

MAR

N.º 398 - OCTUBRE 2001

Seguridad Social 2002

PRESUPUESTOS PARA CONSOLIDAR EL BIENESTAR SOCIAL

**HABRÁ AYUDAS
NACIONALES PARA
LOS ASTILLEROS**

**Gerardo Camps presidió el
relevo del barco hospital
en aguas canarias**

**EL "ESPERANZA
DEL MAR"
ENTRÓ EN SERVICIO
EN LOS CALADEROS AFRICANOS**



FINANZAUTO S.A., DISTRIBUIDOR DE LOS MOTORES MARINOS **MaK** EN ESPAÑA

MaK



Finanzauto S.A., distribuidor de Caterpillar, es a partir del día 1º de julio el nuevo distribuidor de los motores marinos MaK en España. MaK Motoren GmbH & Co.KG fue adquirida en el año 1997 por Caterpillar, pasando a integrarse en el grupo como una marca propia.

Desde este momento, Finanzauto S.A. garantiza la continuidad en la comercia-

lización, servicio y suministro de piezas de los motores marinos de esta prestigiosa marca. Pero, además, aporta su larga experiencia en el mercado nacional, su amplia oferta de servicio de asesoramiento y soporte al cliente y su más extensa red de cobertura asistencial, dotada con los mejores recursos técnicos y humanos.

Desde ahora Finanzauto S.A. distribuye los motores marinos MaK, para que usted arranque de nuevo con una gran marca y con el mejor servicio.

Barloworld
Finanzauto

CAT



Barloworld Marcas Líderes

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

Bases: A Coruña: Tel.: 98 179 51 33 • Arganda: Tel.: 91 871 26 12 • Barcelona: Tel.: 93 574 00 90
Bilbao: Tel.: 94 673 05 00 • Las Palmas: Tel.: 928 70 01 12 • Málaga: Tel.: 95 224 31 50 • Oviedo: Tel.: 98 526 91 14
Sevilla: Tel.: 95 567 52 80 • Tenerife: Tel.: 922 62 60 00 • Valencia: Tel.: 96 180 45 85 • Zaragoza: Tel.: 97 631 10 65

T tiempo de calma en el sector marítimo pesquero que previsiblemente se rompa en los próximos meses con la aplicación del Plan de Flota que debe aprobar Bruselas y, sobre todo, ante la terminación de unas ayudas al sector afectado por la no renovación del acuerdo con Marruecos que se han prolongado durante más de dos años. En contra de lo previsto por la propia Comisión, el Plan de Flota para los barcos que hacían en ese caladero no se aprobó en octubre, pero no hay ninguna duda, que estará listo para este mes de noviembre para su entrada inmediata en vigor. Hay incluso barcos que ya están en proceso de cambio de caladero y que han necesitado ajustes en sus estructuras con unos costes que se aplicarán a cuenta de ese nuevo Plan.

El acuerdo con Marruecos, por el número de barcos afectados y las dependen-

30 DÍAS

TIEMPO DE CALMA

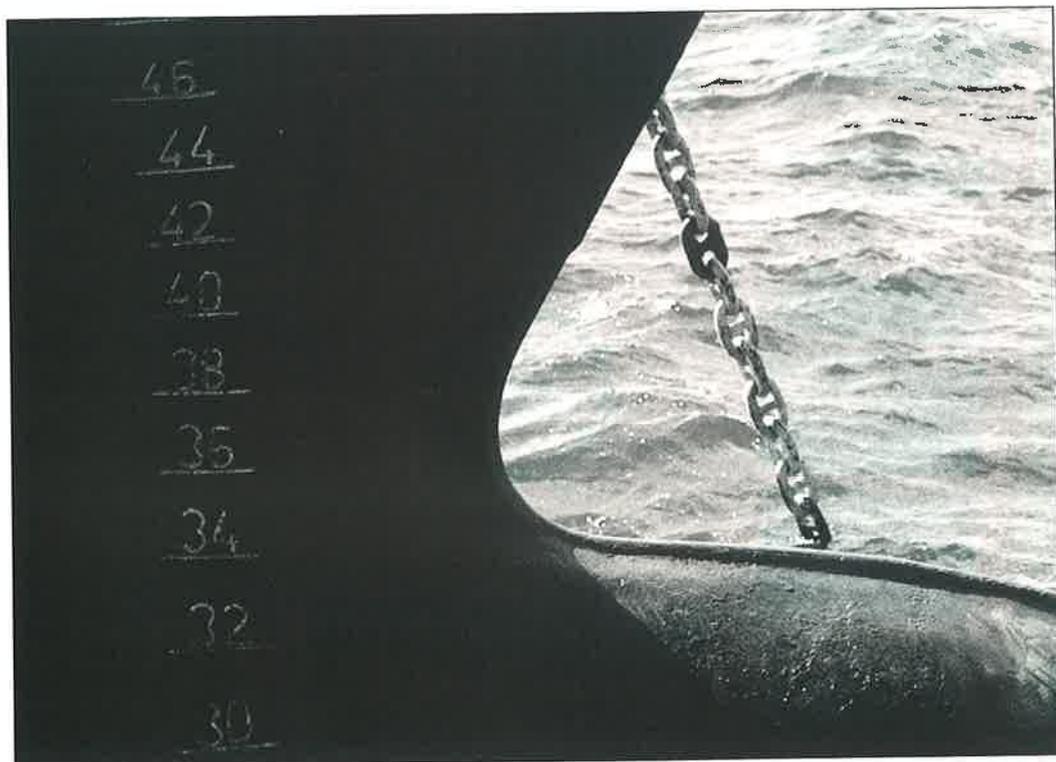
cias que había creado en una parte de la flota que se estaba beneficiando del mismo desde hace décadas, era una salida importante para el sector. Los recortes que se iban imponiendo en cada nuevo acuerdo por Marruecos y ahora mucho más con la no renovación, han supuesto un acto traumático que sin embargo se ha superado hasta la fecha en un clima de calma. Por un lado, han jugado un papel importante las ayudas articuladas para el sector afectado. Pero, por otra parte, se han hecho nuevos esfuerzos para reubicación de flotas, aunque se trata de un proceso imposible de aplicar de la noche a la mañana. En medios de la Administración no se oculta la necesidad de aplicar un proceso de ajuste para una parte importante de esa flota afectada, aunque en muchos casos se trata de embarcaciones muy viejas que en cualquier caso deberían haber salido del sector. Pesca pretende un ajuste blando que sirva a la vez para seguir modernizando la flota.

El Instituto Social de la Marina siguió siendo noticia nacional con el relevo del barco hospital en aguas canarias donde tiene el puerto base el "Esperanza del Mar". Desde su entrega oficial al ISM en Gijón el pasado mes de septiembre, el barco ha sido presentado al sector en algunos de los puertos pesqueros más importantes de la península en su recorrido hacia Las Palmas, desde donde ya ha partido hacia los caladeros africanos para prestar asistencia sanitaria y logística a la flota pesquera española que opera en aquellas aguas.

Estamos en tiempos de proyectos de presupuestos y el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales presentó los suyos con escasas novedades y fundamentalmente en una línea de continuidad en los logros anteriores: mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones, mejorar la eficacia recaudatoria y seguir en una línea de superávit y, en conjunto, consolidar y potenciar el bienestar social de los ciudadanos cualquiera que fuera la prestación que reciben de la Seguridad Social.

Finalmente, un asunto destacable para el conjunto del sector marítimo pesquero es la batalla abierta por la Unión Europea en su objetivo para eliminar las ayudas ilegales a los astilleros en países asiáticos como Corea. Mientras se da una solución a este contencioso, la Administración española ha prometido ayudas a los astilleros nacionales para que tengan una posición de competitividad con el exterior. ■

Vidal Maté



LOS BARCOS DE PÉREZ Y CÍA

Autor y editor: Ricardo Álvarez Blanco
310 páginas

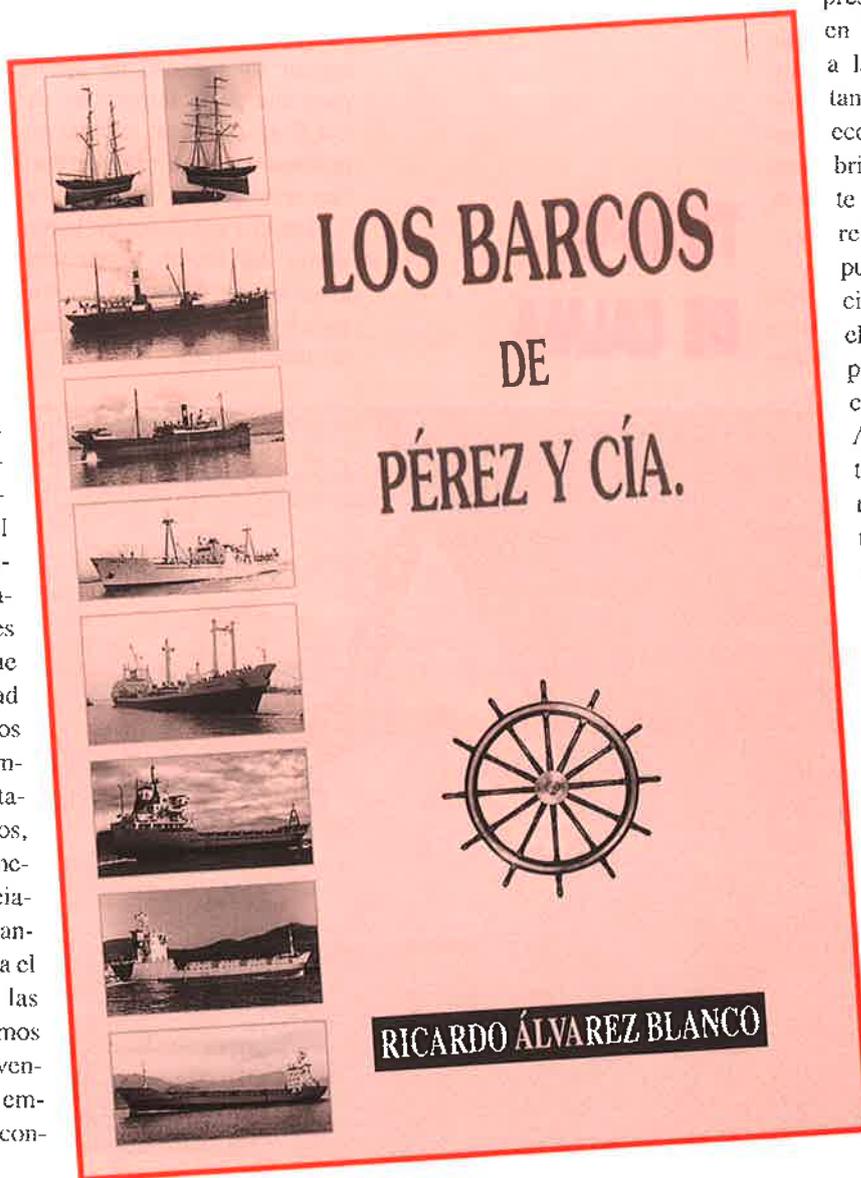
Ricardo Álvarez Blanco es un capitán de la Marina Mercante, hoy retirado, nacido en Santander, que dedicó toda su vida profesional activa a recorrer el mundo en todo tipo de embarcaciones y que finalmente recaló en 1967 en la empresa Pérez y Cía donde desarrolló tareas de asesoramiento y gestión en la actividad de la Marina Mercante. "Los barcos de Pérez y Cía", sobre la que el autor insiste, es una obra propia y no un trabajo de encargo de la empresa para recoger su historia, es un libro donde Ricardo Álvarez hace un recorrido por la actividad de esta firma cántabra desde el siglo pasado para analizar el presente del sector de la Marina Mercante desde una perspectiva donde se mezclan las críticas a la política seguida desde la Administración en las dos últimas décadas y las permanentes evocaciones sentimentales a la empresa.

La razón social Pérez y Cía es la sucesora de la compañía mercantil fundada en 1853 por el montañés Ángel Bernardo Pérez dedicada a todo tipo de operaciones relacionadas con el comercio marítimo con diferentes sucursales en España, así como en varios países de América Latina. Lo que nació como una sociedad mercantil, con el pasar de los años se convirtió en una importante naviera que ha contado en su historia de 53 barcos, lo que supone el mayor número de embarcaciones gerenciado por una sola familia en Santander. De los mismos señala el autor, solamente quedan las maquetas, pues los dos últimos se vendieron en los años noventa. Hoy, Pérez y Cía es una empresa sin flota, algo que se con-

sidera solamente como un paréntesis en la actividad del grupo hasta que las circunstancias lo aconsejen. Para el autor del libro, la actividad y el peso que llegó a tener en el sector la empresa es algo que no se puede olvidar y que merece un recuerdo que se ha concretado en una obra bien editada como ésta, donde a unos datos objetivos se añaden otras muchas interpretaciones de quien ha dedicado parte importante de su actividad profesional grupo naviero.

La obra, aunque constituye un cántico a la actividad del grupo y al trabajo desarrollado por las familias ligadas a la empresa con fuertes raíces en la zona, constituye a la vez un recorrido tanto por el desarrollo económico de Cantabria, y concretamente de las actividades relacionadas con el puerto y la construcción naval, como con el cumplimiento de la política seguida de cara al sector por la Administración central, que supuso duros ajustes de la flota en los años ochenta y noventa.

En definitiva, se trata de una obra bien ilustrada, aunque de interés reducido para todos aquellos que han tenido o mantienen relación con este grupo o para forofos del sector. Los análisis sobre la política seguida en Marina Mercante son superficiales. ■





Sumario

MAR 398

6 PLAN DE ACCIÓN. Bruselas aprobó un mes más la aprobación del Plan de Acción para la flota que faenaba en el caladero de Marruecos. España espera un "ajuste blando".

32 PRESUPUESTOS 2002. Juan Carlos Aparicio presentó el proyecto de Presupuestos de Trabajo y Asuntos Sociales para 2002. El principal objetivo es consolidar y potenciar el actual bienestar social.

24 RELEVO DEL "ESPERANZA DEL MAR". Canarias fue escenario del relevo del barco hospital "Esperanza del Mar". El nuevo buque ya se halla en aguas africanas junto a la flota pesquera española.



6	Agricultura prevé un ajuste suave para la flota del caladero marroquí.
10	Nuevos acuerdos pesqueros.
12	Habrán ayudas nacionales para los astilleros.
16	Éxito de la Operación Estrecho.
20	Operativo Ergos contra las mareas negras.
26	Programa Atlántida
32	Presupuestos 2002 de Trabajo y Asuntos Sociales.
40	Relevo del "Esperanza del Mar".
47	La política sanitaria del ISM.
52	Carta de Servicios del ISM.
56	Los contratos laborales en el sector marítimo pesquero.
60	Basuras en el mar
64	Las radios costeras.
68	De costa a costa.
72	Páginas médicas.
74	Breves/Noticias.

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 62 22. Cádiz: Casa del Mar. Tel. 966 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Montuoriol, s/n. - Tel. 964 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 13 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. 985 32 51 03. Gulpózcua: 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: Carriñ dos Loureiros, s/n. - Tels. 982 22 34 50 6 22 34 54. Madrid: Churrucá, 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 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Solóiz, s/n. - Tel. 942 21 45 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, 390 - 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. 985 50 85 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. Télex 23746-22107. 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. María Victoria Ugarte

Imprenta: ARTEGRAF, S.A. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16518/1963. RIFD: 205-01-001-7

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.

Bruselas aplazó la aprobación del Plan de Ayudas para los barcos del caladero de Marruecos

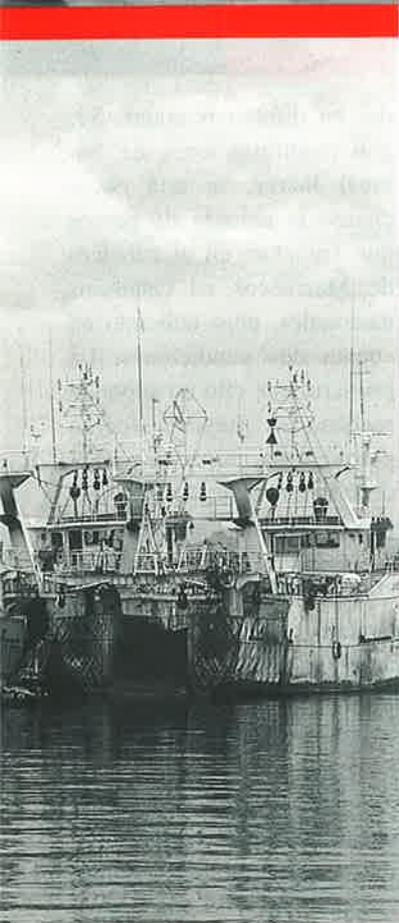
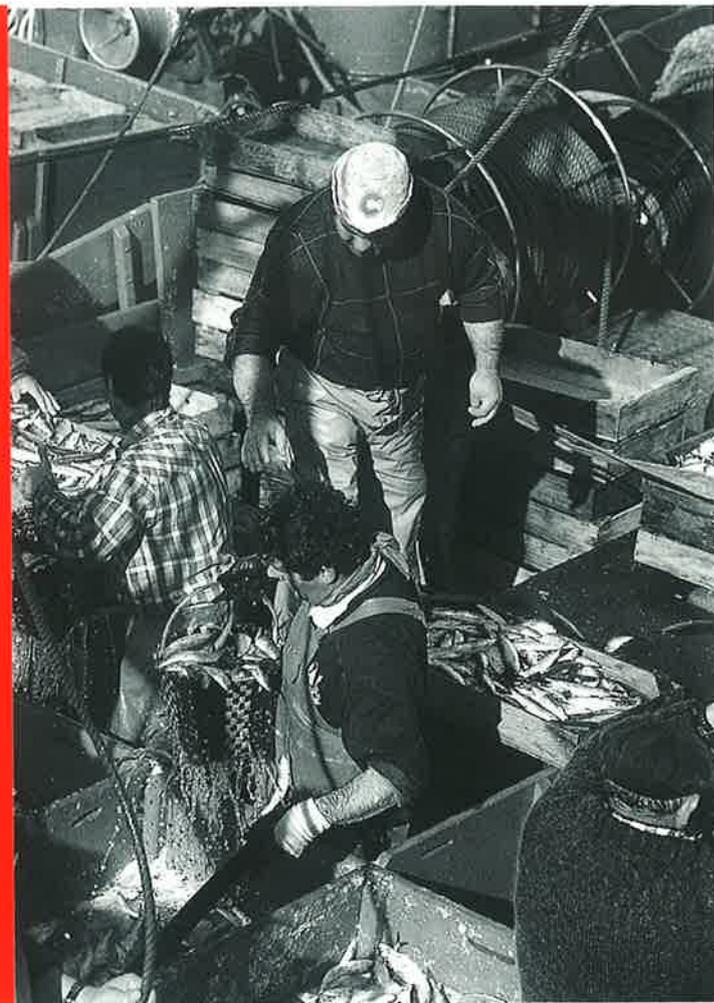
PESCA ASPIRA A UN "AJUSTE BLANDO" DE LA FLOTA

La Comisión de la Unión Europea ha aplazado hasta finales de este mes de noviembre la aprobación del Plan de Acción para la flota afectada por la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos. Este Plan apoyado por Bruselas recibirá luz verde en las próximas semanas y se espera que los ministros comunitarios de pesca mantengan los niveles de apoyos propuestos inicialmente por la Comisión y que se elevan a unos 31.000 millones de pesetas, 186,3 millones de euros.

En medios de la Administración española se espera que no haya ningún problema para la aplicación de este Plan para el que ya se han contemplado diferentes asignaciones en el proyecto de los presupuestos del departamento para el próximo ejercicio. El secretario general de Pesa Marítima, Samuel Juárez, confía en

la posibilidad de llevar a cabo un "ajuste suave" de esta flota afectada por el paro ante las diferentes posibilidades que se están estudiando. De los 290 barcos que se hallan en este momento afectados por la parada, se esperan reubicar en otros caladeros por la vía de las empresas mixtas algo más de 100 unidades. Junto a esta cifra, se baraja la posibilidad de colocar unas 60 unidades en los caladeros nacionales.





En la parte negativa se hallan los desguaces de los barcos con más edad y que pueden llegar a suponer hasta el 40% de la flota que operaba en ese caladero.

Plan aparcado

Tras la aprobación por la Comisión de la Unión Europea del Plan de Acción para la flota afectada por la no renovación del acuerdo pesquero con Marruecos, en principio se había previsto que los ministros de Pesca dieran luz verde definitiva al mismo en el Consejo de octubre. No ha sido así y no existen problemas para su aprobación en las próximas semanas. El Parlamento Europeo no aprobó la propuesta de Plan el pasado mes de septiembre pero solamente por cuestiones formales

y no por problemas de fondo. Se produjo solamente un aparcamiento del Plan hasta que se publique el Reglamento de la Comisión donde se contemplan las ayudas previstas. En medios de la Administración española no existen dudas sobre la aplicación del mismo.

España solicitaba a Bruselas ayudas por un montante de 300 millones de euros, unos 50.000 millones de pesetas para el desarrollo del conjunto de medidas planteadas para apoyar a la flota que operaba en el caladero de Marruecos. A esas ayudas se sumaban los 240 millones de euros, otros 40.000 millones de pesetas, que España detraía de los fondos IFOP. Bruselas autorizó un gasto específico de 186,3 millones de euros, unos 31.000 millones de pesetas, cifra que según valoraciones de la

Administración española puede ser suficiente si se tiene en cuenta que una parte de la flota se reubicará en otras zonas de pesca. A esas cantidades se suman igualmente otros 125 millones de euros previstos como ayudas por la Administración española, lo que sumaría un total de disponibilidades de 693 millones de euros.

Oficialmente, al inicio de la aplicación del último acuerdo pesquero con Marruecos, la flota que facnaba en aquellas aguas estaba constituida por 400 barcos con más de 4.300 tripulantes. En el momento de la no renovación del acuerdo pesquero, el número de embarcaciones afectadas se había reducido a 374 con unos 3.400 trabajadores a bordo. Desde noviembre de 1999 hasta la fecha, el censo de esta flota en paro se



■ En los próximos meses se pretenden constituir más de un centenar de empresas mixtas y la recolocación de unos 60 barcos en el caladero nacional.

■ Se baraja la posibilidad de que un 40% de la flota afectada muy envejecida vaya al desguace.



ha ido reduciendo ante la reubicación de algunos barcos en otros caladeros o la colocación de los trabajadores en otras flotas. Actualmente se baraja un censo de unos 290 barcos con 2.300 trabajadores afectados.

Nuevas salidas

Para hacer frente a los problemas de esta flota, desde la Administración se ha trabajado en los últimos meses para la búsqueda de salidas que posibiliten su continuidad en activo para los barcos que se hallen en condiciones de hacerlo mientras una parte de la flota, las unidades más pequeñas o las de mayor edad, irá probablemente al desguace, una vía que tampoco se descartaba aunque hubiera existido acuerdo.

Según los datos que se manejan en la Secretaría General de Pesca Marítima, gracias a las conversaciones que se han mantenido y se siguen desarrollando con países como Argelia, Túnez, Senegal, Angola, Argentina y el propio Marruecos, se confía en la constitución en el próximo ejercicio de algo más de un centenar de sociedades mixtas. Para el desarrollo de estas sociedades, en los presupuestos del Ministerio de Agricultura para el próximo ejercicio se han destinado 12 millones de euros, casi 2.000 millones de pesetas. En el caso de Marruecos, las autoridades de ese país están elaborando una normativa más rigurosa a la hora de las participaciones en el capital de estas sociedades

de grupos extranjeros. España pretende que no se apliquen esas exigencias a los armadores españoles. En este momento, ya hay numerosas unidades de la flota congeladora que operaba en el caladero de Marruecos que se han ubicado en otras aguas en virtud de los nuevos acuerdos como el de Mauritania, donde han entrado cinco cefalopoderos y 15 barcos para la pesca de merluza. En algunos casos se han debido llevar a cabo modificaciones en las embarcaciones que ya se hacen a cuenta de la política de ayudas prevista en ese Plan de Acción.

Los responsables de pesca manejan igualmente la posibilidad de reubicar en el caladero nacional unas 60 unida-

des en diferentes zonas. Según manifestaciones de Samuel Juárez, se está negociando la entrada de barcos que faenaban en el caladero de Marruecos en caladeros nacionales, pero teniendo en cuenta dos condiciones. La primera, que ello no suponga realizar un mayor esfuerzo pesquero en una zona ya excesivamente explotada. En primer lugar se quieren preservar los recursos pesqueros. Otra condición que se pretende tener en cuenta a la hora de reubicar estos barcos es contar con la opinión de los armadores de las embarcaciones que se hallan en este momento faenando en esas aguas. A Samuel Juárez le parece totalmente lógico contar con la opinión de esta flota al



igual que cuando había acuerdo con Marruecos se contaba con la opinión de los barcos que se hallaban en escaladero a la hora de dar entrada a nuevos barcos. Entre las zonas donde se reubicarán esos barcos se halla el Golfo de Cádiz y Alborán.

Finalmente, en medios oficiales se baraja la posibilidad de que el 40% de la flota actual en paro pudiera ir al desguace lo que podría suponer el paro para unas 1.600 personas. Algunos de esos barcos se desguazarán por voluntad de sus armadores. Otros muchos se eliminarán, simplemente, porque tienen una edad muy elevada y carecen de las condiciones mínimas para seguir faenando y mucho menos en

Prorrogadas las ayudas hasta final de año

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha prorrogado hasta el 31 de diciembre el pago de las ayudas para los trabajadores y armadores de los barcos de pesca afectados por la no renovación del acuerdo con Marruecos. Los trabajadores están percibiendo una ayuda de 151.500 pesetas desde el mes de noviembre de 1999 y los armadores una compensación diferente en función del volumen de cada embarcación. El pago de estas ayudas lo realiza el Instituto Social de la Marina.

Desde el inicio del paro forzoso de esta flota, armadores y trabajadores han percibido un total de 12.315 millones de pesetas. De estas ayudas se han beneficiado una media de 330 barcos y de 2.833 trabajadores radicados principalmente en Andalucía, Galicia, Canarias y en menor medida en Valencia, Murcia, Ceuta y Melilla. En diciembre de 1999, primer mes de parada forzosa de la flota, se beneficiaron de las ayudas 374 barcos y 3.425 trabajadores. Al pasado mes de septiembre de este año, los barcos afectados por el paro eran 292, con 2.255 trabajadores.

otras aguas más lejanas. Se tratará en muchos casos de unos desguaces anunciados.

Al margen de las salidas en la actividad de la pesca en el mar, la Administración trabaja igualmente en la búsqueda de alternativas de trabajo en tierra. En esta línea, se ha elegido Barbate como una primera experiencia para el desarrollo de actividades industriales tanto ligadas a la pesca como al turismo. En medios oficiales se confía en la puesta en marcha de un polígono industrial para el que ya han comprometido su presencia varias firmas dedicadas a la acuicultura. ■

Vidal Maté

Mejoran las posibilidades de acceso a esos caladeros

BRUSELAS FIRMÓ NUEVOS ACUERDOS PESQUEROS CON GABÓN Y SEYCHELLES

El Ministerio de Agricultura por un lado y la Comisión de la Unión Europea por otra parte mantienen la actividad para la búsqueda de nuevas posibilidades de pesca para la flota española y, muy especialmente, para la que se hallaba operando en su día en el caladero de Marruecos.



En materia de acuerdos de pesca, Bruselas procedió a la renovación de los compromisos con Gabón y Seychelles, donde se ha seguido una política similar a la llevada a cabo con Mauritania: lograr un mayor acceso a esas aguas a cambio de unas mayores aportaciones financieras. El objetivo de la Comisión con la firma de este nuevo acuerdo era lograr una mayor estabilidad de la flota que opere en esas aguas así como el acceso de más barcos,

El acuerdo anterior con Gabón contemplaba en conjunto la posibilidad de acceso a 42 barcos cerqueros congeladores y de 33 embarcaciones

de superficie. De los barcos atuneros congeladores, correspondieron a España 22 unidades y las posibilidades de pesca, las estaban utilizando 16 unidades. En palangreros de superficie, correspondieron a España 28 barcos y estaban faenando solamente 11 unidades. La compensación económica para un periodo de tres años era de 2,025 millones de euros a los que se sumaban los cánones a pagar por los armadores, 25 euros por tonelada capturadas, si bien los atuneros cerqueros tenían que dar un anticipo anual de 2.500 euros por año y los palangreros de superficie 800 euros para barcos con menos de 150 TRB y 1.000 euros para barcos de mayor porte.

La renovación del acuerdo de pesca con Gabón se ha hecho dentro de lo que estaba previsto en el compromiso anterior. El acuerdo entrará en vigor el próximo 3 de diciembre. Se mantiene como un compromiso fundamentalmente atunero para barcos dedicados a la captura de especies migratorias. Sin embargo, también contempla la posibilidad de trabajar para barcos arrastreros congeladores y abre la posibilidad de reubicar unas cinco unidades que se hallaban faenando en Marruecos dedicadas a la pesca de peces, cefalópodos y mariscos. Según los términos de este nuevo protocolo, el mismo permitirá el acceso a esas aguas a 38 atuneros cerqueros, de los que 18 serán espa-

ñoles, y 26 barcos palangreros de superficie, de los que 20 pueden ser españoles.

Gabón obtiene considerables mejoras en sus ingresos. La Comisión de la Unión Europea elevará su contribución financiera hasta 5,05 millones de euros frente a los 2,025 millones de euros del compromiso anterior, aunque el nuevo acuerdo pasa de tres a cuatro años de duración. En concepto de canon por tonelada capturada se mantiene la cifra anterior de 25 euros. Se incrementan sin embargo las cantidades a pagar como anticipo, que será de 2.600 euros para los atuneros y de 1.100 euros para los palangreros. El canon a pagar por los arrastreros, al margen de la modalidad de pesca en la que

Se han iniciado tres campañas experimentales en Túnez, Paraguay y Uruguay.



operen, será de 268 euros por TRB. En conjunto, se mantienen las condiciones para el acceso a las aguas de Gabón. De acuerdo con la normativa de ese país, los barcos arrastreros deberán respetar una parada biológica entre las seis y las doce millas en los meses de enero y febrero. En esas fechas, los buques pueden realizar su actividad fuera de las 12 millas.

El nuevo acuerdo con Seychelles, que entrará en vigor el próximo 18 de enero, supone una línea de estabilidad en relación con las posibilidades de pesca que hay en la actualidad. Se trata de un acuerdo importante para la flota comunitaria que opera en el Océano Índico, españoles, franceses y portugueses, por ser el puerto de Vie-

toría donde se llevan a cabo la mayor parte de los transbordos de la flota atunera que opera en esas aguas.

El acuerdo, como el anterior, tendrá una duración de tres años y la compensación financiera de la UE será de 10.380.000 euros para ese periodo frente a los 10.350.000 euros del acuerdo actual. De esa cantidad, 3.480.000 euros se destinarán a diferentes actuaciones dirigidas al sector pesquero de las islas. Con el nuevo compromiso podrán faenar 40 barcos atuneros cerqueros congeladores, de los que 18 serán españoles, una cifra similar a la actual. En el caso de los palangreros de superficie, las posibilidades de acceso serán para 27 barcos, de los que 15

serán españoles. Se mantiene el canon de 25 euros por tonelada capturada. Para la obtención de la licencia, se fija un canon de 1.000 euros por atuneros cerqueros y de 1.500 euros por buque y año en el caso de los palangreros con menos de 1.500 TRB y de 2.000 euros para los de más de 150 TRB.

Campañas experimentales

Junto a las actuaciones comunitarias basadas en la firma de nuevos acuerdos o la renovación de los actuales, el Ministerio de Agricultura mantiene la ofensiva en materia de campañas experimentales para la búsqueda de nuevas posibilidades de pesca. En Túnez se está desarrollando una campaña en la que participan cinco barcos que habitualmente faenaban antes en el caladero de Marruecos. Los trabajos se están llevando a cabo a lo largo de toda la costa de ese país con el fin de buscar concentraciones de peces susceptibles de explotación para cada una de las flotas. Las principales especies a las que va dirigida la campaña y que tienen interés para la flota española son la gamba roja,

alistado, moruno o chorizo, crustáceo de profundidad, gallineta, brótola, cangrejo real y otras especies afines. Estas campañas están pensadas para que puedan faenar fundamentalmente bareos palangreros y de arrastre de fondo.

En Perú se hallan desarrollando igualmente una campaña experimental tres barcos que también se hallaban faenando anteriormente en aguas del caladero de Marruecos. En este caso se trata de una operación piloto que tiene interés no solamente para la flota española sino también para la comunitaria. La campaña se centra en especies como el bacalao de profundidad, rapés y crustáceos con barcos palangre de fondo y superficie como artes de pesca.

Por último, otros cuatro barcos han iniciado también una campaña experimental en aguas de Uruguay para hacer prospecciones entre los 200 y los 2.000 metros de profundidad. Las especies buscadas son mero, abadejo y salmón de mar. ■

Vidal Maté.



EL GOBIERNO PROMETE AYUDAS COMPLEMENTARIAS A LOS ASTILLEROS NACIONALES

La ministra de Ciencia y Tecnología, Anna Birulés, ha señalado el "claro compromiso de este Departamento para complementar las ayudas de la Unión Europea al sector de la construcción naval española, en tanto se tramite la demanda ante la OMC contra Corea del Sur por competencia desleal".

Birulés explicitó que estas ayudas, para el caso de los constructores españoles "no sólo se referirían a los segmentos que Bruselas considera más afectados -portacontenedores y quimiqueros-, sino que serán extendidas a otros tipos de buques".



**Anna Birulés las
considera
indispensables para
sostener la
competitividad y las
aplicará a todo tipo
de barcos.**

La propuesta española ante la Comisión Europea se defendió en su día la ampliación de este tipo de ayudas temporales, “incluso a otro tipo de buques”, porque lo que se trata de salvar de la competencia desleal surcoreana es “la competitividad de la construcción española y sus niveles de innovación y tecnología”, algo que se considera indivisible por el tipo de barcos, por afectar el sector entero.

Es por lo que el Ministerio de Ciencia y Tecnología con-

templa “un mecanismo temporal de ayudas, que irán desde el 6 al 14 por ciento del precio total del contrato de construcción del buque”. Esta respuesta española, en defensa de sus astilleros, coincidirá además con el periodo de presidencia de la Unión Europea que asumirá nuestro Gobierno en plena división de los protagonistas europeos. Ciertamente, Reino Unido, Holanda, Suecia, Dinamarca y Finlandia se oponen drásticamente a la continuidad del régimen de ayudas, por más que el Comisario de la Competencia, Mario Monti, les haya reflexio-

nado que “Europa no puede perder todo el tiempo del pleito en la OMC –se calcula que rondará los dos años o más– porque, aun ganándolo, se habría decaído mucho más en la competitividad”.

Más claramente, el ministro de Exteriores español, Piqué, acusó a esos cinco países reacios a las ayudas de “comportarse así porque sus astilleros no compiten con los surcoreanos”, en el seno de un Consejo que recordó asimismo que “Seúl ya lleva tres años atrás haciéndonos perder el tiempo”.

El recurso ante la OMC

La fractura existente en las posiciones de aproximadamente la mitad de los países constructores de buques en Europa no deja de preocupar a Bruselas, cuyo Comisario de Comercio, Pascal Lamy, se ha lamentado, al mismo tiempo que esgrimía datos actualizados a julio último por los que se demuestra que Corea del Sur ni cede ni se retracta.

Según este documento comunitario, “Corea sigue construyendo barcos de gran tonELAJE a precios entre un 7 y un 40

por ciento por debajo del coste real de producción", con lo que se ha encaramado al liderazgo constructor y detenta "un 35 por ciento del tonelaje mundial frente al 18 por ciento que retiene malamente Europa".

Para Pascal Lamy, la continuación de esta competencia desleal de los asiáticos puede sumir a los europeos en una prolongada crisis, al explotar Corea, en provecho propio, el plazo que tardaría la Organización Mundial de Comercio (OMC) en condenar sus prácticas abusivas. Es por lo que el Comisario de Comercio calificó de "indiscutibles" las ayudas y el pleito, y reforzó la urgencia de establecerlas, pues el comercio mundial de construcción de buques se ha reanimado visiblemente los últimos dos años y Corea aprovecha —a favor de obra— esta coyuntura.

La demanda mundial de buques de nueva construcción habría crecido desde 1999 cerca de un 56 por ciento, de lo que los constructores asiáticos se habrían aprovechado hasta la extenuación, con subvenciones encubiertas y prácticas abusivas, contra toda disciplina de mercado. El referido informe de la Comisión Europea culpa a los astilleros de Corea, además, de que con sus prácticas indisciplinadas está impidiendo la recuperación de los precios en el mercado mundial.

Un cuadro de crisis, con Japón al fondo

Las autoridades comunitarias han apelado, así, a la vuelta a las ayudas —siquiera sea con carácter temporal— que se suspendieron el 1 de enero del presente 2001 y que habían funcionado a partir del Reglamento 1540/98. Y es que Bruselas observa un cuadro de crisis, al que se asoma también, significativamente, Japón,



que irá con los países europeos partidarios de reinstaurar las primas a la construcción.

Japón ha sido destronado por Corea del Sur de su tradicional liderazgo y detenta actualmente un 25 por ciento del mercado mundial frente al 38 coreano. La Asociación de Constructores Navales de Japón ya ha presionado a Corea para que suba sus precios entre un 5 y un 15 por ciento, según se trate de petroleros, portacontenedores, quimi-

queros, ferries y gaseros, pero Corea se resiste a hacerlo por encima de 5 por ciento.

La presión de Europa sobre Corea tiene otro significado más generalista, pues a los astilleros de la Unión Europea lo que les interesa, por encima de todo, es seguir siendo competitivos en tecnología y cualificación más que por situación geográfica o capacidad de diques, así que el panorama actual del sector de los astilleros comunitarios es de

expectativa pesimista. Están divididos los constructores europeos, se ha congelado el proceso de demanda a Corea ante la OMC, y lo único que se ha hecho es romper las negociaciones "vis à vis" con Corea, después de que ésta incumpliese todos los plazos para llegar a un acuerdo extra-judicial.

Posición negociadora débil

Para el Comisario de Comercio europeo, Pascal Lamy, la ne-

Calidad/precio/plazo, en cualquier astillero del mundo

Los navieros españoles compran en cualquier astillero del mundo y lo hacen sobre la rigurosa observación de calidad, precio y plazo, por lo que, además de comprar en Corea, también contratan en Turquía, Croacia y Australia. No han dejado de hacer encargos a los astilleros nacionales y, precisamente, en la actualidad su super-contrato gasero se ha dividido en 4 barcos a construir en España, por 1 en Corea.

Los empresarios de astilleros creen importante que Bruselas haya reconocido, al fin,

que hay suficiente base probatoria del comportamiento desleal de Corea, cuyo constructor Samsung destaca por el daño comercial en los últimos tiempos.

Si la tendencia creciente de los precios se consolida, mejorarán las oportunidades de los astilleros europeos, pero el actual impasse (no reglamentación de ayudas ni presentación de la demanda contra Corea ante la OMC) autoalimenta un statu quo tan injusto como perjudicial para la UE.

S. de F.

Bruselas advierte que los constructores europeos están divididos y opta por congelar la denuncia a Corea y las ayudas a portacontenedores y quimiqueros



gativa de estos cinco países comunitarios a reinstaurar las ayudas impide cerrar filas y deja a la Unión Europea en una posición negociadora débil. Sin acuerdo político claro, no se puede plantear la batalla en la OMC contra el Gobierno de Seúl, y, por su parte, el Comisario de la Competencia, Mario Monti, no quiere oír hablar de nuevas ayudas si no es con la demanda presentada.

Queda claro, y será cuestión de puro calendario, que a la presidencia española de la Unión Europea del próximo semestre le caerá en suerte el desatascado de este viejo contencioso. Porque a España, le sobran argumentos —siendo, con sólo Izar, el séptimo constructor del mundo y el segundo de Europa— para enfilarse esta crisis y agrupar a un sector en caída, apenas sostenido por el segmento de cruceros, y aquejado —en todos los demás tipos de barcos— por la competencia desleal.

La Comisaria de Transportes de la Unión Europea, Loyola de Palacio, ha señalado —en reuniones sectoriales— que el semestre

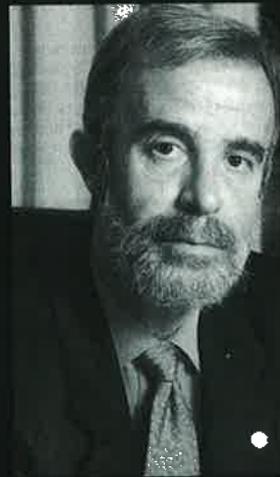
de presidencia española será “definitivo” en materias de liberalización, servicios portuarios, etc., pero, por encima de esta tarea de redimensión del sector, debe ser afrontado el problema de los astilleros y clarificarse un mínimo horizonte de apoyos a la construcción naval.

La Unión Española de Constructores Navales (UNINAVE) demanda que los mecanismos comerciales defensivos deben proteger “no sólo los dos tipos de buques propuestos por Bruselas (portacontenedores y químicos) sino a todos”.

Por su parte el senador del PNV, Ricardo Gatzagaetxebarría, encabeza una moción al Gobierno español hacia “un plan de medidas de política marítima y portuaria”, situando prioritariamente el contencioso UE-Corea como un obstáculo a superar, de forma ya inaplazable, por el perjuicio que irroga a la industria naval española. ■

S. de Francisco

Reorganización en UNINAVE para la batalla comercial



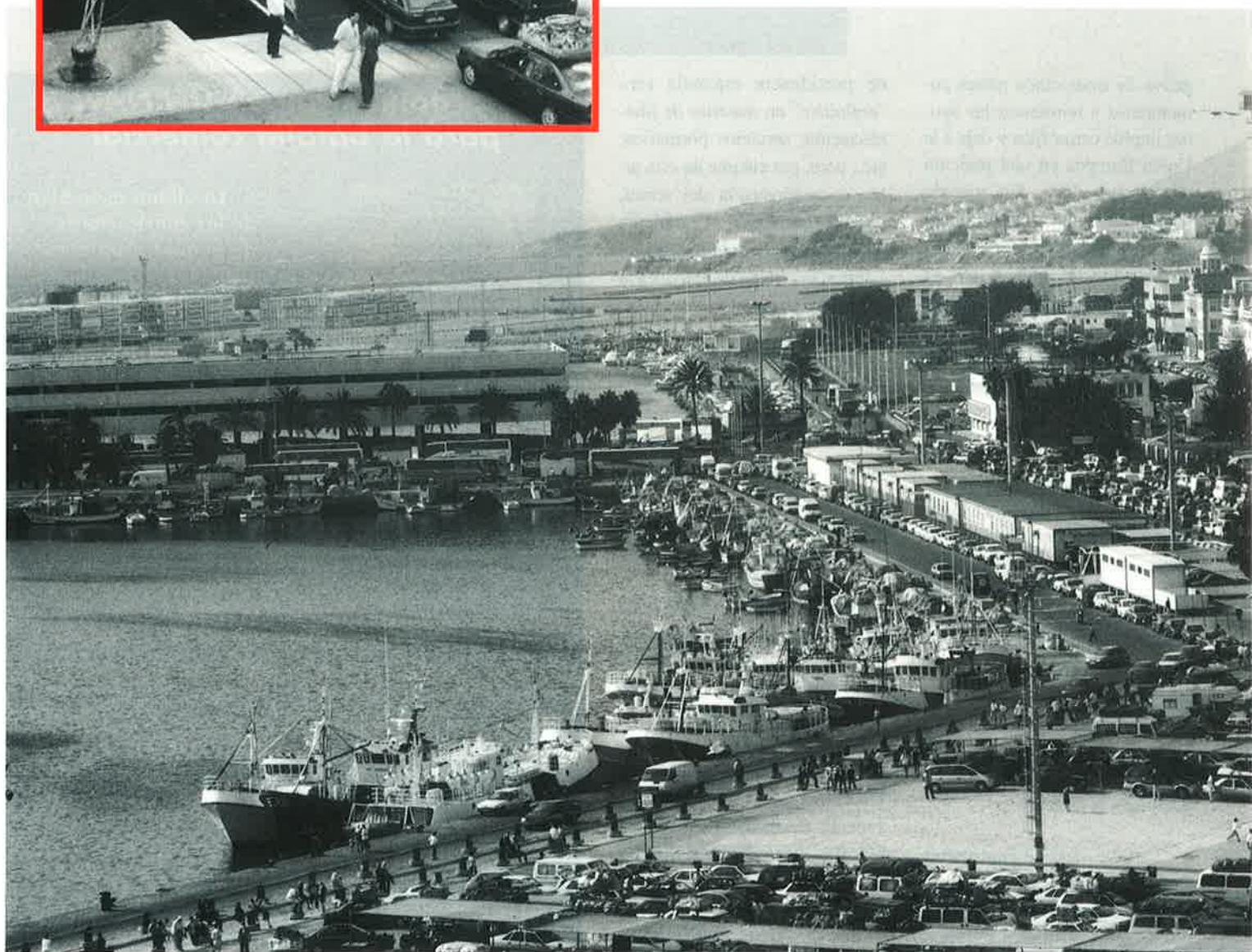
La última asamblea de los constructores de buques españoles, UNINAVE, conoció una reorganización del equipo directivo y su nueva presidencia en el ingeniero naval José Esteban Pérez, de denso currículum en el sector español y experto de la Comisión Europea.

Ha sido asesor e interlocutor de la Comisión no solamente en el acuerdo OCDE para la Industria Naval, sino también en Competencia y Comercio Exterior, por lo que la oportunidad de este nombramiento —cara a la batalla comercial con Corea— suma fuerzas a la más indiscutible de ellas, la presidencia española de la UE en el próximo semestre.

Esteban Pérez ha presidido, además, recientemente los Grupos de Trabajo Europeos de Seguridad en Astilleros y Vigilancia de Mercado, y desarrolló más de media vida profesional en Astilleros Españoles y la docencia en Organización de Factorías Navales.

**OPERACIÓN
PASO DEL
ESTRECHO
2001**

FUERTE CRECIMIENTO DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS





El proyecto operativo puesto en marcha por Protección Civil para el tránsito por España de los magrebíes residentes en Europa ha cumplido sus fines, entre los días 15 de junio y septiembre últimos, con incrementos anuales del 6 y 9 por ciento, respectivamente, en pasajeros y vehículos.

La llamada "Operación Paso del Estrecho 2001" registró unos índices de satisfacción, por parte del usuario, de 4,04 sobre 5, mejorando los del pasado año, según la consultora Altea, que realizó 738 encuestas. Funcionó, con carácter piloto, el "Proyecto Archipiélago", primera experiencia europea de control de la navegación desde tierra, que combina satélites e Internet en beneficio de la seguridad y los preembarques.

Dos millones de pasajeros, por Algeciras

El pasado día 15 de septiembre finalizó una edición más de la Operación Paso del Estrecho 2001, cuya base fundamental radicó en el Puerto de Algeciras, que mueve más de las dos terceras partes del servicio, hacia Tánger y Ceuta, desde el 15 de junio último.

La cifra total de *pasajeros* por Algeciras ha sido de 1.960.061, de los cuales 1.002.549 pasaron durante la operación de ida y 957.512 en la de regreso. Estas cantidades representan un incremento anual de un 6,21 por ciento. Un 43,7 por ciento de los pasajeros embarcaron para Ceuta y un 56,3 por ciento lo hicieron con destino a Tánger, en la ida, y un 49,59 por ciento desembarcaron provenientes de Ceuta y un 50,41 por ciento provenientes de Tánger, en la vuelta.

En cuanto a *vehículos automóviles*, el total registrado ha sido de 412.731, un 9,71 por ciento más que el año anterior. En *autobuses*, pasaron el Estrecho 6.047, un 11,92 más que el pasado año, y, en cuanto a *camiones*, cruzaron el Estrecho 29.717, un 15,84 por ciento más que en la última edición.

A pesar de los incrementos de tráfico registrados, el operativo del interior del recinto portuario por todos los organismos implicados –Protección Civil, Cruz Roja, Autoridad Portuaria, Guardia Civil, etc.– funcionó con entera normalidad, incluso en los días de mayor afluencia, que lo fueron las quincenas y fines de mes. No se han producido ni accidentes ni atascos de tráfico, como en ediciones anteriores, y la operación fue auditada por la consultora Altea, que certificó un grado de satisfacción del usuario de 4,04 sobre 5, con sensible mejora de lo encuestado el año ante-

rior, que había sido del 3,77 sobre 5. Los pasajeros –738 encuestados– valoraron asimismo la neta mejoría en cuanto a calidad del servicio y organización.

Primera experiencia-piloto en seguridad de navegación

La Autoridad Portuaria de Algeciras y las navieras que sustentan este servicio han realizado, durante la citada Operación Paso del Estrecho, una experiencia piloto para la implantación europea del "Proyecto Archipiélago". Se trata de una realización de la ingeniería española Enyca (Grupo Mondragón) que combina el satélite y el Internet y se dirige a conocer la posición de todos los barcos, cada dos segundos, con lo que ello significa en seguridad y agilización de los pre-embarques.

La ingeniería española experimentó, con carácter piloto, el primer sistema europeo de navegación satélite-INTERNET.

Mejorará la seguridad de los tráficos y la ordenación de los pre-embarques y la logística, que han sido el cuello de botella del sistema.

Así denominado "Proyecto Archipiélago", este dispositivo hace que los barcos constituyan una especie de islotes flotantes e intercomunicados, para darse instrucciones, avisos, e incluso reparar averías o sostener correo electrónico desde tierra. Se trata de un dispositivo que será obligatorio en todos los barcos de pasaje desde el próximo año 2003, y que podrá aplicarse a zonas marítimo-geográficas de unos 50 kilómetros de radio, por lo que esta prueba en el Estrecho no ha dejado de ser una oportuna avanzadilla de las potencialidades del sistema.

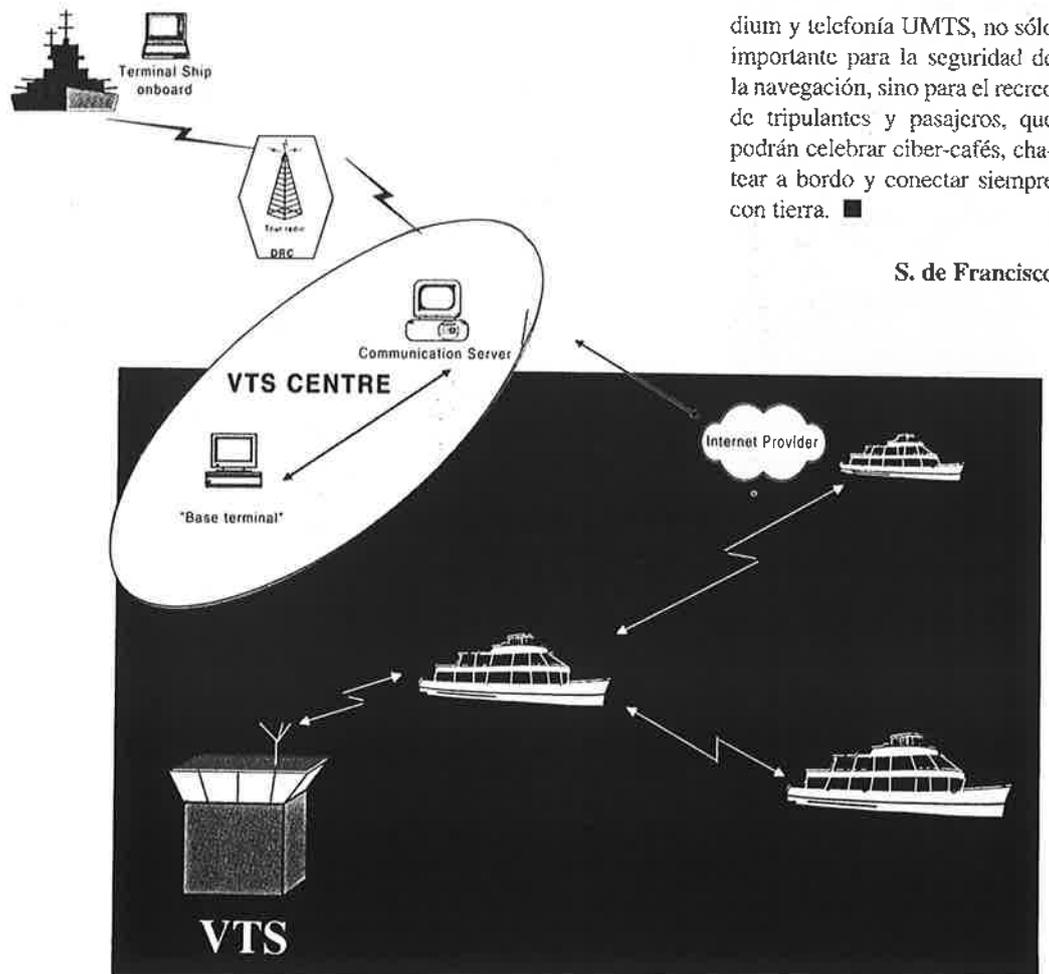
El referido proyecto, que comanda la ingeniería española Enyca-Ddnet, cuenta con una financiación de la Unión Europea próxima a los 900.000 euros, y es el único europeo de seguridad que da respuesta a los tráficos congestionados y de cruce entre las trayectorias transversales y longitudinales, tal como ocurre



en el Estrecho. Se considera de capacidad y economía superior a las del radar y la VHF, y permite transmitir al instante –entre barcos o desde tierra– las cartas marinas, mensajes codificados, partes meteorológicos, instrucciones de guardia costera y de orden medioambiental.

Pero, al filo de las necesidades específicas de la Operación Paso del Estrecho, su más apreciada virtud será la de vigilar y organizar los pre-embarques y la logística, el principal cuello de botella del sistema. Y es que, conocida al segundo la hora de salida y marcha de un transbordador desde Tánger, Algeciras o Ceuta, no sólo puede asegurarse la puntualidad de las llegadas, sino prever con exactitud la ordenación del pre-embarque próximo.

Las navieras intervinientes en esta Operación Paso del Estrecho han podido asomarse, siquiera fuese con carácter de experiencia piloto, a lo que será un futuro con Internet a bordo, satélite Iri-



dium y telefonía UMTS, no sólo importante para la seguridad de la navegación, sino para el recreo de tripulantes y pasajeros, que podrán celebrar ciber-cafés, chatear a bordo y conectar siempre con tierra. ■

S. de Francisco

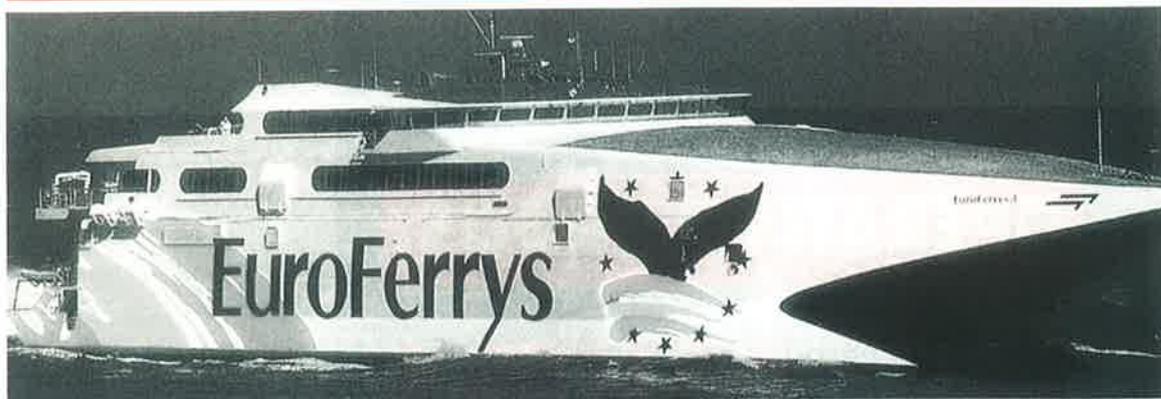
Frontera del futuro y zona de grandes contrastes

El Paso del Estrecho ya se ha vuelto una operativa madura en materias de seguridad y control marítimo, por lo que las autoridades marítimas españolas anuncian su deseo de "impermeabilidad total de la frontera en dos años", como no podría ser de otra forma.

Bruselas ya ha dotado de financiación y consultoría para controlar "todo lo que flote" en esta zona de grandes contrastes, donde se cruzan los más lujosos paquebotes y las más artesanales pateras.

Funcionará, asimismo, un "ojo electrónico" o sistema de seguimiento aéreo y satelitario, por reciente acuerdo de la Marina Mercante y el Instituto de Tecnología Aeroespacial (INTA).

Y el próximo control de buques por el Estado de puerto tendrá lugar entre el 1 de junio y el 30 de septiembre de 2002, es decir, en plena Operación Paso del Estrecho.



"Euroferrys I".



"Alborán"

Normalidad y respuesta amplia al atasco que no existió

Las navieras han actuado con sentido anticipador, aumentando su oferta de capacidad "hasta un 40 por ciento más" que el pasado año.

Euro-Ferrys y Trasmediterránea

hicieron entrar en servicio, respectivamente, el "Euroferrys I" y el "Alborán", lo más granado de su flota, para asegurar los casi 1.000 pasajeros y 250 automóviles de media, en cada travesía.

Hubo siempre barco de reserva a punto, y si preciso fuese, salidas nocturnas para la línea más exigente, la Algeciras-Ceuta, a la que se destinaron hasta tres embarcaciones suplementarias.

En el mismo propósito de dar agilidad al sistema, ambas navieras hicieron posible intercambiar sus billetes, funcionaron con fluidez los pre-embarques y ningún incidente de importancia quebró la normalidad del servicio.

LAS NAVIERAS

Algeciras-Ceuta	Trasmediterránea	17 millas	45 minutos	Pasaje, coches y vehículos industriales
Algeciras-Ceuta	Euroferrys	17 millas	45 minutos	Pasaje, coches y vehículos industriales
Algeciras-Ceuta	FerryMed (hasta 12/2000)	17 millas	45 minutos	Pasaje y coches
Algeciras-Tánger	Trasmediterránea	32 millas	60 minutos	Pasaje
Málaga-Ceuta	BuqueBus (hasta 4/2000)	66 millas	90 minutos	Pasaje y coches

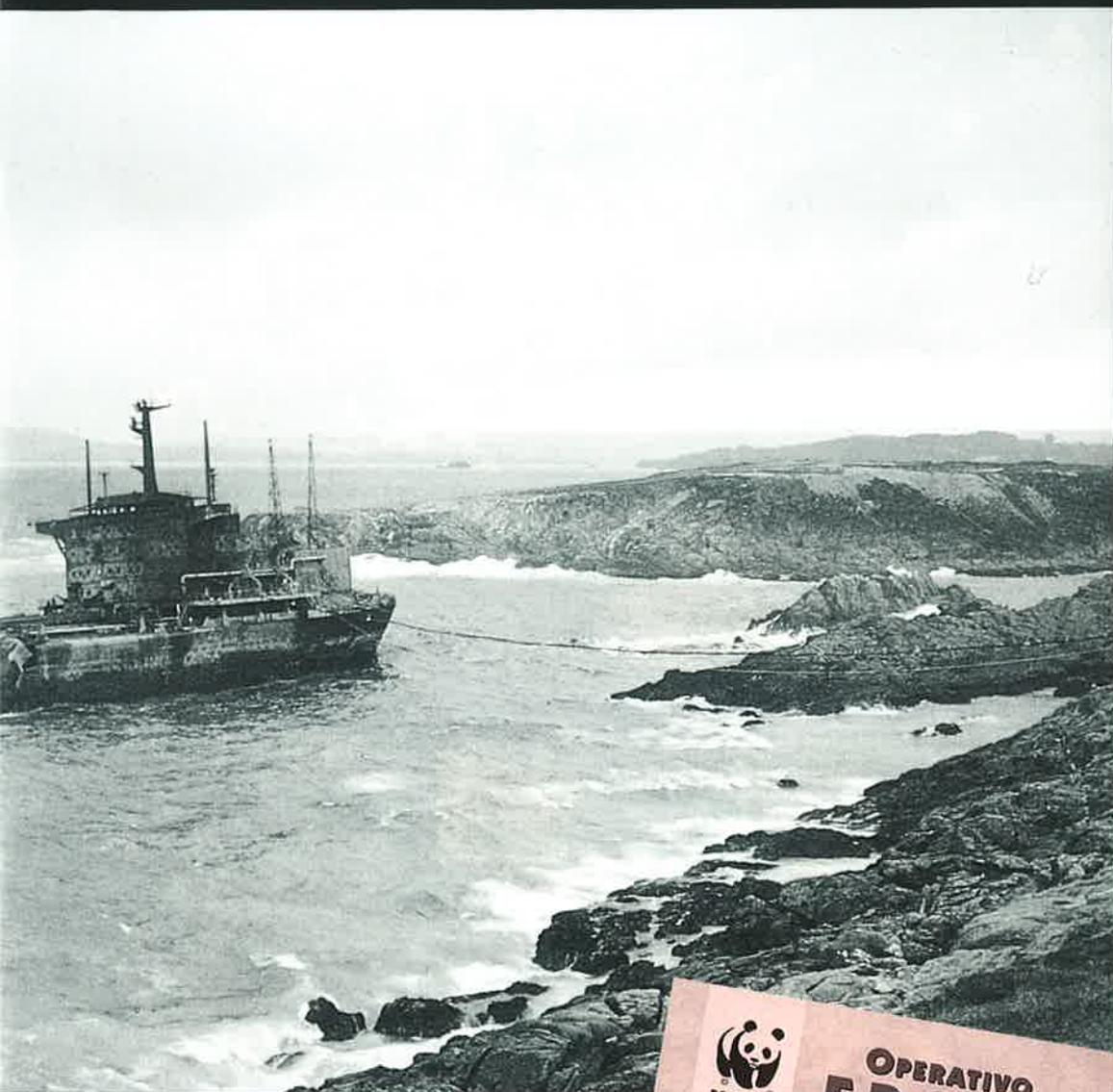
EN UN AÑO SE DETECTARON MÁS DE 60
VERTIDOS DELIBERADOS DE CRUDO EN LA
ZONA DE CANARIAS

OPERATIVO ERGOS,

CONTRA LAS MAREAS NEGRAS

A comienzos de 2000 se puso en marcha un programa único en el mundo para enfrentarse a la contaminación marina provocada por los vertidos de hidrocarburos. Se trata del Operativo Ergos (Grupo de Respuesta Ambiental para Mareas Negras), diseñado por WWF/Adena para ser aplicado en la zona de Canarias, uno de los puntos más transitados por petroleros del mundo, y que cuenta con el apoyo de los Gobiernos Central y canario, además de numerosas instituciones y organismos (ver MAR n.º 384, junio 2000). Gracias a este operativo, se ha podido elaborar un mapa con las zonas donde estos vertidos, voluntarios en su gran mayoría, se vienen produciendo con mayor asiduidad. Se detectaron más de 60 en el plazo de un año. Pero este operativo está diseñado, además, para prevenir, detectar el impacto que un vertido puede tener en los distintos puntos del litoral canario y cómo atajarlo, así como preparar a grupos de voluntarios para actuar en caso de catástrofe, por lo que se han previsto una serie de charlas durante el presente año en las cuatro islas de la provincia de Tenerife.





Ergos ha sido diseñado para prevenir e intervenir ante los vertidos de hidrocarburos y sus derivados en la zona marítima de Canarias. Cuenta con el apoyo de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, el Gobierno de Canarias y la Agencia Espacial Europea, entre otros.

WWF **OPERATIVO ERGOS**

Programa de Formación de Voluntariado Ciudadano

Caja Canarias
GRUPO DE RESPUESTA AMBIENTAL PARA MAREAS NEGRAS DE WWF/ADENA CANARIAS

Cada año, el mar recibe el vertido de unos cinco millones de toneladas de crudo, por término medio. De ellos, sólo un 10% procede de accidentes de petroleros. El resto, en su gran mayoría, de vertidos voluntarios, como el lavado de tanques de estos buques. Buena prueba de ello es que en el periodo de un año desde que se puso en marcha el Operativo Ergos en Canarias, en abril de 2000, se detectaron más de 60 vertidos deliberados en el área que cubre dicho Operativo, algunos de los cuales se produjeron en la misma salida de las bahías donde estos petroleros habían estado descargando, como señala a MAR Ezequiel Navio, director de la oficina de WWF/Adena en Canarias: *en la misma salida del puerto de La Luz detectamos un barco que empezó a lavar sus tanques.*

Gracias a este proyecto diseñado por WWF/Adena, y en el que participan los Ministerios de Medio Ambiente y Fomento, el Gobierno de Canarias y la Agencia Espacial Europea, la Universidad de Las Palmas o el Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial (INTA), entre otros organismos, se ha podido elaborar un mapa de las zonas donde resulta más frecuente este tipo de actuaciones (ver "Vertidos de hidrocarburos detectados vía satélite").

A través de dicho mapa se conocen las zonas que corren mayor riesgo de verse afectadas y la posible influencia desde el punto de vista del medio ambiente y, por lo tanto, estar prevenidos para poder actuar rápidamente y reducir en lo posible su nocivo efecto. Algo de suma importancia, ya que, salvo contadas excepciones, cuando tiene lugar una catástrofe de este tipo se producen reacciones improvisadas, tardías y con importantes deficiencias de coordinación y soportes logísticos apropiados.

Esto es, precisamente, lo que hace que este proyecto sea único

en el mundo. Taiwán y Noruega han implementado un servicio de vigilancia por satélite para detectar, en tiempo real, cualquier vertido de hidrocarburos que se produzca. El propio Estado, en cuanto se detecta el vertido, pone en marcha un servicio de alerta y un avión militar se desplaza a la zona y obliga al barco a dirigirse a puerto, como explica Ezequiel Navío. Pero no incluye un sistema de prevención, como es el caso del Operativo Ergos, donde existe un plan previo de actuación que permite ponerse en marcha inmediatamente.

WWF/Canon/Nigel Dickinson



Vigilancia por satélite

El Operativo Ergos tiene establecida una vigilancia de todo el archipiélago a través del satélite ERS de la Agencia Espacial Europea, que barre una franja aproximada de 300.000 kilómetros cuadrados. Las imágenes se reciben en la Estación de Seguimiento de Maspalomas (Gran Canarias) y son procesadas por operadores de Ingeniería y Servicios Aeroespaciales, S.A. (INSA). En caso de detectarse un vertido de petróleo, desde Maspalomas se comunica a Adena en Canarias la posición exacta de la mancha. Con esos datos, y teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas, se puede saber dónde se produjo el vertido, trabajo del que se encarga el Departamento de Biología de la Universidad de Las Palmas.

WWF/Canon/Brent Oglestrow



Las autoridades españolas, por iniciativa de WWF/Adena, han solicitado a la Organización Marítima Internacional que la zona marítima de Canarias sea declarada "zona especial del Convenio MARPOL"

La Dirección General de Marina Mercante facilitará los desplazamientos en helicóptero para obtener muestras del crudo. Al mismo tiempo, realizará un rastreo de todos los barcos que han atravesado esa zona, utilizando los datos de control de Tráfico Marítimo de Tarifa y Finisterre.

Los datos obtenidos, tanto de los barcos que atravesaron la zona como de las muestras de crudo, que se contrastarán con las muestras tomadas en la refinería donde se depositó el carburante,

proporcionarán, con un alto grado de fiabilidad, cuál fue el barco responsable del vertido. Tras su identificación, se procede a informar a las autoridades, tanto autonómicas como nacionales y de la Unión Europea, así como a la Organización Marítima Internacional, al Programa de Naciones Unidas para el Medio Am-

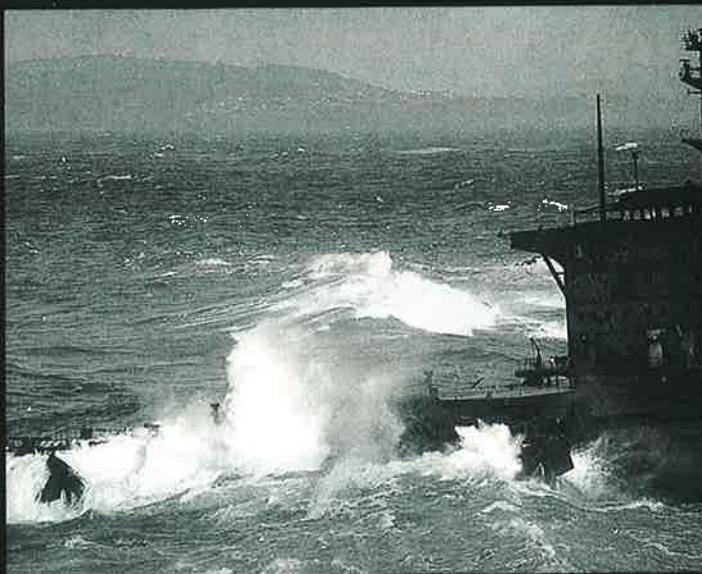
biente (PNUMA) y a Acuerdos Internacionales relacionados con estos problemas. Ése fue el procedimiento que se empleó en el caso del barco noruego "Jan Stove II", primer petrolero sorprendido tras la puesta en marcha del Operativo Ergos cuando limpiaba sus tanques a 45 millas al noroeste de la isla de Alegranza.

Ezequiel Navío se muestra muy satisfecho de cómo está funcionando el operativo, así como del alto grado de colaboración de todos los organismos implicados, como es el caso del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, que ya está estudiando, según nos comenta el representante de Adena, extrapolar este operativo al Mediterráneo (una actuación que sería de gran importancia, ya que en este mar se vierten entre 500.000 y 700.000 toneladas al año de forma deliberada y, teniendo en cuenta que se trata de un mar con una lenta renovación de sus aguas, la incidencia de los vertidos es muy grande). Varias cofradías de pescadores se han comprometido a colaborar con el Operativo Ergos en la detección de vertidos deliberados. También se ha solicitado la colaboración de compañías aéreas, navieras y de la Armada española en Canarias.

Sin embargo, el miembro de Adena no se muestra tan satisfecho con la colaboración que está prestando el Gobierno de Canarias. Lo lamentable es que, pese a toda la información que se ha

ido obteniendo, en la actualidad el Gobierno de Canarias está actuando de una forma absolutamente pasiva. Una situación que le extraña aún más, como señala a MAR, por las graves repercusiones que cualquier incidente de vertidos puede tener sobre los sectores económicos canarios. Ezequiel Navio indica que esta colaboración fue buena hasta el pasado mes de febrero, incluso se había avanzado en la dotación de los helicópteros que acuden cuando se ha detectado un vertido, pero en la actualidad hay una desidia y una pasividad absolutas. Nosotros podemos jugar nuestro papel, desde el punto de vista de la detección, pero si ellos no aportan su grano de arena...

WWF/Conan/ José Manuel Palomares



preparan para actuar. En este sentido, tiene una gran importancia la formación de equipos de voluntarios, tanto de ciudadanos como de técnicos veterinarios, para intervenir en caso de catástrofe, coordinados con las Administraciones competentes. Cuanto antes se actúe, y de manera más efectiva, menor daño se producirá en ese ecosistema.

A través del Programa de Formación de Voluntariado Ciudadano se pretende lograr una mayor eficacia en su actuación, conociendo en qué zonas afectadas

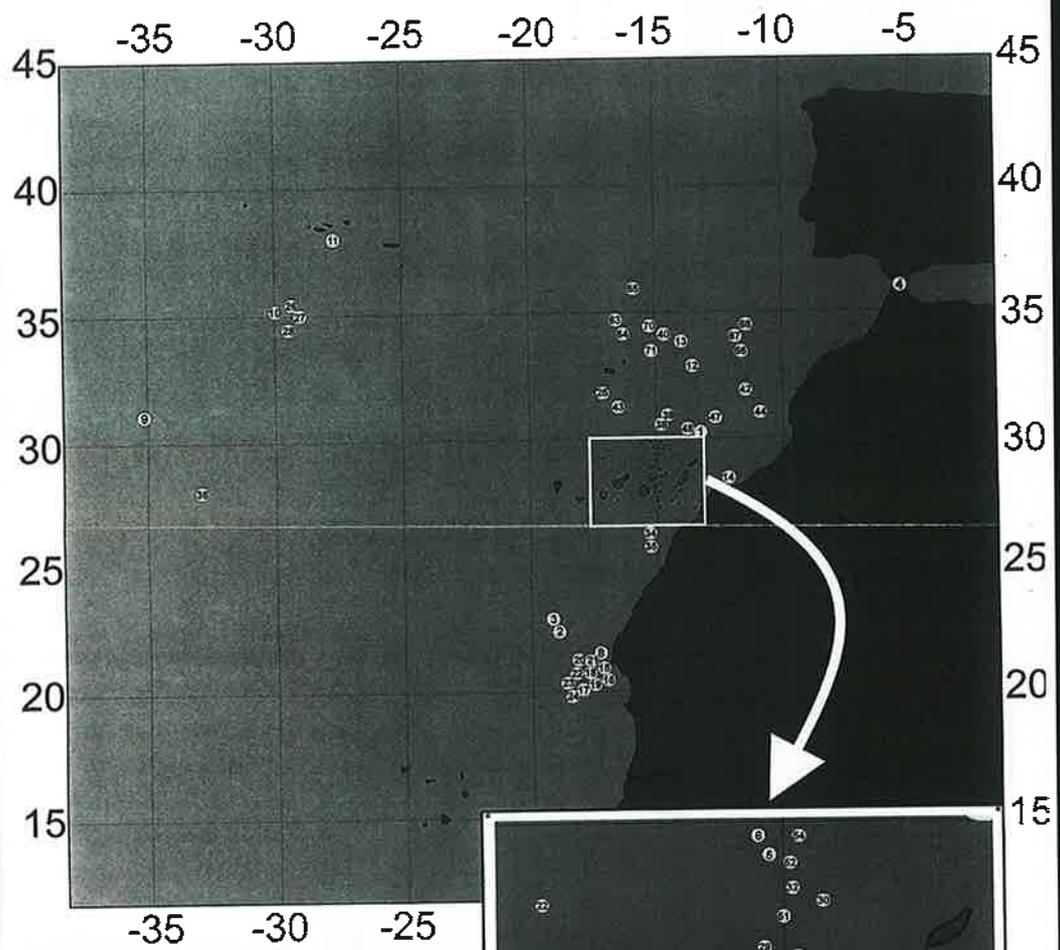
A pesar de ello, y como se señalaba anteriormente, la valoración del operativo resulta muy satisfactoria. De hecho, según el representante de Adena, se ha apreciado una reducción de los vertidos con respecto a años anteriores. Puede que esté influyendo la existencia del operativo, ya que se saben vigilados.

Labor de prevención

Así, pues, las propias labores de vigilancia llevan implícita una vertiente de prevención, apartado éste al que se le da una gran importancia. De hecho, es precisamente este apartado el que le confiere al Operativo Ergos esta característica de programa pionero.

Canarias es una de las regiones de mayor riqueza biológica del planeta. Los expertos valoran la posible incidencia que tendría un vertido en estas costas y se

VERTIDOS DELIBERADOS DE HIDROCARBUROS DETECTADOS VÍA SATÉLITE



En tan sólo un año, desde que en el mes de abril de 2000 se pusiera en marcha el Operativo Ergos, se han detectado más de 60 vertidos deliberados. De ellos, más de veinte se registraron en las inmediaciones de Canarias, lo que pone de manifiesto la patente falta de mecanismos de control ante este tipo de vertidos desde embarcaciones petroleras, como destaca la organización ecologista WWF/Adena. Otras zonas igualmente castigadas son los alrededores de las Azores, Madeira y, en mayor medida, el espacio marítimo que linda con la costa de Marruecos y Mauritania.

pueden entrar, cómo actuar si encuentran animales petroleados, cómo manipularlos, a quién acudir. A lo largo del presente año y con el apoyo financiero de la Caja General de Ahorros de Canarias, Adena está promoviendo estos cursos de formación ciudadana en las cuatro islas de la provincia de Tenerife, impartiendo en los núcleos más poblados de cada área. Así, ya se celebraron las 8 conferencias previstas en La Palma (una de ellas dirigida a veterinarios de La Palma y de El Hierro) y las 4 de El Hierro. En Tenerife tendrán lugar, durante los meses de octubre y noviembre, 18 conferencias (una de ellas ya celebrada dirigida a veterinarios y biólogos de Tenerife y La Gomera) y en La Gomera se celebrarán las 5 previstas durante el mes de diciembre.

El objetivo del Operativo Ergos es alcanzar a la totalidad de la población, desde estudiantes de centros educativos y universidades, a asociaciones de vecinos y otros colectivos sociales, pasando por Administraciones locales y entidades privadas. Y es que se pretende que esta formación, además de lograr la participación del mayor número de personas posible, transmita una información desde el punto de vista ambiental y de concienciación.

Primeros resultados

Junto a la detección y oportuna denuncia de los vertidos acaecidos durante este año y medio que lleva el Operativo Ergos, los datos recogidos han servido para conocer dónde se producen los vertidos, cuantificando incluso la densidad de éstos. Tenemos datos concretos de dónde se están produciendo, la frecuencia y la posible influencia desde el punto de vista del medio ambiente. Este dato es importantísimo porque sabemos de dónde viene y cómo podemos actuar, señala Ezequiel Navío.

Precisamente ésta es una de las conclusiones más importantes

"Desde el punto de vista de recopilación de información se ha avanzado mucho. Tenemos datos concretos de dónde se están produciendo, frecuencia y la posible influencia desde el punto de vista medioambiental" (Ezequiel Navío).



del trabajo realizado, según se puso de manifiesto en el "I Congreso sobre Ergos", realizado a finales del pasado año tras la finalización de la puesta en marcha de la primera fase: la detección de los vertidos (la segunda es la de puesta en marcha de los programas de formación, a los que se aludía anteriormente). En él participaron diversas Administraciones estatales y canarias, así como especialistas de distintas entidades y representantes de las diferentes oficinas de WWF en los países comunitarios costeros.

Entre las principales conclusiones, se acordó redactar una propuesta para declarar e incluir a las aguas canarias como "zona especial" en el Convenio MARPOL (ver recuadro); promover la revisión del procedimiento san-

Canarias, "zona especial" del

Las autoridades españolas, a través de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento y de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Canario, y por iniciativa de Adena, han solicitado a la Organización Marítima Internacional que la zona marítima de Canarias sea declarada "zona especial del Convenio MARPOL 73/78".

Por "zona especial" se entiende cualquier extensión de mar en que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación por hidrocarburos. Entre las zonas especiales existentes se encuentran los mares Mediterráneo, Báltico, Negro, Rojo, la "zona de los Golfos", el golfo de Adén, la Antártida y las aguas noroccidentales de Europa.

Estas zonas gozan de una normativa más rigurosa. Por ejemplo, está prohibida toda descarga de hidrocarburos o mezclas oleosas desde cualquier tipo de buque; los Gobiernos de las Partes que sean ribereños de esas "zonas especiales" se comprometen a garantizar que todos los terminales de carga de hidrocarburos y puertos de reparaciones de esas zonas

Tras la puesta en marcha de la fase de detección e intervención, Adena ha iniciado la de formación de voluntarios ciudadanos, para así disponer de un sistema de intervención inmediata coordinado con las distintas Administraciones.



Convenio MARPOL

dispongan de instalaciones y servicios adecuados para la recepción y tratamiento de los lastres contaminados y aguas de lavado de tanques petroleros; los Gobiernos de las Partes del Convenio están obligados a investigar inmediatamente cualquier rastro de hidrocarburos sobre la superficie del mar.

No cabe duda de que la zona marítima de Canarias cumple con los requisitos definidos para las "zonas especiales". Además de su importante riqueza biológica, por su situación geográfica constituye una de las principales áreas de riesgo de accidentes de buques petroleros, ya que el pasillo marítimo comprendido entre Canarias y el litoral africano es una de las tres vías más transitadas del mundo por este tipo de embarcaciones.

Cualquier accidente, o los vertidos voluntarios que de forma sistemática se vienen produciendo —según se confirma por las observaciones realizadas gracias al Operativo Ergos—, suponen un grave riesgo de daños ecológicos, sociales y económicos de incalculables consecuencias.

Desde Adena se contempla este paso dado por el Estado español como de gran importancia para la conservación de estas aguas. Ahora, habrá que esperar a la decisión de la OMI. ■

cionador que se aplica a los responsables de estos vertidos; promover la revisión del Convenio MARPOL para ampliar las inspecciones; revisar la Propuesta de la Directiva de la Unión Europea sobre descarga de residuos en instalaciones portuarias; revisión de los medios materiales disponibles para hacer frente a una hipotética marea negra en Canarias; impulsar la inclusión del Operativo Ergos en los Planes Territoriales contra la contaminación marina de todo el territorio nacional; impulsar acciones diplomáticas y legislativas ante la Organización Marítima Internacional (OMI) para crear un Subcomité de Seguimiento que estudie el grado de cumplimiento de la legislación vigente en los países miembros.

Son algunas de las conclusiones. Conclusiones que reve-

lan lo mucho que queda por hacer, tanto en lo organizativo y legislativo como en el propio Operativo Ergos. Canarias está en uno de los tres pasillos de mayor tráfico de petroleros del mundo. Los vertidos de petróleo procedente de la limpieza de los tanques —comenta Ezequiel Navío— están contaminando las playas y costas canarias de una forma variable pero sistemática. Muchos de esos buques navegan bajo banderas de conveniencia para no cumplimentar las normativas internacionales. La mayor parte de los accidentes se deben al grave estado de deterioro de muchas de estas naves o a imprudencias del capitán o de la compañía, que por ahorrar tiempo toman la ruta más corta aunque existan peores condiciones meteorológicas. Son accidentes que la mayor parte de las veces se podrían evitar. En otras ocasiones, les resulta más rentable a las empresas hundir al barco con toda su carga para cobrar el seguro que mantenerle operativo... Como destaca el representante de Adena, queda mucho por hacer.

Del buen funcionamiento de este operativo dependerá el poder paliar, en la medida de lo posible, la situación de riesgo que atraviesa toda esta zona. La protección de su rico y variado ecosistema, así como combatir las prácticas ilegales de las compañías encargadas del transporte de hidrocarburos, es el objetivo final. ■

Raúl Gutiérrez

¹ El Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) fue aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1973 y modificado por el Protocolo de 1978. El objetivo de este Convenio, ratificado por España, es el de limitar la cantidad de aguas mezcladas con residuos de hidrocarburos que se vierten al mar y asegurar que los puertos de descarga cuenten con instalaciones de recepción de residuos oleosos provenientes de los buques.

LA ADMINISTRACIÓN GALLEGA Y LA COFRADÍA DE CELEIRO

INVOLUCRAN A LA JUVENTUD CON EL MEDIO MARINO



El Programa Atlántida, impulsado por la Consejería de Familia y Promoción de Empleo, Mujer y Juventud en colaboración con la Cofradía de Pescadores de Celeiro, contribuye a incrementar el conocimiento de la juventud gallega sobre el medio marino y terrestre en sus aspectos fisicoquímico y biológico, estimulando hábitos de comprensión, cooperación y tolerancia.

En su segunda edición el Programa, que se extiende desde el mes de octubre hasta mayo de 2002, pretende llegar hasta 4.000 jóvenes y para ello ha ampliado su participación a partir del primer ciclo de la Educación Secundaria Obligatoria (ESO).



La costa gallega constituye un excelente medio natural y pesquero, que ha sido una de las principales fuentes de riqueza de la que depende directa e indirectamente una parte importante de la población. La región autónoma gallega cuenta con la costa de mayor longitud del litoral español (1.700 kilómetros), y además tiene una morfología variada en la que se alternan las ensenadas con promontorios, las áreas de acantilados con las marismas, y las zonas abiertas al temporal con costas abrigadas.

Para mantener y mejorar la relación entre el medio natural y las personas que lo habitan y desarrollan su actividad laboral en él, la Consejería de Familia y Promoción de Empleo, Mujer y Juven-



tud, en colaboración con la Consejería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, ha apostado por la formación y el conocimiento del medio gallego como elementos imprescindibles para que sus jóvenes se involucren en la conservación del medio natural de Galicia.

Con este objetivo de mostrar a la juventud su medio natural y las tareas que tradicionalmente se han desarrollado en él, se ha puesto en funcionamiento el Programa Atlántida, que se enmarca en el Plan de Acción Joven 2000-2003 y permite adquirir a jóvenes entre 18 y 30 años unos conocimientos básicos sobre la navegación y las tareas que se realizan en un barco pesquero utilizando las últimas tecnologías.

El Programa, que en su segunda edición se extiende desde octubre del presente año a mayo

“Atlántida quiere ser un recurso didáctico que contribuya a conocer el medio natural marino y terrestre y estimular los sentimientos de respeto por la naturaleza”.

(M.º José Bravo Bosch)



del próximo, quiere llegar también a los más jóvenes y para ello ha ampliado su participación a partir del primer ciclo de la ESO.

Para llevar a cabo el proyecto, la directora de la Dirección General de la Juventud, M.º José Bravo Bosch, inició el pasado año 2000 un convenio de colaboración con la Cofradía de Ceieiro para desarrollar conjuntamente el Programa Atlántida.

Formar para valorar

Atlántida consiste en la realización de actividades de formación, navegación y observación del medio marino. Y quiere ser, como subraya M.º José Bravo Bosch, “un recurso didáctico que contribuya no sólo a incrementar los conocimientos del medio natural marino y terrestre en sus as-

pectos fisicoquímico y biológico, sino también a estimular sentimientos de respeto por la naturaleza y a fomentar hábitos de comprensión, cooperación y tolerancia en una intensa convivencia compartida por grupos de diversa procedencia en el ambiente lúdico de un albergue juvenil y organizado con criterios de actividades de tiempo libre”.

Las actividades se desarrollan en los albergues juveniles de Gandarío, en Bergondo, y Area, en Viveiro, y en el buque arrastrero de litoral “Rocamar” reconvertido por la Cofradía de Ceieiro en un aula de tecnología marina que en sus tres años de trabajo ha sido dedicada plenamente a la formación. De forma especial la de los marineros gallegos tanto en el ámbito formativo, transformando la aptitud y

SEGUNDA EDICIÓN DEL PROGRAMA ATLÁNTIDA

forma de laboreo de los pescadores, como en tecnológico permitiendo la utilización de los sistemas más avanzados en tele-detección, comunicación y navegación. Pero sin olvidar la formación de la juventud y el importante papel que ésta jugará en el futuro del sector pesquero gallego.

El Programa cuenta con un equipo de profesionales de navegación pesquera, biólogos, buceadores, monitores de tiempo libre y personal de apoyo. Atlántida se ha diseñado para dos grupos diferenciados. Por un lado, alumnos de Bachillerato en grupos de 72 participantes cada semana de lunes a viernes, y por otro para las personas entre 18 y 30 años que participan de viernes a domingo en grupos de 18 personas.

Actividades

Después de una breve explicación de los diferentes tipos de seres vivos con los que se puede encontrar: tipo de vida, morfología, anatomía, formas de alimentación, posición en la cadena alimentaria, nivel evolutivo, etc., las actividades específicas realizadas por los alumnos de Bachillerato se centran en la recolección de muestras marinas.

Con el material recogido los jóvenes confeccionan un herbario teniendo en cuenta pautas: escoger algas, determinar su tipo, determinar la especie, extenderlas sobre cartulinas y meterlas en la prensa para secarlas.

Las labores prácticas de los jóvenes se combinan con las breves charlas sobre las marcas y las corrientes, zonas y modelado del litoral que se imparten *in situ*. De la misma forma, se les imparte charlas sobre las lonjas, tipos de barcos y aparejos de pesca, y otros tipos de navegación diferente a la pesquera.



Estas explicaciones teóricas sirven de introducción a las diversas actividades prácticas que los participantes realizan durante el programa.

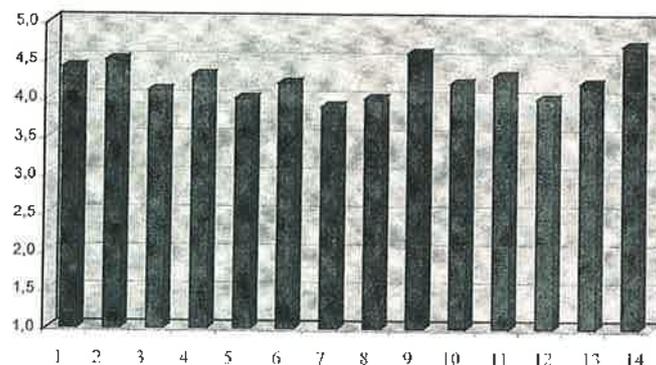
En la playa de Santa Cruz se realizan los muestreos entre mareas, en los que los participantes, equipados con material adecuado, son instruidos sobre las distintas formas de vida que habitan en la costa. Además se les muestran distintos tipos de costa como la batida, de interior de ría, de fondos arenosos y fangosos. También se les explica la gradación de la costa: zona supra, meso e infralitoral.

Clase a bordo

Ya a bordo del buque arrastrero "Rocamar" se enseña a los estudiantes conocimientos básicos sobre la navegación: trazar rumbos, utilizar tipos de señales marítimas, conocer las partes del barco (proa, popa, babor, estribor, etcétera) y los alfabetos náutico y Morse para enviar y recibir mensajes. Los participantes también entran en contacto con las tareas que se llevan a cabo en un barco de pesca utilizando las nuevas tecnologías tanto en lo referido a navegación como a tele-detección y artes de pesca.

En el "Rocamar" cada participante navega una jornada completa (una mañana y una tarde, que transcurren en distinto día).

Evaluación de los participantes entre 18 y 30 años



Aspectos del curso

1. Idoneidad del curso.
2. Organización.
3. Horario.
4. Equipamiento.
5. Validez como complemento a tus estudios.

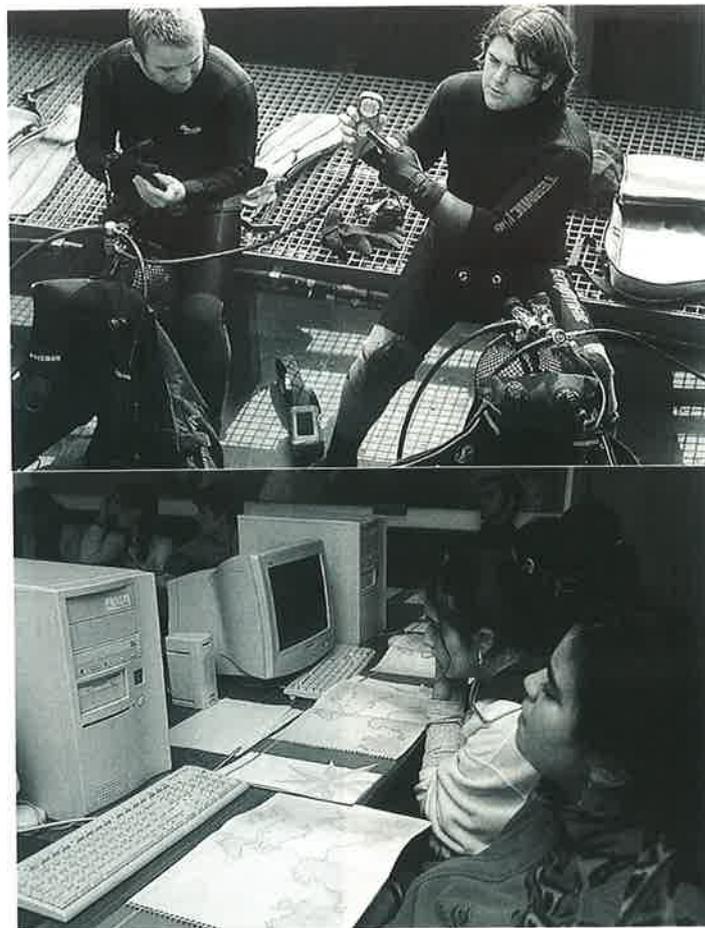
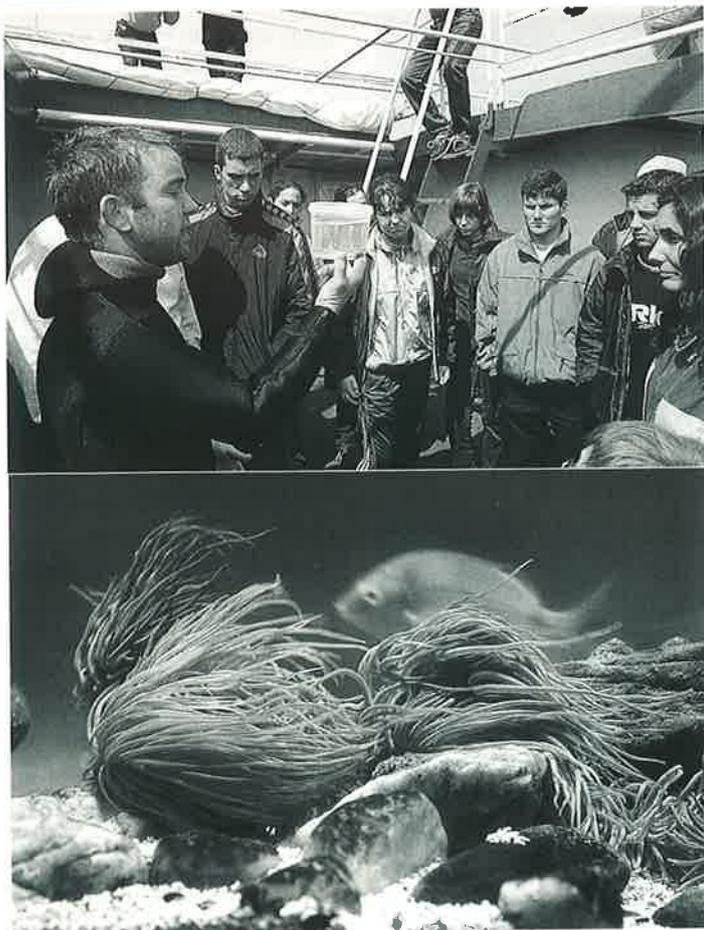
Parte teórica

6. Adaptación del contenido a sus expectativas.
7. Profundización en los temas de navegación.

8. Profundización en nuevas tecnologías.
9. Profesorado.

Parte práctica

10. Adaptación de las prácticas a sus expectativas.
11. Navegación.
12. Pesca.
13. Medio marino.
14. Monitores/buceadores.

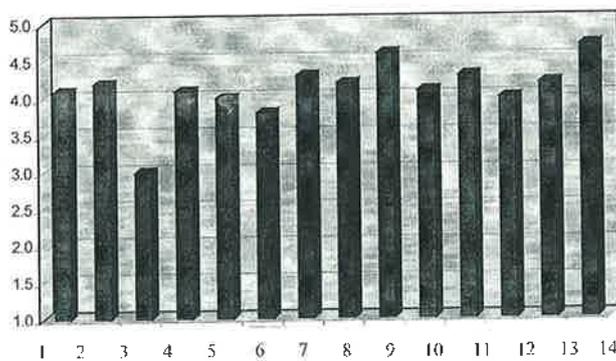


Durante la jornada de tarde, los participantes preparan el palangre y lo ceban antes de lanzarlo dividido en dos grupos. Mientras el primero, en el puente atiende a las explicaciones sobre el manejo de los aparejos; el segundo grupo atiende a las explicaciones que los expertos imparten sobre seguridad y salvamento en el barco tales como colocación de salvavidas, manejo de las balsas hinchables y los trajes de supervivencia.

Después los grupos intercambian sus actividades, y son informados de cómo preparar un aparejo para volver a ser utilizado, cómo sacarlo y darle la vuelta, cómo empatar los anzuelos y unirlos a la línea madre, así como también aprenden la forma de colocar las piedras y las boyas de este sistema de pesca.

Las labores desarrolladas por los participantes durante la

Evaluación de los estudiantes de ESO



Aspectos del curso

1. Idoneidad del curso.
2. Organización.
3. Horario.
4. Equipamiento.
5. Validez como complemento a tus estudios.

Parte teórica

6. Adaptación del contenido a sus expectativas.
7. Profundización en los temas de navegación.

8. Profundización en nuevas tecnologías.
9. Profesorado.

Parte práctica

10. Adaptación de las prácticas a sus expectativas.
11. Navegación.
12. Pesca.
13. Medio marino.
14. Monitores/buceadores.

jornada de mañana complementan las tareas llevadas a cabo durante la tarde. Por tanto, los jóvenes recogen el aparejo y se examinan las capturas.

A continuación, los expertos en submarinismo explican las distintas partes que componen el equipo de buceo y su funcionamiento. Tras las explicaciones los submarinistas realizan una inmersión con una cámara de vídeo submarina conectada a través de un monitor con el aula del barco en la que los estudiantes de Bachillerato pueden seguir las evoluciones y las acciones de los buceadores en el entorno marino.

Otra de las actividades del Programa Atlántida es la visita a lonjas, en las que los estudiantes divididos en grupos poco numerosos asisten a la subasta de pescado. Se presencia la venta de pescado del día y la subasta de los arrastreros procedentes de

SEGUNDA EDICIÓN DEL PROGRAMA ATLÁNTIDA

Gran Sol. Durante las subastas los monitores aprovechan para explicar las características de las distintas subastas, los tipos de pescado y marisco, su forma de captura, y algo que podrán utilizar más adelante, como reconocer la frescura del producto y la información que las cajas aportan sobre de las capturas.

La presencia de los participantes en las subastas se encadena y complementa las otras actividades realizadas durante transcurso del proyecto, ya que estas visitas, como todas las tareas realizadas a bordo, se caracterizan por la interacción que se establece entre los participantes, los monitores y los expertos. De esta forma los estudiantes aprenden sobre las especies marinas, conocen el buque pesquero como sistema de producción (preparación de las artes de pesca, captura y elaboración a bordo) y la venta del producto en lonja.

Objetivos comunes

Las actividades que desarrollan los jóvenes con edades comprendidas entre los 18 y los 30 años están más centradas en la faena pesquera propiamente dicha.

De esta forma, se pretende mostrar la doble función de casa y puesto de trabajo que el barco pesquero cumple para la tripulación durante la marea. Por tanto, durante los tres días que dura el Programa Atlántida para los jóvenes de entre 18 y 30 años se centra principalmente en las labores previas a la salida al mar; las distintas funciones del personal a bordo; en la preparación de los aparejos antes de largarlos y útiles de señalización de la pesca; en las prácticas reales de navegación y manejo de los aparatos del puente (timón, sistemas de posición global [GPS], ploter, sonar, radar, etcétera.); en el salvamento (cómo actuar en caso de naufragio, estructura y equi-



Éxito de la primera edición

La segunda edición del Programa Atlántida, iniciada hace escasas semanas, comienza esta singladura avalada por la excelente evaluación que recibió tanto por los alumnos del segundo ciclo de Bachillerato como por los participantes de 18 a 30 años que lo realizaron.

De la información extraída de las evaluaciones realizadas por los participantes en relación a los distintos aspectos del programa mostrada en los gráficos se desprende que para los más jóvenes el aspecto del curso peor valorado es el horario, ya que para llevar a cabo algunas actividades hubo que madrugar. El aspecto mejor valorado por estos mismos participantes fue la calidad de la enseñanza de los profesores, buceadores y monitores y su magnífica disposición en todo momento.

También éste fue el aspecto más valorado en el caso de los participantes mayores de 18 años, junto a la idoneidad de las materias y experiencias vividas. El aspecto peor valorado por estos jóvenes fue la profundización teórica en las nuevas tecnologías de los buques pesqueros, que se valoró como escasa.

pamiento de la balsa y su arriado, utilización y estructura del chaleco salvavidas y del traje de supervivencia); en la singladura hacia la zona de pesca (labores de búsqueda de pesca mediante la utilización de sónares y sondas); en las prácticas reales de largado y recogida del aparejo para la captura de peces; en la manipulación del pescado a bordo; en las labores de atraque y simulación de descarga.

Los participantes en el Programa adquieren una idea clara y global de todos los elementos que componen este espacio que es a la vez casa y empresa flotante, muchas veces expuesta a duras condiciones meteorológicas. Observan y conocen los avances técnicos alcanzados en los últimos años tanto en la manipulación del pescado como en su detección, o en el ámbito del salvamento marítimo.

El Programa Atlántida utiliza una metodología teórico-práctica basada en la participación activa del alumnado, que experimenta las labores mediante la vivencia real en un buque de pesca en el que está acompañado por un grupo de profesionales que responde a sus necesidades en cada momento.

El Programa Atlántida, de esta forma, cumple con su doble objetivo. Por una parte proporciona a los jóvenes gallegos contacto con su medio marítimo a través de las vivencias en una zona pesquera. Y, por otra, les concientia de la importancia que ha tenido y tiene la relación de Galicia con el mar, especialmente en lo relativo a la pesca, y de la necesidad de fomentar entre los participantes la concienciación con el ámbito marítimo. ■

Jesús M. Salamanca

**A partir del 1 de octubre,
ya puedes cotizar en Euros
a la Tesorería General de
la Seguridad Social
a través del sistema RED.**

Utiliza el sistema RED.
Domicilia el pago de las cuotas
en tu entidad financiera. Cómodamente.
Desde su ordenador. **Adelántate.**



El Euro cada día más cerca. La Seguridad Social, también.



SECRETARÍA DE
ESTADO DE LA
SEGURIDAD SOCIAL

TESORERÍA
GENERAL DE LA
SEGURIDAD SOCIAL

www.seg-social.es



Con un total de 83.385 millones de euros (13,9 billones de pesetas) contará de presupuesto la Seguridad Social para el año 2002. Ello supone 6.517 millones de euros (1,1 billones de pesetas) más que en el ejercicio anterior, con un crecimiento del 8,5 por ciento. De esta cantidad, 57.986 millones de euros (9,6 billones de pesetas) se destinarán al pago de las pensiones, con un incremento presupuestario del 6 por ciento sobre el año 2001. Según ha explicado el Ministro de Trabajo y Asuntos sociales, Juan Carlos Aparicio, "el Presupuesto de la Seguridad Social para el

próximo año tiene como principal objetivo consolidar y potenciar los niveles de bienestar social alcanzados, mejorando nuestro sistema de protección social y garantizando su futuro. Se orienta también a favorecer el crecimiento económico y el empleo, que es la base sobre la que se asientan las pensiones y demás prestaciones del Sistema". Asimismo, junto a ese objetivo básico el presupuesto contempla la mejora de los servicios de gestión y atención al ciudadano para aumentar la eficacia, seguridad y calidad de los mismos.



OBJETIVO: **CONSOLIDAR**

El Presupuesto de la Seguridad Social para 2002 asciende a 83.375 millones de euros (13,9 billones de pesetas) de los que el 93,5 por ciento se destinará a protección social.

no Díaz Guerra, ha señalado que dichos Presupuestos persiguen tres objetivos: *facilitar la generación de empleo*, como mejor instrumento para favorecer la inclusión social y el bienestar de los ciudadanos, *consolidar nuestro modelo de Seguridad Social*, como compromiso entre generaciones, y *potenciar las políticas de solidaridad* para una mayor cohesión social.

Para conseguirlo el titular de Trabajo ha explicado que "los Presupuestos del Departamento dan un fuerte impulso tanto al mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones como a las políticas de solidaridad para asegurar el reparto solidario entre todos de los beneficios del crecimiento económico".

Crecimiento y euros

También ha señalado el Ministro que para lograr los fines de creación de empleo y la consolidación y potenciación de bienestar social, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales cuenta con un presupuesto consolidado para el próximo ejercicio de 99.791,7 millones de euros (16,6 billones de pesetas), lo que representa un *crecimiento del 8,6 por ciento*, el más elevado de los últimos años en términos homogéneos, es decir, com-

parando el presupuesto del 2002, en el que se aplica el nuevo modelo de financiación autonómica, con el del 2001 adaptado a las mismas circunstancias.

Según los datos facilitados por los responsables del Ministerio de Trabajo este incremento es superior al del presente año, que fue de un 7,6 por ciento, y al de los tres años anteriores, y muy superior al crecimiento nominal de la economía (5,9%), cuatriplicando el crecimiento previsto del IPC, que es de un 2%.

También ha hecho notar Juan Carlos Aparicio que los Presupuestos del próximo año son los primeros que se han elaborado íntegramente en euros y que *incorporan el nuevo sistema de financiación autonómica*.

Garantía de futuro

De acuerdo con las cifras presentadas por los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el *presupuesto consolidado de la Seguridad Social asciende a 83.375 millones de euros* (13,9 billones de pesetas), registrando un aumento respecto al año 2001 de 1,1 billones de pesetas y un *incremento del 8,5 por ciento en términos homogéneos*.

Según esas mismas cifras, por cuarto año consecutivo, el Sistema de la Seguridad Social alcanza de nuevo un *superávit* que para el año 2002 es de 3.871 millones de euros (0,6 billones de pesetas), que representan el 0,5% del Producto Interior Bruto

Este superávit permite además dotar al *fondo de reserva* con 1.052 millones de euros (175.000 millones de pesetas), "incrementándose así la *garantía de futuro del sistema de protección social*", según ha afirmado el Ministro de Trabajo.

Otro punto a destacar es que estos Presupuestos para el año 2002 también dan cumplimiento al mandato legal de *garantizar el mantenimiento del poder adquisitivo de todas las pensiones*, actualizándolas en función del IPC (Índice de Precios al Consumo) del año 2002 y compensándolas por la probable desviación del índice de precios de este año, y consolidando el incremento producido en el año 2001 de las pensiones mínimas y de manera especial de las de viudedad.

Como en años anteriores, el Presupuesto de la Seguridad Social continúa avanzando en la separación de *fuentes de financiación* tal y como se indicaba en las recomendaciones del Pacto de



El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, que ha presentado los Presupuestos de su Departamento para el año próximo, acompañado del Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, de los Secretarios Generales de Empleo y Asuntos Sociales, Juan Chozas y Concepción Dancausa, y del Subsecretario del Ministerio, Mari-

EL BIENESTAR SOCIAL

Las pensiones mantienen su poder adquisitivo y el Fondo de Reserva aumenta en 1.052 millones de euros (175.000 millones de pesetas).

Toledo y el Acuerdo sobre pensiones firmado con los agentes sociales. A tal efecto se ha incrementado la aportación del Estado a la financiación de los complementos a mínimos de pensiones en un 21,3%, lo que significa una dotación de 306 millones de euros (50.972 millones de pesetas).

Presupuesto equilibrado

Para Juan Carlos Aparicio el presupuesto de la Seguridad Social del próximo año se presenta equilibrado en sus gastos e ingresos y alcanza la cifra de 83.375 millones de euros (13,9 billones de pesetas), lo que representa un crecimiento del 8,5 por ciento con respecto al año anterior y supone destinar 6.517 millones más de euros a la protección social, o lo que es lo mismo, 1,1 billones de pesetas.

Con este presupuesto la Seguridad Social aumenta su participación en el Producto Interior Bruto (PIB), que pasa del 11,81 por ciento en 2001 al 12,10 por ciento en 2002.

Especial énfasis ha puesto el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales en explicar que en los Presupuestos del próximo año para establecer comparaciones hay que tener en cuenta que, a diferencia de ejercicios anteriores, el Presupuesto de la Seguridad Social de 2002 no incluye los créditos de transferencias a las Comunidades Autónomas por las prestaciones de asistencia sanitaria asumidas por éstas que ascienden a 17.185 millo-

nes de euros (2,9 billones de pesetas) y los servicios sociales del IMSERSO transferidos que ascienden a 972 millones de euros (161.700 millones de pesetas). Estas bajas se producen en virtud de los acuerdos de financiación autonómica.

Superávit

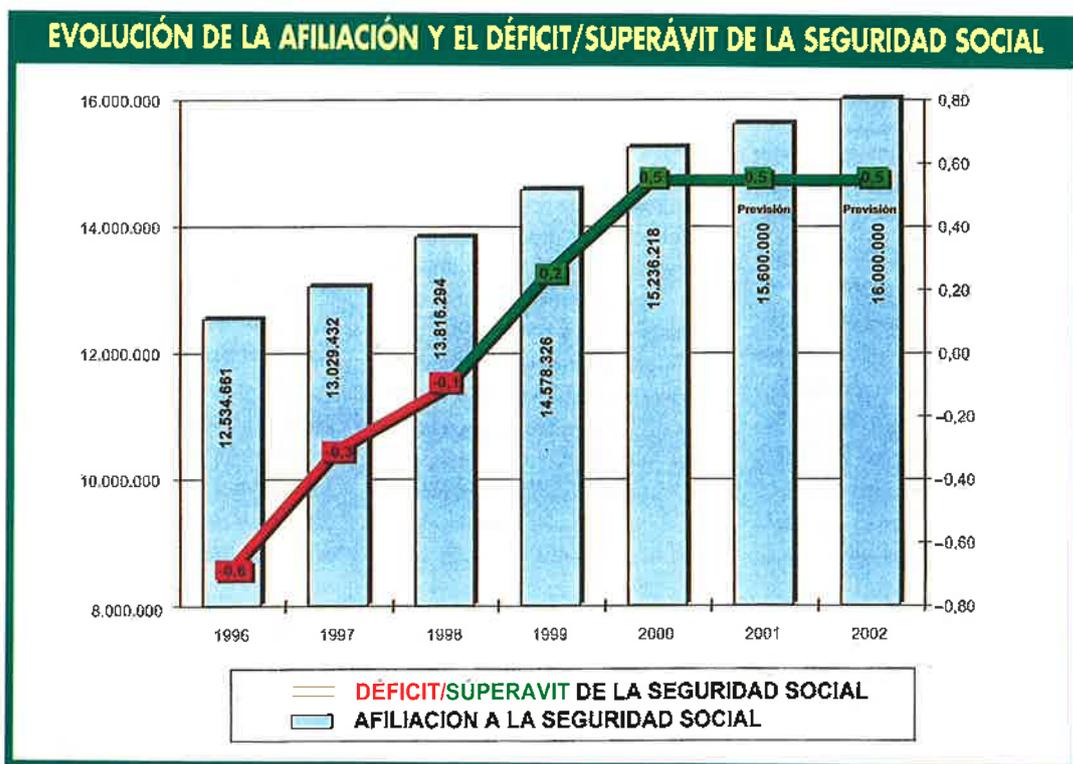
El superávit que la Seguridad Social prevé alcanzar en el año 2002 se sitúa inicialmente en 3.871 millones de euros (644.142 millones de pesetas), cifra que equivale a un 0,56 por ciento del Producto Interior Bruto, lo que significa "garantía de estabilidad", según el Ministro de Trabajo, quien



también ha subrayado que los recursos del Sistema para 2002 se mantienen en un marco de suficiencia financiera, permitiendo no sólo la cobertura de una protección y unos servicios mejorados, sino también que las cuentas de la Seguridad social presentarán superávit financiero por cuarto año consecutivo.

Separación de las fuentes de financiación

Para el próximo año, según lo contenido en los Presupuestos, la Seguridad Social dará un paso en la separación de las fuentes de financiación al contar con una dotación del Estado de 306,3 millones de euros



PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 2002



(50.972 millones de pesetas) para financiar los complementos a mínimos de las pensiones. Esta cantidad representa, según los responsables de la Seguridad Social, prácticamente la docena parte del importe total de los complementos a mínimos que en un período que no superará los 12 años, a partir de 2001, deberán ser financiados en su totalidad por el Estado.

El Presupuesto de la Seguridad Social para 2002 contempla también la financiación por parte del Estado en su totalidad de los servicios sociales y sanitarios del Instituto Social de la Marina no contributivos, por un importe de 121,6 millones de euros (20.233 millones de pesetas).

Los gastos de la Seguridad Social en 2002

De los 83.375 millones de euros (13,9 billones de pesetas) a que asciende el Presupuesto de la Seguridad Social para el próximo año, el 93,5% se destinará a funciones que constituyen la protección social del Sistema y el resto a la gestión de la misma. A prestaciones económicas se destinan

Impulsar la contratación estable

Impulsar la contratación estable, profundizar en las políticas activas y mejorar la capacidad de inserción de los demandantes de empleo no ocupados son las tres prioridades que ha tenido en cuenta la Secretaria General de Empleo al elaborar los presupuestos para el ejercicio 2002.

El fomento a la estabilidad en el empleo se continuará promoviendo, fundamentalmente, a través de las bonificaciones a la contratación indefinida, cuyo programa nació en mayo de 1997. Para el próximo año el incremento presupuestado para bonificaciones supone un 5,1 por ciento más que en el año anterior, mientras que en 2001 con respecto al 2000, el aumento fue del 3,4 por ciento.

Para los responsables del Ministerio de Trabajo, la evolución favorable del desempleo en los últimos años está posibilitando el traslado del gasto a las políticas activas, sin que ello perjudique la protección por desempleo.

Las estimaciones de creación de empleo para el próximo año apuntan a que se van a crear 277.300 nuevos puestos de trabajo y se va a reducir la tasa

de paro hasta el 11,5 por ciento. Como instrumento para lograr este objetivo están las políticas activas de empleo, que para el próximo año cuentan con un presupuesto de 5.074,8 millones de euros (844.376 millones de pesetas), lo que supone un aumento de 273,2 millones de euros (45.457 millones de pesetas) con respecto al año anterior, o lo que es lo mismo un 5,7% más.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

El presupuesto para políticas activas de empleo tiene tres líneas de actuación: para fomento y gestión del empleo se destinan 3.045,3 millones de euros, que representan un aumento del 6,3%. Para formación profesional ocupacional se dedican 1.540,6 millones de euros, que suponen un aumento del 4,4 por ciento, y para el programa de escuelas taller, casas de oficios y talleres de empleo, el presupuesto es de 488,9 millones de euros, que equivalen a un incremento del 5,9%.

El esfuerzo realizado en la inversión de políticas activas, ha explicado el titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, ha pasado de 1.752,8 millones

de euros (291.641 millones de pesetas) en 1996 a los 5.074,8 millones de euros del año 2002 (189,5%), por lo que en dicho periodo el incremento ha ascendido a 3.322 millones de euros.

Hay que destacar como novedad, respecto al Presupuesto de 2001, la inclusión de una partida para la financiación del gasto corriente de la nueva Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo, por importe de 31,9 millones de euros (5.308 millones de pesetas), que se complementa con 1,2 millones de euros (200 millones de pesetas) para la financiación de los gastos de inversión.

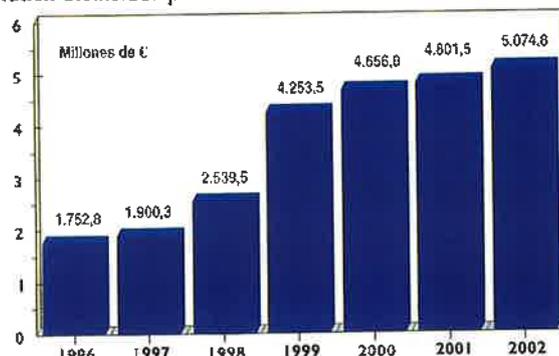
AUMENTA LA PROTECCIÓN POR DESEMPLEO

La dotación de la protección por desempleo crece un 8,1% en relación con el año anterior y se sitúa en 8.783,6 millones de euros (1,5 billones de pesetas). De esta cantidad 300,5 millones de euros (50.000 millones de pesetas) corresponden a la renta activa de inserción, dirigida a los desempleados con especiales necesidades económicas y dificultades para encontrar empleo. En conjunto, los fondos destinados a protección al desempleo suponen el 46,6% del total del gasto de la Secretaria General de Empleo.

Según ha explicado Juan Chozas, responsable de dicha Secretaría, "pese al positivo proceso de creación de empleo y descenso del paro que se está produciendo, la partida destinada a protección aumenta debido, fundamentalmente, a la mayor utilización de la contratación temporal, que provoca un incremento de la rotación y genera entradas y salidas en el mercado de trabajo y, en consecuencia, del sistema de protección.

POLÍTICAS ACTIVAS DE EMPLEO

■ Se destinarán 5.074,8 mill. de € +5,7% sobre año 2001 (273,2 mill. de € más) y +189,5 % sobre 1996
 ■ Dotación acumulada periodo 1996-2002 de 24.978,4 mill. €



65.046 millones de euros (10,8 billones de pesetas), el 78 por ciento del Presupuesto total, con un aumento del 6,80 por ciento.

La mayor parte del gasto de estas prestaciones corresponde a las *pensiones*, que para el próximo año contarán con *57.986 millones de euros* (9,6 billones de pesetas), con un incremento del 6 por ciento sobre el año 2001. De este gasto, 56.231 millones de euros (9,4 billones de pesetas) corresponden a *pensiones contributivas*, con un crecimiento del 6 por ciento, debido a un aumento del 1,05 por ciento en el número de pensiones, al 2 por ciento de la revalorización según el IPC (Índice de Precios al Consumo) previsto, y el resto a otros efectos, entre ellos el de sustitución en la cuantía de las pensiones que causan baja por las nuevas altas.

A *pensiones no contributivas* se han destinado *1.755 millones de euros* (292.007 millones de pesetas), con un aumento previsto sobre el Presupuesto del ejercicio actual del 5,78 por ciento, que incluye el incremento de los beneficiarios y el 2 por ciento de actualización en función del IPC previsto.

La *incapacidad temporal* contará en 2002 con una dotación de *4.027 millones de euros* (670.036 millones de pesetas), un 13,2 por ciento más que en 2001. Este crecimiento responde al incremento del colectivo protegido (número de afiliados) y recoge, además, el efecto de la desviación registrada en el año anterior.

Al igual que ya sucediera en el presupuesto del año anterior la *incapacidad temporal* incorpora nuevamente un programa de racionalización del gasto como consecuencia de los acuerdos de financiación



de la Sanidad contenidos en el nuevo modelo de financiación de las Comunidades Autónomas y la aplicación de los Convenios suscritos por el Instituto Nacional de la Seguridad Social con el INSA-LUD y las Comunidades autónomas con servicios sanitarios transferidos.

Las prestaciones por *maternidad* y *riesgo durante el embarazo* recibirán en 2002 una asignación de *893 millones de euros* (148.582

millones de pesetas), que supone un aumento del 12,6 por ciento con respecto a 2001. Este incremento se debe al importante aumento del empleo femenino, que se está situando en más del doble del masculino, así como al aumento del número de nacimientos. Conviene recordar que la prestación de riesgo durante el embarazo se creó por la Ley 39/1999, de 5 de noviembre, para promover la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras.

A *prestaciones familiares* se destinan *842 millones de euros* (140.097 millones de pesetas), que suponen un aumento del 5,9 por ciento, y al capítulo *otras prestaciones*, que consisten esencialmente en indemnizaciones y entregas únicas reglamentarias y ayudas equivalentes a la jubilación anticipada, se han asignado *433 millones de euros* (72.045 millones de pesetas).

Asistencia sanitaria

Los créditos presupuestados para *asistencia sanitaria* en el ejercicio 2002 alcanzan la cifra de *12.239 millones de euros* (2 billones de pesetas), lo que representa un 6,9 por ciento sobre los del ejercicio anterior.

La distribución del gasto en asistencia sanitaria contempla la *atención primaria* por importe de *5.002 millones de euros* (832.263 millones de pesetas), en la que se incluye la asistencia ambulatorio de Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedad Profesional, que recoge como mayor dotación

un gasto farmacéutico por importe de 2.642 millones de euros (439.592 millones de pesetas)

Los programas de mayor dotación presupuestaria son los de atención especializada, que engloba la *medicina hospitalaria de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales*, que ascienden a 6.804 millones de euros (1,1 billones de pesetas).

Las transferencias a Comunidades Autónomas, teniendo en cuenta que las correspondientes al INSALUD ya no se integran en el presupuesto del sistema de la Seguridad Social, quedan reducidas a las del Instituto Social de la Marina y sólo representan el 0,53% del gasto total.

Por último, por lo que a la asistencia sanitaria se refiere, también se incluyen otras prestaciones y servicios, que comprenden la medicina marítima prestada por el ISM, la formación del personal sanitario del INSALUD y los servicios de administración y servicios generales.

En situación análoga se encuentran los *servicios sociales*, ya que en los presupuestos de la Seguridad Social para el próximo año ya no se incluyen los créditos de transferencias realizadas a las Comunidades Autónomas, lo que ha supuesto una reducción en el presupuesto importante al pasar de representar un 1,8 por ciento al 0,8.

Finalmente, al capítulo de *Tesorería e Informática*, es decir gastos de gestión, se han destinado para el próximo año 1.451 millones de euros (241.426 millones de pesetas).

Los ingresos de la Seguridad social en 2002

Según los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el presupuesto de la Segu-



El Fondo de Reserva se incrementará hasta los 575.000 millones de pesetas

En los Presupuestos del próximo año, la dotación del Fondo de Reserva será de 1.052 millones de euros (175.000 millones de pesetas), que unido a los 400.000 millones de pesetas previstos para 2001 permitirá acabar el próximo con una dotación de al menos 575.000 millones de pesetas, según ha informado el secretario de Estado de la

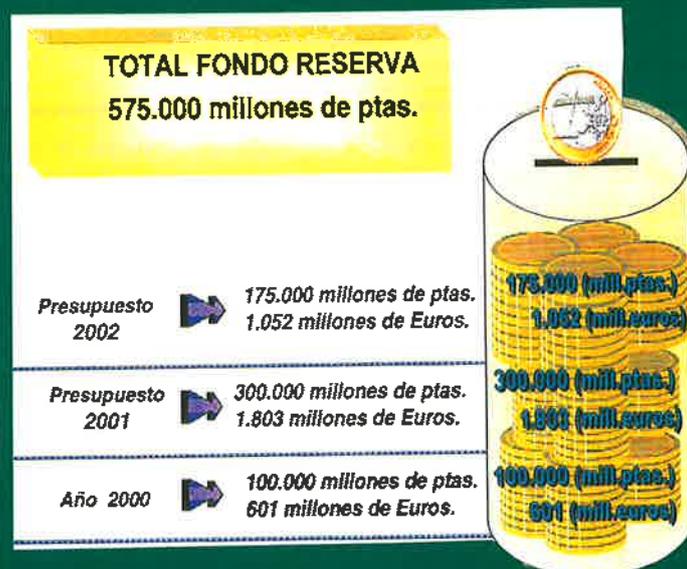
Seguridad Social, Gerardo Camps.

Esta cifra supone casi una mensualidad ordinaria de la nómina de pensiones. Según explica Camps, ésta no es la primera vez que el Gobierno modifica al alza la dotación del Fondo de Reserva. En este sentido ha señalado que en el año 2000 se había presupuestado una dotación

inicial de 60.000 millones de pesetas, que luego se amplió a 40.000 millones más hasta alcanzar la cifra de 100.000 millones de pesetas al terminar el ejercicio.

En los presupuestos de 2001 se previó incrementar este Fondo en 90.000 millones, de forma que al finalizar el ejercicio alcanzara la cifra de 190.000 millones de pesetas, pero el Secretario de Estado ha afirmado que el Gobierno tiene previsto aprobar una nueva ampliación de la dotación del Fondo, de forma que al finalizar el presente año, cuente con 300.000 millones de pesetas, 210.000 más de lo previsto.

En la actualidad el Fondo de Reserva de las pensiones cuenta con 144.686 millones de pesetas que están invertidos en activos financieros públicos: bonos, letras y obligaciones del Tesoro, y depositados en el Banco de España.



Por cuarto año consecutivo, la Seguridad Social alcanza equilibrio presupuestario y prevé un superávit de 3.871 millones de euros (644.142 millones de pesetas).



las de los grupos superiores. El tope máximo de cotización se incrementa un 3 por ciento, con el fin de recuperar, en parte, las desviaciones producidas en los últimos años sobre el IPC previsto. Ambos incrementos se traducirán en un aumento de la cuantía en las futuras pensiones.

Por su parte, las bases mínimas del Régimen General y asimilados, así como las de los Regímenes Especiales de Autónomos, Agrario y Hogar, crecen un 2 por ciento, igual que el IPC previsto.

Transferencias del Estado

Las transferencias del Estado a la Seguridad Social, que se destinan a financiar el gasto causado por las prestaciones y servicios no contributivos, alcanzan la cifra de 14.444 millones de euros (2,4 billones de pesetas). Esta cifra supone un 53,7 por ciento de disminución con respecto al ejercicio anterior y una participación en el presupuesto consolidado de un 17,3 por ciento. Esta reducción es consecuencia de la exclusión del presupuesto de gastos de la Seguridad Social de la asistencia sanitaria del Insalud y de los servicios del Inmserso, transferidos a las Comunidades Autónomas.

La mayor aportación de este capítulo se destinará a financiar el presupuesto del Insalud, en la parte referida a su gestión directa, que asciende a 10.775 millones de euros (1,8 billones de pesetas).

Las aportaciones estatales para financiar las prestaciones no contributivas del Sistema ascienden a 2.735 millones de euros (455.066 millones de pesetas) con un aumento del 5,8 por ciento.

Según ha destacado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, es significativo el aumento de las aportaciones para financiar



ridad Social se presenta equilibrado, ascendiendo los ingresos, al igual que los gastos, a 83.375 millones de euros (13,9 billones de pesetas). De esa cantidad 67.215 millones de euros (11,2 billones de pesetas) corresponden a cotizaciones sociales, 14.444 millones de euros (2,4 billones de pesetas) a transferencias del Estado y el resto a otros ingresos.

La reducción que experimenta el año 2002 con respecto al pasado ejercicio

(15,7 billones de pesetas) es debida, al igual que en el apartado de gasto, a que se han eliminado del presupuesto de ingresos las transferencias a las Comunidades Autónomas por la asistencia sanitaria y los servicios sociales del Insalud y el Inmserso, ya que han sido asumidos por aquéllas.

Como ya se ha dicho, por cotizaciones sociales la Seguridad Social prevé ingresar el próximo año 67.215 millones

de euros (11,2 billones de pesetas), un 8,4 por ciento más que en 2001, como consecuencia del crecimiento del empleo, los incrementos salariales, la mejora de los procesos de recaudación y los avances en el control informático de la morosidad.

Según ha explicado el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, las bases de cotización de los grupos 5 a 11 experimentan un crecimiento del 8,2 por ciento y se igualan a

PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 2002

los complementos mínimos de pensiones, un 212,9 por ciento más que en el año 2001, en aplicación del Acuerdo de Pensiones de 9 de abril de 2001. Por el contrario el importe destinado a soportar el gasto de las prestaciones de la LISMI disminuye un 19,1 por ciento (el pasado año esta partida ascendió a 31.785 millones de pesetas como consecuencia de la reducción que vienen experimentando estas prestaciones).

Por último, el titular de Trabajo ha señalado también que por tercer año consecutivo no ha sido necesario recurrir a la financiación externa (préstamos del Estado), "lo que pone de manifiesto la suficiencia financiera del Sistema y es muestra de su saludable economía".

Austeridad en la gestión

También ha avanzado el Ministro de Trabajo que durante el año 2002, la Seguridad Social continuará con la política de austeridad que se viene aplicando en los últimos años para racionalizar y disminuir los gastos corrientes, ganando en eficiencia. Aprovechando la presentación de los Presupuestos ha anunciado como novedad que esta austeridad en los gastos tendrá su concreción orgánica en la creación de una Comisión de la Seguridad Social en el año 2002 para el seguimiento del Plan de Austeridad.

Los gastos administrativos de gestión de las entidades gestoras adscritas al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales representan, en prestaciones económicas, el 0,69 por ciento del gasto total y el 0,96 por ciento en tesorería e informática, cuantías sensiblemente inferiores al tope máximo del 1 por ciento fijado en el Plan de Austeridad. ■

Concha Hernández Carazo

Los Presupuestos del Instituto Social de la Marina

Los Presupuestos asignados al Instituto Social de la Marina, como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, ascienden para el año 2002 a 1.336.260 miles de euros (222.335 millones de pesetas), lo que supone un incremento del 6,3 por ciento con respecto al pasado año, en que la asignación fue de 209.138 millones de pesetas.

De este volumen de recursos, el gasto previo en gestión directa por parte del Instituto Social de la Marina asciende a 1.255.976 miles de euros, equivalente al 93,9% del presupuesto, mientras que

la dotación a las Comunidades Autónomas, por la gestión de los servicios sanitarios y sociales asumidos asciende a 80.292 miles de euros (3.359 millones de pesetas), que representa al 6,1 por ciento restante.

Dentro de las partidas asignadas a la gestión directa, los programas de prestaciones económicas, pensiones y otras prestaciones absorben el 90,1%; los asistenciales el 4,8% y los de administración, que contienen actividades de inscripción afiliación de empresas y trabajadores, el 5,1 por ciento restante.

FUNCIÓN GRUPO DE PROGRAMA PROGRAMA	NÚMERO DE PERSONAS	IMPORTE EN MILES DE EUROS	PORCENTAJES		
			S/GRUPO	S/FUNCIÓN	S/PTO.
1 PRESTACIONES ECONÓMICAS	150	1.131.776,06		100,00	84,70
11 Gestión de prestaciones económicas contributivas	127	1.116.059,09	100,00	98,61	83,52
1101 Pensiones contributivas	98	1.082.872,74	97,03	95,68	81,04
1102 Incapacidad temporal y otras prestaciones	29	33.186,35	2,97	2,93	2,48
12 Gestión de prestaciones económicas no contributivas	23	15.716,97	100,00	1,38	1,18
1202 Protección familiar	23	15.716,97	100,00	1,39	1,18
2 ASISTENCIA SANITARIA	503	91.514,91	100,00	100,00	6,85
21 Atención primaria de salud	230	7.594,92	100,00	8,30	0,57
2121 Atención primaria de salud	230	7.594,92	100,00	8,30	0,57
22 Atención especializada		2.377,28	100,00	2,60	0,18
2223 Atención especializada		2.377,28	100,00	2,60	0,18
23 Medicina marítima	273	17.267,50	100,00	18,87	1,29
2325 Medicina marítima	273	17.267,50	100,00	18,87	1,29
27 Transferencias a CC.AA. por los serv. san. asumidos		64.275,21	100,00	70,23	4,81
2799 Dotac. trans. a CC.AA. para la cob. de prest. san. asum.		64.275,21	100,00	70,23	4,81
3 SERVICIOS SOCIALES	549	48.419,43		100,00	3,70
34 Otros servicios sociales	549	33.401,70	100,00	67,59	2,50
3434 Acción asistencial y social	103	6.280,21	18,80	12,71	0,47
3435 Acción formativa y gestión empleo trabajadores mar	327	23.202,63	69,47	46,95	1,74
3437 Gestión desempleo trabajadores del mar	119	3.918,86	11,73	7,93	0,29
36 Transferencias a CC.AA. por los serv. soc. asumidos		16.017,73	100,00	32,41	1,20
3699 Dot. trasf. a CC.AA. para la cob. de los serv. soc. asum.		16.017,73	100,00	32,41	1,20
4 TESORERÍA, INFORMÁTICA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES COMUNES	1.295	63.550,01		100,00	4,76
41 Gestión de cotización y recaudación	120	3.413,22	100,00	5,37	0,26
4161 Gestión de afiliación, cotización y rec. voluntaria	120	3.413,22	100,00	5,37	0,26
45 Admón. y serv. grales. tes. y serv. func. comunes	1.175	60.136,79	100,00	94,63	4,50
4591 Dirección y servicios generales	1.175	60.136,79	100,00	94,63	4,50
TOTAL GASTOS	2.497	1.336.260,41			100,00



El nuevo "Esperanza del Mar" y su predecesor, fondeados frente a frente en el arsenal de Las Palmas de Gran Canaria.

El Secretario de Estado de la Seguridad Social presidió el relevo del buque hospital en su puerto base de Las Palmas de Gran Canaria

EL "ESPERANZA DEL MAR" ZARPÓ HACIA CALADEROS AFRICANOS PARA

ASISTIR A LA FLOTA PESQUERA

El nuevo buque hospital "Esperanza del Mar", del Instituto Social de la Marina, navega ya junto a la flota pesquera española. El barco, que sustituye al antiguo "Esperanza del Mar", en servicio desde 1982, partió el pasado 5 de octubre hacia aguas de Senegal y Cabo Verde, que es donde se encuentra, actualmente, la mayor concentración de flota española, al no existir acuerdo de pesca con Marruecos y estar decretada la parada biológica en Mauritania. Los casi 4.000 tripulantes que faenan en 250 embarcaciones trabajan ya más tranquilos al sentir cercana la presencia del "buque blanco", como ellos denominan al barco sanitario. El relevo del antiguo "Esperanza del Mar" por el nuevo se efectuó a primeros de octubre en el puerto base de Las Palmas de Gran Canaria en presencia del Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo



El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, se dirige a la tripulación del "Esperanza del Mar" al inicio del acto de relevo de ambos barcos.

Camps, y de la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, y la asistencia de la tripulación. El acto consistió en la entrega al capitán del buque, Roberto González, de todos los recuerdos y galardones que, a lo largo de sus 19 años de servicio, ha recibido el buque hospital, y que son los que mejor simbolizan la importante tarea de asistencia sanitaria y social que lleva a cabo el "Esperanza del Mar", puesto que ha sido a través de ellos como instituciones diversas y la propia sociedad se la han reconocido. Ésta será la primera marea en que el buque sanitario se desplace a costas tan alejadas de su puerto base. Y es que el nuevo "Esperanza del Mar" está capacitado para ello, a diferencia de lo que suceda con el anterior, al que por su veteranía le era muy difícil alejarse del banco canario-sahariano.



“Constituíis el factor clave que, al igual que ha ocurrido en el pasado, va a hacer posible que la Seguridad Social siga cumpliendo en el futuro con la importante tarea asistencial que tiene asignada en el sector marítimo-pesquero. Y para que podáis realizar esta tarea en condiciones óptimas contáis con este espléndido buque hospital, dotado con los medios e instalaciones más avanzados y que es vuestra nueva casa, una



Gerardo Camps hace entrega al capitán del buque hospital, Roberto González, de la imagen de la Virgen María Auxiliadora, momento que simbolizó la ceremonia de relevo.

casa en la que, me consta, os encontráis muy a gusto”.

Con estas palabras dirigidas a la tripulación del buque hospital “Esperanza del Mar”, formada al completo con su capitán, Roberto González al frente, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, procedió a iniciar el acto de relevo del antiguo barco sanitario, que estaba en servicio desde 1982.

La ceremonia, sencilla e íntima, celebrada el pasado 3 de octubre, consistió en el traslado de un buque a otro, atracados en el Arsenal de las Palmas de Gran Canaria, su puerto base, uno junto al otro, de las distinciones y recuerdos acumulados a lo largo de los años por el antiguo buque hospital, para su colocación y custodia en el nuevo “Esperanza del Mar”. *“Con esta emotiva ceremonia, llena de simbolismo y en la que tengo el inmenso honor de participar, va a quedar plena constancia de la trayectoria de la gran familia que formáis”*, dijo el Secretario de Estado de la Seguridad Social.

Distinciones y recuerdos

Los objetos que simbolizaron la ceremonia fueron los trofeos que a lo largo de sus casi 20 años de servicio ha ido obteniendo el “Esperanza del Mar” como reconocimiento a su trabajo, otorgados tanto por instituciones como por los medios de comunicación.



El Secretario de Estado y la Directora General del ISM firman en los libros de honor del nuevo y del antiguo “Esperanza del Mar”.



Estos galardones son la Medalla de Oro al Mérito Civil, con distintivo azul, que le fue otorgado por la Dirección General de Protección Civil, en 1985; el Can de Plata, entregado por el Presidente del Cabildo de Canarias, en 1987; el "Bastón Blanco", que concede la Organización Nacional de Ciegos de España; el "Ancla de Plata", concedida a principios de este año por votación de los oyentes del programa "Españoles en la Mar", de Radio Nacional de España; el galardón concedido por el Instituto Nacional de Meteorología en la pasada primavera; y los concedidos por la mutua "Murimar", el Ayuntamiento de Telde, el Gobierno Civil de Tenerife y el CTC, del Grupo de Ingenieros de Comunicaciones.

Colocación y custodia

Estos galardones, junto con una imagen de la Virgen María Auxiliadora, que pertenecía al



El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, el presidente del Gobierno de Canarias, Román Rodríguez, la presidenta del Cabildo Insular, María Eugenia Márquez, el alcalde de Las Palmas, José Manuel Soria, y la Directora General del ISM presiden el acto de entrega de las placas conmemorativas.



La Presidenta del Cabildo entrega la placa de agradecimiento del ISM al Almirante Jefe de la Zona Marítima de Canarias, Porfirio Carlos Moreno.

primer oficial radioeléctrico, Juan Antonio Ruano, que la ha donado al barco, fueron entregados por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, al capitán del buque sanitario, Roberto González, para su colocación y custodia en el nuevo "Esperanza del Mar".

Tras recordar el Secretario de Estado la ejemplar tarea, jalonada de innumerables servicios de salvamento, ayuda y atención que la tripulación del buque ha realizado a lo largo de casi 20 años, se refirió al futuro con estas palabras: "El futuro se presenta hoy día más seguro y confiado para las gentes del mar, ya que a la experiencia y dedicación de un gran plantel de profesionales se unen a partir de ahora unos recursos técnicos y médicos más modernos, eficaces y acordes con las características y necesidades del medio marino. Se trata de una muy buena noticia que a todos nos alegra y llena de ilusión, y que nos tiene como prin-

Primeras singladuras del "Esperanza del Mar"

Tras la ceremonia oficial de entrega del buque hospital "Esperanza del Mar" al Instituto Social de la Marina el 10 de septiembre, con la asistencia de S.A.R. la Infanta Cristina, el barco permaneció en el puerto de El Musel (Gijón) hasta el día 17 de ese mismo mes, en que, tras realizar sus últimas pruebas técnicas de mar, inició un periplo para ser presentado en distintas localidades costeras a las autoridades y a los representantes del sector marítimo-pesquero. Su primera escala fue en el muelle de transatlánticos de A Coruña. Allí acudió el Presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, acompañado por el entonces Conselleiro de Pesca, Amancio Landín y el



María Antonia Lucena, Directora General del ISM, da la bienvenida al Presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, a bordo del buque "Esperanza del Mar" y le hace entrega de un modelo a escala del mismo.

presidente de la Autoridad Portuaria, Antonio Couceiro, entre otras personalidades como el director general de la Marina Mercante, José Luis López Sors. A pie de buque Manuel Fraga fue recibido por la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, el subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, Carlos Fernández Navarro, y la directora provincial de este organismo en esta ciudad. El Presidente de la Xunta recorrió detenidamente la zona hospitalaria del buque, guiado por el doctor Alfredo Lago, y posteriormente pasó a la cubierta de oficiales, donde firmó en el libro de honor y recibió, como recuerdo de su visita, un



modelo a escala que reproduce el "Esperanza del Mar", que le fue entregado por la Directora general del ISM.

Durante los días en que el buque hospital permaneció en este puerto el barco fue visitado por distintas personalidades así como por miembros del Parlamento Gallego y de la Comisión Ejecutiva del ISM en A Coruña, en la que están representadas todas las instituciones y organizaciones vinculadas al sector marítimo pesquero.

• HUELVA Y CÁDIZ. En su primer escala en la Comunidad andaluza, el "Esperanza del Mar" atracó en el muelle de levante de la ciudad de Huelva. A esta ciudad acudió el Secretario de Estado de la Seguridad Social

cipales protagonistas en un proyecto que apoyado en la rica tradición heredada del pasado, mira decididamente hacia el porvenir en la encomiable tarea de garantizar la salud y mejora de las condiciones de quienes trabajan en el mar”.

Firmas en los libros de honor

El acto concluyó con la firma en los libros de honor de ambos barcos. En el del antiguo “Esperanza del Mar” lo hizo la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, cerrando así los casi 20 años de servicios realizados por el barco. En el libro de honor del nuevo buque fue Gerardo Camps, Secretario de Estado de la Seguridad Social, quien inició la nueva etapa con estas palabras: “Sirvan estas breves letras para mostrar todo el reconocimiento y agradecimiento que la Seguridad Social española y el conjunto de la so-



El Presidente del Gobierno de Canarias, Román Rodríguez, entrega la placa del ISM al presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Luis Rodríguez.



Gerardo Camps agradece al Capitán Marítimo de las Palmas de Gran Canaria, Pedro Mederos, el apoyo prestado al “Esperanza del Mar”.

iedad tienen hacia quienes, con su labor diaria en beneficio de los trabajadores del mar, realizan su función de manera ejemplar”.

Por su parte la Directora General del ISM escribió: “Deseo que lo último que conste en este libro sea el agradecimiento del Instituto Social de la Marina a cuantos tripulantes han hecho posible, con su dedicación y esfuerzo, el que este buque haya respondido con creces a las expectativas y esperanzas que su puesta en servicio creó en los trabajadores del mar”.

Asistentes

A este acto asistieron además del secretario de Estado de la Seguridad Social y de la Directora General del Instituto Social de la Marina, el delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias, Antonio López Ojeda; el subdirector general de Administración y Análisis Presupuestario, del ISM,



El capitán del “Esperanza del Mar” y el doctor Alfredo Lago presentan, en presencia del Secretario de la Seguridad Social, Gerardo Camps, el nuevo buque hospital a las primeras autoridades de Huelva, con su alcalde, Pedro Rodríguez, al frente, durante la escala que el barco hizo en esta ciudad.



para hacer la presentación oficial del buque a los medios informativos y aprovechó, también, para dar a conocer la “Carta de Servicios” del ISM, de la quedamos amplia información en otra sección de esta revista. Gerardo Camps presidió asimismo en esta localidad el Consejo General del Instituto Social de la Marina. Acompañado por el alcalde de Huelva, Pedro Rodríguez, y por la Directora del ISM, María Antonia Lucena, el Secretario de Estado presentó a los medios informativos el nuevo buque, resaltando la importante labor que lleva a cabo para atender sanitariamente a las flotas pesqueras embarcadas con los mismos medios con que se las atiende en

tierra. Destacó, asimismo, Gerardo Camps el enorme esfuerzo inversor que ha supuesto para la Seguridad Social el coste del buque 3.500 millones de pesetas (21 millones de euros) y el hecho de que ésta sea la única Seguridad Social en el mundo que cuenta con un buque hospital de estas características. Tras su estancia en Huelva el “Esperanza del Mar” recaló otros días en el puerto de Cádiz, donde fue la Directora General del ISM, María Antonia Lucena, acompañada por la subdirectora general de Seguridad Social del ISM, Elena Martínez, y el director provincial de este organismo en esa ciudad, Francisco Corral, la responsable de presentar el buque a los medios informativos y a las primeras

autoridades de la ciudad. Como ya se hiciera en las anteriores escalas, el “Esperanza del Mar” fue visitado también por los representantes del sector marítimo pesquero. • LLEGADA A SU PUERTO BASE. Desde Cádiz el “Esperanza del Mar” puso rumbo a la Comunidad Autónoma de Canarias, donde tras ser presentado en los puertos de Tenerife y Fuerteventura, arribó a su puerto base en el Arsenal de Las Palmas de Gran Canaria, donde tomó el relevo de su predecesor, tal y como informamos anteriormente, y de allí partió hacia caladeros africanos para comenzar su asistencia sanitaria a la flota allí concentrada. ■

C. H.



El secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, hace público su agradecimiento a la tripulación del "Esperanza del Mar".

Gerardo Camps, Secretario de Estado de la Seguridad Social

"Lo mejor del 'Esperanza del Mar' es el equipo humano"

Durante las tres semanas que ha durado la presentación oficial del buque hospital "Esperanza del Mar" a la sociedad española y al sector marítimo-pesquero han sido muchas las ocasiones en que el Secretario de Estado de la Seguridad Social se ha encontrado con la tripulación del buque y con los medios informativos, pero ha sido ante éstos, para que así lo transmitieran a la sociedad, cuando más ha insistido en mostrar su agradecimiento y admiración por todo el equipo humano que trabaja en el buque hospital: la tripulación, los médicos, los ATS, los celadores y el equipo logístico. Así lo expresó durante la ceremonia de relevo del "Esperanza del Mar": *la modernidad de este nuevo buque es una modernidad humana, cálida y cercana*

porque se encuentra en vuestras manos, en manos de un equipo de profesionales caracterizado no sólo por su alto nivel de cualificación, sino también por su elevado espíritu de servicio y su entrega generosa y sin condiciones hacia un trabajo que exige el pleno compromiso de aquellos que lo desempeñan". Y así lo expresó también ante los medios de información: *"queremos mantener en este nuevo 'Esperanza del Mar' el mismo espíritu y los mismos objetivos que tuvo el anterior y esa herencia que recogemos sólo ha sido posible gracias al enorme trabajo que ha realizado la tripulación y el equipo médico. Son capaces no sólo de realizar su trabajo con una enorme profesionalidad, sino de sacrificar también parte de su vida familiar y personal,*

pasando larguísima temporadas en el mar, prestando un servicio enormemente importante".

Por su parte, la Directora General del ISM, María Antonia Lucena, ha expresado en numerosas ocasiones el esfuerzo realizado por todos los miembros de la tripulación y así lo dejó plasmado al cerrar el libro de honor del viejo "Esperanza del Mar":

"Deseo que lo último que conste en este Libro sea el agradecimiento del Instituto Social de la Marina a cuantos tripulantes han hecho posible, con su dedicación y esfuerzo, el que este buque haya respondido con creces a las expectativas y esperanzas que su puesta en servicio creó en los trabajadores del mar". ■

C. H. C.

José Carlos Martín Antón y el director provincial del Instituto Social de la Marina en las Palmas de Gran Canaria, Fernando Lorenzo, así como la tripulación del barco al completo.

Presentación oficial

La jornada de relevo del "Esperanza del Mar" se completó con la presentación oficial del nuevo buque hospital a las primeras autoridades de la isla así como al Presidente del Gobierno de la Comunidad Autónoma, Román Rodríguez. Pasado el mediodía subieron a bordo del "Esperanza del Mar", junto al Presidente del Gobierno Canario, la Presidenta del Cabildo

Más de dos mil personas visitaron el buque durante su presentación oficial

Más de dos mil personas tuvieron la oportunidad de visitar el nuevo buque hospital "Esperanza del Mar" durante las escalas que realizó en distintos puertos españoles para ser presentado oficialmente. El sector marítimo pesquero, representado por cofradías de pescadores, asociaciones de armadores, sindicatos, interlocutores sociales, consignatarios, personal de puertos, así como por las comisiones ejecutivas de ISM en las provincias en que atracó el barco, pudieron conocer con detalle la embarcación y muy especialmente su zona hospitalaria, quedando todos ellos gratamente impresionados y así se los han transmitido a la Directora General del ISM.

Además de los máximos responsables de las Capitanías Marítimas, presidentes de autoridades portuarias, parlamentarios y primeras autoridades provinciales también accedieron al "Esperanza del Mar" los funcionarios de la Seguridad Social integrados en el ISM de las provincias visitadas así como pescadores que en su día fueron atendidos sanitariamente por el antiguo "Esperanza del Mar", que lo hicieron acompañados por sus familias, por expreso deseo de la Directora General del ISM.

Insular de Gran Canaria, María Eugenia Márquez; el Alcalde de Las Palmas de Gran Canaria, José Manuel Soria; el Vicealmirante, Porfirio Carlos Moreno Sierra, Almirante Jefe de la Zona Marítima de Canarias; el General de División, Jefe de la Zona y mando Aéreo de Canarias, Gonzalo Ramos; el Capitán Marítimo de las Palmas, Pedro Mederos; el Capitán de Navío Jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima de Canarias, José Almira; el Capitán de Navío Jefe del Arsenal de la Zona Marítima, Carlos de Solinis; el Teniente Cronel Jefe del Escuadrón 802 del Servicio Aéreo de Rescate, Leopoldo Grajera; el presidente de la Autoridad

Portuaria, Luis Hernández; el jefe del Centro Coordinador de Salvamento Marítimo Regional de Las Palmas, Anfbal Carrillo, así como el ayudante mayor del Arsenal y el práctico del mismo. También estuvieron presentes los miembros de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

Todos ellos fueron recibidos por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, y el capitán del "Esperanza del Mar", Roberto González. A continuación se realizó una visita a la zona hospitalaria del buque que fue guiada por el doctor Alfredo Lago, jefe del equipo médico a bordo, y por el primer ATS, Joaquín Coloma. Asimismo, los presentes visitaron la sala del puente de mando, en la que está incorporado el panel de comunicaciones del barco, corriendo las explicaciones de esta área a cargo del capitán Roberto González.

Agradecimiento del ISM

Finalizada la visita al buque, las autoridades se reunieron en la cubierta de oficiales, en donde el Instituto Social de la Marina quiso rendir homenaje y agradecimiento a las instituciones que colaboran con el "Esperanza del Mar". A tal efecto el Instituto Social de la Marina concedió cuatro placas de plata. La primera a la Zona Marítima de Las Palmas, que fue entregada por la presidenta del Cabildo Insular, María Eugenia Márquez, al Almirante Jefe de la Zona Marítima de Canarias, Vicealmirante Porfirio Carlos Moreno. Una segunda al Mando Aéreo de Canarias, que fue recibida por el General de División, Gonzalo Ramos, Jefe de la Zona y Mando Aéreo de Canarias, quien a su vez es también el máximo responsable del SAR (Servicio Aéreo de Rescate) de manos del alcalde de Las Palmas, José Manuel Soria.

Una tercera placa se destinó a agradecer los servicios que la Capitanía Marítima de Las Palmas

María Antonia Lucena, Directora General del ISM "El 'Esperanza del Mar' estará donde la flota esté faenando"



Con el objetivo de dar a conocer las tareas que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina, aparte de las propias que tiene asignadas como entidad gestora de la Seguridad Social para gestionar las prestaciones sociales del Régimen Especial del Mar, la Directora General de este organismo, María Antonia Lucena, ha aprovechado su comparecencia ante los medios informativos, con motivo de la presentación del nuevo "Esperanza del Mar", para divulgar la labor que realiza el ISM en materia de asistencia sanitaria y de formación.

La Directora General ha explicado en todas sus reuniones con la prensa que el Instituto Social de la Marina no solamente gestiona las prestaciones sociales de la gente del mar sino que lleva a cabo otras tareas que, en general, son desconocidas para la sociedad, pero que son de gran importancia para los trabajadores del mar y sus familias tales como las contenidas en el programa de sanidad marítima y las de formación.

Sobre el programa de sanidad marítima, María Antonia Lucena ha explicado que para atender sanitariamente a la gente del mar el ISM trabaja en dos niveles: la asistencia sanitaria en tierra y la atención sanitaria a bordo. Sobre esta última, la máxima responsable del Instituto ha destacado que se lleva a cabo con cuatro instrumentos básicos: el propio buque "Esperanza del Mar", el Centro Radio Médico, los centros asistenciales en el extranjero y la campaña AME (Asistencia Médica Embarcada) que atiende puntualmente a las flotas del Cantábrico en sus campañas del bocarte, bonito y pez espada. "Esta asistencia médica embarcada va a ser mejorada sustancialmente -señala la Directora General- con la puesta en servicio del 'Esperanza del Mar', ya que su moderno equipamiento le permite la suficiente autonomía para desplazarse allí donde se le necesite. El buque hospital estará a partir de ahora donde la flota esté faenando. En este sentido estamos en contacto permanente con la Secretaría General de Pesca para dirigir el buque hacia donde se encuentre el mayor número de barcos y pescadores españoles. Por eso ahora el 'Esperanza del Mar' está en aguas de Senegal y Cabo Verde, donde faenan unos 250 barcos con

casi 4.000 tripulantes a bordo y contamos también con el 'Remocalgure Bar' en aguas del Atlántico Norte, que está asistiendo a la flota del pez espada, que cuenta con unos 150 barcos y 1.800 pescadores, aproximadamente".

Formación

Además de explicar detenidamente el funcionamiento del Programa de Sanidad Marítima, la Directora General del ISM ha informado también, en sus reuniones con la prensa, de los programas que realiza el ISM en materia de formación. María Antonia Lucena ha señalado que éstos se realizan en las escuelas náutico-pesqueras con las que cuenta el Instituto así como en el Centro de Formación Marítima de Bamio (Vilagarcía de Arousa). Esta formación tiene un nivel obligatorio, como son los cursos de sanidad y seguridad, y otro que se centra en la formación ocupacional. La responsable del ISM ofreció un dato muy alentador a los medios informativos: el índice de inserción de los alumnos formados en Bamio es del 70%, encontrando un puesto de trabajo en meno de tres meses. En este Centro se han impartido, en los últimos 5 años, 1.202 cursos con 13.941 alumnos. En ese mismo plazo de tiempo, el total de cursos impartidos por el ISM en toda España ha sido de 5.610, que han sido seguidos por 88.102 alumnos, cumpliéndose así una de las competencias que le son propias al Instituto Social de la Marina, "la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar", afirmó la Directora General. ■

C. H. C.

presta al "Esperanza del Mar". Ésta fue recogida por el Capitán Marítimo de Las Palmas, Pedro Mederos, de manos del Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps. Y la última fue para la autoridad Portuaria de Las Palmas, que fue recogida por su presidente, Luis Hernández, de manos del Presidente del Gobierno de Canarias, Román Rodríguez, quien, a su vez, entregó a los responsables del ISM un libro y una metopa sobre el puerto de La Luz.

En todas las placas se podía leer el nombre de la institución destinataria y, a continuación: "sin cuya apreciable colaboración prestada no hubiese sido posible la labor del 'Esperanza del Mar' (1982-2001). El ISM en el acto de relevo y presentación del nuevo buque. Las Palmas de Gran Canaria, 3 de octubre de 2001".

Este acto se cerró con unas palabras de agradecimiento del Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, seguido de la firma en el libro de honor del buque hospital del Presidente del Gobierno de Canarias, Román Rodríguez, y del alcalde de la ciudad isleña, José Manuel nuevo buque hospital.

El futuro del antiguo "Esperanza del Mar"

No sería justo terminar esta información sin referirnos al futuro del antiguo "Esperanza del Mar", fuera ya de servicio. Tanto el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, como la Directora General del ISM, han informado que, actualmente, se están barajando varios destinos para el veterano buque. Entre ellos han destacado el que pueda ser cedido a alguno de los países que lo han solicitado (Ecuador y Senegal) para que pueda seguir ejerciendo de buque hospital en ellos, ya que no tienen capacidad para construir un barco de estas características. También podría ser destinado dentro de la propia administración española para cumplir asistencias de carácter so-



El Consejo General del ISM a bordo del "Esperanza del Mar"

Coincidiendo con la presencia en Huelva del Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, para presentar el buque hospital "Esperanza del Mar", así como la Carta de Servicios del ISM, se celebró bajo su presidencia, en la sede de la Dirección Provincial de este organismo, la reunión preceptiva del Consejo General del ISM.

Finalizada la reunión todos los miembros del Consejo subieron a bordo del nuevo buque hospital para conocerlo con detalle. Finalizada la visita a la zona hospitalaria y puente de mando, todos coincidieron en elogiar la importante tarea que se lleva a cabo desde el buque hospital en materia de asistencia sanitaria para contribuir a mejorar las condiciones de salud de la gente del mar. Todos quedaron conformes, también, con las instalaciones del barco, consideradas como un modelo de funcionalidad para el trabajo que él se desarrolla.

El Consejo General del Instituto Social de la Marina es el órgano superior a través del cual se realiza la participación de los trabajadores, empresarios y Administración pública en el control y vigilancia de la gestión del citado Instituto. Lo componen trece representantes de la Administración pública; trece representantes de los Sindicatos más representativos del sector marítimo-pesquero en proporción a su representatividad global (UGT, CCOO, ELA-STV y CIG); trece representantes de las organizaciones empresariales más representativas del sector marítimo pesquero (CEOE, FEAB, ANAVE, entre otras) y cuatro representantes de las Corporaciones de Derecho Público del sector marítimo-pesquero, de las cuales tres corresponden a cofradías de Pescadores y uno al Colegio de Oficiales de la Marina Mercante. ■

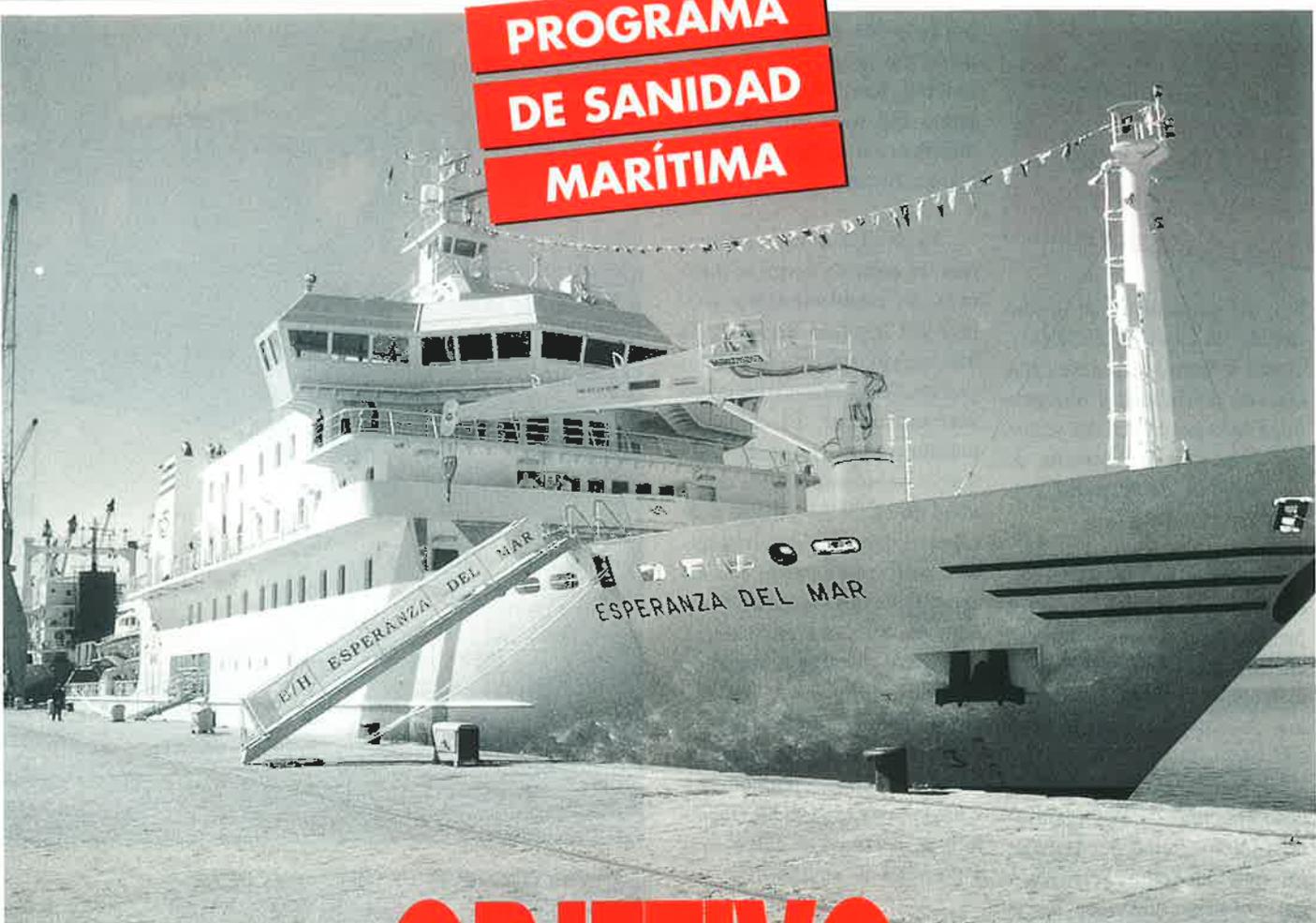


Éstos son los premios y galardones recibidos por el antiguo "Esperanza del Mar" y que ya están en guardia y custodia en el nuevo buque hospital.

cio-sanitario. No se ha descartado todavía, según ha dicho el Secretario de Estado, que el barco sea desguazado y hundido como arrecife artificial.

Lo que sí han dejado muy claro tanto Camps como María Antonia Lucena es que ningún caso "se va a desguazar por completo el buque, puesto que todas las opciones que se le están buscando están dirigidas a que el buque pueda seguir sirviendo a la gente del mar". ■

Concha Hernández Carazo



**PROGRAMA
DE SANIDAD
MARÍTIMA**

La puesta en servicio del nuevo buque-hospital "Esperanza del Mar" se enmarca dentro del Programa de Sanidad Marítima, cuyo objetivo es llevar a cabo la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar allí donde la necesiten. La concepción de la salud en el medio marítimo hace obligada la puesta en marcha de mecanismos sanitarios, no sólo asistenciales, sino también preventivos, que traten de minimizar aquellos factores que determinan la singularidad propia de este sector, tanto en condiciones de vida como de trabajo a bordo, y que influyen determinantemente en la patología común del trabajador del mar y en los índices de accidentabilidad del mismo.

OBJETIVO: ACERCAR LA MEDICINA AL MAR

La filosofía sobre la que se asienta el Programa de Sanidad Marítima es la de una idea totalizadora del concepto en el trabajador del mar, que se entiende no sólo como la ausencia de enfermedad, sino también, como indica la Organización Mundial de la Salud, como un estado de bienes-

tar mental y social. Para llevar a cabo este Programa el Instituto Social de la Marina ha tenido en cuenta la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulacio-

PROGRAMA DE SANIDAD MARÍTIMA

nes, la naturaleza del medio marino, la carencia de instalaciones a bordo y las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad en la población del sector, que requieren la adopción de un conjunto de medidas preventivas y asistenciales.

También se han tenido en cuenta aquellos instrumentos jurídicos que, como consecuencia del carácter singular de la actividad marítima, los distintos Organismos Internacionales, tales como la OIT, OMI y FAO, han ido elaborando. En el caso concreto de la Organización Internacional del Trabajo, los siete convenios relativos a los exámenes médicos de la gente del mar, seguros médicos, obligación de los armadores en caso de enfermedad, accidente o muerte, protección de la salud y asistencia médica de la gente del mar y sobre seguridad social y las dos recomendaciones sobre el contenido de los botiquines médicos a bordo y sobre consultas por radio a los buques en alta mar.

Dos pilares

Así pues, el Programa de Sanidad Marítima del ISM trata de articular un modelo práctico de atención, asentándose sobre dos pilares básicos de actuación: el nivel preventivo y asistencial que, a su vez, se orienta en tres direcciones: asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional; la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a

bordo y en el extranjero y medicina preventiva e información sanitaria al trabajador del mar, educación y distribución de la Guía Sanitaria a Bordo.

La primera de estas asistencias, es decir en tierra, se presta en los establecimientos propios del Instituto Social de la Marina, sin perjuicio de la integración de los mismos en la red sanitaria oficial. El colectivo marítimo-pesquero recibe asistencia ambulatoria en su doble nivel de medicina general y de especialidades, así como hospitalaria en coordinación con los establecimientos sanitarios del Sistema Nacional de Salud. A tal efecto, el Instituto Social de la Marina dispone de instalaciones propias (políclínicas y clínicas locales) y de profesionales a su servicio para llevar a cabo la tarea asistencias (facultativos, personal de enfermería y personal no sanitario).

Cuando se carece de los medios necesarios para prestar esta asistencia, se realizan conciertos con entidades públicas y privadas para su prestación. Actualmente, el ISM presta asistencia sanitaria en las Comunidades Autónomas de Andalucía, Madrid, Islas Baleares, Asturias, Cantabria, Ceuta y Murcia

Asistencia a bordo

La naturaleza del trabajo marítimo-pesquero, la dispersión de la flota y el alejamiento del territorio nacional de los centros de trabajo obliga a acercar los medios sanitarios y asistenciales a dichos centros a través de instalaciones adecuadas. Las instalaciones que el ISM pone a disposición de los trabajadores de la mar para la prestación asistencias son básicamente tres: el Centro radio-





médico, el buque sanitario y de apoyo logístico "Esperanza del Mar" y los centros asistenciales en el extranjero. Eventualmente el ISM pone en marcha otros medios de asistencia médica directa a bordo en campañas pesqueras concretas.

El centro radio-médico

En primer lugar, el centro radio-médico (CRM) se constituye como una unidad operativa de vital importancia en el ámbito del Programa de Sanidad Marítima. Se trata de un servicio asistencial, a través de radioconsulta, que permite el contacto directo del buque con un facultativo, especialmente adiestrado y con un amplio conocimiento del mundo marítimo, desde cualquier parte del mundo, a fin de aclarar, aconsejar y resolver las consultas médicas que plantean los responsables de los buques en beneficio de la mejor y más correcta asistencia urgente a los

tripulantes enfermos o accidentados.

Cuenta con un equipo médico que atiende las consultas durante las 24 horas del día todos los días del año y dispone de acceso directo a las historias de los reconocimientos médicos previos al embarque, lo cual facilita en gran medida el diagnóstico del paciente que consulta desde el buque, al disponer el médico de sus datos sanitarios.

La labor del CRM no finaliza hasta que el paciente es dado de alta o, en caso necesario, ingresado en un centro hospitalario en tierra. En este último caso si dicho centro se encuentra fuera del territorio nacional se realiza la labor de seguimiento del paciente hasta su repatriación.

Precisamente para estas situaciones es para lo que el CRM se encuentra conectado punto a punto con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo de la Dirección General de la Marina Mercante, por si en un momento determinado fuese necesaria la intervención de medios de evacuación de enfermos o accidentados, tales como helicópteros o lanchas de salvamento.

El CRM comenzó a funcionar en mayo de 1979. Desde entonces su labor y especialización se han visto incrementadas notablemente, no ya sólo a causa de una gran demanda de asistencias, sino también en calidad de Unidad Coordinadora del Programa de Sanidad Marítima.

En los últimos cinco años el CRM ha recibido 14.796 llamadas, a través de radiotelefonía, radiotelegrafía y vía sa-



télite. Atendió 9.386 casos y se indicaron más de 3.000 evacuaciones.

El "Esperanza del Mar"

El apoyo sanitario que se presta desde este buque, que es de carácter gratuito, tiene diferentes modalidades en razón de las características de la patología que en cada momento se presente. En tal sentido se pueden clasificar las mismas en consultas médicas por radio, consultas ambulatorias a bor-

do del propio buque, desplazamiento del equipo sanitario a los buques que hayan demandado ayuda, hospitalizaciones en la clínica a bordo y evacuaciones sanitarias de los pacientes que lo precisen.

Independientemente de esta actividad, también brinda apoyo logístico de emergencia a barcos de nuestra flota que puedan necesitarla. Suelen ser las prestaciones más frecuentes: aguadas, desenganche de redes, servicio de buzos, reparaciones eléctricas, electrónicas, etc. (Sobre su dotación y balance ya se hizo amplia mención en el anterior número de "MAR").

Centros asistenciales en el extranjero

Estos Centros, atendidos por personal médico español, se ubican en aquellos lugares en los que el importante contingente de flota española por un lado y la estructura sanitaria, por otro, así lo justifican. En todos los casos cuentan con instalaciones sanitarias básicas y prestan asistencia médica y en algunos

PROGRAMA DE SANIDAD MARÍTIMA

casos social a los trabajadores del mar españoles que la solicitan. También realizan una importante labor formativa, constituyendo un elemento básico en el seguimiento de tripulaciones abandonadas.

En la actualidad el ISM cuenta con los Centros asistenciales de Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Abidjan (Costa de Marfil), Luanda (Angola), Walvis Bay (Sudáfrica) y Sey Mombasa (Islas Seychelles/Kenya)

Desde 1996 a enero del año 2001 se han realizado 1.155 consultas radiomédicas, 12.847 consultas ambulatorias y 1.181 repatriaciones sanitarias.

Campaña de asistencia médica embarcada

Desde el año 1992 y con el fin de cubrir la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar que faenaban en aguas del Cantábrico en la pesca del bonito, el Instituto Social de la Marina ha venido fletando un buque, el "Remolcagure Bat", para cubrir las necesidades asistenciales médico-quirúrgicas, traumatológicas y de asistencia médica a dicha flota y de apoyo logístico.

Este año, a demanda de los colectivos sociales afectados, se ha ampliado esta asistencia desde los meses de abril a noviembre para cubrir también asistencialmente a las flotas del bocarte y del pez espada.



En los últimos cinco años, durante la costera del bonito se han atendido 929 consultas, se han realizado 73 evacuaciones y 79 asistencias técnicas. Se estima que cada año ha atendido a una flota de entre 500 y 600 pesqueros, con un total aproximado de entre 4.000 y 5.000 tripulantes, a excepción del presente año en que el colectivo atendido se estima en unos 1.000 buques y unos 10.000 tripulantes.

Ante todo, prevenir

El objetivo de la asistencia preventiva que lleva a cabo el ISM es elevar el nivel de salud de la población antes de que el proceso de enfermedad aparezca. Para ello el Instituto Social de la Marina cuenta con tres instrumentos: los reconocimientos

previos al embarque, la formación sanitaria y las campañas de prevención.

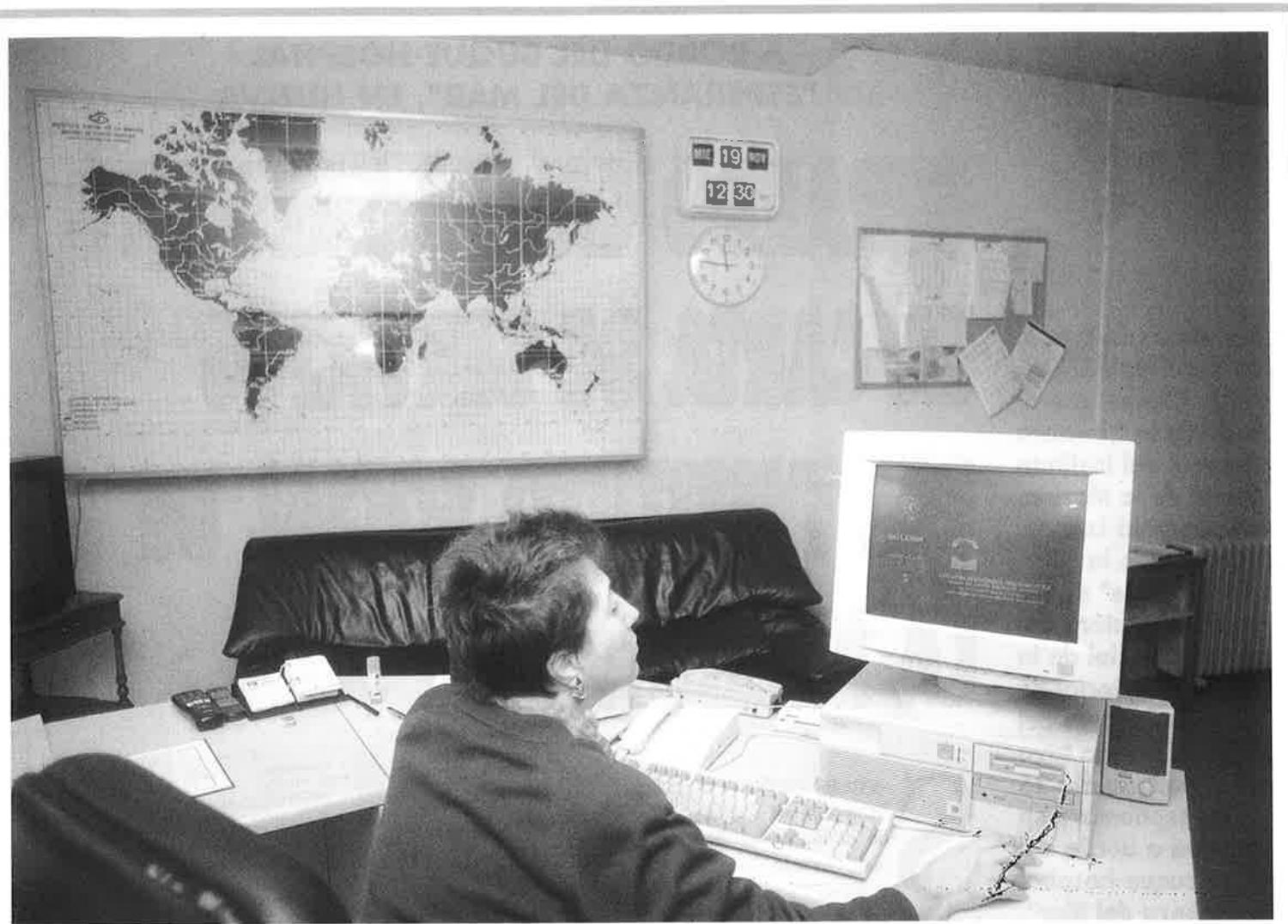
Reconocimientos previos al embarque

Constituyen la piedra angular de la medicina preventiva. Siguiendo las directrices de los Convenios de la Organización Mundial de la Salud, estos reconocimientos garantizan que el trabajador no padezca enfermedad alguna que pueda apartarle de su trabajo en el mar, que lo incapacite o que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo.

Estos reconocimientos médicos se realizan en los

Centros provinciales y locales de sanidad marítima que el ISM ha ido instalando, a lo largo de los últimos años, en los puertos con mayor censo de población marinera, hasta alcanzar un total de 37, evitando así largos desplazamientos a los interesados.

De esta manera los reconocimientos previos al embarque, además de garantizar que el trabajador acceda al buque en las mejores condiciones psicofísicas posibles, permiten, desde el punto de vista sanitario, un importante aporte de datos que, ordenados y clasificados informáticamente, son el punto de partida para conocer el estado de salud de la población trabajadora y constituyen un importante



apoyo ante la eventualidad de que un trabajador precise una asistencia médica a bordo.

En los últimos cinco años se han realizado 300.720 reconocimientos médicos previos al embarque.

Formación sanitaria

La formación sanitaria del trabajador del mar constituye un elemento básico para los profesionales que ejercen las distintas parcelas de responsabilidad sanitaria en los buques, puesto que ellos serán en definitiva los responsables del cuidado y atención de los botiquines y de seguir las instrucciones que se dicten desde los Centros de ayuda médica en el mar.

El ISM realiza esta tarea a través de cursos de formación a tres niveles. Un primer nivel dirigido a todos los trabajadores, adiestrándoles en la práctica de primeros auxilios ante un enfermo grave o un accidentado. Un segundo nivel que potencia la formación y especialización de los profesionales que ejercen distintas parcelas de responsabilidad sanitaria a bordo. Y, por último, un tercer nivel específico dirigido a los manipuladores de alimentos.

En el periodo 1996-2000 se han realizado 5.610 cursos de Formación en Seguridad Marítima con una asistencia de 88.102 alumnos y 715 cursos de Formación Sanitaria en los que han participado 11.035 alumnos.

Campañas de prevención

Las campañas de prevención constituyen el tercer eslabón de la actuación preventiva que se realiza desde los Centros provinciales y locales de Sanidad Marítima. Con ellas se pretende incidir en el conocimiento sanitario del trabajador, implicándole como responsable de su propia salud. Cabe destacar en tal sentido las campañas realizadas para la prevención del sida, enfermedades de transmisión sexual, paludismo, o las más recientes sobre prevención de riesgos laborales que se han distribuido bajo los lemas "Tu seguridad a bordo no es un juego" y "Por tu seguridad en cubierta, no dejes ningún cabo suelto". Es preciso recordar también la atención prestada en campañas

específicas de vacunación, principalmente las que se refieren a tétanos, hepatitis y gripe.

Es de destacar, por otra parte, la utilidad de la **Guía Sanitaria a Bordo**, editada y distribuida gratuitamente por el ISM, como un elemento esencial a bordo de los buques en cuanto que permite consultar el tratamiento inicial de las patologías que se presentan con mayor frecuencia y en cuanto constituye al mismo tiempo un elemento básico para establecer una adecuada comunicación entre los distintos centros asistenciales del ISM y, en especial, con el **Centro Radio-médico**. ■

C. H. C.



A BORDO DEL BUQUE-HOSPITAL
"ESPERANZA DEL MAR", EN HUELVA

GERARDO CAMPS PRESENTÓ LA CARTA DE SERVICIOS DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, acompañado de la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, ha presentado la "Carta de Servicios" de esta entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (REM). El acto tuvo lugar el pasado día 25

de septiembre en Huelva a bordo del nuevo buque-hospital "Esperanza del Mar".

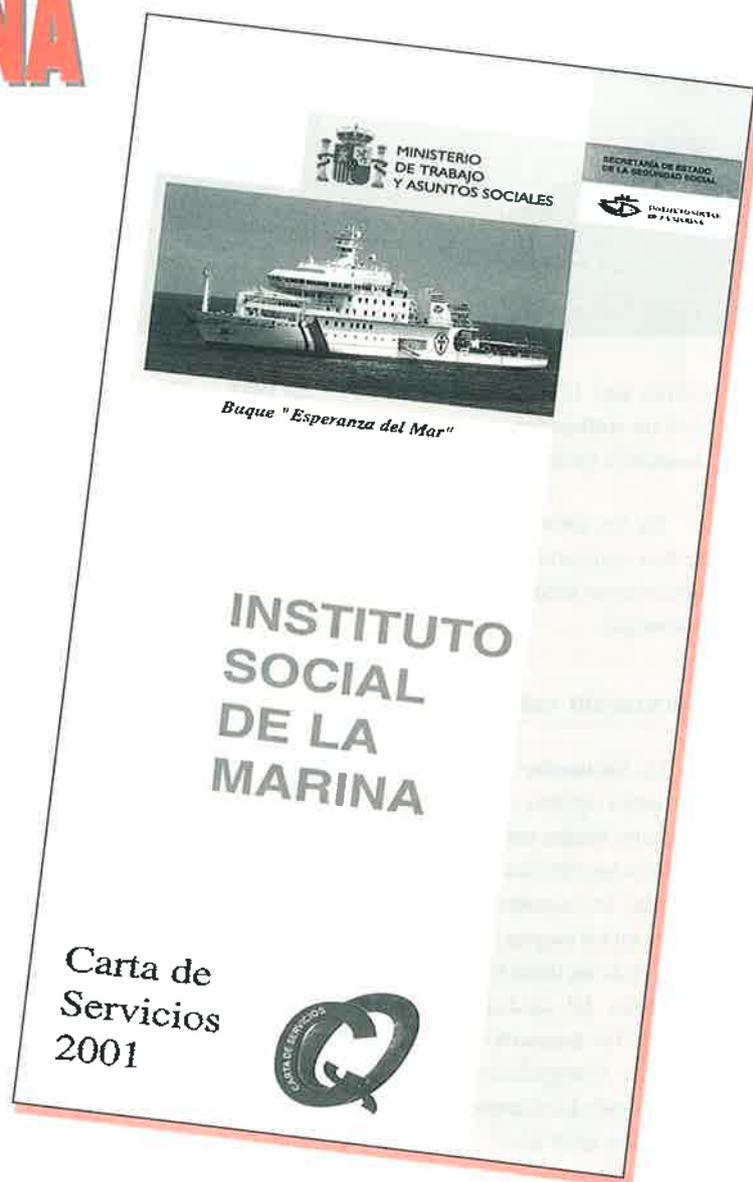
Asistió también el alcalde de la ciudad, Pedro Rodríguez.

La "Carta de Servicios" constituye la pública manifestación del compromiso de los empleados del Instituto Social de la Marina de facilitar a las gentes del mar un servicio más próximo, personal y de mayor calidad. La finalidad de esta iniciativa es aplicar el concepto de calidad a la gestión de la Administración y asegurar la efectividad de los derechos de los ciudadanos, como usuarios de los servicios que presta el ISM.

Según ha explicado el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, con esta Carta se pretende ofrecer un instrumento de calidad e información a los ciudadanos, que podrán conocer los servicios que presta este organismo, las formas de colaboración y participación, así como los compromisos de calidad que se le ofrecen, los mecanismos de formulación de sugerencias y quejas a los indicadores del nivel de calidad de los servicios prestados.

Compromiso con la gente del mar

Asimismo, Gerardo Camps ha recalcado que la Carta de Servicios constituye el compromiso público del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social y del Instituto Social de la Marina, con la gente del mar. "Se trata de ofrecerle un servicio más próximo, más personal y de mayor calidad si cabe. Se trata de asegurar la efectividad de las prestaciones de los derechos que





Gerardo Camps, Pedro Rodríguez, alcalde de Huelva y Mª Antonia Lucena en la presentación de la "Carta de Servicios" del ISM.

tienen las gentes del mar como ciudadanos. Dentro de esos servicios que presta el ISM se pretende ofrecer un instrumento de colaboración y de información que explique con claridad los servicios que presta este organismo, las formas de colaboración que se pueden tener con el mismo, los mecanismos de formulación, las sugerencias, las quejas, etc.”.

“Pero además es un instrumento –continuó el Secretario de Estado– que no queremos que sea simplemente papel, porque éste puede quedar convertido en mera retórica, sino que tiene que ser compromiso con los ciudadanos y compromiso especialmente en este caso con la gente del mar. Entre estos compromisos figuran los plazos de reconocimiento de las prestaciones para que no exista en ningún momento interrupción en la percepción de las rentas de aquellas personas que, desgraciadamente por una u otra

◆ **La Carta de Servicios es un compromiso de la Administración para facilitar a los pescadores un servicio personalizado y de calidad.**

cuestión, necesiten una prestación del sistema público de pensiones después de haber trabajado en un sector tan duro como el marítimo”.

En este sentido Gerardo Camps señaló que en la Carta de Servicios del ISM se establece el tiempo medio de la tramitación de las pensiones, que será de 18 días para la jubilación; de 13 para la viudedad, orfandad y favor de familiares y de 15 días para prestaciones y subsidios de desempleo, plazos que garantizan esa no interrupción de rentas a la que se habla referido con anterioridad. No obstante, señaló el responsable de la Seguridad Social que, en muchas ocasiones, estos plazos se han superado, puesto que el tiempo

medio para tramitar una prestación, a excepción de las de invalidez, ronda los diez días.

Por otra parte, la inscripción de empresas y la asignación de códigos de cuenta de cotización, así como las altas y bajas de trabajadores del REM, se tramitan en un tiempo medio de un día laborable desde la presentación completa de la documentación de solicitud.

El ISM, modelo para la agencia única

Finalizó el Secretario de Estado de la Seguridad Social la presentación de la Carta haciendo una mención especial a los trabajos que realiza el ISM, al que calificó de “nuestro organismo más polifacético y más querido”. Re-

cordó que uno de los compromisos que tiene la Seguridad Social para esta legislatura, refrendado por el compromiso que el Gobierno ha adquirido con los agentes sociales, es la creación de la Agencia Nacional de la Seguridad Social en la que convergerán las distintas entidades gestoras que la integran. “Pues bien –dijo Gerardo Camps–, una agencia en pequeño ya es el Instituto Social de la Marina. No sólo recauda cotizaciones, paga prestaciones y tiene formación, sino que cuenta con todo un apartado para el desempleo y actividades de acción social. Es un poco como este buque-hospital: la guía que tenemos que seguir para hacer una buena Agencia de la Seguridad Social, que nos sirva para prestar aún mejores servicios a los ciudadanos”.

Compromisos de calidad

Por su parte, la Directora General del Instituto Social de la Ma-



rina, Marfa Antonia Lucena, ha explicado que esta "Carta de Servicios" nace con la decidida intención de aproximar la Administración al ciudadano, al que ha de servir, y con el objetivo de aplicar el concepto de calidad a su gestión y de asegurar la efectividad de los derechos de los ciudadanos, como usuarios de los servicios que presta la Entidad. "En esta Carta –dijo la Directora General– quiero establecer con las gentes del mar compromisos concretos de calidad, dirigidos a la satisfacción de sus expectativas".

Niveles de calidad que ofrece el ISM

Todos los servicios que ofrece el Instituto Social de la Marina, que se recogen en recuadro aparte, están comprometidos, según determina la Carta, y están sujetos a los siguientes compromisos de calidad.

- La resolución y pago, en su caso, de todas las solicitudes de pensiones de **jubilación, viudedad, orfandad a menores de 18 años y favor de familiares** a las que sea de aplicación exclusivamente la legislación española deberán producirse antes del último día del mes siguiente al de su presentación –siempre que se haya entregado la documentación completa–, asegurándose la no interrupción de rentas al pasar de trabajador en activo a pensionista.

En todo caso, los tiempos medios de tramitación de todas las pensiones a las que sea de aplicación exclusivamente la legislación española no superarán los que se indican a continuación:

Jubilación	18 días
Viudedad, orfandad y favor de familiares	13 días



◆ El ISM ofrece atención especial a los trabajadores del mar en caso de naufragio, apresamiento o abandono y garantiza la no interrupción de rentas en la tramitación de las pensiones.

Por otra parte, en el caso de que no se pueda determinar con exactitud la cuantía de la prestación en el plazo indicado, se resolverá provisionalmente, dentro del mismo, por una cuantía estimada que será objeto de regularización posterior.

- La resolución de las solicitudes de **prestaciones y subsidios por desempleo** se realizará en un plazo medio de 15 días, siempre que se haya entregado la documentación completa.

- La **formalización de la inscripción de empresas**, definitiva o provisional, y la correspondiente asignación de códigos de cuenta de cotización, se realizará en un tiempo medio de 1 día laborable, desde el de la presentación completa de la solicitud.

- La **afiliación y las altas, bajas y variaciones** de los trabajadores se realizarán en tiempo medio de 1 día laborable, siempre que se presente la documentación requerida completa.

- Los **certificados** de tener la condición de **pensionista**, los del IRPF, y los del importe de la pensión, se expedirán en el transcurso de un tiempo medio de 1 día.

- Los **certificados** de situación de **cotización** se tramitarán en un plazo medio de 3 días laborables, a contar desde la presentación de la solicitud.

- Los **certificados de bases de cotización** se tramitarán en un plazo medio de 5 días laborables, si la información corresponde a la misma Dirección Provincial donde se solicitan, y de 10 días laborables si corres-

ponde a otras provincias, a contar, en todo caso, desde el día de presentación de la solicitud.

- Los **estudios previos de jubilación** se elaborarán en un plazo inferior a 30 días, a contar desde la presentación de la solicitud.

- Los **informes de coeficientes reductores** de la edad de jubilación (COES) se tramitarán en un plazo inferior a 30 días, a contar desde la presentación de la solicitud.

- Los **reconocimientos médicos previos al embarque** se realizarán en un tiempo medio de 7 días, a contar desde el momento de la solicitud, excepto en período de paro biológico y otros en que se produzcan situaciones de solicitudes masivas, que no impliquen especial urgencia.



• Los escritos de queja o de sugerencia recibidos en las oficinas del Instituto Social de la Marina se contestarán en un plazo no superior a los veinte días laborables a contar desde el de su recepción en cualquiera de sus centros o dependencias.

• La información institucional que en torno a los fines del organismo, a su estructura y a los servicios que presta al ciudadano se ofrece en Internet, se actualizará permanentemente.

• Las consultas que formulen los usuarios a través del buzón que el Instituto Social de la Marina tiene en Internet, se contestarán en un plazo máximo de diez días.

Colaboración y participación

Respecto a las formas de colaboración y participación, se han establecido a tres niveles: a través de los agentes sociales (sindicatos, empresarios y cofradías de pescadores) que participan en los planes de actuación del ISM a través del Consejo General y de las Comisiones Ejecutivas (central y provinciales); a través

de los usuarios de determinados servicios, que dispondrán de cuestionarios de evaluación de calidad; y mediante encuestas periódicas sobre el grado de satisfacción de los usuarios de los servicios que presta el Instituto.

Además se promoverá la participación ciudadana a través del Libro de Quejas y Sugerencias para que las aportaciones de los usuarios contribuyan a mejorar los servicios.

El ISM realizará periódicamente ejercicios de autoevaluación, aparte de los sistemas de aseguramiento de la calidad con los que ya cuenta como son el informe de gestión, visitas de inspección o cuestionarios de evaluación.

Por último, la Carta se complementa con las direcciones postales, telefónicas y telemáticas de todos los servicios con que cuenta el ISM así como su estructura orgánica y sus medios materiales. ■

Concha Hernández Carazo

NOTA.— Para información y buzón de consultas en Internet se recuerda la dirección en la Red: www.seg-social.es.

Servicios que presta el ISM

El Instituto Social de la Marina se configura como un organismo específico y unitario de gestión y protección de los trabajadores del mar, correspondiéndole entre otras las siguientes competencias:

► GESTIÓN DE LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

- La gestión, administración y reconocimiento del derecho a las pensiones de Jubilación, Incapacidad permanente, Viudedad, Orfandad, Favor de Familiar y a las prestaciones por Incapacidad Temporal, Maternidad y Desempleo, del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
- La inscripción de empresas, afiliación, altas y bajas de trabajadores, así como la recaudación y el control de la cotización del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, en colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social.

► ASISTENCIA SANITARIA

- La asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios*. En tal sentido, el buque "Esperanza del Mar" prestará servicios permanentes a la flota, y el buque de apoyo médico sanitario (AME) en aquellas campañas específicas a las que se destine, y el Centro radio-médico prestará servicio de forma permanente a lo largo del año.

► SANIDAD MARÍTIMA

- La asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero.
- La información sanitaria a los trabajadores del mar, la edición y distribución de la Guía Sanitaria a Bordo, la práctica de los reconocimientos médicos previos a embarque, la inspección y control de los medios sanitarios a bordo y de las condiciones higiénicas de las embarcaciones.

► FORMACIÓN

- La formación y promoción profesional de los trabajadores del mar*, así como la atención a su bienestar. Así, los Centros Nacionales de Formación de Bamio y de Isla Cristina, y los demás Centros Formativos, impartirán cursos de las distintas especialidades atendiendo a las necesidades formativas que demande el sector marítimo pesquero.
- La cooperación internacional, con especial atención al ámbito iberoamericano.

► ACCIÓN SOCIAL

- La promoción y asistencia de los familiares de los trabajadores del mar, con especial atención a sus huérfanos, manteniendo, a tal efecto, colegios y guarderías infantiles o concediendo becas y bolsas de estudio. Asimismo la asistencia a los marinos y pescadores de la tercera edad y a sus familiares*.
- La asistencia a los trabajadores del mar y sus beneficiarios, especialmente en caso de abandono de tripulantes por empresas insolventes, tanto en puerto español como extranjero, apresamientos, naufragios y otros análogos, así como la atención al marino emigrante en buques extranjeros o plataformas petrolíferas.

► PUBLICACIONES

- La edición y distribución de publicaciones periódicas: revista *Mar*, Guías de Puerto, Manuales de formación sanitaria, etc., con destino a los trabajadores del mar.

* Excepto en las Comunidades Autónomas a las que se ha transferido esta competencia.

La
Universidad
Internacional
del Mar
analiza la
normativa
laboral de
la gente
del mar

LOS CONTRATOS DE TRABAJO

ASIGNATURA PENDIENTE DEL SECTOR PESQUERO

La Universidad Internacional del Mar (UIM) ha impartido un curso el pasado mes de septiembre desarrollado dentro del ciclo "Cultura y Mar" sobre protección y trabajo de la gente del mar en el que se han analizado las particularidades del régimen jurídico del trabajo en el mar; de sus riesgos laborales específicos y su previsión; de la protección social de los trabajadores y de otros aspectos concernientes a la protección social de la gente del mar. Entre estas peculiaridades resaltan las del régimen jurídico del trabajo en el mar que presentan las fuentes normativas por cuenta ajena para llegar a concluir que existe en la actualidad una necesidad de normativa laboral específica para el sector tanto en el ámbito internacional como en el estatal y sectorial.

El curso, dirigido por Guillermo Rodríguez Iniesta, mantiene la estructura de formato y contenidos del curso precedente, cuyas intervenciones fueron recogidas en un texto que ha sido publicado y del que estas páginas se hacen eco por el interés del tema para las gentes del mar. Especialmente del capítulo cuarto sobre "Contratos de trabajo y tiempo de la prestación", escrito por Carmen Sánchez Trigueros, en el que se abordan las peculiaridades de la actividad marítimo-pesquera en el ámbito socio-laboral en lo relativo al contrato de trabajo y el tiempo de prestación de los trabajadores por cuenta ajena.

Las características laborales en las que se desarrolla la actividad marítimo-pesquera: buque

como centro de trabajo y residencia; intermitencia de la actividad; incidencia de los factores externos, duras condiciones de trabajo, difícil sujeción a un régimen estricto de jornada y descanso, y predominio de la empresa familiar, demandan, según Sánchez Trigueros, "la aprobación de una normativa laboral específica adaptada a las circunstancias en las que se lleva a cabo la actividad en el sector pesquero".

A pesar de que los distintos agentes que integran el sector coinciden en apuntar estas peculiaridades laborales, hasta la fecha una de las asignaturas pendientes es la aprobación de una normativa laboral específica. Ya que aparte de unas pocas reglas internacionales y de las puntuales menciones que incorpora la legislación laboral común, destinadas a regular as-





■ "La aprobación de una normativa laboral específica para la gente del mar es una de las carencias de nuestra legislación."

(Carmen Sánchez Trigueros)

nos convenios y recomendaciones (convenio: 6, 56, 58, 68, 91, 92, 108, 109, 145...), aunque un importante número de estos textos internacionales no son aplicables en los barcos de pesca.

En lo concerniente al ámbito de la Unión Europea (UE) se deben mencionar tres Directivas. La primera, Directiva 93/103/CE del Consejo, de 23 de noviembre, traspuesta al ordenamiento de nuestro país por el RD 1216/1997, de 18 de julio, establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca.

La segunda, Directiva 1999/63/CE del Consejo, del 21 de junio, es la relativa al Acuerdo sobre ordenación del tiempo de trabajo de la gente del mar suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y los Sindicatos de Transporte de la Unión Europea (FST).

Y la tercera, Directiva 1999/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre, aborda el cumplimiento de las disposiciones relativas al tiempo de trabajo de la gente del mar a bordo de buques que hagan escala en puertos de la Comunidad. Estas Directivas están dirigidas exclusivamente a los buques destinados al transporte marítimo.

ción colectiva en el sector pesquero está lejos de ser un instrumento flexible y dinámico que estructure esta amplia y diversa realidad socio-económica del sector pesquero de nuestro país.

Regulación internacional

El sector pesquero, a pesar del elevado número de puestos de trabajo que genera a nivel mundial, no ha recibido mucha atención por parte del Derecho Internacional. En la actualidad, únicamente la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha previsto la existencia de unos contenidos mínimos para proteger a los trabajadores que se enmarcan en algu-

pectos concretos del trabajo marítimo (tiempo de trabajo, designación de representantes legales de los trabajadores), el único refugio normativo de los pescadores en nuestro país durante décadas ha sido las ya desaparecidas Reglamentaciones de Trabajo y Ordenanzas Laborales.

Al desaparecer estas reglamentaciones fueron sustituidas por

la negociación colectiva. Pero los convenios colectivos firmados en el sector resultan insuficientes, ya que únicamente en torno al 20 por ciento del total de los trabajadores del sector pesquero tienen una situación laboral regulada por un convenio colectivo. Y éstos encuadran ámbitos muy reducidos y son parcos en cuanto a normativa, lo que supone graves defectos de cobertura. Por tanto, la negocia-

Regulación estatal

En lo que respecta a nuestro país, el trabajo en el mar está considerado como relación laboral común con peculiaridades, que se articulan principalmente a través de normas sectoriales. La legislación laboral de nuestro país es considerada por los ex-

LOS CONTRATOS DE TRABAJO POR CUENTA AJENA, LA ASIGNATURA PENDIENTE DEL SECTOR PESQUERO

ptos como una legislación diseñada para el trabajo tipo de la industria y los servicios (indefinido, a jornada completa y desarrollado en una sede estable), olvidando los problemas típicos o exclusivos del sector primario.

Por tanto, se dan unas disfunciones normativas derivadas de la falta de adaptación al trabajo marítimo de los preceptos que regula: la promoción profesional y económica en el trabajo, el régimen jurídico de ciertas suspensiones de larga duración y de las excedencias, duración máxima de la jornada de trabajo y su cómputo y la regulación específica de modalidades salariales (salarios a la parte, en especie...).

Estas disfunciones se han paliado mediante la inclusión de normas en el Estatuto efectuadas con una perspectiva intersectorial en lo que se refiere a jornadas irregulares (art. 34), modalidades de contrato de trabajo (arts. 10 y 12), incidencia de los factores climáticos (art. 45) y horas extras (art. 35).

También existe legislación sobre las relaciones laborales colectivas que prevén reglas especiales sobre las elecciones a representantes de los trabajadores en las empresas del sector pesquero. Además, disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques de pesca se encuentran en el RD 1216/1997, de 18 de julio, donde se estructura la regulación más actual y específica en materia de prevención de riesgos laborales. En lo concerniente a protección social, ésta se dispensa a través del Régimen Especial del Mar (REM) tanto a los trabajadores de alta por cuenta ajena o propia.

Los trabajadores españoles que realizan sus labores en barcos con banderas de terceros países pertenecientes a sociedades mixtas es un caso pecu-

liar, ya que la escasa regulación laboral en las suspensiones y extinciones de contratos de trabajo da lugar a dificultades y problemas para obtener la prestación de desempleo en España.

La relación laboral de los trabajadores españoles enrolados en estos buques se establece con el país en el cual la sociedad mixta está registrada. Aunque la normativa española dispone que dichos trabajadores serán dados de alta en el REM para todas las contingencias protegidas por el mismo, sin perjuicio de lo establecido en los Tratados Internacionales y la legislación del país extranjero.

Regulación sectorial

La normativa de trabajo específicas para las empresas pesqueras se instrumentalizó, como ya se mencionó anteriormente, a través de las Reglamentaciones de Trabajo y Ordenanzas Laborales en materia de jornada y descansos y contrato del personal embarcado —con singularidades sobre duración, retribución, suspensión y extinción de la relación laboral—. La derogación de estas Ordenanzas el 31 de diciembre de 1995 ha producido grandes vacíos en los sectores pesqueros afectados por aquéllas, debido a que tras la anulación, el desarrollo de la negociación colectiva ha sido escaso.

Según el informe sobre el sector pesquero publicado por el Consejo Económico y Social (CES) los motivos que han

impedido la firma de más convenios colectivos de las distintas flotas que componen el sector pesquero en nuestro país son, por un lado, la excesiva atomización del sector, que crea problemas de legitimación a la hora de negociar los convenios colectivos, y el desarrollo de las normas laborales. Y, por otro lado, la suplantación por las cofradías de pescadores del papel que corresponde desempeñar a las organizaciones empresariales y sindicales, únicas legitimadas para negociar convenios colectivos sectoriales.

Jornada laboral

La reglamentación sobre jornadas especiales está desarrollada en el ya mencionado RD 1561/1995, de 21 de septiembre. De su ámbito de aplicación quedan excluidos el personal de inspección, el capitán, piloto o patrón de cabotaje y el médico que han

de permanecer siempre a disposición de las necesidades.

El Real Decreto diferencia en el cómputo de la jornada de trabajo en el mar entre tiempo de presencia y tiempo de trabajo efectivo. El primero es aquel en que el trabajador se encuentra a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicio de guardia, viajes sin servicio, averías, etc. Éste no podrá exceder de 20 horas semanales de promedio en un período de un mes.

El segundo es el tiempo en que el trabajador se encuentra a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus viajeros o su carga.

La jornada máxima diaria queda establecida en un máximo de 12 horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias, tanto si el





buque está en puerto como en el mar.

En casos de fuerza mayor (peligro del buque o la carga, descarga urgente por deterioro de la mercancía, maniobras de entrada o salida a puerto, etc.).

En cuanto al descanso entre jornadas, el Real Decreto en su artículo 17 establece, como indica Carmen Sánchez Trigueros en su texto, una distinción cuantitativa respecto al descanso entre jornadas en relación con la Marina Mercante y el sector extractivo. Ésta es tachada de discriminación injustificada en el Informe núm. 7 del Consejo Económico y Social (CES) al fijar para los tripulantes de barcos de Marina Mercante un descanso mínimo de ocho horas, que podrán ampliarse a 12 para cuando el buque se halle en puerto, y para la tripulación de barcos de pesca establece un descanso mínimo de seis horas.

Los trabajadores del mar tienen derecho a un descanso semanal obligatorio para todo el personal de día y medio y se ofrecen cuatro posibilidades para disfrutarlas. Se pueden acumular cuando el buque tenga que efectuar una permanencia prolongada en puerto. También se pueden unir al período de vacaciones, de acuerdo con lo pactado en el convenio colectivo. Si éste lo recoge, la tripulación puede optar por la com-

pensación en metálico, como horas extraordinarias, hasta un máximo de la mitad de los días de descanso no disfrutados. Y por último, pueden ser compensados los días de descanso no disfrutados cuya acumulación pudiera originar graves perjuicios no derivados de escasez de plantilla.

Las vacaciones anuales son de treinta días retribuidos al año con el salario que les hubiera correspondido como presentes a bordo, y con cargo al Monte Menor. Para las fechas de disfrute se aplica lo dispuesto en el art. 28 del Estatuto de los Trabajadores, al igual que en lo relativo a los permisos retribuidos.

Como se ha visto hasta aquí el ámbito socio-laboral de la actividad marítimo-pesquera presenta peculiaridades que la distinguen de otros sectores de la actividad económica. Este sector carece de una normativa laboral específica tanto a nivel estatal como europeo e internacional. En nuestro país, con un sector atomizado y con sólo un veinte por ciento de los trabajadores del mar acogidos a un convenio, se hace necesario dotar a las gentes del mar con una normativa laboral específica. ■

Jesús M. Salamanca



Peculiaridades socio-laborales de la pesca

La actividad pesquera en el ámbito socio-laboral presenta unas características laborales que la diferencian de otros sectores o ramas de la actividad económica que es conveniente reseñar:

- El barco como unidad o sistema de trabajo en que se combina: equipamiento, labor, tripulación, organización, ambiente (físico, social, económico), etc. Estas circunstancias suponen el aislamiento intrínseco de la nave, que no sólo comporta dificultades físicas a la hora de controlar el cumplimiento de las normas laborales, sino que también impide la entrada de trabajadores para relevar a los que hubiera o la ausencia del lugar de trabajo para ejercer otros derechos. Además, limita las actividades de la tripulación cuando no están trabajando, ya que al encontrarse a bordo y en un espacio confinado las actividades a realizar están determinadas por el espacio físico del barco.

- Fluctuación e intermitencia de la actividad extractiva pesquera. La pesca, como actividad empresarial, se diferencia del proceso productivo industrial tradicional en algo tan esencial como la planificación y la actividad continuada.

- Los factores externos: climatológicos, biológicos, técnicos, obligan a la adaptación flexible de la actividad humana.

- Las condiciones de dureza en las que se desarrolla la actividad pesquera colocan a este sector a la cabeza de las listas de accidentes laborales en la actividad económica.

Sería lógico que se pensara en un sistema que posibilitara a la tripulación descansos suficientemente prolongados que permitieran la recuperación.

- Dificil sujeción a un régimen estricto de jornada y descansos. Es consecuencia lógica de los puntos anteriores y legítima el Régimen Especial del Mar (REM) existente.

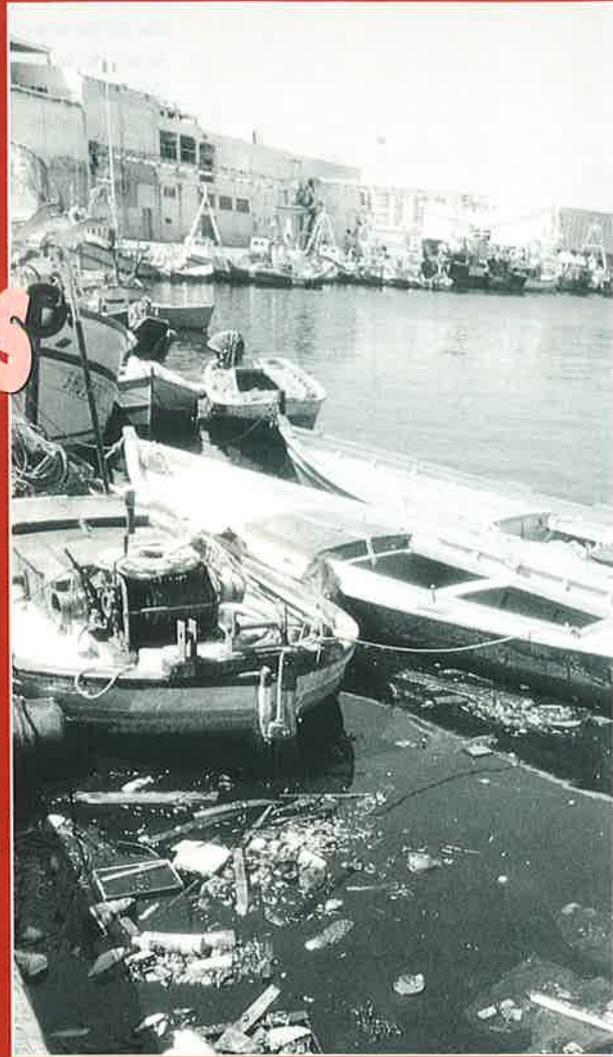
- Flota compuesta principalmente por pequeñas empresas de carácter familiar.

Basuras de origen terrestre en el mar

Luis Gil de Sola, del IEO

"LA INCIDENCIA DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS ES MENOR DE LO QUE PARECE"

Botellas, plásticos, latas, telas, gomas, escoria... suelen acompañar en ocasiones a merluzas, gambas... al izar las redes a bordo. No resulta infrecuente, aunque parece ser que cada vez es menor la cantidad que se saca a la superficie. Al menos ésa es la impresión que tiene Luis Gil de Sola, investigador del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en Málaga y coordinador de los datos sobre residuos sólidos terrestres obtenidos en las actividades científicas que incluyen lances de pesca en el Mediterráneo. No se trata de una campaña específica, sino más bien un resultado colateral que se contabiliza y se guarda en una base de datos, por si el día de mañana se decide realizar un estudio al respecto. Eso no es óbice para que se extraigan algunas conclusiones, como que habría que relativizar su posible impacto sobre el ecosistema.



Con el paso de los años, la visión alarmista que se tenía sobre el impacto en los fondos marinos de los residuos terrestres ha dado paso a otra en que no sólo se relativiza esa impresión, sino que incluso se plantea un posible efecto beneficioso de los mismos. No quiere ello decir que sea admisible el que se arrojen estos residuos al mar, sino que están ahí, y que en no pocas ocasiones han pasado a formar parte del ecosistema.

Esa visión alarmista toma cuerpo en tiempos del oceanógrafo francés Jacques Cousteau, que llevó a cabo una grandísima labor de divulgación so-

bre la importancia del medio marino y las agresiones a que se le estaba sometiendo. Eran tiempos en que existía la idea —interesada, evidentemente— de que el mar era una especie de gran alfombra bajo la que cabía esconder todo tipo de desperdicios. El tiempo vino a demostrar lo contrario, aunque muchas actitudes no han variado.

La impresión que les produjo observar la inmundicia que empezaba a acumularse en los fondos marinos les llevó a reaccionar contra esta situación, al tiempo que decían que se estaban destrozando los fondos con todas esas basuras. Hoy, años después, y con una disminución —a causa de la labor que ha venido desarrollan-

do el propio Cousteau junto a muchos otros oceanógrafos y ecologista— tanto en el vertido como en el número de residuos terrestres acumulados bajo las aguas, los científicos valoran de otra forma la situación. Estos residuos pueden llegar a ser no sólo un mal menor, sino que incluso, y en determinados tipos de fondos, pueden ejercer un efecto positivo, como se señalaba anteriormente.

La idea de este posible efecto positivo, atendiendo a determinadas circunstancias, es una de las que mantiene al respecto de estos residuos terrestres Luis Gil de Sola, que se encarga de coordinar la información que obtienen los científicos del IEO en el Medi-

terráneo. *Las zonas donde realizamos nuestras campañas sobre abundancia de las especies demersales son grandes llanuras de fango. En ellas, un resto sólido, aunque sea de origen humano, puede convertirse en un refugio virtual para algunas especies. Cuando pasamos con el arrastre y lo izamos a bordo, vemos que en esos plásticos hay miles de puestas de invertebrados, o que se han convertido en refugio para crustáceos, cangrejos... No resulta difícil ver, en fondos poco profundos, cómo los pulpos convierten en su casa las latas de conservas.*

En este sentido es en el que el investigador del IEO habla de la duda que se plantean los



“
En las llanuras de fango, un resto sólido, aunque sea de origen humano, puede convertirse en un refugio artificial para algunas especies. En muchas ocasiones vemos que esos plásticos contienen miles de puestas.
”

científicos sobre si estos residuos son perjudiciales o si, incluso, puede considerarse un efecto beneficioso de los mismos. *Se han acostumbrado a esta suciedad, viven con ella y les sirve de refugio. Como no tenemos referencias de cómo estaban estos fondos hace un siglo, no sabemos si son buenos o son malos. En lo que sí no hay ninguna duda es que son impresentables a la vista.*

Trabajo colateral

La recogida y clasificación de estos residuos terrestres, iniciada a mediados de la década de los 90, no se efectúa con un método científico o sistemático, sino de forma colateral a otras campañas. Cuando

recogen las redes y aparecen estos residuos, *hacemos sumas y restas y los clasificamos. No es algo científico, es más una cuestión descriptiva.*

Ese trabajo de coordinación de la información recogida en el Mediterráneo por Luis Gil de Sola, como se señalaba anteriormente, es el mismo que realiza Francisco Sánchez, del Centro Oceanográfico de Santander, durante la campaña de evaluación de especies demersales en el Cantábrico. Se cuenta y se pesa todo lo que se saca. Los residuos están ahí y se hace lo propio con ellos. Esta información se envía a una base de datos. A corto plazo, esta operación no tiene mayor importancia. Pero si en el futuro se viera el interés en

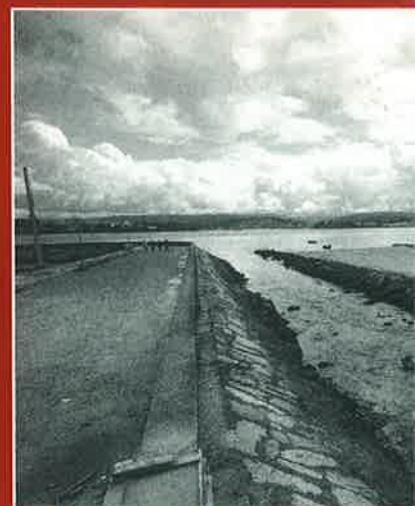
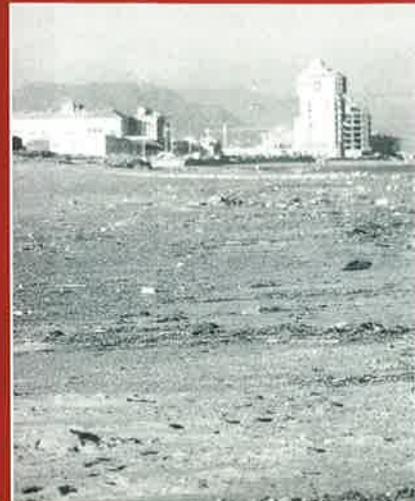
hacer un estudio al respecto, se dispondrá de unos datos que al menos servirán de aproximación a una realidad que está ahí.

De momento, son solamente apreciaciones, como la ya referida de su posible servicio como refugio virtual, o la de que cada vez hay una cantidad menor de residuos. Durante las campañas, siempre se realizan los lances en los mismos lugares, y cada vez se encuentran menos desperdicios. En ello puede que incidan diversos factores. Uno, y de gran importancia, se derivaría de la adopción de una legislación para evitar que se arrojen por la borda estos residuos. En este sentido hay que destacar el Convenio MARPOL, que obliga a los bar-

cos a almacenar los residuos a bordo y depositarlos en los lugares destinados a tal efecto en los puertos.

Sin lugar a dudas, esta medida ha resultado de gran importancia para reducir estos vertidos al mar, unido a una mayor concienciación de las gentes del mar. *Cada vez encontramos menos basuras recién echadas al mar.* El investigador del IEO señala también la importancia, en este sentido, de la obligación de que los plásticos que se fabrican en la actualidad sean biodegradables. *El impacto, sobre todo en los fondos someros, de los plásticos de antes, que no se degradaban, es fortísimo.* Otro residuo muy común lo

Los científicos encuentran cada vez menos basuras recién echadas al mar. Ello, unido a que los plásticos que se fabrican actualmente son biodegradables, hace que en los fondos marinos disminuya el volumen de residuos terrestres y, por ende, su impacto visual.



constituye el grupo de las latas. Se cubre el espectro de todos los refrescos y cervezas. Latas de Coca-Cola en todos los idiomas reflejan bien a las claras el rastro dejado por mercantes de todas las nacionalidades. El problema de las latas es que, al ser de aluminio, no se degradan.

La ruta de los mercantes

El mayor problema en la actualidad se sitúa en las grandes rutas de navegación de los mercantes. En especial, en las de los barcos que navegaban a vapor. *Encontramos muchísima escoria. Es el residuo de origen humano que más encontramos. Desde luego, ahí no vemos demasiadas especies asociadas a ella.*

Donde aparecen más restos es entre los cien y los doscientos metros de profundidad en el mar de Alborán. Allí encuentran, especialmente, residuos orgánicos muertos. La escoria es muy abundante entre los quinientos y los ochocientos metros. En poco fondo se ven menos plásticos pero sí más botellas y otros residuos. Esto tiene una razón de ser, en palabras de Luis Gil de Sola: *Es una zona donde hay menos sedimentación. En profundidades mayores, el fango acaba cubriendo estos residuos.*

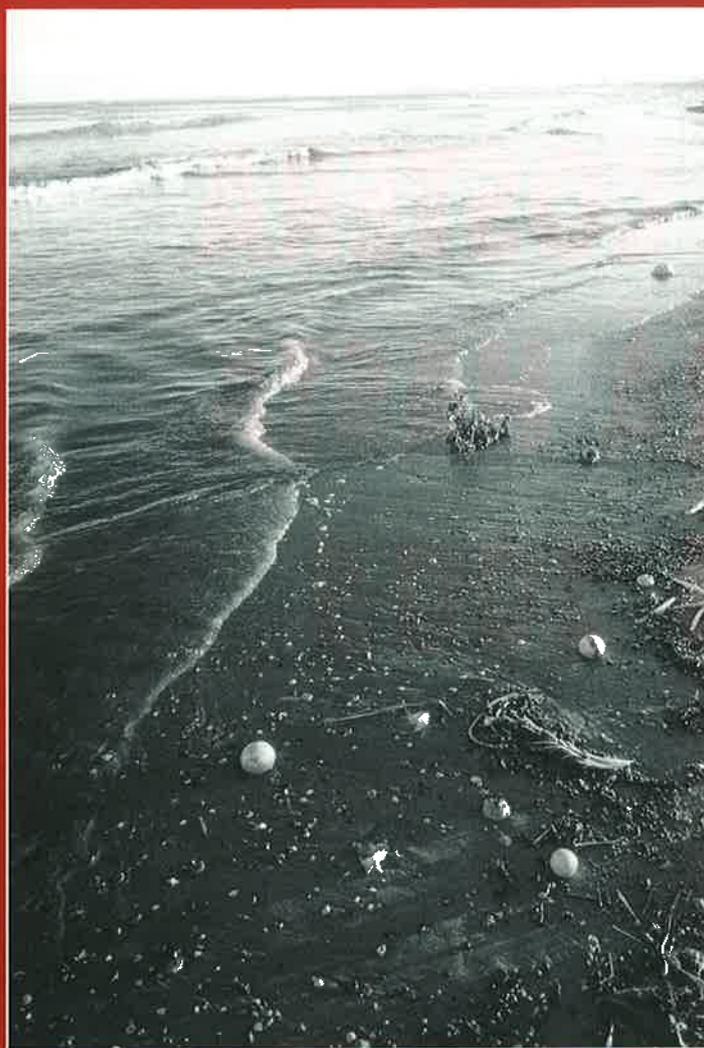
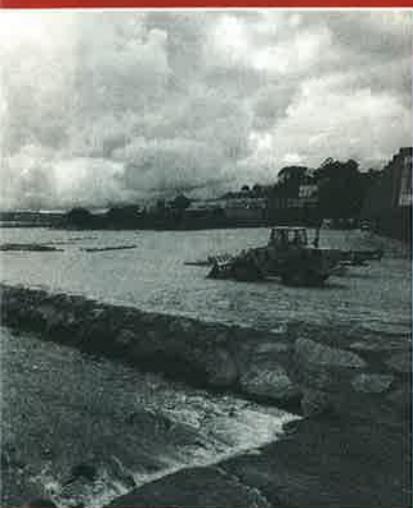
La ya señalada zona de Alborán es donde se encuentra un mayor volumen de residuos terrestres, coincidiendo con el mayor tráfico marítimo. Cuan-

to más hacia el Norte (golfo de Vera), menos encontramos. Volvemos a encontrar más entre Alicante y el cabo de San Antonio, así como entre Barcelona y Girona.

Desde los pesqueros y los yates también se arrojan desperdicios varios, especialmente latas y botellas. Es una costumbre difícil de quitar a la gente, especialmente a los "domingueros" del mar. *Es un problema de educación cívica. Se les va educando...*

De todas formas, insiste Luis Gil de Sola, va disminuyendo el volumen de basuras que se arroja desde los barcos. De las que actualmente llegan hasta los fondos marinos, buena parte proviene de

las riadas. En las zonas donde ha habido fuertes lluvias encontramos muchos restos de vegetales de tierra en el fondo. Hay rizomas de cañas, eneas, que se encuentran hasta quinientos metros de profundidad. Los plásticos (sobre todo de los invernaderos antiguos) que se encuentran con estos restos es fácil suponer que han venido arrastrados por las riadas. Es la basura, fundamentalmente, que la gente deposita en las ramblas (desde neveras o lavadoras hasta restos de muebles y piezas de automóviles), no es basura que echa la gente del mar. Es otro ejemplo de incivismo, sólo que éste proviene de tierra adentro.



“
Lo que más me preocupa no son los residuos sólidos, que, al fin y al cabo, son visibles. El problema del mar es la contaminación que no se ve. Ésa es la peligrosa.
”

Zonas protegidas, sin basuras

El impacto de estos residuos terrestres es más bien escaso, según señala Luis Gil de Sola. Esta idea se ve reforzada por el hecho de que en las zonas protegidas, como las reservas marinas, de más alto valor ecológico, no cabe la posibilidad de arrojar basuras por parte de navegantes profesionales. Hay una mayor vigilancia, el tráfico marítimo está restringido y es abundante la información para concienciar a los visitantes. Como señala el investigador del IEO, las empresas privadas que se dedican al recreo en estas zonas realizan una labor muy importante, ya que son las primeras intere-

sadas en que se mantenga limpio el fondo marino, porque cuando organizan actividades de buceo no quieren que encuentren el entorno sucio e impresentable para su negocio. Realizan labores de limpieza cuando es necesario. *Empieza a haber información y una cierta presión para que la gente no arroje desperdicios.*

El problema se centra por lo tanto, en las grandes rutas de navegación. Pero, tal y como insiste nuestro interlocutor, esta situación no es preocupante. Lamentablemente, el mar sigue sucio, *pero lo que más me preocupa no son estos residuos sólidos, que al fin y al cabo son visibles y tan potencialmente evitables. El problema del mar*

es la contaminación invisible. Ésa es la peligrosa.

En este sentido, señala como más peligrosa la cantidad de lejías e insecticidas que viene por una rambla o por un emisario incontrolado, a efectos inmediatos, sobre una pradera que está a cinco metros del fondo. *Son más contaminantes que las botellas de plástico o las latas de cerveza. Me molesta mucho que se arrojen desperdicios al mar, pero ese tipo de basura está ya colonizada.*

Afortunadamente, la idea de que el mar es un enorme cubo de basura en el que se puede arrojar de todo va cambiando. Se ha avanzado mucho, aunque también queda mucho por hacer, como se desprende de las denuncias

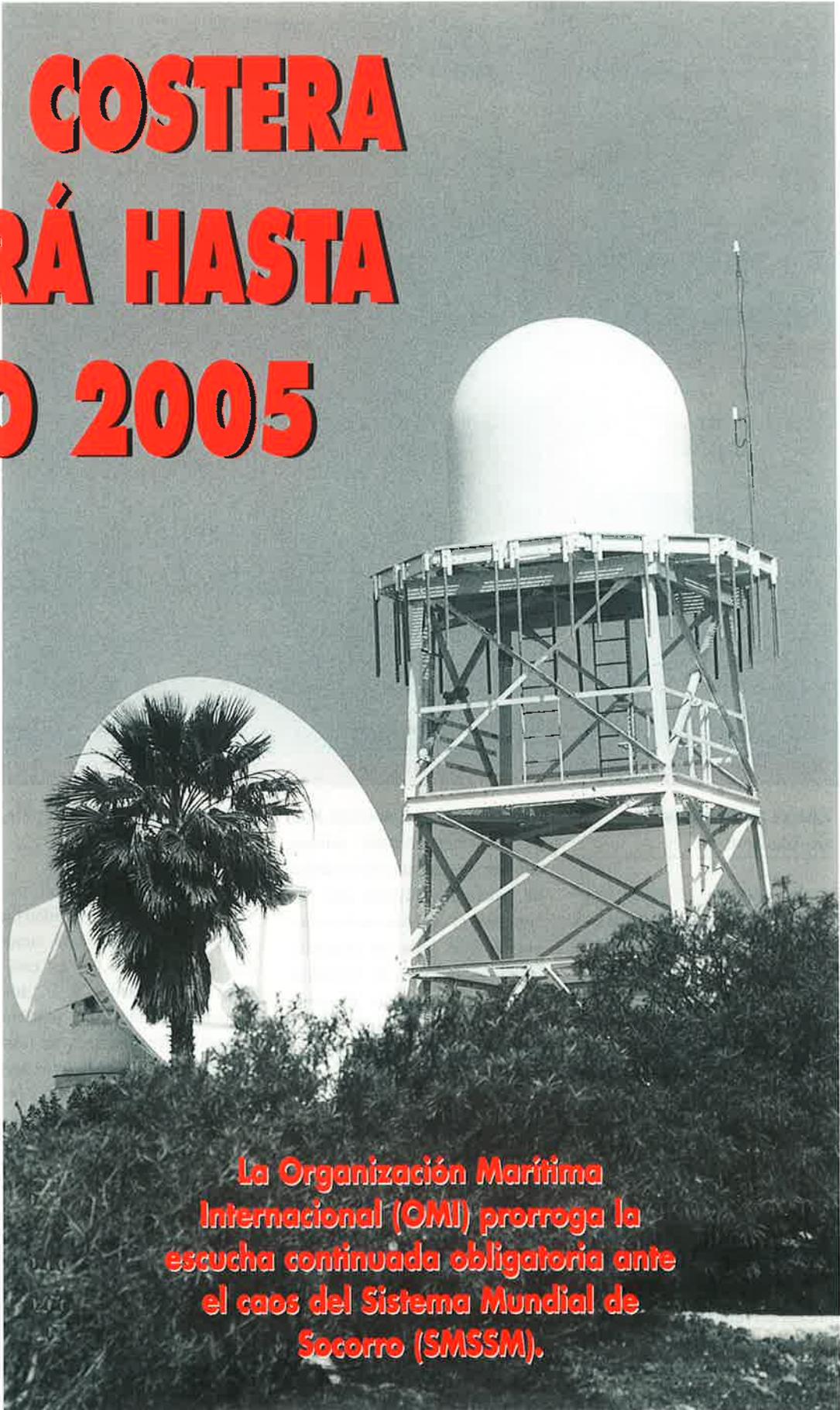
que desde estas mismas páginas se vienen realizando, especialmente de vertidos de grandes empresas. De los sólidos, a los que nos referimos en este reportaje, lo peor parece ser su impacto visual. Van disminuyendo, gracias a una legislación más estricta, pero también a un incremento de la concienciación, especialmente de las gentes del mar.

La revista MAR se ha hecho eco, en ocasiones anteriores, de estos esfuerzos, tanto de organizaciones ecologistas —en las que entre sus miembros hay un buen número de pescadores— como desde algunas cofradías. Es un buen camino para lograr que los residuos estén donde deben estar: en los basureros. ■

Raúl Gutiérrez

RADIO COSTERA SEGUIRÁ HASTA EL AÑO 2005

Los frecuentes fallos y alarmas falsas del Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) que se apoya en la llamada selectiva digital han inclinado a la Organización Marítima Internacional (OMI) a prorrogar Radio Costera, es decir, la escucha continuada obligatoria, hasta el año 2005. Ambos sistemas seguirán conviviendo paralelamente, para refuerzo de la seguridad marítima, hasta entonces, y Marina Mercante ya previene renovar la escucha continuada obligatoria -cuyo contrato con Telefónica vence dentro de un año- y aún hay sectores que opinan que Radio Costera debería seguir en funcionamiento muchos más años después.



La Organización Marítima Internacional (OMI) prorroga la escucha continuada obligatoria ante el caos del Sistema Mundial de Socorro (SMSSM).



La Organización Marítima Internacional (OMI) ha debido plegarse y hacer de la necesidad virtud porque el recurso a las nuevas tecnologías digitales y la vía satélite no aporta resultados ni parece consolidarse por el presente.

Aunque con una implantación prevista ya para el pasado año 1999, el Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) no funciona a todas luces, por una variedad de múltiples causas que van desde los fallos propios del sistema hasta la carencia de infraestructura de apoyo y la escasa formación de quienes han de operarlo.

Teóricamente, su llamada selectiva digital (LSD) habría de significar el más simple mensaje de alarma con sólo pulsar un botón que mandaría la señal al satélite —identificando barco, código, fecha y hora—, pero la



práctica existente presenta una gran pobreza de resultados.

Podría hablarse de pobreza severa, cuando lo que está en juego son vidas humanas en el mar, y lo que dicen algunos de sus usuarios más descontentos es que se reciben más del 90 por ciento de alarmas falsas, falta la operativa y los operadores... Así que frente a este aluvión de nuevas tecnologías y procesos de interactividad, lo cierto es que el sector marítimo ha de seguir acordándose de la Radio Costera de toda la vida y afinar el oído a sus tradicionales frecuencias (el canal 16 de VHF y 2.182 kilohertzios).

De aquí el nuevo Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) habrá de convivir por unos cuantos años más con el de radio de escucha continuada —lo que se conoce por *radio costera*—, ya que el oído humano le sigue ganando la batalla de la

confianza a la pantalla del ordenador, que no habla ni responde... Estaremos ante un evidente caso de mala adaptación a las nuevas tecnologías o, por lo menos, ha fallado el calendario previsto para que el SMSSM pudiera funcionar de forma autónoma.

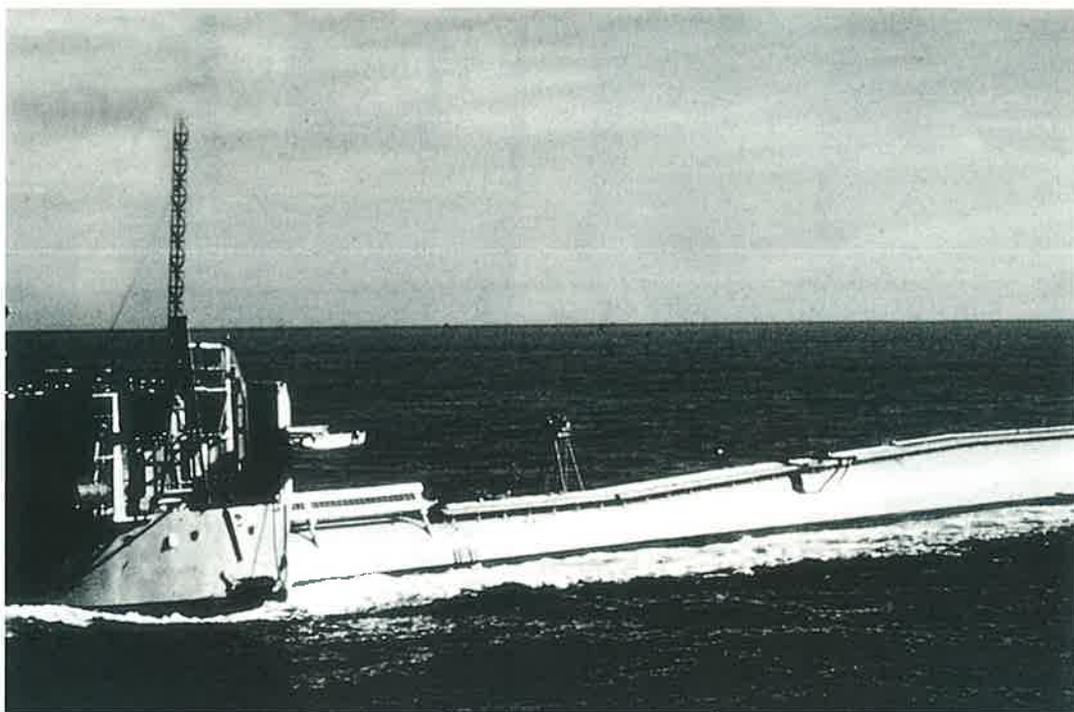
La buena salud de Radio Costera

Desde el punto de vista español, estos cuatro años más de supervivencia de Radio Costera –el sistema de socorro instituido por el Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)– habrán de instrumentarse enseguida, pues el 26 de abril de 2002 finaliza el contrato del servicio con Telefónica.

Marina Mercante habrá de suscribir uno nuevo, con la compañía de telecomunicaciones que sea –dado el nuevo marco de liberalización del sector– y así se mantendrá, hasta febrero del año 2005, el servicio de escucha continuada. Algunos sectores de la profesión marítima creen que incluso después de esta fecha no debería desaparecer Radio Costera, sino ser potenciada, porque entienden que la comunicación por radio continúa con buena salud, como para desafiar a la satelitaria.

Consideran como más juicioso el funcionamiento paralelo de ambos sistemas, por mucho tiempo más, en las mismas que denuncian un gran retraso en las infraestructuras de mar y tierra del sistema satelitario y el hecho mismo de que, incluso tras la llamada de socorro por pantalla, el siguiente contacto se sigue haciendo por ondas de radio.

No todos los buques de más de 300 toneladas de registro bruto o más de 32 metros de eslora disponen actualmente de la

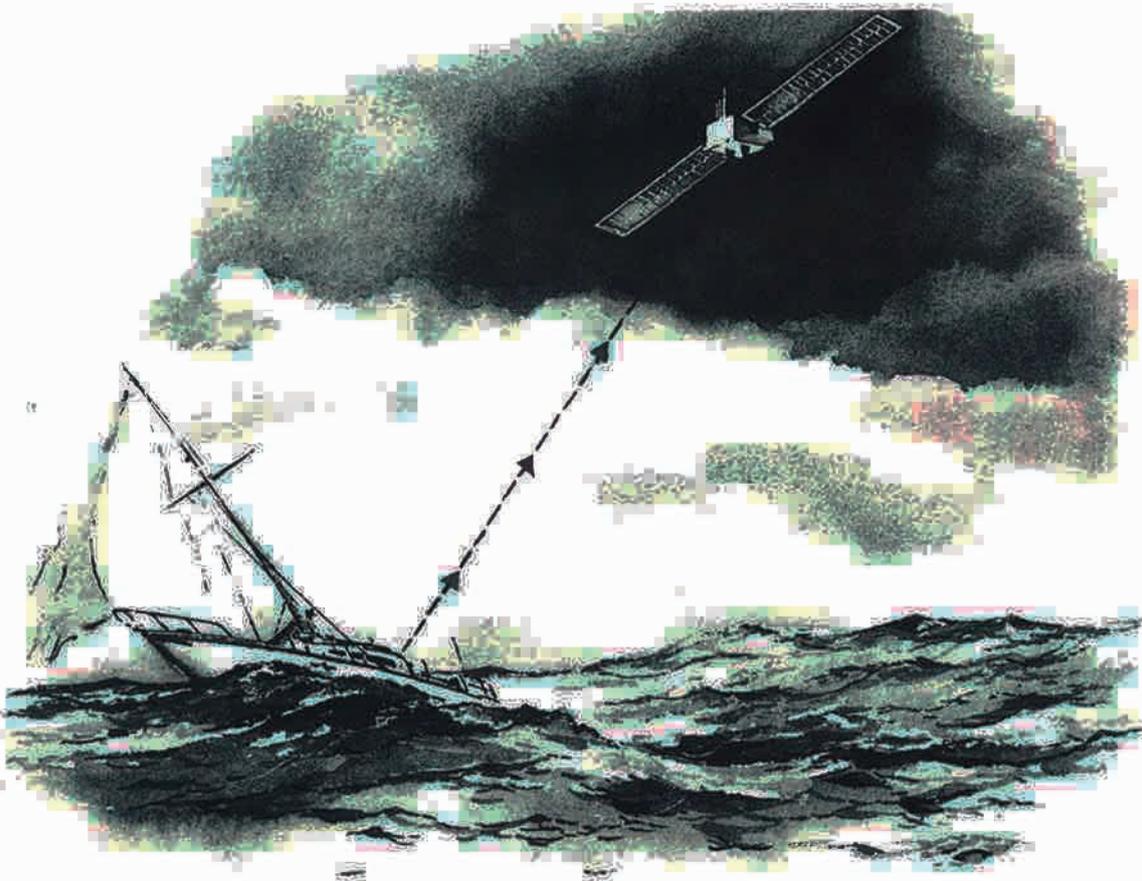


Se reconocen espectaculares porcentajes de falsas alarmas, fallos de implantación y operatividad de la alerta automática.

llamada selectiva digital (LSD) ni llevan el personal operador con suficiente formación satelitaria. Incluso algunos patrones de barcos impuestos en la nueva tecnología desconfían de imponerse pronto a operarla si cambiasen de buque, o de generar buenas respuestas reflejas con tantos fallos y alarmas falsas como se están produciendo en el SMSSM actual.

Grandes colectivos, como los operadores de radio y jefes y oficiales de máquinas, nunca han dejado de ser críticos con la que consideran prematura transición al SMSSM, y creen que las autoridades marítimas han dedicado mucha atención al salvamento desde tierra, cuanto que olvidado la más esencial parte del mismo, que es desde el buque. Califican de vital el sistema de socorro, sea por los medios que sea, pero en buen funcionamiento.





Último año en Gran Sol

Los patrones de pesqueros gallegos serán los primeros en tener que prescindir de la escucha continuada obligatoria en su zona de faena del Gran Sol, pues las autoridades británicas ya han empezado a comunicar que en marzo del 2002 se implantará allí la alerta automática.

Más de cien barcos españoles entrarán así en la órbita de la llamada selectiva digital —con el sistema ya implantado a bordo— porque ya no habrá, para entonces, operador que atienda sus frecuencias de radio tradicionales. Será una escucha general para todo el centro de control marítimo que les asiste y las autoridades marítimas británicas dan el sistema como maduro de implantación y funcionamiento.

La medida convivirá con otras de carácter preventivo e

El español gana status en seguridad marítima

El noveno período de sesiones del Subcomité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) ha escuchado —al fin— la propuesta española y de los países de habla hispana, en el sentido de que todo lo legislado en materia del Convenio SOLAS se encuentre en nuestro idioma.

La histórica reivindicación ve cumplida así la mejora de status del español —al mismo nivel que el inglés y el francés— para todas las materias de seguridad marítima. Lo que no ha sido más que un reconocimiento coherente con los principios de esta Organización Marítima Internacional.

Accidentalidades por incomunicaciones

El sector de la pesca no es solamente el de mayor accidentalidad marítima mundial, sino que, para el caso de Galicia, los tasas de mortalidad han alcanzado —durante la década última— los 91 muertos por cada 100.000 trabajadores. Estas cifras, de la Dirección General de Marina Mercante, sitúan a nuestro país con 11 muertes más que la media mundial de accidentalidad.

Entre las clases de siniestros con resultado muerte se barajan, principalmente, los causados por golpes de mar, lo que se conecta con la necesidad de perfeccionar las comunicaciones y avisos de meteorología, la efectividad de las alarmas, llamadas de socorro y atenciones de salvamento. Incomunicación resulta así, sinónimo de accidentalidad.

inspector que la Organización Marítima Internacional (OMI) quiere ampliar al ámbito de la pesca, en materia de seguridad. Se considera a este sector como el de más elevada accidentalidad y se acusa de ser, a sus protagonistas, los más laxos en la observancia de normativa y equipos.

Los ministros de Transportes de la UE han decidido, el pasado junio, otorgar a las autoridades nacionales las competencias para denegar a un barco la salida de puerto “si constara que hay peligro para la tripulación o el buque”, como podrían ser las malas condiciones meteorológicas, o para hacer recomendaciones al capitán, hasta el caso de que si asume zarpar lo haga bajo su responsabilidad única, en caso de accidente.

La medida vuelve a recomendar la validez de las buenas comunicaciones y sistemas de socorro así como que los capitanes y patrones de pesca se familiaricen con los equipos de alarma, ante la evidencia de que siguen produciéndose hasta el 76 por ciento de alertas de radiobalizas o llamadas selectivas digitales que resultan falsas. ■

S. de Francisco



GALICIA

La Estación de Biología Marina de A Graña abre sus puertas a la investigación

La ría de Ferrol acoge la primera estación de biología marina en nuestro país adscrita a una universidad. La nueva institución nace con la intención de conjugar su vocación investigadora con la docente y su objetivo es fomentar el conocimiento de la vida bajo el océano y de los sustratos que aún quedan por investigar. Además, contribuirá a consolidar la investigación marina en nuestro país y permitirá establecer relaciones científicas con otros estados.

La Estación de Biología Marina de A Graña, adscrita a la Universidad de Compostela, es una institución científica puntera en dotación y tecnología, de apoyo a la docencia e investigación que coloca a nuestro país en la línea de salida de una carrera en la que el resto de Europa nos tiene una ventaja notable, según afirmó su director, Victoriano Urgorri, que ha sido el alma mater del desarrollo del proyecto.

El centro ha supuesto una inversión a la universidad compostelana de casi dos millones de euros (300 millones de pesetas), que han sido dedicados a reconstrucción y acondicionamiento de dos edificios y a su dotación de costosos y sofisticados aparatos para la investigación.

Su ubicación en la ría ferrolana se debe principalmente a que la estrechez de la boca de la ría, las fuertes mareas oceánicas y el reducido aporte de agua flu-

vial han convertido esta ría en una de las más ricas de toda Europa en fauna y flora marina.

El recinto ya ha acogido a los primeros investigadores y ha impartido el primer curso sobre técnicas de estudio de los delfines y las ballenas en su medio natural. Estas actividades han supuesto el pistoletazo de salida de numerosos simposiums, seminarios, cursos, jornadas y de-

fensas de tesis de final de carrera universitarias que se darán cita en el centro.

Las instalaciones

El centro está compuesto de dos edificios. El principal alberga el soporte técnico para realizar las labores de investigación, que cuenta con un laboratorio húmedo al que llegan los científicos directamente desde el mar, pues los dos edificios están casi



De COSTA a COSTA

**Coordina:
Jesús M.
Salamanca**

a la orilla de la costa. El segundo edificio cuenta con un aula de docencia, un almacén y habitaciones diseñadas para la residencia de 24 alumnos y seis profesores. La nueva estación está dirigida, en primer lugar, a los estudiantes de la Universidad de Santiago y, en segundo lugar, a todos los alumnos de otros campus.

En lo concerniente al equipamiento de las instalaciones ha sido calificado como excelente por los científicos que ya lo han utilizado, ya que cuenta con los aparatos más sofisticados del mercado. Una de las novedades de la Estación de Biología de A Graña es la utilización del corian, un compuesto homologado por la Organización Nacional de la Salud que impide la transmisión de gérmenes y bacterias. ■



“Pesca responsable”, lema de las VI Jornadas Técnicas del Sector Pesquero en Celeiro

Las Jornadas Técnicas de Celeiro abordarán en su sexta edición y bajo el lema “Pesca responsable” la problemática del sector pesquero. Este foro pretende fomentar el debate y la reflexión sobre un sector estratégico para la economía gallega sobre el que en la actualidad se ciernen numerosas dudas.

La sexta edición de las Jornadas Técnicas de difusión del sector pesquero, que organiza la Cofradía de Pescadores de Celeiro, se celebrarán los próximos días 9 y 10 de noviembre bajo el lema del ejercicio de una pesca racional. Este simposio pesquero vuelve a ser una cita obligada para los profesionales del sector pesquero.

La entidad pesquera que preside José Manuel Sánchez García pretende que las Jornadas, en esta edición, contengan una temáti-

ca variada y de interés para las gentes del mar a la vez que el contenido sea divulgativo.

Las Jornadas quieren ser, según sus responsables, “un aula en vivo” y están orientadas a un amplio número de destinatarios, como ya lo fueron las ediciones pasadas en las que se dieron cita tanto marineros como estudiantes de Ciencias del Mar, pasando por profesionales y expertos del sector. Los temas que se abordarán durante el viernes y sábado 9 y 10 de noviembre serán monográficos de interés.

Según fuentes de la organización “se confía en que este foro sirva para profundizar en la dimensión real del mundo de la pesca”, al tiempo que se busca sensibilizar a la sociedad de la importancia que tiene este sector estratégico en la economía gallega sobre el que se ciernen numerosas dudas para el presente y el futuro.

La sexta edición contará entre sus ponentes con representantes de organismos como el Instituto Español de Oceanografía, SEGEPEPESCA, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, universidades y otras entidades. Las once intervenciones de los ponentes abarcarán distintas temáticas del sector que darán cabida a todas las flotas. ■



Un portal de internet imparte formación a los marineros gallegos

La Consejería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura presentó el pasado mes de octubre "Pescagalicia.com", un portal gallego de formación pesquera, que soporta un sistema de enseñanza a distancia sobre temas relacionados con el sector. El portal es fruto de la colaboración de la Universidad de Santiago de Compostela, que ha desarrollado la técnica necesaria para materializar la iniciativa, y Pesca, que ha colaborado con el diseño, la coordinación y su financiación.

El portal gallego de formación pesquera fue presentado por el consejero de Pesca, Enrique López Veiga, y el rector de la Universidad de Santiago de Compostela, Darío Villanueva. El objetivo principal es crear un entorno de información y formación en la Red (Internet) para el uso de los profesionales de la pesca. Para ello se utilizará el material didáctico, que dispone la Consejería, que podrá seguir a distancia diferentes cursos formativos en materia pesquera.

En una primera fase estará disponible el curso de Patrón costero polivalente, que en la actualidad es el más demandado por el sector. A este curso se irán sumando otros como el de Patrón local de pesca en un futuro inmediato.

Esta herramienta electrónica supone la desaparición de una barrera importante a la hora de garantizar el acceso a una formación completa y de calidad, ya que las gentes del mar pueden compatibilizar su participación en cursos de larga duración sin que por ello tengan que desatender sus ocupaciones profesionales. Circunstancia que hasta el momento había impedido la participación en los cursos o había obligado a los profesionales a abandonar sus faenas a bordo por un tiempo.

Con la puesta en marcha del Portal Gallego de Formación Pesquera, al que se accede en la dirección, ww.Pescagalicia.com, se cumple un doble objetivo. Por un lado, garantizar el acceso a una formación completa y de calidad para las gentes del mar. Y, por otro, se podrá alentar a los alumnos más jóvenes para que orienten su formación hacia alguna de las actividades náutico-pesqueras.

El portal está estructurado en tres apartados básicos: Centro de Recursos, Formación y Servicios. El primero incluye un servicio de biblioteca, documentación diversa -vídeos, fotografías, documentos escritos, etc.-, e información pesquera. El apartado formativo encuadra cursos, tutorías, ayudas y mapa de formación que cuentan con tecnología de animación muy gráfica con gran cantidad de imágenes que facilitan la formación *on-line* y permiten una gran interactividad. El tercer apartado, dedicado a los servicios, facilita información sobre meteorología y mareas, e incluye una sección que permite observar en directo, a través de cámaras instaladas en distintos puntos de la costa gallega, la situación del mar. A estos tres apartados se suman el de novedades y foros.

La formación ofrecida a través del portal supera la telelectura, ya que el aprendizaje de cada alumno será seguido por un tutor, que ayudado de las herramientas virtuales adecuadas podrá esta-



blecer un seguimiento puntual y particular de los alumnos. Por su parte, los participantes dispondrán de vídeos complementarios y un servicio de agenda, autovalidación y glosario, con conexión a biblioteca. Además permite la participación en foros con el resto de los compañeros del curso.

El portal, que en su presentación contó con la presencia de representantes de las cofradías de Pescadores de Galicia, de centrales sindicales y de otros colectivos profesionales, es una fórmula novedosa que se añade al ámbito formativo. ■



BREVES

■ Mejillón con denominación de origen

El sector pesquero de nuestro país ya cuenta con su primera Denominación de Origen Protegida "Mejillón de Galicia" desde el pasado mes de octubre. Todos los agentes involucrados en el sector pesquero, así como la Administración, han considerado importante apoyar este tipo de iniciativas. Pero aun contando con la unánime defensa de la denominación del molusco por parte de todos los implicados, no ha sido fácil aunar los intereses locales de cada una de las zonas donde se localizan las especies a proteger.

Desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se recuerda que la Denominación de Origen Protegida del molusco es únicamente para la especie *Mytilus galloprovincialis*, producida en las zonas comprendidas en la Ría de Ares, la Ría de Muros-Noia y la Ría de Arousa, Pontevedra y Vigo.



■ Inspectores de la Generalitat decomisan inmaduros en la lonja de Tarragona

Los inspectores de la Generalitat decomisaron pescado de reducidas dimensiones a cuatro armadores durante una actuación llevada a cabo en la lonja de

Tarragona. Entre los implicados se encontraba el concejal del Partido Popular en el Ayuntamiento y presidente de los armadores de Puerto, Esteve Ortiz, quien señaló que el "suceso era una pura casualidad, ya que él faena con redes y aparejos legales". Esteve adujo que "es difícil de controlar todo lo que se pesca y más después de una veda cuando el mar está a rebosar".

El decomiso se efectuó una vez que la mercancía ya había sido vendida. Por tanto, y en virtud de la normativa, la responsabilidad recae en las tres partes implicadas: armadores, cofradía de pescadores (lonja) y comprador.

■ Mercante colisiona con la jaula de atunes de un remolcador

Un buque mercante de cerca de 140 metros de eslora arrolló la jaula de atunes que transportaba un remolcador alquilado por la empresa Ginés Méndez España, de Mazarrón, a Boluda. El incidente se produjo frente a las costas de Benidorm cuando el remolcador que cubría el trayecto desde el Golfo de León a Puerto de Mazarrón colisionó con la jaula.

Tanto desde el remolcador como desde el Centro Regional de Salvamento Marítimo de Valencia,

que también detectó al mercante "Cala Pevero", con bandera de las Antillas, se intentó alertar a la tripulación del buque mercante de que se estaba echando encima del remolcador, pero ni los avisos ni las señales acústicas surtieron efecto.

En la denuncia efectuada en la Capitanía Marítima de Cartagena, el propietario de la empresa de Mazarrón calcula en cientos de millones las pérdidas ocasionadas, ya que en el momento de la colisión la jaula transportaba más de 38 toneladas de atunes. A lo que hay que añadir los dos meses de campaña.

■ La Cofradía ceuti no puede afrontar sus deudas

El patrón mayor de la Cofradía, Martín Carmona, ha pedido ayuda a la Autoridad Portuaria para afrontar una deuda de cerca de 2 millones de pesetas contraída con la empresa suministradora de electricidad. La Cofradía ha llegado a esta situación debido a la escasa pesca que se comercializa a través de la lonja, que genera ingresos insuficientes para mantener la entidad abierta. La venta de pescado, que asciende a 60 millones, supone unos ingresos cifrados en torno a medio millón de pesetas para el pósito. Esta cantidad está muy por debajo del gasto mensual de la entidad.

La Cofradía de Pescadores de Ceuta achaca su deficitaria situación económica a la entrada de pescado procedente de Marruecos sin pasar por lonja. Según Carmona, cerca de 100 toneladas de pescado entran mensualmente desde Marruecos directamente a los mercados. Otro factor negativo es la mala situación de los caladeros de Ceuta, debido, según las mismas fuentes, a los numerosos buques mercantes que fondean en la zona y vierten gasóleo al mar.



La planificación del trabajo a bordo no debe dejarse al azar; todo debe cuidarse: desde la responsabilidad del puente al trajín de la máquina, a la actividad de mantenimiento, la revisión del material de respeto, las faenas de maniobra o la manipulación de las capturas.

PLANIFICACIÓN DE LOS PUESTOS DE TRABAJO

En ocasiones a bordo hay tripulantes que pueden ser muy útiles, porque gracias a tener una formación polivalente pueden ocupar diferentes puestos de trabajo. A pesar de ello, cuando se planifica un puesto de trabajo debe hacerse pensando en que va ser desempeñado por un tipo determinado de persona.

Las condiciones de trabajo con jornadas pesadas y prolongadas pueden ser en ocasiones causa de un accidente y desde luego siempre de cansancio, por lo que es necesario considerar las aptitudes de un trabajador a la hora de asignarle un trabajo u otro.

El sentido común, y el dicho popular de que "más vale prevenir que curar", nos llevan a plantear algunas proposiciones para acondicionar los puestos de trabajo a las tareas que se realizan en los mismos.

La actividad en un barco de pesca genera numerosos puestos de trabajo:

- Preparación del aparejo pertrechando redes, cabos, puertas, flotadores etc., reparación de cabos, realización de costuras, preparación de cajas, revisión de la iluminación, etc.

- Tratamiento de las capturas, eviscerado, limpieza, descabezado y almacenaje.

- Puestos de mando del barco del puente y de la máquina.

El astillero donde se construya un barco debe tener en cuenta los grandes principios ergonómicos que hay que respetar a la hora de concebir los puestos de trabajo. La necesidad de utilizar el mismo lugar para diferentes actividades y a veces de ma-

nera simultánea no ayuda a crear espacios suficientes para ciertos puestos de trabajo. La búsqueda de nuevos materiales y los equipos modulables pueden permitir la aplicación de las reglas ergonómicas en la mayoría de los casos.

Deben tenerse en cuenta las medidas del cuerpo humano (altura, envergadura de los brazos, problemas para colocar las piernas si se está sentado, picaportes adaptados al tamaño de las manos...).

En la manipulación del pescado se debe concebir el puesto de trabajo en función de los esfuerzos musculares que hay que realizar y tratar de ahorrar movimientos innecesarios, por ejemplo en el lugar del descabezado o del eviscerado se debe tener a mano la llegada del pescado y al lado la eliminación de los restos.

Las instrucciones de las máquinas deben presentarse en caracteres lo suficientemente grandes para que no sea difícil su lectura y de una manera clara para que no surjan confusiones.

Las posturas en el lugar de trabajo

A bordo los tripulantes deben poder alternar la postura de sentado y de pie siempre que sea posible.

El puente debe ir dotado de una silla para ser utilizada por la persona que gobierne el barco o por el tripulante que haga la guardia. La postura de sentado hace que la actividad de vigilancia sea más eficaz.

En principio el trabajo a bordo se desarrolla habitualmente de pie pero no en un lugar fijo, sino que el tripulante se va desplazando a lo largo de la cubierta o del parque de pesca; también hay que pensar en el

traslado de las cargas, que no suele ser fácil, no sólo porque pueden ser pesadas sino porque hay que tener en cuenta el movimiento del barco.

Para el amarre y desamarre de la puerta de arrastre, que es una maniobra habitual a bordo de un barco de pesca, hay que tener en cuenta que la borda debe tener la altura adecuada como prevención de las caídas a la mar.

La manipulación de la pesca

Hay muchos puestos de trabajo, especialmente en los que se manipula la pesca, que representan una parte muy importante del trabajo de la gente de la mar. Estos puestos deben estar concebidos de manera que minimicen los riesgos para la columna (dolor de espalda, ciáticas, lumbagos, hernias discales...). La altura de los puntos de trabajo debe variar en función de la carga que se manipule.



Se puede facilitar la manipulación de la pesca pensando en el lugar de trabajo, pero hay que pensar también en las características de la carga.

La elección del envase (caja, cesta, contenedor...) se hace muchas veces en función de muchos criterios a menudo contradictorios. Bajo el punto de vista de seguridad e higiene en el trabajo las cargas deben ser unitariamente lo más leves posible. Las cargas no sólo deben ser poco pesadas sino que deben estar dotadas de elementos para poder agarrarlas con seguridad.

Por otro lado cuando las distancias a las que hay que transportar las cargas sean de más de dos o tres metros se impone un sistema mecánico de transporte de mercancías.

La manipulación a bordo de cargas pesadas (habitualmente cajas de 40 o 50 kg) no debe llevarse a cabo sin elementos suficientes, ya sea trasportándolas entre dos personas o con medios mecánicos.

La voces de mando y la señalización

Cuando se diseña la maquinaria de a bordo, hay que tener en

cuenta que tanto la información visual como la no visual (información sonora, táctil o por gestos) que recibe la persona que la maneja es muy importante a la hora de saber cuándo y cómo accionar los mandos de la máquina. La colocación de esos mandos debe estar pensada para que su manejo no pueda acarrear problemas.

El tipo de mando de una máquina depende de la naturaleza de la acción a realizar, el sentido del esfuerzo (tirar, colocar, torcer...) de la fuerza a ejercer, del grado de precisión exigido, la seguridad de la maniobra, etc.

La colocación de los mandos deberá permitir a la persona encargada de manejarlos la mejor visión posible no sólo de la maniobra, sino de todo el campo de trabajo. Por ejemplo, en la maniobra de largado o virado del arte, la persona que maneje la maquinilla debe poder ver el copo entrando o saliendo y al mismo tiempo la situación de los trabajadores que intervienen en la maniobra.

Los mandos deben tener pocas posibilidades de ser accionados accidentalmente. Entre otras cosas deben estar protegidos de una eventual caída sobre ellos de elementos en movimiento.

Las informaciones táctiles y sonoras

En el trabajo, como en toda actividad cotidiana, son los ojos los que nos proporcionan la mayor información necesaria para tomar decisiones.

Pero el oído y el tacto nos aportarán también información indispensable para mantener las buenas condiciones de seguridad. Por ejemplo en lo que concierne al tacto, en un barco de pesca el maquinillero mantendrá toda su atención centrada en el movimiento del aparejo y en los hombres que intervienen en la maniobra; en ese momento la información táctil es esencial porque a través de ella podrá, sin mirar, seleccionar y accionar los mandos adecuados. Una identificación neta de los mandos por su forma, situación y disposición en el tablero contribuye directamente a la fiabilidad de la maniobra y por tanto a la seguridad de los tripulantes.

En los puestos de la maniobra los tripulantes se hablarán alejados unos de otros y en un ambiente con niveles sonoros en general superiores a 80 dB. En estas condiciones la comunicación oral no resulta fiable, por ello los tripulantes tienen que ayudarse con los gestos.

Dentro de la formación de la gente de la mar hay un código de gestos formal y conocido por todos, lo que proporciona una garantía de seguridad.

En un barco las informaciones auditivas de peligro (alarmas) son frecuentes. La señal debe ser audible, diferente de otros ruidos, y tener un significado que no dé lugar a dudas.

El entorno físico del puesto de trabajo

El espacio destinado a un trabajo y su acceso deben estar correctamente protegidos de los golpes de mar, de las caídas sobre cubierta (cubierta antideslizante,

pasamanos...) y de las caídas a la mar (altura de la borda de un metro como mínimo). Se debe prestar una especial atención a las cargas, cables, cajas en movimiento a lo largo de las zonas de paso poniendo guardacuerpos, cubrecadenas y guías para cables asegurando la protección continua de los marineros cuando utilicen las vías de circulación.

Cuando se habla del entorno físico del puesto de trabajo no se alude solamente al espacio, las máquinas que les rodean, o los golpes de mar, sino también a la iluminación, el ruido, el frío o el calor.

En un barco de pesca, 200 lux es una claridad razonable en los puestos de trabajo durante la maniobra, así como para el trabajo con las capturas. Se debe colocar un número suficiente de puntos de luz y con una luminosidad uniforme de manera que no se produzcan deslumbramientos particularmente al maquinillero durante la maniobra. Es útil encastrar los puntos de luz en el techo y utilizar pinturas mate.

Relativo al ruido en el lugar de trabajo, el generado por el barco no debe ser superior a 75 dB. Al ruido habitual del parque de pesca y el entrepuente se le sumará el ruido hidráulico de las maquinillas, los cables, en la maniobra del aparejo.

Una atención particular debe prestarse al ruido de las máquinas utilizadas para el tratamiento de las capturas (evisceración, fileteado, descabezado...). La potencia sonora emitida es un parámetro importante a la hora de escoger los equipos. En la medida de lo posible, se alejarán los puestos de trabajo de los orígenes del ruido y se buscará un tratamiento eficaz contra el ruido para que su nivel no sobrepase los 80-85 dB. ■

M. Elena García Acebes
ATS/DUE de Sanidad Marítima
Agradecimiento al Institut
Maritime de Prevention de Lorient



NUEVAS NORMAS PARA LA RESERVA MARINA EN LA ISLA GRACIOSA

PUBLICADA LA "PRESENTACIÓN DE LA LEY DE PESCA MARÍTIMA"

La editorial La Ley ha publicado el trabajo titulado "Presentación de la Ley de pesca Marítima del Estado" que, comentada por Víctor Manteca Valdelande, doctor en Derecho y Consejo Técnico de la Secretaría General de Pesca Marítima, va dirigida al mundo jurídico.

En el epílogo de esta obra, su autor señala que la Ley de Pesca Marítima del Estado constituye el primer texto jurídico con categoría de Ley estatal aprobado con pretensiones de abordar la regulación de la pesca marítima de una manera global. Según su autor hay que reconocer que la Ley ha venido a establecer una cobertura legal para un amplio sector en el que tanto la intervención administrativa como la fundamentación de las normas reglamentarias precisaban de mayor apoyatura legal que la que había tenido hasta ahora.

La Ley de Pesca Marítima del Estado precisa aún de un desarrollo reglamentario que estructure de manera articulada, buena parte de la normativa pesquera española, planteándose un reto de modernización en el ordenamiento marítimo pesquero español.

El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación ha dictado una Orden, aparecida en el Boletín Oficial del Estado del pasado 18 de octubre, por la que se establecen nuevas condiciones para la reserva marina del entorno de la isla Graciosa y de los islotes del norte de Lanzarote, que fue creada en 1995. En esta zona solamente está permitida la pesca marítima de recreo del curricán, realizada con mayor eficacia la protección de los recursos pesqueros ha hecho necesario habilitar nuevos mecanismos de control de esta actividad.

Así según la nueva normativa para ejercer la actividad de pesca marítima en la zona se han establecido cupos máximos de 30 embarcaciones autorizadas a faenar simultáneamente en las aguas exteriores de la reserva marina entre los meses de mayo a octubre y de 15 entre los de noviembre y abril y todas ellas deberán contar con una licencia recreativa que deberá ser concedida por la autoridad competente de la Comunidad Autónoma, además de la que otorga la Secretaría General de Pesca Marítima.



CAMPAÑA SOBRE LA COTIZACIÓN EN "EUROS" A LA SEGURIDAD SOCIAL

Con el lema "Avanza ¡Anticípate! El Euro cada día más cerca, la Tesorería General de la Seguridad Social ha puesto en marcha una campaña de publicidad institucional sobre la cotización en euros a la Seguridad Social. El objetivo es informar a los ciudadanos en general y a los empresarios y profesionales colegiados, en particular, de que desde el pasado mes de octubre, ya pueden realizar sus cotizaciones a la Seguridad Social en la nueva moneda europea, domiciliando el pago en su entidad financiera.

La Tesorería General de la Seguridad Social se anticipa así a la llegada del Euro y facilita la adaptación de los usuarios con la nueva moneda que sustituirá a la pesetas a partir del 1 de marzo del próximo año.

Por su parte, las empresas y profesionales colegiados que estén conectados al sistema RED (Remisión Electrónica de Documentos) de la Seguridad Social, dispondrán de la domiciliación en cuenta de sus cotizaciones en Euros, desde su propio ordenador, sin necesidad de desplazarse a entidades bancarias o administraciones de la Seguridad Social.

La campaña, con un coste de 1.200 millones de pesetas, se está desarrollando durante los meses de octubre y noviembre con la emisión de spots publicitarios en radio y televisión y con la inserción de anuncios en la prensa nacional, regional, económica, deportiva, suplementos y revistas así como en medios exteriores como marquesinas y vallas de medios de transporte.

LA SEGURIDAD SOCIAL GANÓ MÁS DE MEDIO MILLÓN DE AFILIADOS EN LOS NUEVE PRIMEROS MESES DEL AÑO

Según fuentes de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social el número de afiliados al sistema se situó a finales del pasado mes de septiembre en 15.756.672 trabajadores, lo que significa que la Seguridad Social ha ganado más de medio millón de afiliados ocupados en lo que va de año (520.454) y solo en el mes de septiembre 80.401 que es el segundo más alto registrado en un mes de septiembre después del 2000 que marcó un récord, ya que creció un 1 por ciento.

El régimen General ha sido más numeroso con un total de 11.763.914 afiliados ocupados. Tras él se sitúan el Régimen Especial de Autónomos con 2.622.794 afiliados y el Régimen Especial Agrario, con 1.119.47. El de Empleados del Hogar alcanzó la cifra de 154.827 afiliados, el especial del mar 79.369 y, por último, el de la Minería del Carbón, con 16.291 ocupados.

CONSUMIR PEZQUEÑINES
NOS HACE DAÑO A TODOS

UNIÓN EUROPEA

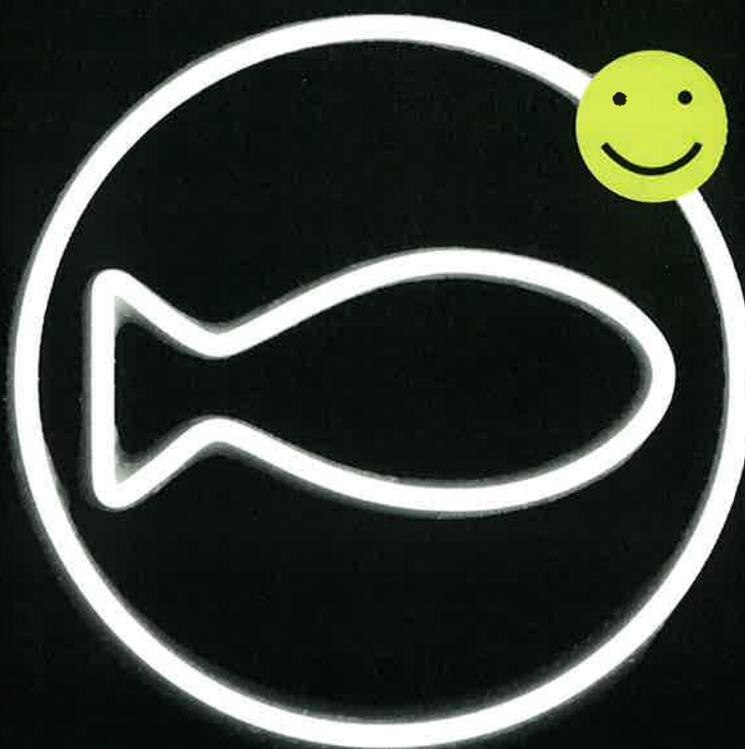
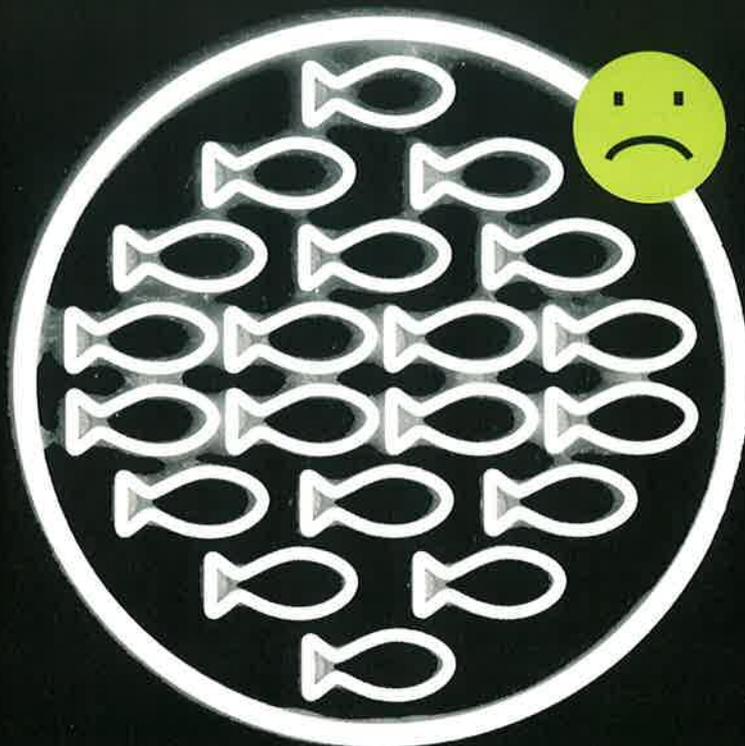
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN

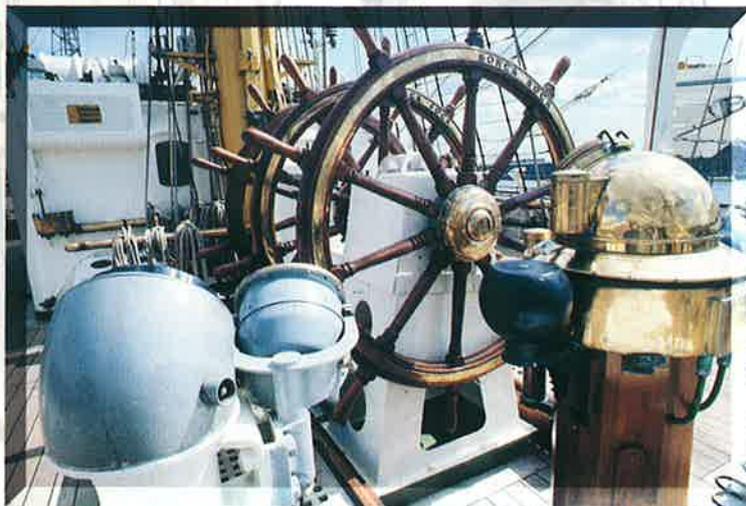
SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA

FROM



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCÍAS

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.