figura de asamblea general que, aunque no tiene papel en la toma de decisiones, permite a todos los miembros de la Cofradía conocer las circunstancias más importantes que acontecen y deberá ser convocada durante el primer trimestre del año para informar de la marcha de la gestión. Esta novedad ha creado cierta polémica.

El personal laboral propio de una Cofradía también está recogido en este capítulo. A la figura del secretario de la junta general y del cabildo se le añade la figura del gerente. Este puesto nuevo y su papel en la gestión económica de las entidades marineras no han pasado desapercibidos en el transcurso de las reuniones que han mantenido los responsables de la Consejería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de Pesca con los de los pósitos. El objetivo de esta nueva figura es impulsar la profesionalización de la gestión económica de las Cofradías. Se quiere que el patrón mayor sea un cargo con derecho a gastos de representación, pero sin sueldo, ya que no tiene por qué ser un gestor. Por tanto, la figura del gerente, en una Cofradía que factura en lonja 3 millones de euros

de media anuales, es necesaria para llevar a cabo una labor profesional, está preparado para gestionar la lonja a través de un plan contable informatizado específico que desde Pesca se ha proporcionado a todos los pósitos que lo han pedido.

Las responsabilidades, y los derechos y obligaciones de los miembros de la Cofradía están recogidos en el capítulo III. En lo relativo a los miembros, y debido a prácticas controvertidas con relación a las condiciones de filiación, se establece una clasificación específica entre los trabajadores y los empresarios y se obliga a las 63 Cofradías registradas en Galicia a la elaboración del censo de afiliados.

El capítulo IV del Decreto regula el ámbito territorial de las corporaciones de derecho público. Los límites territoriales han creado en el pasado conflictos entre los pósitos debido especialmente a las dificultades para delimitar el territorio en algunos casos. Para dirimir en estos conflictos se establece una comisión de arbitraje, ya que en ningún caso podrán coincidir varias Cofradías en un mismo ámbito territorial ni extenderse fuera de los límites de Galicia. Cualquier alteración territorial tendrá que contar con el acuerdo de todas las pósitos implicadas. De no llegarse a un acuerdo la comisión, presidida por un funcionario designado por el consejero y cuatro vocales (el asesor jurídico de la consejería, el jefe de servicio de relaciones con las cofradías, un representante de la federación provincial y el secretario de la delegación territorial correspondiente), dará solución al problema.

### **Tutela administrativa**

La transparencia contable en lo relativo a la regulación del patrimonio de la cofradía está contemplada en el capítulo V. Las mejoras que se introducen



afectan principalmente a la regulación del patrimonio de los pósitos, a los recursos económicos y a las cuentas anuales. Se quiere, por parte de los responsables de la Administración gallega, que la actividad económica de las entidades maríneas y sus cuentas sean equiparables a las de las empresas de cualquier otro sector económico. Ya que aunque las Cofradías tienen una labor social, el secretario general de Pesca subraya que *los pósitos son titulares de concesiones y explotaciones de lonja. Y ésta es una actividad mercantil (compraventa).*

Así, las medidas de régimen tanto fiscal como administrativo obligan a los pósitos a someter a una auditoría externa las cuentas cuando lo requiera la Consejería competente en materia de pesca. Además, se garantiza la intervención de la Ad-

ministración tutelar cuando se piense que una indebida gestión de la Cofradía puede poner en peligro su existencia. Esta tutela ha causado malestar en las Cofradías, que han elaborado un informe en el que subrayan que *el Decreto no recoge que las Cofradías, son corporaciones de derecho sin ánimo de lucro y que el patrón mayor ejercerá la función de dirección de la Cofradía.* Pero a esto el secretario general de Pesca argumenta que *durante sus visitas a las federaciones de Cofradías para explicar el Decreto, no se detectaba este intervencionismo.* Según Sieiro, *era necesario dotarse de mecanismos para resolver problemas económicos como los acontecidos en Noia.* *No es un intervencionismo que reste competencia a los órganos de gobierno.* *Desde Pesca se pretende que las situaciones en las que se den problemas eco-*

*nómicos estén controladas por un interventor hasta que se garantice la viabilidad de la cofradía.*

De esta forma, el patrimonio de la Cofradía y sus recursos económicos procedentes de las cuotas de los afiliados, de las rentas del patrimonio o de los ingresos procedentes de servicios tales como venta de hielo o el dinero procedente de la subasta en lonja de los productos del mar, tienen que ser contabilizados ajustándose al plan de contabilidad de las entidades maríneas de pescadores de Galicia. Estas cuentas anuales comprenderán el balance, las cuentas de pérdidas y ganancias y la memoria. Estos datos serán formulados por el cabildo y aprobados por la junta general. Las Cofradías estarán obligadas a presentar las cuentas anuales para su depósito en el registro de



entidades marineras a los treinta días desde su aprobación por la junta general. El decreto mantiene la exención de beneficios fiscales al dedicarlos a sus fines.

### **Fusión de los pósitos**

Los procesos de creación, segregación, fusión y disolución de estas corporaciones de derecho están articulados en el capítulo VI. La novedad más importante que presenta el Decreto, aparte de contemplar la segregación como supuesto de constitución de una Cofradía partiendo de otra ya existente, es que capacita a la Administración a iniciar de oficio el proceso de fusión de dos pósitos cuando se derive una importante mejora en la prestación de los servicios y en la satisfacción de los intereses generales. Para ello se requiere el voto favorable de las tres cuartas partes de los

miembros de las respectivas juntas generales.

El capítulo VII contempla las agrupaciones sectoriales como fórmula organizativa dentro de la cofradía en las que pueden integrarse todos aquellos miembros, trabajadores o empresarios, que se dediquen al mismo sector de producción, permitiendo así una mejor defensa y gestión de las actividades realizadas por ese colectivo. Podrá hacerse cuando más de media docena de trabajadores o empresarios de un sector comuniquen por escrito al patrón mayor su voluntad de constituir una agrupación profesional para defender sus derechos dentro y fuera de la Cofradía. El régimen interno de funcionamiento de cada agrupación estará determinado por su reglamento, que deberá tener como mínimo: órganos de gobierno, derechos y debe-

res de los socios, régimen disciplinario, procedimiento electoral y causas de disolución.

En el capítulo VIII se reconoce el derecho a la creación de federaciones de Cofradías dentro del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Galicia. La capacidad de crear nuevas federaciones corresponde a las juntas generales de las entidades marineras de pescadores interesadas en su creación.

### **Proceso electoral**

El capítulo anteúltimo contempla la regulación del procedimiento electoral. En éste la novedad más notable reside en la posibilidad de celebrar elecciones anticipadas cuando sea solicitado por dos tercios de los miembros del pósito o por acuerdo de dos tercios de los miembros de la jun-

ta general. Además no podrán formar parte de la comisión electoral los miembros de la junta general que se presenten como candidatos en algunas de las listas. Por tanto, la aceptación de la condición de miembro de la comisión electoral implica la renuncia a formar parte de las candidaturas.

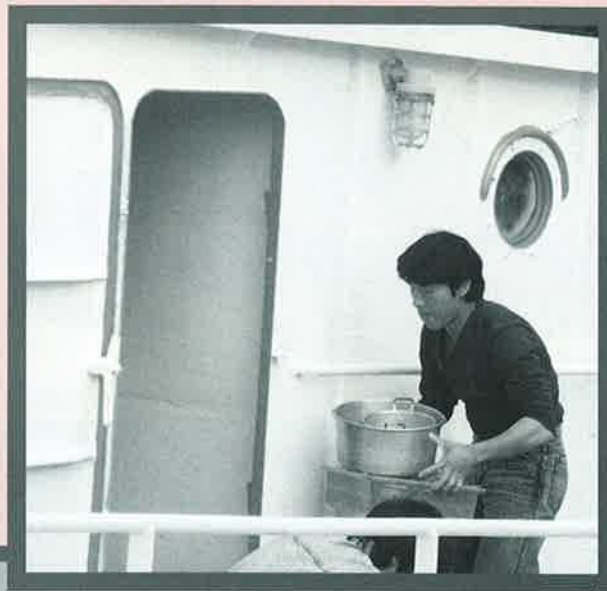
En lo relativo a las elecciones se ha criticado desde las Cofradías que no se han cumplido las expectativas de unificar las fechas para realizar los comicios; y no se tiene en cuenta la demanda de las corporaciones de utilizar el sistema de listas cerradas para elegir a los representantes. Para Miguel López Sieiro, *el sistema electoral español establece un mismo sistema para todas las organizaciones de igual categoría. Por tanto, habrá que igualar el sistema electoral, ya que no es posible que unas Cofradías utilicen el sistema de listas abiertas y otras las listas cerradas. Además, la lista ganadora no puede tener a los 24 representantes en la junta general y al aplicar el sistema d'hont en una Cofradía con doscientos votantes no es representativo ni proporcional. Así, el sistema de listas abiertas garantiza y permite la pluralidad en las Cofradías. Y para apoyar esto el secretario general de Pesca afirma que no se han presentado alegaciones respecto a sistema electoral.*

Y el último capítulo regula la organización y el funcionamiento del registro de pósitos y sus federaciones. Estos diez capítulos y las disposiciones pretenden ser la herramienta que posibilite a estas entidades marineras gallegas, con siglos a sus espaldas, navegar sin problemas en las aguas económicas del siglo XXI. ■

**Jesús M. Salamanca**

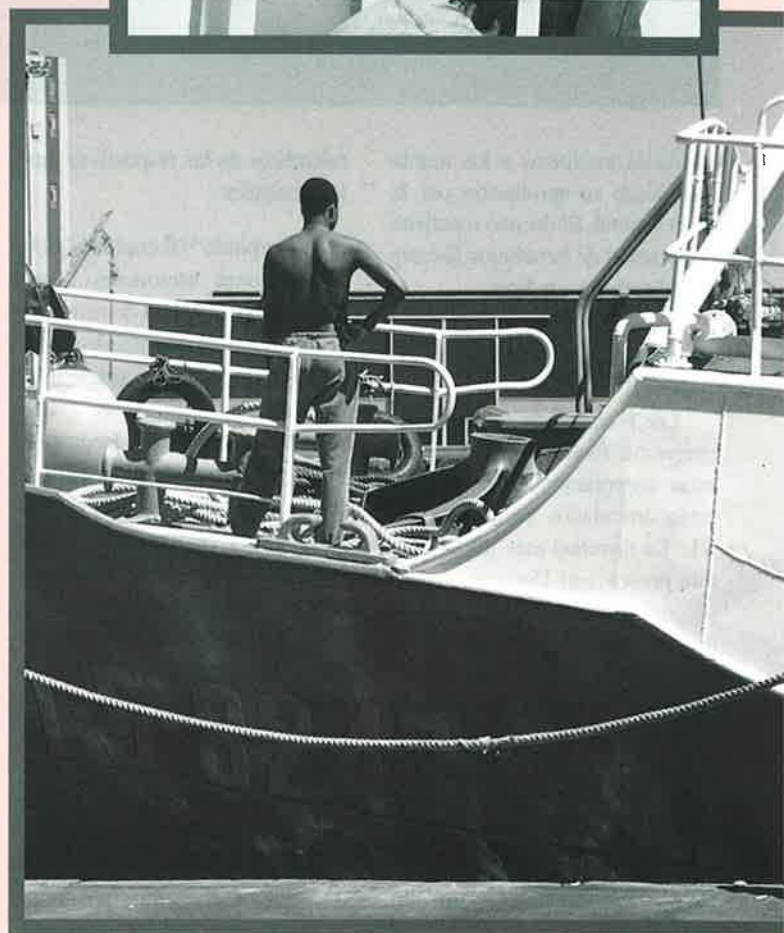
# ELABORACIÓN DE UN DOCUMENTO INTERNACIONAL PARA LOS MARINOS

Los acontecimientos del 11 de septiembre siguen condicionando un buen número de decisiones en el ámbito internacional. Y a ellos no es ajena la consulta realizada por la Oficina Internacional de Trabajo (OIT) en la reunión mantenida en Ginebra el pasado mes de mayo, sobre la necesidad de mejorar la seguridad de la documentación de identificación de la gente del mar. Para debatir esta posibilidad, se reunieron representantes de Gobiernos de 43 países junto a representantes del grupo de armadores (17) y sindicatos (16), además de representantes de la Unión Europea, Organización Marítima Internacional, Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados y la Asociación Internacional Marítima Cristiana (ICMA, en sus siglas en inglés). Sobre el contenido de la citada reunión versa el trabajo de Domingo González Joyanes, representante del ICMA.



La reunión se enmarcó en la semana que la Oficina Internacional de Trabajo (OIT) desarrolló sobre condiciones de vida e identificación de la gente del mar. Los debates se desarrollaron según la estructura procesal de este organismo. Es decir, se recibe un Documento de Trabajo con una serie de cuestiones a debatir sobre la elaboración de un Documento internacional para gente de mar y en él se tratan de determinar con precisión tres cuestiones fundamentales: a) Necesidad de un documento identificativo para la gente de mar; b) proceso de creación, formato y contenido (datos); y c) su utilización.

El Documento de Trabajo desarrolla un iter histórico de la elaboración del Convenio número 108 de la OIT, reseñando las peticiones iniciales, por parte del sindicato Internacional Transporting Federation (ITF), en 1954, de un documento de identidad internacional bajo los auspicios de la OIT, ayudando al buen fin de los marinos en los países extranjeros. La petición inicial pretendía introducir un pasaporte internacionalmente reconocido para el marino y que fuese recogido por todos los países. El convenio que se elaboró no cumplió las perspectivas que esperaban sus patrocinadores. Las ratificaciones mundiales (61 países) van ligadas a un 60 por ciento del tonelaje bruto mundial.



Sin embargo, el Convenio número 108 no establece un documento uniforme, sino la potestad de los países de elaborar un documento específico, hecho que fue desarrollado por la mayoría de los países y que, además, fue remitido mediante copia a la Oficina Internacional de trabajo. Los graves acontecimientos en el desarrollo político y social mundial que

obligaron al desarrollo de documentos difíciles de falsificar. Así la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) impulsa el desarrollo de un documento específico con la introducción de códigos electrónicos de vigilancia, en conformidad con la norma ISO. Esto es lo que da lugar a los puntos de discusión de carácter específico anteriormente señalados.

Los grupos permanecieron trabajando por separado hasta reunirse en dos plenarios, donde se tomaron los acuerdos que se reseñan a continuación.

### **Necesidad de un documento de identificación**

La mayoría de países cree necesario un documento de identificación para la gente del mar después de los acontecimientos que han determinado implícitamente la presente Reunión –los actos terroristas sufridos por EE.UU, el pasado 11 de septiembre de 2001–, y que estuvieron presentes en el fondo de la modificación del Convenio número 108 de la OIT. Convenio ratificado y en vigor en 61 Estados del mundo (destacando la falta de ratificación del mismo por los EE.UU). Desde ese momento se han producido, en esta Organización, matizaciones sobre la base de las experiencias propias de cada país.

En este sentido, Chipre planteó la experiencia que ellos desarrollan, identificando a cada marino que trabaja en buques bajo su bandera mediante una tarjeta que incluye todos los datos posibles, por lo que no se entendía la necesidad del nuevo documento. Filipinas manifestó su acuerdo con la elaboración de un documento internacional de marinos, pese a que ellos extienden una libreta similar al pasaporte donde se pueden comprobar todos los datos en relación con una *web* del propio Gobierno.

India, por su parte, planteó un documento que debería

contener un número individualizado para cada marino, con la particularidad de que éste fuera un código de barras en el que se identificasen sexo/país/fecha de nacimiento y un registro internacional del mismo.

Portugal señaló que más importante que la elaboración de un documento era la elaboración de una base internacional de datos que recogiese la información de los marinos y que su identidad pudiera ser confirmada en la misma, apoyando la postura de India en cuanto a dar un número identificativo a cada marino (como hace la OMI con los buques).

Francia manifestó que el documento de identificación debe expedirlo cada Estado como tarjeta de identidad; debe desarrollarse una tarjeta utilizada como título profesional conservando el pasaporte; y todo ello comprobable mediante una base de datos nacional donde se puedan cotejar los títulos expedidos según el STCW.

### **Creación y formato**

Se produjo una larga discusión sobre el formato y quién debe extender el documento. En este aspecto cabe reseñar que se produjo un importante debate sobre el medio para elaborar el mencionado documento y no caer en un atraso al margen de la evolución tecnológica próxima. Así, se barajaron tarjetas con bandas magnéticas, documentos en papel... En principio quedó definido, previa posterior ratificación, que de-



**A la reunión de la OIT acudieron representantes de Gobiernos de 43 países, junto a 17 grupos de armadores y 16 sindicatos, además de representantes de la UE, OMI, Alto Comisionado de NU para los Refugiados y la Asociación Internacional Marítimo Cristiana.**

bería contener una tarjeta magnética, lo cual precisaría de un lector que, en muchos puertos, podría no existir. Se llegó al principio de acuerdo de que fuese internacional, en papel, leído por máquina, y con contenido de códigos de barras.

Se señaló, como documento de estudio, el formato en cuanto a requisito de las normas de la OACI (Machine Readable Travel Documents. Internacional Civil Aviation Organization: [www.icao.int/icao/en/atb/fal/mrtd/guide.htm](http://www.icao.int/icao/en/atb/fal/mrtd/guide.htm)) o, alternativamente, el Standards International ISO/IEC 7810/1995<sup>(1)</sup>.

Una gran mayoría de países insistió en la calidad tecnológica de los documentos para evitar, en la medida de lo posible, su falsificación, hecho que por la creación de un documento complejo avalaban EE.UU y Japón. En cuanto a la extensión del documento, se manifestó el acuerdo de que fuesen las autoridades nacionales las que extendiesen los mismos, bajo un modelo único mundial (hecho que no compartían ni Chipre ni Liberia). Otros manifestaron las dificultades sobre los asilados y refugiados..., y la Asociación Internacional Marítimo Cristiana (ICMA) planteó el problema del abandono de tripulaciones, y si este documento pudiese servir para legalizar la estancia en puerto en ese tipo de situaciones.

El debate sobre el coste de este documento fue uno

de los momentos de más amplia discusión. Se centró en que no fuera a cargo del marino (las diversas posiciones variaban en función de los intereses: armadores, Gobiernos...). Debe destacarse la decisión, avanzada en esta reunión, del Gobierno del Reino Unido de aportar una cantidad importante para la investigación y elaboración del documento reseñado.

Se acordó, en principio, que el documento cuente con todos los datos habituales, tales como nombre, nacionalidad, dirección... De la misma forma, se establecen dos planteamientos importantes que serán tratados en la próxima reunión: la inclusión de datos biométricos (color de ojos, altura...) y huellas dactilares. Al



**La mayoría de los países cree necesario un documento de identificación para la gente del mar después de los acontecimientos del 11 de septiembre que han determinado implícitamente esta Reunión.**



respecto, destacar que la delegación norteamericana abogaba por los datos reseñados de una forma completa. Algunas delegaciones, como la de Japón, encontraban problemas a la hora de introducir los mencionados datos biométricos; o como los de la India o de la Federación Rusa, por la introducción de las huellas dactilares. Oposición que se basaba, en el último caso, especialmente, en el hecho de que no tiene el país la capacidad para poder controlar esas huellas de forma práctica; o que en la Federación Rusa las huellas dactilares sólo son controladas y exigidas a los militares.

Estados Unidos propuso identificar con este documento a los marinos sin identificación alguna y darles, desde ese momento, una identidad y reconocimiento, hecho que planteó graves dudas a los demás países.

### Utilización del documento

Grecia estableció el criterio de que debería ser única y exclusivamente utilizado como documento de viaje, intentando además que se pudiera, junto con el pasaporte, conseguir en un futuro la no necesidad de las visas de entrada en determinados paí-

ses. Francia recogió el sentir de otros muchos países al establecer que el documento sería "de viaje", y que ésta sería su única y exclusiva utilización.

En la próxima reunión que la OIT celebrará en Ginebra, los países volverán a establecer los criterios de acuerdo una vez se hayan examinado los documentos remitidos a los delegados y éstos hayan sido cumplimentados por los distintos Gobiernos. Los puntos base de acuerdo son:

a) Elaboración de un documento de identificación para la gente del mar.

b) Que sea un documento de viaje que sirva para facilitar el acceso a puertos (entradas y salidas), tránsitos, viajes a lugares de destino y que se utilice como un verdadero documento de viaje.

c) En cuanto a su elaboración, debe ser realizado por las autoridades del marino.

d) En cuanto a su formato, se han barajado las opciones reseñadas, que se discutirán, pero debe contener características técnicas que puedan, en la medida de lo posible, impedir su falsificación.

e) En cuanto al contenido de datos, las discusiones son amplias, aunque coinciden en que debe servir para identificar, fehacientemente, al marino en relación a una comprobación que pueda establecerse con una base de datos internacional.

f) El coste del documento es uno de los puntos de discusión sin solución en esta reunión. ■

**Domingo González Joyanes**  
(representante de la ICMA)

<sup>(1)</sup> Las propuestas alternativas para la elaboración del documento se plantearon según dos opciones técnicas:

1) La elaborada por International Standard ISO/IEC 7810-1995, que define las medidas de identificación de los documentos y el contenido de las características físicas de los mismos.

2) La elaborada por OACI (International Civil Aviation Organization), en su texto Machine Readable Travel Documents, (texto que se puede encontrar en la [www.icao.int/icao/en/atb/fall/mrtd/guide.htm](http://www.icao.int/icao/en/atb/fall/mrtd/guide.htm)).



Túnez añadió un dato importante en la discusión, como es el hecho de que se introduzca en las bandas magnéticas información profesional del portador de la misma; es decir, experiencia profesional, titulación, puertos visitados...

**Francia, recogiendo el sentir de muchos países, planteó que el documento de identificación debería ser "de viaje"; ésta sería su única y exclusiva utilización.**



# ESPAÑA PRESENTARÁ UNA ALTERNATIVA A LA PROPUESTA DE FISCHLER

**El Ministerio de Agricultura, las Comunidades Autónomas y los representantes del sector, a través de la llamada Mesa para la Defensa de la Pesca, han acelerado en las últimas semanas los trabajos para las elaboraciones de una propuesta en Bruselas de cara a las negociaciones finales para la reforma de la Política Pesquera Común. Esta propuesta se pretende pueda estar lista a inicios del próximo otoño y, sobre todo, se espera que la Comisión sea receptiva al contenido de la misma.**

**A**dministración central, gobiernos regionales y el sector, frente a las diferencias que han existido en otras cuestiones, en el caso de la reforma de la PPC han mantenido desde un primer momento una posición única solamente con algunas ligeras matizaciones; mien-

tras para el Ministro de Agricultura y una parte mayoritaria del sector es preciso lograr cambios a partir del texto planteado por la Comisión, para otras partes se debería ir a un nuevo texto con una propuesta alternativa. Esta segunda estrategia, a la vista de los planteamientos de trabajo de la Comisión, parece alejada de la realidad.

En medios del sector y de la Administración existe un cierto clima de optimismo ante la posibilidad de lograr cambios en el contenido de la propuesta del comisario Franz Fischler, aunque los mismos se teme no sean todo lo importantes que necesita el sector. España, en los trabajos que se están desarrollando en esta mesa de estudio de cara a elaborar esas contrapropuestas, contempla la necesidad inicial de que las cifras se ajusten a la realidad. La Administración española no está de acuerdo con los datos sobre las flotas afectadas por las reformas y quiere que se ajusten las cifras. A partir de ahí se quiere iniciar el debate. Igualmente, tampoco se comparten los estudios de la Comi-

sión sobre la evolución de los recursos pesqueros así como sobre las medidas a poner en marcha para su conservación.

Para el sector español de la pesca se trata de dos cuestiones fundamentales sin cuya clarificación difícilmente se pueden articular respuestas.

España sostiene como una de sus principales reivindicaciones el mantenimiento de las ayudas estructurales para los ajustes de las flotas que hasta la fecha han ofrecido buenos resultados. No hay oposición radical a que se hagan los ajustes, pero se pide que los mismos sean llevados a cabo de una forma progresiva, sin traumas, y para todos



los países. La Administración española y el sector se oponen a que se haga tabla rasa del pasado cuando se procedió a una fuerte reducción de las flotas, mientras otros países comunitarios hicieron todo lo contrario. España aboga por el mantenimiento de las ayudas estructurales tanto para la modernización como para dar salida a parte de la flota por la vía de las ventas a otros países terceros. Agricultura rechaza los planteamientos de la Comisión por estimar que no se puede cambiar sobre la marcha una política de estructuras que se está aplicando, y con vigencia hasta el 2006, por la vía del IFOP.

España ha defendido en todo momento avanzar más hacia una auténtica PPC, mientras de los planteamientos de Bruselas se puede deducir que el objetivo es ir hacia su progresivo desmantelamiento. Esta filosofía se reflejaría por una parte en la política de estructuras. Pero igualmente se teme que ese proceso de cambios se refleje en la reducción de ayudas para el desarrollo de la política de acuerdos con terceros países, que son una pieza clave en el sector español de la pesca.

## ■ Agricultura, Comunidades Autónomas y el sector trabajan a buen ritmo para elaborar sus peticiones ante las autoridades de Bruselas

## ■ Distribuidos 57 millones de euros a las Comunidades Autónomas de Andalucía, Canarias, Valencia, Galicia y País Vasco para la flota y las tripulaciones afectadas por la no renovación del acuerdo con Marruecos.

Uno de los handicap con los que se puede encontrar la posición española a la hora de plantear su contra propuesta para la reforma de la Política Pesquera Común es la falta de tiempo para una discusión sosegada de sus posiciones. Bruselas tenía un plazo hasta fin de este año para aprobar la nueva PPC y poner en marcha

una nueva política de estructuras. El calendario ofrece muy escaso margen para las negociaciones y se teme que la Comisión asuma solamente algunos retoques pero sin entrar en los debates de fondo. Lo lamentable para el sector es que esto se produzca tras dos años de teóricas negociaciones, aunque en realidad Bruselas se ha

limitado a plasmar en un papel sus propias ideas.

### Ayudas por el acuerdo de Marruecos

Por otra parte, el Ministerio de Agricultura procedió en la Conferencia Sectorial de Pesca del pasado mes de julio a la distribución de 57,55 millones de euros entre las Comunidades Autónomas de Andalucía, Galicia, Canarias, Valencia y País Vasco para atender la necesidades relacionadas con la paralización definitiva de la flota, actuaciones de modernización, primas individuales y prejubilaciones derivadas de la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos. Con estos pagos se está desarrollando el proceso de ajuste en un clima de normalidad. El volumen de fondos más importante, 29 millones de euros, ha correspondido a Canarias, seguida de Andalucía con 16 millones de euros, y 10,2 millones de euros a Galicia.

La Administración central también realizó el reparto de otros fondos para acuicultura. ■

Vidal Maté

PLANES NACIONALES DE CULTIVOS MARINOS AÑO 2002	
PROPUESTA DE TRANSFERENCIA (Presupuesto en euros)	
Com. Autónomas	TOTAL
Cantabria	28.910,39
Asturias	23.919,71
Galicia	95.769,82
Andalucía	63.887,31
Murcia	35.322,75
C. Valenciana	0
Cataluña	8.985,76
Baleares	38.355,04
Canarias	0
Ceuta	32.380,75
<b>TOTAL</b>	<b>327.531,53</b>

FOMENTO DE LA ACUICULTURA AÑO 2002	
PROPUESTA DE TRANSFERENCIA (Presupuesto en euros)	
Com. Autónomas	TOTAL
Andalucía	60.903,24
Aragón	7.714,41
Asturias	23.724,55
Baleares	854,08
Canarias	66.496,52
Cantabria	22.569,16
Castilla-La Mancha	2.503,29
Castilla y León	5.882,72
Cataluña	49.902,89
Extremadura	17.272,77
Galicia	269.162,77
Murcia	18.301,79
La Rioja	2.101,16
C. Valenciana	19.083,02
<b>TOTAL</b>	<b>566.472,37</b>

PROPUESTA DE REPARTO ACCIÓN ESPECÍFICA FLOTA DEL CALADERO DE MARRUECOS	
Com. Autónomas	Propuesta de reparto /julio 2002
<b>REGIONES DE OBJETIVO 1</b>	
Andalucía	16,00
Canarias	29,00
Galicia	10,20
Valencia	0,94
<b>TOTAL</b>	<b>56,14</b>
<b>RESTO DE REGIONES</b>	
País Vasco	0,52

# LOS PUNTOS NEGROS DE LA REFORMA PESQUERA

CARMEN FRAGA

(Secretaria General de Pesca Marítima)

Con la presentación por parte de la Comisión Europea de sus propuestas para la reforma de la Política Pesquera Común (PPC) se han alzado muchas voces tanto en el sector pesquero como en las Administraciones públicas y en el Parlamento Europeo, algunas de ellas a favor de las propuestas, generalmente por parte de los Estados miembros del Norte de la UE, y otras, la mayoría, abiertamente en contra y provenientes sobre todo de los Estados miembros del Sur, y entre ellos España.

Los medios de comunicación han reflejado también la campaña desatada por los sectores pesqueros y la opinión pública de ciertos países contra la flota y la administración pesquera española, cuyo único trasfondo es que en la UE se sabe que España, a pesar de las trabas impuestas por el Tratado de Adhesión, es un país de una importancia pesquera sin parangón en la Europa comunitaria, y lo que es peor, ha expresado claramente su intención de seguir siéndolo. Frente a esta intención hemos conocido unas propuestas comunitarias que traslucen, con la misma nitidez, el objetivo opuesto: la renuncia a medio plazo a contar con un sector pesquero significativo a escala internacional, excepto como receptor de importaciones de productos pesqueros de terceros países. Evidentemente, no podíamos aceptar que éste sea el objetivo fundamental de la reforma de la PPC.

Pero si el "no" de España ha sentado tan rotundamente mal en ciertas capitales es porque además en esta ocasión se da una circunstancia agravante: la reforma de la PPC coincide con el fin del período transitorio de la pesca española.

Según el Tratado de Adhesión de 1986, a partir del 1 de enero de 2003 debe producirse la plena integración de España en la UE, con el fin del período transitorio en el capítulo pesquero. En virtud de los Tratados, por tanto, a partir de esa fecha la pesca española debe contar con las mismas oportunidades y derechos, y medirse en teórica igualdad de condiciones que los demás socios comunitarios.

Hay que recordar que en el proceso de adhesión de España los países pesqueros de la entonces CEE-10 consiguieron que se impusieran a nuestro sector pesquero, entre otras, las siguientes limitaciones: un período transitorio desde 1986 hasta el 1 de enero de 2003, el más largo impuesto nunca a ningún país a y ningún sector en la historia de la UE; la prohibición de acceder al Mar del Norte y al Mar Báltico; la imposibilidad de pescar en un área, denominada el "Box de las Shetland" (por la zona en que se encuentran las islas británicas del mismo

nombre), a la que sí pueden acceder otros Estados miembros; y un régimen especial de condiciones de pesca, creado exclusivamente para los barcos españoles, por el que sólo un número determinado de barcos podían pescar simultáneamente en el llamado "Box irlandés" teniendo que comunicar las empresas españolas, de antemano y cada vez, los nombres de los buques que comenzaban la faena de pesca y sus previsiones de fecha de entrada y salida de la zona.

Que las trabas impuestas durante estos 17 años de período transitorio signifiquen, de hecho, que la igualdad estricta sea imposible (durante este tiempo las limitaciones impuestas han causado pérdi-

**"España está totalmente de acuerdo sobre la necesidad de reformar la PPC. Pero la Comisión insiste en mantener los mismos anacrónicos métodos de gestión que implantó en sus inicios y que han provocado la situación actual".**

das irrecuperables en cuotas y derechos de pesca, no han calmado los miedos de quienes en su día vieron en España un mercado formidable para sus productos pesqueros, y más si se lograba, como así fue, restringir nuestro acceso a los caladeros. Un negocio redondo que ahora se acaba.

Los Estados miembros que más se beneficiaban de esta situación tenían depositadas grandes esperanzas en que esta propuesta de reforma obviase el derecho de España a la plena integración en materia de pesca. De hecho, los primeros borradores de la Comisión que se conocieron en el mes de febrero no hacían la más mínima mención al hecho, en absoluto irrelevante, de que por imperativos jurídicos contenidos en los Tratados, el período transitorio llegaba a su fin.

Fue una muy decidida y muy firme actuación de España —la misma que se está intentando desacreditar ahora con argumentos tan imaginativos como insostenibles a la hora de hablar en serio— la que terminó por obligar a la Comisión europea a releerse los Tratados y reconocer finalmente que sí, que España tenía razón, y que la plena integración debe producirse el 1 de enero de 2003. Aun así, la Comisión parece desear guardarse algunas cartas en la manga que calme a los sorprendidos socios que creyeron que un período transitorio es para siempre. Así pues, el Gobierno y el sector pesque-

ro se siguen preparando para lo que será sin duda una larga y dura negociación.

Porque además, dentro de su paquete de reforma, la Comisión ha presentado también una propuesta de reforma del fondo estructural pesquero que, basándose en argumentos de una falsa sostenibilidad de la pesca comunitaria, elimina la mayor parte de las medidas estructurales pactadas en el Consejo de Berlín con una duración hasta el año 2006 (modernización de los buques, nuevas construcciones, sociedades mixtas...). Con el dinero de esas medidas se pretende financiar las ayudas socioeconómicas para el desempleo que generará una propuesta que pretende convertir al actual Reglamento IFOP (Instrumento Financiero de Orientación Pesquera) en una medida exclusiva de fomento del desguace de la flota. Para España, esos objetivos de desguace significarían tener que reducir aún un tercio más de nuestra flota actual, la misma que ya ha desguazado un 50% de su tonelaje por imperativo comunitario desde que nos integramos en la UE.

## Otra reforma

El Gobierno español se encuentra plenamente de acuerdo con que la PPC necesita una reforma en profundidad. Paradójicamente somos de los pocos que lo creen. Porque el actual sistema de gestión comunitario lleva veinte años funcionando mal y ha demostrado su incapacidad para dar respuesta a dos objetivos fundamentales (que también paradójicamente son los mismos que argumenta la Comisión como impulsores de su reforma): la conservación de los recursos pesqueros comunitarios y la adecuación a los mismos del tamaño de la flota.

El problema es que la Comisión insiste en mantener los mismos anacrónicos métodos de gestión que implantó en la segunda mitad del siglo pasado y que son los que finalmente han llevado a esta situación. El caso se ve muy bien con el manido ejemplo del enfermo llevado a una situación de gravedad por la medicación utilizada. O se le contempla agonizar o se le mata y se acaba con el problema, cualquier cosa antes de que el sabio médico se replantee su error y revise su terapia. La Comisión europea insiste en decir que ha tomado una decisión "de gran valentía" para evitar la agnía del sector pesquero: el desguace. Y al día siguiente, para el sector que quede, la misma medicina que mató al anterior.

Al respecto, España cree dos cosas. Que en treinta años se han desarrollado terapias alternativas que la Comisión se niega siquiera a estudiar y

que además se está matando al enfermo que no es, o por lo menos al que menos enfermo está.

La Comisión europea que clama ahora sobre la urgencia de un desguace brutal e indiscriminado es la misma que lleva años siendo cómplice del incumplimiento de los Programas de Orientación Plurianual, que son los instrumentos, teóricamente obligatorios, de reducción de la flota y que han sido incumplidos por la mayoría de los Estados miembros, mientras que España, año tras año cumplía escrupulosamente sus compromisos de reducción de capacidad.

Sin embargo la Comisión plantea ahora una reforma escasamente innovadora, que no ataca los problemas clave, pero que destruye medios de producción (los barcos y las industrias conexas) con el consiguiente desempleo y pérdida de riqueza en las regiones fuertemente dependientes de la pesca.

España, por el contrario, cree que es compatible proseguir una política gradual de reducción de flota (obligando a pisar el acelerador a quienes con su remolonería están poniendo en peligro a los demás) mientras se actúa decididamente a la par en la recuperación de los recursos, lo que no se logra con sistemas de gestión que sí necesitan urgentemente ser reformados y que es justo lo que no se reforma.

España también cree que es compatible una flota adaptada a los recursos con una flota moderna, más competitiva en el ámbito internacional y más segura (la Comisión debería revisar también, además de los Tratados, los índices de siniestrabilidad en el sector pesquero antes de plantearse siquiera tocar las ayudas a la modernización). Una política que permita continuar la mejora de las condiciones de vida a bordo (bastante dura ya de por sí) y que facilite la periódica renovación tecnológica que hace posible a la flota comunitaria estar a la altura de las cada vez mayores exigencias de calidad de los consumidores. Poder llevar a cabo estas medidas fue uno de los resultados de la cumbre de Berlín que alumbró la reforma de los Fondos Estructurales. Su desaparición es el eje de la "valiente" reforma de la Comisión.

No se vislumbra sin embargo un asomo de esa valentía a la hora de afrontar las verdaderas carencias de fondo de la política pesquera actual. La reforma del sistema de conservación y gestión de los recursos debería haber sido la pieza clave de la nueva política, como ya lo está siendo en las adaptaciones de las políticas pesqueras de otros países tan habitualmente alabados por la Comisión, por su preocupación conservacionista y por su ejemplar gestión pesquera

El último caso, Canadá, que está introduciendo fórmulas de gestión cuyo objetivo es racionalizar al máximo la actividad a través de instrumentos como los derechos de pesca, que fomentan la responsabilidad del operador sobre los recursos de

los que depende y que han probado su utilidad en la autorregulación de la capacidad de flota desde Islandia hasta Nueva Zelanda y, por cierto, utilizados con gran éxito por España desde hace años, donde, por ejemplo, la flota de Gran Sol redujo casi un 40% su capacidad gracias a un sistema de estas características sin sufrir crisis económicas y evitando al máximo tensiones sociales y laborales.

Para el gran fracaso en la gestión pesquera comunitaria la Comisión no es capaz de ofrecer más que el inmovilismo a ultranza, el sometimiento de la flota europea al anacrónico sistema de los TACs y cuotas en su versión más rígida, cuya consecuencia más inmediata ha sido la nacionalización de la producción y, por tanto, la negación a que el sector pesquero pueda jugar con las reglas del mercado único. No es posible imaginar que se trate de imponer tales limitaciones a la salud financiera y al derecho a la competitividad de las empresas de otros sectores económicos comunitarios.

### Liberalización y proteccionismo

Si se pretende liberalizar el sector pesquero a través de la eliminación de las ayudas garantizadas



en la política estructural, habría como mínimo que hacer al mismo tiempo el ejercicio de equilibrar esa liberalización del mercado con la liberalización de la producción (al menos para la pesca no artesanal) y eliminando también las ayudas al proteccionismo interno, mucho más incongruentes en la situación actual, y garantizar al mismo tiempo en el seno de la Organización Mundial de Comercio la liberalización de las inversiones en terceros países a cambio del acceso al mercado europeo.

Es pura demagogia pretender difundir el mensaje de que España es contraria a estas propuestas de reforma porque no le preocupa el estado de los recursos. Los que lo lanzan ocultan al menos la mitad de la verdad. Porque nadie puede proclamarse el defensor número uno de los recursos pesqueros mientras siga defendiendo un sistema de conservación y gestión que obliga a mantener un elevadísimo número de descartes (las capturas que hay que devolver al mar una vez pescadas porque no se tiene cuota de esa especie y que en el 90% de los casos comparten el hábitat con las especies objetivo), un despilfarro escandaloso de una materia prima muy valiosa, y que en un momento de

escasez de recursos da prioridad a las flotas que pescan para las fábricas de harina y aceite de pescado con fines industriales que a la que pesca para consumo humano.

Las capturas de estas flotas, en un inmensa mayoría de países del norte de la UE, suponen en la actualidad un tercio de las capturas comunitarias. Sus redes, con la malla más pequeña de las autorizadas en la UE, pescan una gran cantidad de juveniles de especies que forman parte fundamental de la cadena alimentaria de las demás especies y muchas de las cuales, si pudieran crecer, pasarían a integrar las capturas las flotas que pescan para consumo humano, las mismas que ahora deben ser recortadas porque no hay capturas para todos. Los descartes de la flota industrial suman un 40% de lo que se tira al mar y, sin embargo, por sorprendente que parezca en un plan que tiene como objetivo la recuperación de los recursos, la actividad de esta flota queda garantizada y no asume ni uno sólo de los recortes, ni una sola de las limitaciones a las que se quiere abocar a la flota española.

Sólo la comparación del trato dado en las propuestas a uno y otro caso muestra la credibilidad del argumento conservacionista de la Comisión.

Por poner otro ejemplo: a España le está costando un trabajo y un tiempo inexplicable impulsar acciones de la Comisión que vayan más allá de las palabras, para un plan comunitario en la lucha contra la pesca ilegal y los pabellones de conveniencia.

La Comisión y algunos Estados miembros pueden seguir tratando de impedir la pervivencia de un sector pesquero para el siglo XXI al que España, insisto, no quiere renunciar, pero hay que pedirle que deje de hacerlo bajo un paraguas conservacionista meramente cosmético. Como hay que pedirle que no intente imponer un modelo que más que a los recursos, sólo busca beneficiar a aquellos Estados miembros que, casualmente, son los que menos han hecho por ayudar a su sector a ajustarse a los recursos existentes negándose a co-financiar las ayudas comunitarias destinadas al paulatino reajuste de sus flotas y que ahora, ante la realidad de que su sector es cada vez menos competitivo, reaccionan con furia contra los que nos negamos a cargar con el resultado de sus despropósitos.

Con otro dato revelador e injusto: la zona comunitaria donde los recursos se encuentran en peor estado es el Mar del Norte. Allí donde la flota española jamás ha podido faenar al tener prohibido el acceso.

Éstas son algunas de las razones por las que España no desea ver a la Política Pesquera Común reducida a un programa de desguace y da tanta importancia a la política de conservación, y por las que desea un debate futuro menos superficial y demagógico y más real y responsable. Por los recursos, pero también por los pescadores. ■



Tecnología, innovación y conocimiento para atender al cliente

# PUERTO DE SANTANDER DIVERSIFICA SUS SERVICIOS PARA CAPTAR TRÁFICOS

La Autoridad Portuaria ha apostado por dotarse de la más avanzada tecnología, diversificar sus servicios a los clientes y mejorar sus comunicaciones terrestres con su *hinterland* para afrontar una década que se presenta difícil en lo que respecta a la captación de tráficos, ya que sus más directos competidores en la Cornisa cantábrica ya han realizado grandes inversiones en la modernización de sus infraestructuras como el caso de Bilbao o proyectan realizarlas en los próximos años como El Musel.

Los tráficos del puerto han experimentado en el último lustro un aumento constante hasta situarse en los 5 millones de toneladas movidas durante el pasado ejercicio (ver cuadro 1); pero estos resultados quedan a distancia de los más de 25 millones de toneladas transportadas por Bilbao o cerca de 20 millones movidas por El Musel.

**El puerto de Santander afronta el reto de captar tráficos en la competitiva cornisa cantábrica con inversiones dedicadas a la modernización de los servicios portuarios, diversificación de los servicios y mejora en las comunicaciones, tanto terrestres como en la red, para establecer con el cliente una relación basada en la atención y calidad. Sobre estos tres capítulos se asienta el camino de modernización que pretende ofrecer soluciones eficientes a las nuevas demandas del transporte y comercio internacional. La lucha por la captación de tráficos de alto valor añadido durante la presente década va a suponer una reválida que evaluará las inversiones realizadas en los puertos de la Cornisa.**

Para contrarrestar estas diferencias pretende mantenerse en la línea de dirigir sus esfuerzos hacia la modernización de los servicios portuarios y la mejora de las infraestructuras. Estas mejoras en la comunicación entre el puerto con su *hinterland* suponen el fundamento sobre el que se asienta el futuro, que pasa por establecer el puerto como plataforma logística de potentes centros productivos como Burgos, Valladolid, Palencia, Pamplona, Zaragoza o Madrid y su extensa área metropolitana. Y mantenerse en las redes de comercio y transpor-

te marítimo internacional estableciéndose como plataforma de intercambio con los países de la Unión Europea (UE), como lo avala que el 40 por ciento de su tráfico total tiene su punto de origen y destino de mercancías en el Reino Unido, Finlandia, Bélgica o Alemania.

## Inversiones

Las exigencias de un mercado creciente y muy competitivo, como lo es el comercio marítimo hacen que las inversiones

para atender adecuadamente la demanda de tráficos tengan una especial importancia, ya que del acierto de la inversión de los recursos disponibles por los responsables del puerto dependen en gran medida las posibilidades de mantener la competitividad con otros puertos de similares características en la lucha por obtener tráficos.

En la actualidad, y desde hace algunos años, los puertos de la Cornisa cantábrica como Bilbao, El Musel y otros están realizando proyectos de mejora de sus instalaciones con la idea de ofrecer un buen servicio a sus clientes y captar tráficos.

La Autoridad Portuaria de Santander, por su parte, ha realizado un esfuerzo inversor dentro del modelo de autofinanciación establecido para el sistema portuario en nuestro país. Durante el último lustro del pasado siglo la inversión pública superó los 42 millones de euros. A estos casi 9 millones anuales hay que añadir la inversión privada, que se ha ca-



nalizado a través de concesiones y autorizaciones.

Para el presente ejercicio cuentan con una inversión superior a los 14 millones de euros y el Plan de infraestructuras, con horizonte en el 2007 y efectos presupuestarios hasta el 2010, contempla el incremento de la inversión, ya que la inversión pública prevista para este período alcanzará los 102 millones de euros que serán destinados a las instalaciones de la Dársena Sur de Raos, la construcción de nuevos muelles en los Espigones Norte y Central, o el desarrollo de la ya mencionada Zona de Actividades Logísticas.

### Tráficos

El puerto de Santander tiene entre sus características presentar a sus clientes una oferta de servicios diversificada, ya que a la ciudad llegan barcos desde cruceros de lujo hasta pasaje, pasando por graneleros o barcos de transporte de automóviles.

En el segmento de mercancía general, es decir, tráfico ro-ro, contenedores y mercancía convencional (sacos, pallets, big-bags, tubos, etc.), constituye una parte esencial de la actividad del puerto. Estas mercancías han experimentado un crecimiento del 40 por ciento en el período 1995-2000 respecto al lustro anterior. Aunque durante el pasado ejercicio el segmento de mercancía general sufrió un descenso casi del 20 por ciento.

En el capítulo de los tráfico ro-ro, como son los casos del transporte de papel y madera, han experimentado un crecimiento superior a otras mercancías, con un incremento cercano al 90 por ciento respecto a las cifras del lustro anterior. El movimiento de este tipo de mercancías supone un alto valor añadi-



do; por tanto, parte de las inversiones que los responsables de la Autoridad Portuaria han presupuestado para los próximos años, tanto en personal como equipamiento especializado en la manipulación de estos tráficó, están destinadas a mantener el crecimiento de estos tráficó.

En lo que respecta a la importación y exportación de vehículos nuevos ha experimentado un incremento notable. Así, se ha pasado de las 400.000 toneladas de 1995 a las 665.000 facturadas durante el año 2000.

Estas cifras colocan al Puerto de Santander a la cabeza entre los puertos de la Cornisa cantábrica en lo relativo al movimiento de tráficó ro-ro, y su crecimiento es superior a la media española. El puerto reúne las condiciones necesarias para la manipulación de este tipo de mercancías de alto valor añadido, ya que dispone de accesibilidad terrestre y marítima y de flexibilidad en el servicio. Además, cuenta en la actualidad con un centro logístico de importación y exportación de vehículos nuevos en el que operan 20 marcas mundiales. Sus instalaciones están dotadas con dos terminales de preparación y personalización.

En el segmento de tráficó de contenedores el puerto de Santander cuenta con la superficie y los recursos necesarios para realizar prestar un servicio eficiente. Se espera la mejoría en las conexiones terrestres entre Santander y Castilla León.

## Volumen

El segmento del transporte de graneles sólidos se sitúa en la primera posición en cuanto al volumen de tráficó. El año 2001 el puerto de Santander alcanzó los 3,7 millones de toneladas de movimientos. Este crecimiento



sigue en la línea y al comparar los obtenidos en el período 1995-2000, respecto del de 1990-1994, se manifiesta un crecimiento de un 30 por ciento, que coloca al puerto de Santander a la cabeza en cuanto a crecimiento entre ambos lustros del sistema portuario español.

Para los responsables de la gestión del puerto este crecimiento se debe en parte a la diversificación de los tráficó de graneles sólidos, entre los que destacan carbón, chatarra y mercancías del sector agroalimentario tales como abonos, piensos, forrajes, cereales, etcétera.

Un porcentaje alto de estos tráficó tienen como punto de origen y destino la zona castellano-leonesa, donde se encuentran los principales exportadores e importadores de estas materias.

En el capítulo de los graneles sólidos el movimiento de las 400.000 toneladas supone un siete por ciento del total de tráficó y no ha supuesto ningún cambio, a pesar de que este segmento ha tenido un incremento en otros puertos del país por la buena evolución de la economía, que hizo que se alcanzaran los 126 millones de toneladas de tráficó durante el ejercicio pasado.

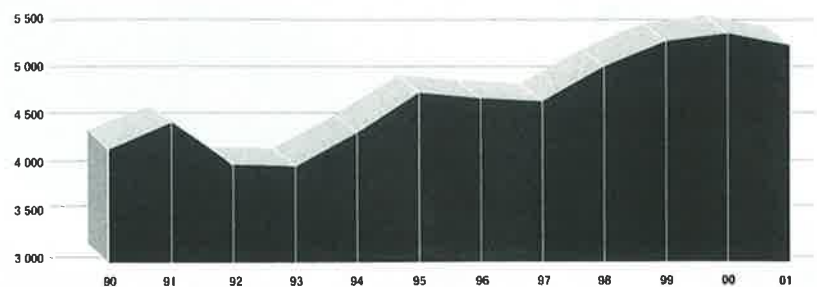
Santander, por la superficie de sus instalaciones y la red de comunicaciones, tiene la capacidad para dar servicio a un gran operador de productos petrolíferos.

## Logística

El desarrollo de plataformas logísticas se ha convertido en un factor clave para incrementar

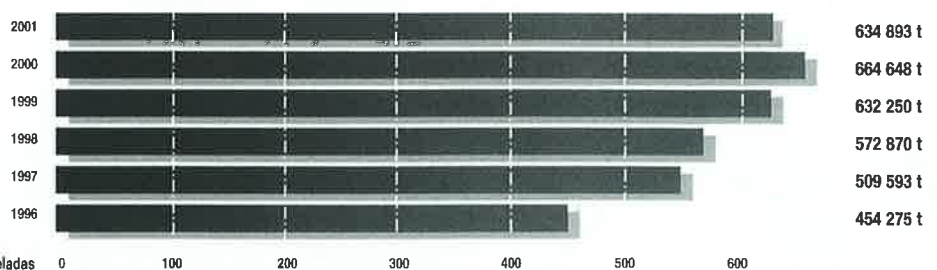
### Evolución del tráficó total del puerto de Santander • 1990-2001

Millones de toneladas



### Evolución del tráficó ro-ro • 1996-2001

Año



los tráficos de los puertos. De esta forma, uno de los objetivos del puerto de Santander es el crecimiento del "foreland" mediante la constitución de nuevas líneas regulares y la mejora de las comunicaciones terrestres en la zona de influencia. Además de impulsar las plataformas logísticas ya en funcionamiento, se está impulsando la integración en las estructuras nacionales e internacionales de transporte combinado, ya que en una economía globalizada las zonas portuarias se configuran como nodos esenciales en la gestión de flujos de bienes de las empresas con sus clientes. Por tanto, la incorporación e instalación de servicios específicos incrementa el potencial logístico que ya de por sí tiene por su posición estratégica el puerto de Santander.

Dentro del apartado de la logística, otro punto importante son las alianzas estratégicas que desde los puertos se llevan a cabo para aproximarse física y operativamente a la clientela de su *hinterland*, y obtener un posicionamiento competitivo de sus servicios.

## "El Puerto de Santander cuenta en la actualidad con una moderna infraestructura, dotada de las más avanzadas tecnologías." (Fernando García Pérez)



Los denominados "puertos secos" están adquiriendo una notable importancia para la distribución y el transporte de las mercancías. La red logística de un puerto es determinante para la captación de tráficos. Por ello, la Autoridad Portuaria de Santander participa en el accionariado de dos "puertos secos": el de Azuqueca de Henares, cen-

tro logístico ubicado en el entorno de Madrid; y el de Santander-Ebro, localizado en las proximidades de Zaragoza, conectado con los centros productivos y comerciales de la cuenca del Ebro. Estas plataformas permiten captar tráficos de importación y exportación de alto valor añadido.

A estos dos puertos secos se añadirá el centro logístico que se establecerá en el entorno de Valladolid. Con este tercer puerto seco se pretende dar servicio, además de al propio Valladolid, a las áreas empresariales de Palencia, Venta de Baños, etc.

### Tecnología

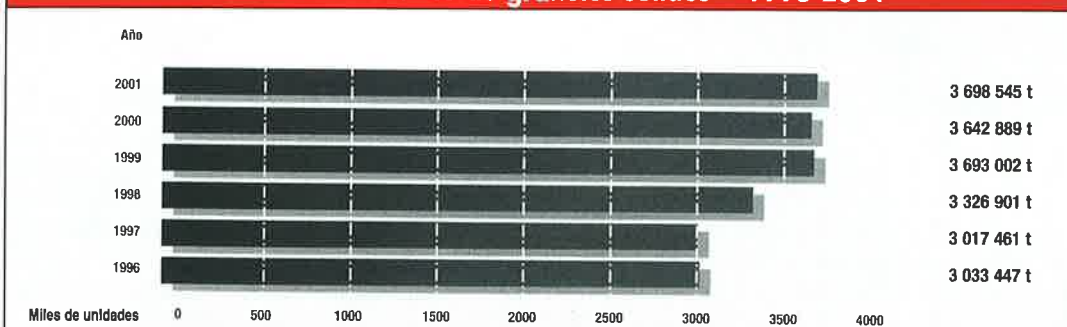
En el capítulo de comunicaciones y la información el Puerto de Santander cuenta con tecnología avanzada que permite transmitir datos, imágenes y voz a través de la red de fibra óptica que conecta las distintas instalaciones portuarias. El cliente, por su parte, tiene acceso a información fiable y en tiempo real de la situación en que se encuentra su mercancía en las instalaciones portuarias a través de una red interna en la que se entra de forma restringida.

Este *Port on line* simplifica el intercambio de datos y documentos relativos a las operaciones portuarias, automatizando su envío, recepción y tratamiento.

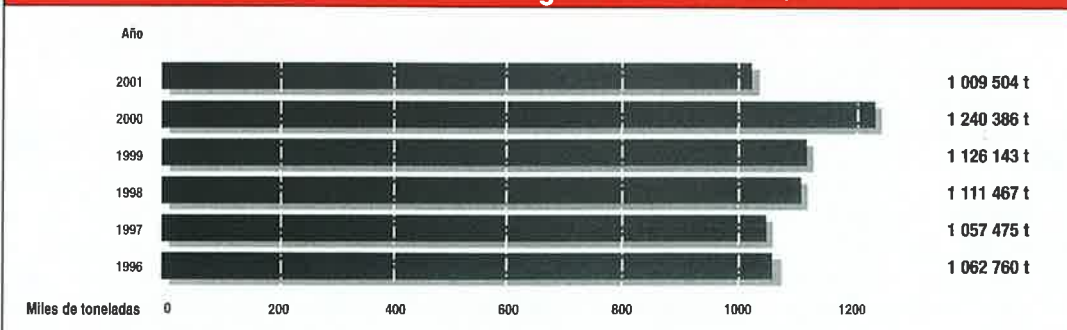
El estado diario de buques y operaciones portuarias, imágenes en tiempo real –procedentes de un circuito cerrado de televisión–, actuaciones en ejecución y previstas, descripción de instalaciones y servicios portuarios, publicaciones, estadísticas, planos, tablas de mareas, etc., son, entre otros, los servicios que ofrece esta estructura de comunicaciones en la que la Autoridad Portuaria pretende integrar a su comunidad portuaria.

La Autoridad Portuaria de Santander afronta la presente década realizando inversiones que permitan dar soluciones eficientes a las necesidades del transporte y del comercio internacional. ■

#### Evolución del tráfico de graneles sólidos • 1996-2001



#### Evolución del tráfico general • 1996-2001



J.M.S.

Canarias aumenta la protección sobre un hábitat rico en ballenas

# ESPACIO NATURAL PROTEGIDO, AL OESTE DE LA ISLA DE TENERIFE

Cualquier actividad que se pretenda desarrollar en el Espacio Natural Protegido situado entre la Punta de Teno y la Punta de Rasca, al oeste de la isla de Tenerife, deberá ser autorizada por la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de Canarias. Con ello se aumenta la protección sobre un espacio caracterizado por la riqueza en cetáceos, lo que le convierte en un auténtico santuario de ballenas y de una serie de especies representativas de los hábitats del archipiélago.

*Hay que garantizar el futuro de ese espacio, señaló a MAR Juan Carlos Moreno, director general de Política Ambiental del Gobierno canario.*

Más de 800.000 turistas acuden cada año al sur de Tenerife para disfrutar con los "avistamientos" de cetáceos, lo que le convierte en el segundo lugar del mundo en este tipo de actividad turística, sólo por detrás de Estados Unidos. En el pasado año, según la Sociedad Española de Cetáceos, 87 países se dedicaban a esta actividad.

Los problemas ocasionados por esta enorme atracción turística se paliaron, en alguna medida, con

la promulgación de dos Decretos, por parte del Gobierno de Canarias, a fin de aminorar su impacto. En ellos se establece que hace falta un estudio de impacto de las embarcaciones y se regulan una serie de requisitos, como que la distancia mínima que se debe mantener respecto a los animales sea de sesenta metros, o que no haya más de tres barcos alrededor de un grupo de cetáceos...

Esta regulación se hizo imprescindible ante el incremento en el número de accidentes, especialmente

por quedar algunos animales rodeados por varias embarcaciones. Por otra parte, los científicos han advertido que el ruido producido por los motores de las embarcaciones puede provocar la pérdida de audición de las ballenas, lo que explicaría el que en algunos casos no se aparten de las embarcaciones, llegando a colisionar con ellas.

Desde la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente se quiere dar carácter de Ley a esos Decretos y, por otro lado, *aplicar una tasa finalista para que*



el sector que se enriquece con la observación de cetáceos, cuya actividad genera anualmente más de doce millones de euros (dos mil millones de pesetas), repercute en la conservación del hábitat, según afirma Juan Carlos Moreno, director general de Política Ambiental. La tasa prevista por cada turista que acuda a ver a los cetáceos será de un euro. Esta Ley ya está en marcha y se espera que esté aprobada antes de finalizar el presente año.

### Espacio único

El Parque Natural Marino de las Ballenas, que ahora pasa a ser Espacio Natural Protegido, se extiende entre la Punta de Teno y la Punta de Rasca, al oeste de la isla de Tenerife, y unas cuatro millas mar adentro, comprendiendo unas 69.500 hectáreas). Junto a las ballenas, esta zona es rica en especies como el delfín, cinco especies de tortuga, gran variedad de peces oceánicos, y grandes praderas de sebadales, lo que la convierte en un espacio único marítimo representativo de los hábitats del archipiélago. Además acuden, para su reproducción y cría gaviotas, petreles de Bulwer, pardelas y águilas pescadoras.

Hay que tener en cuenta que el sur de Tenerife concentra el 75% de la actividad turística de una isla que recibe, cada año, cuatro millones de turistas extranjeros y un millón de nacionales. Tanto esta concentración de turistas, como los que participan directamente de las actividades de avistamiento (se calcula, como se señalaba anteriormente, que acuden más de 800.000 personas al año para observar el comportamiento de una colonia de unas 550 ballenas piloto y otras 23 especies de mamíferos marinos de las 80 catalogadas en el mundo), así como el marisqueo,



**El Gobierno canario quiere establecer una tasa por turista que participe en el avistamiento de ballenas para que los ingresos de este sector, que anualmente supera los doce millones de euros, repercutan en la conservación de este importante hábitat.**

la captura de pulpos y morenas, o artes de pesca como el palangre de superficie, hacen que la zona esté sometida a una sobrecarga muy importante que está deteriorando este importan-

te hábitat. Hay una zona, comenta Juan Carlos Moreno, donde anidan las águilas pescadoras y sobre la que no tenemos ningún control, y sabemos que hace tres años que no han puesto allí

sus huevos porque las embarcaciones se aproximan mucho a tierra haciendo sonar sus bocinas al lado del nido... Resulta evidente que hay que regular estas actividades, al igual que la del submarinismo (se realizan más de 36.500 inmersiones submarinas al año), ya que se está superando el límite de su capacidad de carga con lo que se destroza precisamente lo que se quiere potenciar.

Para poner remedio a esta situación y proteger los importantes valores naturales de este espacio, en el que las ballenas representan una parte muy destacada de dichos valores, es por lo que el Gobierno de Canarias impulsó la creación de este Espacio Natural Protegido.

### Plan Rector de Uso y Gestión

La Ley considera a esta zona como espacio natural marino amparado por la Ley canaria, y lo que impide es el desarrollo de cualquier actividad que pueda afectar al medio ambiente, como apunta el director general de Política Ambiental. Es decir, tendrá que pasar siempre por informes vinculantes de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente, cosa que antes no se podía hacer. Es el primer carácter restrictivo que va a dar la Ley.

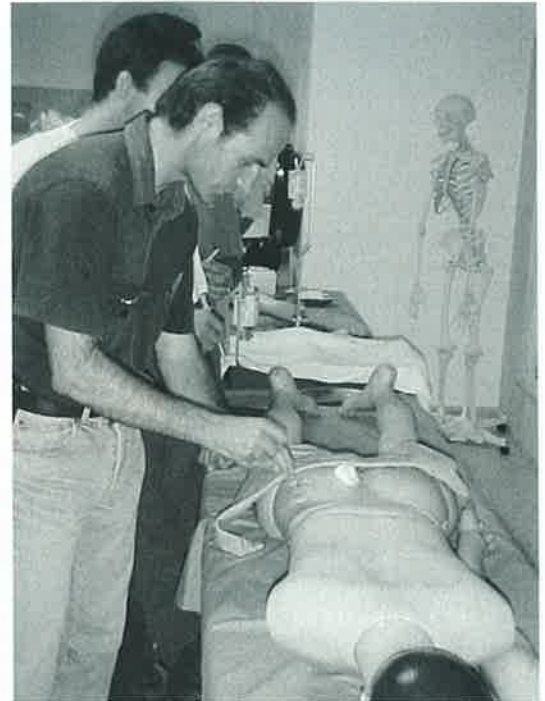
Esta protección permanecerá en vigor hasta que se elabore el Plan Rector de Uso y Gestión del Espacio Natural Marino. Pretendemos que todas las partes implicadas, como Cabildos, Ayuntamientos, las distintas Consejerías..., puedan opinar, crear una Comisión de Trabajo y elaborar el Plan Rector, que entrará más en profundidad dentro de cada una de las actividades que tienen lugar en esta zona. Se prevé un plazo de dos años para su realización. ■

R.G.



## CURSOS EN LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL ISM EN SANTA CRUZ DE TENERIFE

Organizados por la Dirección Provincial de Santa Cruz de Tenerife se han impartido en la Casa del Mar, entre los meses de febrero a mayo, seis cursos de Formación Sanitaria Nivel 1 y Nivel 3 con una total de 60 horas y una asistencia de 90 alumnos. Además se han enviado 15 alumnos al Centro de Formación Marítima de Bamio y otros tantos al de Isla Cristina para la realización de cursos sobre otras materias.



Como novedad, este año la Dirección Provincial ha programado 4 cursos de Prevención de Riesgos Laborales Marítimos, con una duración de 60 horas lectivas, complementadas con prácticas en barcos.

Asimismo la Unidad Móvil que transporta el material para los cursos ARPA y Simulación de Pesca ha permanecido varios días en Santa Cruz de Tenerife, por

lo que el director provincial del ISM, Diego Muñoz Cobo, ha aprovechado la oportunidad para que fuera conocida por la Comisión Ejecutiva y los funcionarios del Instituto.

De junio a diciembre están programados en esta dirección otros 25 cursos a los que está previsto que asistan un total de 310 alumnos.

## HERMINIA VIOLÁN, MEDIO SIGLO AL SERVICIO DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

Después de 47 años de prestar sus servicios en el Instituto Social de la Marina, el pasado 4 de abril se jubiló Herminia Violán Puig, jefa de sección de recursos humanos de la Dirección Provincial de este organismo en Cádiz. Con tal motivo y para dejar

patente su dedicación, compromiso y buen hacer, sus compañeros de la Dirección Provincial la homenajearon con un almuerzo en las instalaciones del Colegio "El Picacho".

Durante estos años de trabajo en el ISM, Herminia Violán prestó sus

servicios en las Direcciones Provinciales de Ceuta, Málaga, Bilbao, en los Servicios Centrales en Madrid y en la antigua Mutua de Riesgo Marítimo. Sus últimos 14 años los pasó en la Dirección Provincial de Cádiz como jefa de la Secretaría Provincial.

Parte de esta trayectoria profesional la compartió con su esposo, Lázaro Rosa, también funcionario del Instituto Social de la Marina, en el que fue director provincial en las citadas provincias. En los últimos años Lázaro Rosa, tras dejar el ISM, fue presidente del FROM y posteriormente, pasó a la empresa privada.

Según ha puesto de manifiesto el Director Provincial de Cádiz, Francisco Corral, Herminia Violán "forma parte de la cultura de servicio y buen hacer del Instituto Social de la Marina y debe ser un ejemplo a seguir para todos".



## Convenio de colaboración entre el ISM y la Consejería de Educación y Ciencia de la Junta de Andalucía

El Instituto Social de la Marina (ISM) y la Consejería de Educación y Ciencia de la Junta de Andalucía han suscrito un convenio de colaboración que afecta a los centros "El Picacho" y "Estrella del Mar", que el ISM tiene en Sanlúcar de Barrameda y Barbate, respectivamente, en la provincia de Cádiz.

Ambos centros estaban ya homologados de acuerdo a la Ley Orgánica 8/1985, reguladora del Derecho a la Educación, con la consideración de centros docentes públicos. "El Picacho" imparte Educación Preescolar, Educación General Básica y Formación Profesional de 1º y 2º grado. El "Estrella del Mar" imparte Preescolar y EGB, enseñanzas reguladas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley Orgánica 1/1990 de Ordenación General del Sistema Educativo.

Con el convenio ahora suscrito las enseñanzas que hasta ahora se venían impartiendo se adaptan a las directrices de la LOGSE y se reconoce la ampliación de los ciclos formativos, de acuerdo a las necesidades y demandas detectadas en la población escolar del entorno donde se ubican estos centros docentes del ISM.

En el caso de "El Picacho" la oferta educativa será del segundo ciclo de Educación Infantil, Educación Primaria, Educación Secundaria Obligatoria y los Ciclos Formativos de Formación Profesional Específica de grado medio de "Cocina", "Servicios de restaurante y Bar", "Montaje y Mantenimiento de Instalaciones de Frío, Climatización y Producción de Calor" y "Equipos Electrónicos de Consumo". En el "Estrella del Mar" se impartirá el segundo ciclo de Educación Infantil y Educación Primaria.

El convenio fue firmado por la rectora del Instituto Social de la Marina, M.ª Antonia Lucena Varea, y por la consejera de Educación y Ciencia de la Junta de Andalucía, Cándida Martínez López.

## CLAUSURA DE LA ESCUELA DE PADRES DEL COLEGIO EL PICACHO, SANLÚCAR DE BARRAMEDA



El pasado día 12 de junio se celebró en el Colegio "El Picacho" de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) la clausura del curso 2001/2002 de la Escuela de Padres/Madres, con la asistencia del Director Provincial y del Director del Centro.

El acto consistió en la entrega de Diplomas, con los que se agradecía la participación a los asistentes al curso, y en un aperitivo servido por los alumnos

de los Ciclos Formativos de Hostelería, que se realizan en el propio centro.

En el desarrollo del mismo, los padres y las madres transmitieron su satisfacción por pertenecer a la Escuela y por el aprendizaje en temas tanto de interés personal como los impartidos en el Taller de Autoestima, Autocontrol y Relajación, como de interés para la familia y

educación de sus hijos, impartidos en los Talleres de Coeducación y Prevención de Drogas en el ámbito familiar.

Así mismo, el Departamento de Acción Social, encargado de la coordinación de dicho curso, ha visto cumplidos los objetivos marcados en su proyecto y por ello la Escuela de Padres/Madres del Colegio El Picacho reiniciará sus actividades el próximo curso 2002/2003.

## LAS DELEGACIONES DE LA III COMISIÓN MIXTA HISPANO-NAMIBIA VISITARON EL CENTRO DE FORMACIÓN DE BAMIO



Los miembros de la delegaciones de la III Comisión Mixta Hispano-Namibia, que celebraron su reunión el pasado 20 de junio, realizaron una visita oficial al Centro de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en la localidad pontevedresa de Bamio, en Vilagarcía D'Arousa. En el Centro fueron recibidos por el director provincial del ISM en esta última localidad, Jesús Pérez, y por el director del Centro de Formación, Juan Viñas, quienes explicaron en primer lugar, a pie de maqueta del edificio, las dimensiones, estructuras y características del mismo. Con posterioridad las dos delegaciones recorrieron las dependencias del Centro,

en las que pudieron ver las distintas aulas donde se imparten los cursos de formación, mostrando especial atención por el aula-puente del Sistema Mundial de Socorro y por las de Sanidad y Medicina Marítima.

Al término de la visita los asistentes y los responsables del Centro mantuvieron una reunión, mostrando aquéllos su deseo de una posible

colaboración a la vista de las posibilidades formativas del Centro.

Al finalizar la visita se hizo entrega a ambas delegaciones de un completo dossier del Centro de Formación Marítima así como del calendario de los cursos diseñados para el presente año.

Las delegaciones de España y Namibia estuvieron encabezadas por Antonio Pérez Hernández, director general de Cooperación con África, Asia y Europa Oriental, de la Agencia Española de Cooperación Internacional, y por Saara Kuugongelwa, directora general de la Comisión Nacional de Planificación de Namibia de la Oficina del Presidente de la República.



Coordina:  
**Jesús M.  
Salamanca**

**L**loyd's Register ha evaluado hasta el presente la idoneidad la técnica de un total de 38 embarcaciones hasta los 24 metros de eslora de la flota de bajura en materia de seguridad para mostrar las carencias que presentan las embarcaciones y las reformas a realizar para corregirlas.

La evaluación, que alcanzará a 78 embarcaciones, se llevará a cabo en los puertos de Cambados, Laxe, Sada, Celeiro y Burela, por representar éstos la diversidad de la flota de la comunidad.



## GALICIA

# Lloyd's Register analiza la seguridad de la flota gallega de bajura

**La Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos ha encargado a la sociedad de clasificación internacional Lloyd's Register of Shipping efectuar dos auditorías en materia de seguridad para conocer la situación y las condiciones en las que se encuentra la flota de bajura. Esta información permitirá afrontar las mejoras oportunas en las embarcaciones que ya faenan y serán aplicadas a las nuevas construcciones. La sociedad evaluará un total de 78 de los puertos de Celeiro, Laxe, Sada, Burela y Cambados.**

Los auditores evaluarán el estado del casco, las condiciones de amarre y fondeo, la maquinaria de pesca, los medios de salvamento y contra incendio, los equipos del puente, los sistemas de comunicación y las luces de navegación y de protección de la tripulación.

Tras llegar a cabo este primer estudio orientado a lograr mejoras en el mantenimiento en las operaciones de estos barcos con el objetivo de incrementar la seguridad a bordo, se realizará una segunda auditoría en 40 barcos artesanales de menos de 10 años. El objetivo de esta evaluación es conocer las modificaciones más adecuadas que, en materia de seguridad marítima, conviene incorporar en la construcción de futuras embarcaciones que se enmarquen en el Plan de Renovación de la Bajura que se ha puesto en marcha desde Pesca, que hasta el año 2006 cuenta con más de 30 millones de euros para su financiación.

### Trajes de supervivencia

Por otro lado desde la Consejería de Pesca se ha establecido la obligatoriedad, para que los armadores puedan optar a las ayudas públicas a la construcción y renovación de la flota, de contar con trajes de supervivencia a bordo de los pesqueros que faenan a más de 150 millas de la costa; de presentar un Plan de Prevención de Ries-

gos laborales; y de instalar equipos de comunicación que cumplan con el "Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima" en todos los pesqueros de nueva construcción.

En lo relativo al control, desde Pesca también se están realizando iniciativas para incrementar la seguridad en la pesca. Con el desarrollo de la 5.ª fase del Plan Gallego de Prevención de Riesgos Laborales se crean equipos liderados por un inspector que llevan a cabo inspecciones a los barcos en el mar. Estos equipos cuentan con el apoyo y asesoramiento de técnicos y expertos de la Consejería de Pesca.

En este capítulo también se apuesta por la reactivación de la Mesa para la Seguridad en el Mar en la que están representados todos los interlocutores con capacidad de decisión del sector, desde las administraciones hasta las organizaciones sindicales pasando por armadores y marineros.

También desde la Consejería de Pesca se participará en el Segundo Seminario Internacional para la Gestión de la Seguridad en la Actividad Pesquera que tendrá lugar en la ciudad de Vigo, coincidiendo con la celebración de la Feria Mundial de Pesca que tendrá lugar el septiembre del 2003. ■



## Campeonato de pesca de túnidos para su mercado y suelta en el País Vasco

**El Club Náutico y de Pesca de Getaria celebra, en colaboración con el Instituto Tecnológico Pesquero y Alimentario (AZTI), el primer Campeonato de Pesca de Túnidos para su mercado y suelta. Esta iniciativa, pionera en Europa, tiene por objeto la cooperación de los pescadores recreativos en el seguimiento y el estudio de los bancos de atunes. El marcaje ofrecerá una valiosa información para el estudio de los túnidos en su hábitat natural.**

La Federación de Asociaciones Náuticas de Pesca Recreativa (FASNAPER), en la que se integra el Club Náutico de Getaria, y el Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco han unido sus esfuerzos para celebrar el Primer Campeonato de Pesca sin Muerte: Marcaje y Suelta de Túnidos durante los días 10 y 11 de agosto.

El objetivo de esta iniciativa permitirá a los técnicos del Instituto obtener información de los túnidos en su hábitat natural, ya que el marcaje

y la suelta aportarán datos sobre la evolución en su tamaño, número de poblaciones, movimientos y distribuciones geográficas, comportamiento individual del pez, esperanza de vida, etc. La suma de datos y su estudio permitirá mejorar la gestión y preservación de esta especie de tanta importancia tanto para la flota pesquera vasca como para los pescadores deportivos.

El campeonato fue presentado por el Consejero de Agricultura y Pesca, Gonzalo Sáez de Samaniego, y el presidente de FASNAPER,

Enrique Kéller, durante las "II Jornadas de Pesca Recreativa" sobre seguridad y responsabilidad. La pesca recreativa, según el último censo, cuenta con más de 45.000 pescadores dedicados a esta actividad. Este colectivo es muy heterogéneo y aglutina desde el aficionado de a pie hasta los pescadores de embarcaciones de todo tipo.

### Estrecha colaboración

La estrecha colaboración que mantiene en la actualidad el co-

lectivo de pescadores recreativos con la administración vasca no está exenta de problemas, ya que, según datos del Servicio de Inspección Pesquera, del total de infracciones cometidas en los pasados años más de un 40 por ciento fueron perpetradas por embarcaciones recreativas que utilizaron artes profesionales para la captura de la angula o del bonito, que posteriormente fueron vendidos a pescaderías o restaurantes compitiendo, de esta forma, directamente con los pescadores.

El ejercicio de la pesca marítima recreativa ha experimentado un gran desarrollo en el País Vasco. Según Kéller, hay cerca de 8.000 embarcaciones inscritas en la lista 7.<sup>a</sup> (embarcaciones de recreo). Aunque también señala que "la cifra no incluye los barcos, que aún siendo de recreo, siguen indebidamente apuntados en la lista 5.<sup>a</sup>, situación que hay que ir regulando".

El objetivo de la Federación es dotar a la pesca deportivo-recreativa de una infraestructura legal y que cuente con un corporativismo en el ámbito estatal. En este sentido la Confederación Nacional de Náutica y Pesca Recreativa está presente en todas las comunidades de la Cornisa cantábrica y prevé la incorporación de Mallorca, Cataluña y Valencia.

Este campeonato de pesca sin muerte es un paso en el camino de la concienciación hacia la pesca responsable y el control que también tiene que andar la pesca recreativa.





## Arrecifes artificiales para proteger los recursos de Sanlúcar y Chipiona

La Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía ha instalado el pasado mes de julio un arrecife artificial en la zona de Sanlúcar-Chipiona para proteger los recursos pesqueros. Este arrecife se añade a y refuerza los instalados durante la década pasada que protegen un área de 175 hectáreas de superficie. Esta instalación se enmarca en el programa de acondicionamiento de la franja costera que pretende proteger tanto las áreas que están sobreexplotadas debida al uso de artes de pesca no permitidos como aquellas de elevado interés biológico.

La Junta de Andalucía ha colocado un nuevo arrecife artificial de carácter disuasorio en la zona de Sanlúcar-Chipiona con el objeto de preservar el valor ecológico de las zonas marítimas y potenciar la reproducción de muchas especies de interés pesquero.

El biotopo atraerá a las especies y permitirá su reproducción gracias a la protección que los

arrecifes realizan al impedir que los barcos arrastreros arranquen las algas del fondo marino.

La construcción de este dispositivo, que se enmarca en el programa de acondicionamiento de la franja costera iniciado en 1989 con la primera instalación de arrecifes artificiales, ha costado 580.000 euros. La financiación se ha realizado mediante la suma de Fondos del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca de la Unión Europea (IFOP) en un 75 por ciento, y el restante 25 por ciento de la Comunidad Autónoma.

Los responsables de Pesca han tenido en cuenta una serie de aspectos, respecto a las características técnicas del nuevo módulo, tales como que impida faenar a arrastreros, no afecte a la navegación, que resista el paso del tiempo,



que genere bajo riesgo de polución de las aguas y finalmente que no suponga un riesgo añadido a las actividades subacuáticas. Por todo lo anterior, el arrecife que se

### BREVES

#### ■ Cámaras a bordo para controlar los horarios de trabajo y las capturas

Asociaciones de mujeres de marineros Rosa dos Ventos y representantes del Apostolado del Mar de distintos puntos del litoral llamaron la atención sobre la situación laboral en que viven los marineros, que realizan jornadas de trabajo de más de veinte horas y obtienen por ello salarios que no llegan a los 2,5 euros por hora trabajada.

Como consecuencia directa de las condiciones laborales y las horas trabajadas, afirmó Cristina Castro, delegada del Apostolado del Mar, se produce en el trabajador del mar una fatiga que produce la ralentización de los reflejos tanto físicos como mentales, que les impide reaccionar

adecuadamente en situaciones de peligro.

Para controlar los ritmos de trabajo, la asociación propondrá a la administración que se instalen cámaras web a bordo; además, se podrá tener mejor control de las capturas que efectúa cada barco. Con este fin, iniciarán una campaña de concienciación en la que utilizarán un reportaje emitido por el programa "Documentos TV" y se entrevistarán con autoridades europeas y nacionales para recabar fondos con los que sufragar la instalación de las cámaras.

#### ■ Los controladores de tráfico marítimo contra la privatización de los servicios de socorro en el mar

La Asociación de Controladores de Tráfico Marítimo (ACTME) está en contra de la

licitación del contrato de Servicios de Socorro para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar autorizada el pasado 14 de junio por el Consejo de Ministros. La licitación de este contrato parte de un importe de 35 millones de euros y está abierta solamente a los operadores de telefonía.

Los controladores denuncian esta licitación como un intento de privatizar estos servicios de auxilio, cuando éstos están encomendados por ley a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), y alerta de que lo que realmente se licita es el concurso para las escuchas de las frecuencias de socorro marítimo, y esta licitación es contraria a todas las recomendaciones nacionales e internacionales.



ha colocado es de hormigón armado debido a su probada efectividad, tanto en su construcción como en su transporte, instalación y permanencia en el fondo.

### Señas de identidad

Una peculiaridad que tienen estos módulos es que cuentan con una placa cerámica identi-

cativa en la que se especifica el número de orden así como el mes y el año de fondeo, que sirven para facilitar las labores de su control y seguimiento.

Con la instalación de los 477 módulos, que protegerán un área de unas 175 hectáreas de superficie, el programa de acondicionamiento de la franja costera ha alcanzado en el período 1989-2001 una superficie protegida de 193 kilómetros cuadrados, en la que se han fondeado 4.436 módulos con una inversión cercana a los 3 millones de euros.

A pesar de los programas y de los esfuerzos que las distintas Comunidades Autónomas están llevando a cabo para recuperar las especies mediante la instalación de arrecifes artificiales, algunos expertos, como el catedrático de ecología de la Universidad de Barcelona (UB), Joan Domenec Ros, cuestionan la utilidad de los biotopos para la producción de pesquerías de interés comercial, ya que, según el catedrático, la rápida colonización de las estructuras sumergidas se debe al desplazamiento de las especies de otras zonas, que se quedan despobladas. ■

### ■ Los armadores gallegos tendrán que incorporar prendas térmicas para obtener subvenciones

La Consejería de Pesca requiere a los armadores de la flota de altura que quieran obtener subvenciones para la construcción de barcos o su modernización el compromiso de incorporar el traje de supervivencia para todos los tripulantes de la embarcación. De esta forma la administración gallega se adelanta a la estatal en lo concerniente a la protección de las tripulaciones.

Este requisito para la adjudicación de subvenciones se refiere a barcos que faenen más allá de las 150 millas costeras, ya que según fuentes de la

Consejería para distancias menores la cobertura está garantizada de forma eficaz por los helicópteros de salvamento. Por tanto, el requisito afecta a barcos que faenan en Gran Sol, Atlántico Norte, en terceros países y en aguas internacionales.

Esta prenda térmica de neopreno puede permitir a un hombre permanecer inmerso 18 horas en aguas a cero grados centígrados. Además, incorpora unas tiras reflectantes que ayudan a localizar la persona.

La orden también requiere la instalación de los métodos del nuevo sistema de socorro en todos los buques, al margen de su eslora y la obligación de disponer a bordo de un plan de prevención de riesgos laborales.

### ■ Cultivo de almeja japonesa en el occidente onubense

El Centro de Investigación y Cultivo de Especies Marinas (CICEM) ha presentado un proyecto para la recuperación del marisqueo en el litoral de la provincia de Huelva.

El proyecto ha desarrollado el cultivo de una variante de la almeja. La producción de este bivalvo denominado "almeja japonesa" en las localidades de Lepe, Cartaya, Isla Cristina y Ayamonte se debe al renovado interés de los pescadores tradicionales por la siembra de esta variedad de alta resistencia a las enfermedades como alternativa a la difícil situación por la que atraviesa el sector pesquero.

Como prueba de la buena acogida del plan baste citar que en la localidad de Isla Cristina se han establecido un total de 225 parcelas para el cultivo de las crías originales que proceden de Japón.

## Sanidad a bordo

**Nuestro ritmo de vida actual nos ha llevado a eliminar las barreras geográficas y tanto por actividades laborales como sencillamente en nuestros momentos de vacaciones, los viajes se han convertido en algo cotidiano para muchas personas.**

**A raíz de ello, surgen nuevas patologías que aparecen tras realizar viajes aéreos como el "jet lag", o bien otras no exclusivas de este medio de transporte como el conocido como "síndrome de la clase turista".**

# ¡BUEN VIAJE!

**E**ste **síndrome** puede aparecer tras viajes en los que se permanece un determinado número de horas sin moverse sentado en la misma posición.

La razón por la que se produce es por la compresión a la que se somete a las venas, dificultándose el retorno de la sangre al corazón, que a la vez, y debido a la gravedad, se "acumula" a nivel de los pies (razón por la cual muchas personas tras un viaje presentan hinchazón de éstos).

Una larga inmovilidad puede ser un factor de riesgo para la formación de **coágulos**, que son los que provocan esta patología.

Factores que aumentan el riesgo son la toma de ciertos medicamentos como los anticonceptivos, edad superior a los cuarenta años, embarazo, alteraciones sanguíneas que favorezcan el aumento de la coagulación, antecedentes personales y/o familiares de trombosis, deshidratación, ciertos problemas cardíacos como las valvulopatías, varices, obesidad o el hábito tabáquico.

Se aconseja **prevención** antes de realizar un viaje que nos vaya a suponer una larga inmovilidad, y si se es portador de alguna de las patologías descritas, debe consultar a su médico. En todo caso, es muy aconsejable realizar ejercicios durante 3-4 minutos cada hora (vueltas de cuello, flexiones con los pies-tobillos, elevaciones de rodilla, rotación de hombros...), así como, si es posible, salir del asiento de vez en cuando y caminar por el pasillo en el caso del avión o hacer paradas con el coche y caminar algunos minutos.

### ¿Qué es el "jet lag"?

El "jet lag" aparece cuando cambiamos de zona horaria, pues esto engaña nuestro reloj biológico.

Los síntomas físicos que pueden aparecer son el cansancio, la fatiga, el insomnio, la desorientación, el mareo, irritación de ojos,

nariz u oídos, dolores de cabeza o incomodidad en las extremidades.

El "jet lag" presenta mayores síntomas si viajamos hacia el Este; si viajamos de norte a sur sin traspasar zonas horarias, el "jet lag" no "ataca".

Casi todo el mundo que realiza un viaje de larga distancia sufrirá en mayor o menor medida el "jet lag", afectando, en mayor o menor medida, a más del 94% de los viajeros de larga distancia. Incluso los profesionales de vuelo lo sufren a pesar de estar acostumbrados a ello.

Los que por regla general lo toleran mejor son, al parecer, los ni-

ños, siendo por el contrario los más afectados las personas que están más sujetas a una rutina diaria. Las personas que duermen muy fácilmente también suelen tolerar mejor estas situaciones.

La mala adaptación de muchos pasajeros se ve incrementada por las posturas incómodas y apretadas por un largo periodo de tiempo. Otro factor que influye notoriamente es la falta de aire fresco, que puede afectar fundamentalmente a la zona del pasaje.

Recordemos que la longitud del vuelo no es lo más importante. El principal factor es la cantidad de zonas horarias que se crucen. También es importante el número de escalas





que se hagan, ya que cada una va acompañada de cambios de presión en la cabina.

## ¿Cómo podemos contrarrestarlo?

- Si viaja de Oeste a Este, trate de "regular" sus horas de sueño unos días antes de iniciar su viaje. Si vamos a un horario más adelantado, acostándose los días previos algo antes de forma progresiva.

- Adáptese al nuevo horario lo antes posible, sobre todo para las comidas y la hora de dormir. Si en su destino no es la hora de dormir, manténgase despierto y resístase a comer algo si allí no es hora de comer.

- Es conveniente la ingesta de plátanos y naranjas. (Algunos médi-

cos recomiendan la toma de vitaminas como la vitamina C o la B12.)

- Acostumbre al estómago al nuevo horario de comidas. Recuerde que las comidas ricas en hidratos de carbono ayudarán a tener sueño, mientras que las proteicas pueden ser estimulantes. Tome café, refrescos tipo cola... si necesita mantenerse despierto para llegar a la nueva hora de dormir.

- La luz, tanto natural como artificial (hay hoteles que equipan a sus habitaciones con potentes sistemas de iluminación), ayudan a superar el "jet lag".

- Ejercite su cuerpo tanto en el interior del avión como en su destino, con idea de mejorar la circulación sanguínea.

- La atmósfera en el interior del avión es tremendamente seca,

por lo que debe beber, mojarse la cara..., en definitiva, procurar mantener un nivel de humedad corporal alto tanto interior como exterior, ya que la deshidratación es una de las mayores culpables del "jet lag".

En cualquier caso, la manera más eficaz es mantener la mente en su sitio y concienciarse de cuál es la situación horaria, de comidas y sueño en que nos encontramos. Cuanto menos se piense en el "jet lag" y en la hora de su casa, mejor.

Independientemente de los problemas médicos que nos puedan ocasionar los viajes largos fundamentalmente en avión y que anteriormente hemos comentado, todos estamos informados del cansancio, del aburrimiento, o de lo largo que nos puede resultar el viaje, para lo cual existen una serie de consejos

fáciles de seguir y que seguro nos ayudarán en la travesía:

## Antes del vuelo

- Duerma lo suficiente la noche anterior. Llegar cansado al avión no le ayudará a dormir antes, sino que puede ocurrir lo contrario.

- Vista con ropa cómoda y de fibras naturales, ya que ayudará a la piel a respirar mejor. Los zapatos deberán ser fáciles de quitar para evitar la hinchazón de los pies. No utilice calcetines que dificulten la circulación. Termine la ducha previa al viaje con agua fría y aplíquese crema hidratante.

- Coma algo ligero, ya que tanto la comida en exceso como el ayuno favorecen los mareos.

## Durante el trayecto:

- Ajuste el aire acondicionado para evitar que el aire le dé directamente en la nuca o espalda y provoque una contracción muscular.

- Tome agua a menudo, contrarrestando el ambiente seco de la nave (sólo un 5% de humedad).

- Utilice el bolso o el neceser como reposapiés para activar la circulación. Como hemos comentado ya en varias ocasiones, camine por el pasillo cada cierto tiempo.

- Para no llegar muy hinchado, evite las bebidas con gas y no abuse del café.

- El miedo al vuelo y a las turbulencias puede atenuarse con la toma de algún tranquilizante suave durante el trayecto. (**Ojo con el consumo a la vez de alcohol, ya que el efecto de este último se multiplica con la altura!**) El impacto del alcohol en el organismo es de 2 a 3 veces más potente cuando se está volando; así por ejemplo, un vaso de vino durante el vuelo tiene el efecto de 2 o 3 en tierra.

**Dra. M.ª Isabel Pérez Botella**

Médico Especialista en Medicina del Trabajo



Te interesa  
**SABER**

## Entró en vigor la ley que prolonga la vida laboral

La Ley de medidas para el Establecimiento de un Sistema de Jubilación Gradual y Flexible, que permitirá, entre otras cuestiones, que los mayores de 65 años puedan trabajar y compatibilizar el salario con su pensión entró en vigor el pasado 15 de julio, tras su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

El texto de la Ley indica que su aprobación pretende que el cobro de las pensiones no impida a un ciudadano tener una "presencia social activa" en el mercado laboral. La norma es fruto de los acuerdos logrados por el Gobierno, las organizaciones empresariales, la CEOE y CEPYME y el sindicato Comisiones Obreras. ■

Tras aumentar a un ritmo de 4.524 trabajadores al día

## Nuevo récord de afiliación a la Seguridad Social

La Seguridad Social alcanzó el pasado mes de junio un récord de afiliados que asciende a 6.290.434. Esta cifra supera ya, según el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, en casi 300.000 la previsión del Gobierno para todo el año, que se situaba en 16 millones. La primera vez que se rebasó este horizonte fue en abril.



lista de afiliados. El sistema cuenta ya con 792.004 ciudadanos de otros países, que representan un 4'86% del total.

Según el secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, de estos datos se desprende que "las políticas de empleo y de protección social que está aplicando el Gobierno son acertadas, adecuadas y rea-

El Régimen General, que acoge a las tres cuartas partes de los afiliados, vuelve a batir un récord histórico, con 12.232.640 ocupados, consolidando y superando la barrera de los doce millones que alcanzó en el mes de mayo. Los trabajadores extranjeros han contribuido especialmente a engrosar la

listas, nos acercan al pleno empleo y, por tanto, se deben seguir manteniendo".

Para Camps, "nunca ha habido tanta gente trabajando en nuestro país, nunca ha habido tanto empleo y hoy estamos más cerca que hace un mes del pleno empleo" ■

Se celebrará en Murcia del 16 al 20 de septiembre

## Curso sobre "mar, trabajo y seguridad social"

La directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, clausurará el próximo 20 de septiembre el curso "Mar, Trabajo y Seguridad Social", que tendrá lugar a partir del próximo 16 de septiembre en la Universidad Internacional del Mar (Universidad de Murcia).

El curso, que está dirigido por el profesor de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de dicha Universidad, Guillermo Rodríguez Iniesta, está destinado a estudiantes de Relaciones Laborales, Tra-

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL MAR  
LOS ALCÁZARES 2002  
MAR, TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL  
Director:  
D. Guillermo Rodríguez Iniesta  
Facultad de Ciencias del Trabajo  
Universidad de Murcia  
Del 16 al 20 de septiembre  
UNIVERSIDAD DE MURCIA

bajo Social, Gestión y Administración Pública, Empresariales, Ciencias del Trabajo, Ciencias Políticas, Derecho y Economía.

El objetivo es analizar y ofrecer una visión de la vida y de las condiciones de trabajo de la gente del mar, del régimen jurídico de su trabajo y de las medidas de protección social que se ofrecen a los mismos.

A tal efecto el curso tratará los siguientes temas: "Vivir de la Mar"; "Las Cofradías de Pescadores: una institución

singular"; "Seguridad y Prevención de Trabajo en la Mar"; "El trabajo en el mar. Aproximación a su régimen jurídico" y "Acción Protectora de la Seguridad Social", que se desarrollará en dos partes. En la segunda intervendrá la directora general del ISM, quien será, además, la encargada de clausurar las jornadas. ■

**Nota.: Para mayor información contactar con la Universidad Internacional del Mar, tel.: 96 836 33 76/60/59/57 Fax.: 968 36 38 97**

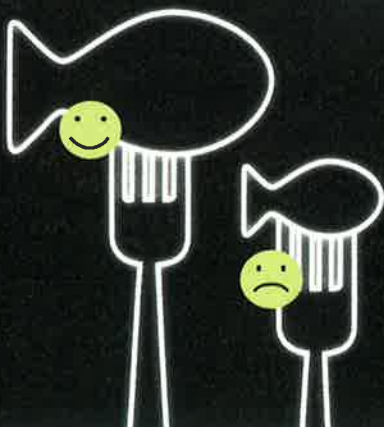
[www.um.es/unimar](http://www.um.es/unimar)

CONSUMIR PEZ QUEÑINES  
NOS HACE DAÑO A TODOS



EL DÍA MENOS PENSADO EL MAR  
TE DEVOLVERÁ EL GOLPE

*Piensa lo que haces*



UNIÓN EUROPEA

Instrumento Financiero  
de Orientación de la Pesca



SECRETARÍA GENERAL  
DE PESCA MARÍTIMA

FROM

# 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.