

Mar

Nº 444
Diciembre 2005

Noruega-UE, conflicto por el fletán

Dos barcos españoles,
detenidos por pesca ilegal
en aguas de Svalbard

**ICCAT, silencio
contra la
pesquería ilegal
del atún rojo**

**Jesús Caldera impuso al Centro Radio Médico
la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo**

Un año en el mar



Centro Nacional de Formación Marítima de

BAMIO

**Cerca de 30.000
alumnos han pasado
por las aulas de este
Centro de Formación
dependiente del
Instituto Social de la
Marina en sus quince
años de existencia.**

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



**Centro de Formación
Marítima de Bamio**
El Salgueiral, s/n.
Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra)
Tel.: 986 51 02 55
Fax: 986 50 61 11

*También puede encontrar
información del Centro en
cualquiera de las Direcciones
Provinciales del ISM*

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



A las gentes del mar

Una de las prioridades anunciadas por el presidente del Gobierno en el debate de investidura fue la de realizar una política social que respondiera a las necesidades de los ciudadanos, conforme al compromiso adquirido electoralmente. Esa ha sido la principal tarea del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales durante estos últimos dieciocho meses.

Aunque los objetivos eran ambiciosos y queda aún mucho por hacer, esta "apuesta social" ya ha dado sus primeros frutos: en empleo se ha producido uno de los mayores avances de las últimas décadas y tenemos la tasa de paro más baja desde los años setenta del pasado siglo (8,4%); las pensiones más bajas han experimentado la mayor subida que se recuerda (entre un 6,5 y un 8%) y, gracias a una política de inmigración firme y dialogada, ha sido posible legalizar a más de 500.000 inmigrantes que se hallaban en España en situación de plena ilegalidad.

Se ha avanzado asimismo en la lucha contra la siniestralidad laboral, en la que se ha emprendido un Plan de Actuación para la mejora de la Seguridad y Salud en el Trabajo y se ha fortalecido a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en las políticas contra la violencia de género y por la igualdad entre sexos, en las de atención a las personas mayores y a las personas con discapacidad y, sobre todo, fieles a la palabra dada y tras un laborioso proceso de diálogo, saludaremos el nuevo año con el anteproyecto de la Ley de Autonomía Personal y de Atención a las Personas Dependientes.

También hemos dado pasos decisivos en la mejora de la protección de los trabajadores del mar, que era otro de nuestros objetivos. Entre las actuaciones realizadas, destacan la reducción de la edad de jubilación a algunos colectivos que desarrollan trabajos de especial penosidad, como mariscadores, percebeiros y pequeños armadores; la construcción de un nuevo buque hospital, el "Juan de la Cosa", que vendrá a reforzar la

asistencia sanitaria a bordo y en el extranjero y la firma de un acuerdo con los Ministerios de Fomento y Agricultura y Pesca para aumentar la seguridad de los trabajadores del mar.

Todas estas políticas se van a mantener y redoblar durante 2006 con unos presupuestos que crecen de forma significativa: los del Departamento lo hacen en casi un 7%, los de la Seguridad Social, más de un 8%. La "apuesta social" tiene su más claro exponente en que, por segundo año consecutivo, los Presupuestos Generales del Estado dotan a las políticas sociales con más del 50% de sus recursos.

Este significativo incremento se va a traducir, por ejemplo, en que tres millones de pensionistas, los que perciben las pensiones más bajas, se van a beneficiar, por segundo año consecutivo, de una subida similar o, incluso, mayor a la del año pasado; que la formación continua alcance a tres millones de trabajadores y la formación para el empleo a más de 400.000 desempleados; que con los programas de turismo social viajen un millón de personas mayores en 2006 o que las mujeres españolas vean mejorada su situación con un presupuesto diez veces mayor que en 2004, 243 millones de euros, 200 de ellos para la puesta en marcha de la futura Ley de Igualdad.

El Instituto Social de la Marina (ISM) también va a hacer su contribución a esta política social. Su presupuesto, que crece casi un 5% con respecto al año anterior, se marca, entre otros objetivos, aumentar los niveles de cobertura y protección del gasto social y mejorar la eficacia de

las prestaciones básicas, así como potenciar la medicina específica del sector.

En su consecución, se prevén actuaciones como el incremento del tiempo dedicado a los pacientes en las consultas médicas, el refuerzo de los reconocimientos previos al embarque, la realización de campañas de prevención de accidentes de trabajo en el mar o la mejora de la medicina asistencial marítima que se presta a través del Centro radio-médico o de los buques sanitarios, cuya dotación, por cierto, aumentará cuando se ponga en servicio el "Juan de la Cosa".

No quiero dejar pasar la oportunidad que me brinda la revista "Mar" sin agradecer, una vez más, al personal del ISM la labor realizada, especialmente en el año en el que este organismo ha cumplido su 75 aniversario.

Su dedicación y constancia en pro de la gente del mar es digna de mención. Sirva la reciente concesión de la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo al equipo del Centro radio-médico, tan merecida, como reconocimiento de esa tarea.

Quiero expresar también mi afecto y cercanía a todos los trabajadores del mar, por su esforzada entrega en el desempeño de este duro trabajo, y a sus familias, copartícipes de sus penosidades; a los jubilados del mar, que recuerdan con nostalgia sus años en activo y a las cofradías y organizaciones sindicales y profesionales marítimo-pesqueras, que dignamente defienden los intereses de las gentes del mar. A todos, os deseo lo mejor para 2006. ■

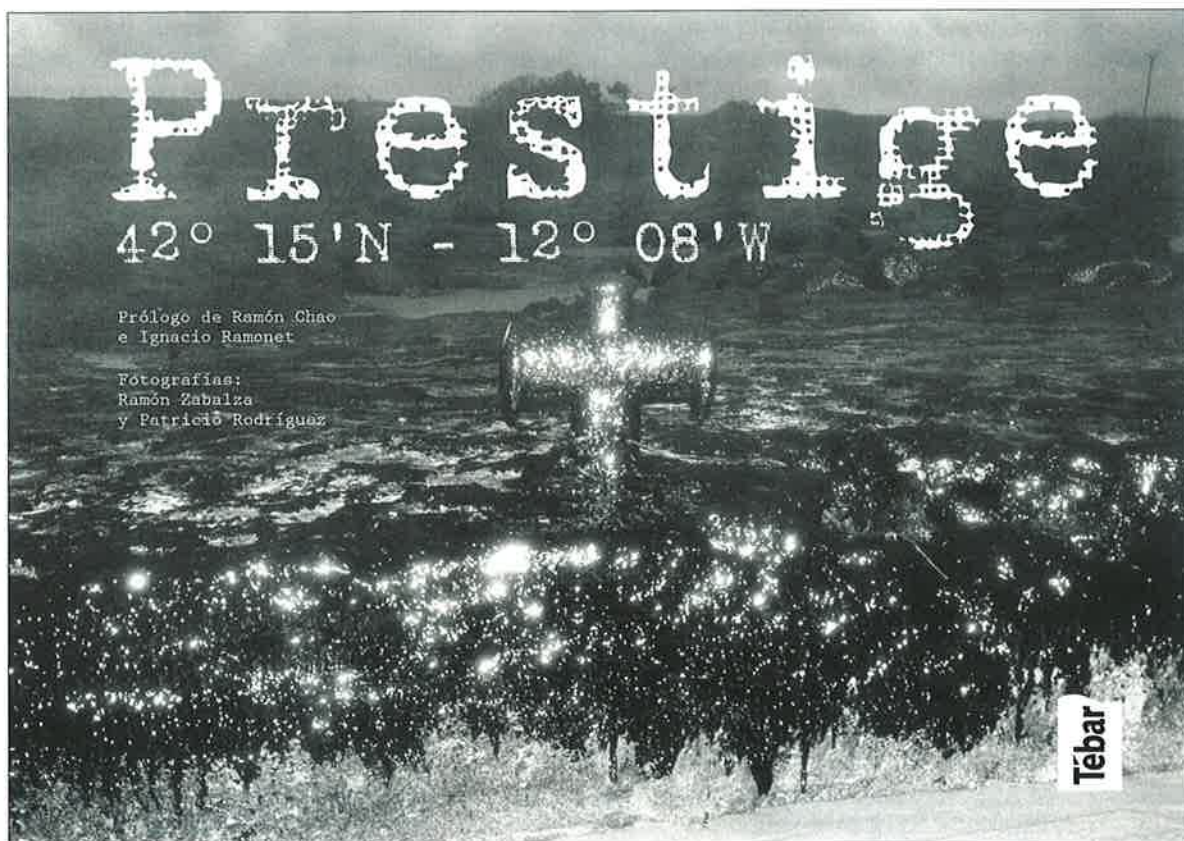
JESÚS CALDERA

MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES



PRESTIGE
42° 15' N - 12° 08' W

Autores: Ramón Zabalza y Patricio Rodríguez. **Edita:** Tébar



Prólogo de Ramón Chao
e Ignacio Ramonet

Fotografías:
Ramón Zabalza
y Patricio Rodríguez

Tres años después de la catástrofe del Prestige ve la luz un libro de fotografías en blanco y negro que, además de ser un testimonio de aquellos dramáticos momentos, pretende servir de recordatorio para el futuro, como señaló Juan López de Uralde, director de Greenpeace España, en cuya sede se realizó su presentación en Madrid.

Los autores de esas imágenes editadas ahora por Tébar son Ramón Zabalza y Patricio Rodríguez. Ambos fotógrafos realizaron su trabajo sin haberse puesto de acuerdo ni planificarlo de cara a su posible publicación. Eso vino bastante después. Y después también de un largo peregrinaje por numerosas editoriales para lograr que alguien quisiera acometer la tarea de su publicación.

Ramón Zabalza, licenciado en Derecho, realiza estudios de economía y antropología en Madrid y París, empieza a dedicarse a la fotografía en 1973, aunque será tres años más tarde cuando se dique activamente a esta profesión. Autor de varias publicaciones fotográficas, colabora en varios periódicos y revistas, entre las que fi-

gura "Carta de España", que edita el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. También licenciado en Derecho, Patricio Rodríguez es fundador, junto con otros compañeros, de la asociación universitaria de fotografía de la Universidad de León.

La obra consta de 104 páginas en las que sus autores muestran las imágenes de algunos de los momentos más dramáticos de la mayor catástrofe marítima ocurrida en las costas españolas. Sus autores han decidido dividir estas imágenes en cuatro partes, a las que dieron los títulos "Limpias y esplendorosas", "Poder", "Nunca Más" y "Solidaridad". La introducción corrió a cargo de Juan López de Uralde, mientras que el prólogo fue realizado por el escritor y músico Ramón Chao y por Ignacio Ramonet, director del mensual Le Monde Diplomatique.

La obra "Prestige. 42° 15' N - 12° 08' W" puede encontrarse en librerías al precio de 24 euros sin IVA. Para más información, los que lo deseen pueden dirigirse a la Editorial Tébar en Madrid, teléfono 91.550.02.60, mediante el correo electrónico atebar@editorialtebar.com, o a través de su página www.editorialtebar.com. ■

En este número

Nº 444 - Diciembre 2005

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

Director general:
Eduardo González López.

Director:
Vidal Maté.

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

Fotos:
Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo

Secretaría de redacción:
Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del
Poniente, 2 - Tel. 965 12 65 23.
Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1 -
Tel. 950 62 02 11.
Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15.
Palma de Mallorca - Tel. 971 72 56 06.
Barcelona: Casa del Mar. C/ Albareda, 1 -
Tel. 93 443 96 00.
Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. -
Tel. 956 25 17 03.
Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8.
Santander - Tel. 942 21 46 00.
Cartagena: Casa del Mar. C/ Pez, 1. Cartagena
(Murcia) - Tel. 968 50 20 50.
Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y
Segarra, s/n. Grao de Castellón -
Tel. 964 28 30 72.
Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 -
Tel. 956 50 02 40.
Gijón (Asturias): Casa del Mar. Avda. Príncipe
de Asturias, 76. - Tel. 98 532 71 00.
Guipúzcoa: Casa del Mar. C/ Marinos, 1.
Pasaja (Guipúzcoa) - Tel. 943 40 40 00.
Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica,
9. - Tel. 959 25 74 11.
La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y
Cajal, 1 - Tel. 981 28 70 00.
Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castillo,
322 - Tel. 928 49 46 45.
Lugo: Oficina Administrativa. Carril dos
Loureiros, 17. - Tel. 982 22 50 10.
Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churruga, 2 -
Tel. 91 591 99 00.
Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del
Matadero, 4 (Puente del Carmen) -
Tel. 95 235 93 61.
Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina
Española, 7 - Tel. 95 267 88 00.
Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda.
de Anaga, s/n. - Tel. 922 59 89 00.
Sevilla: Oficina Administrativa. C/ Fernando IV,
1 - Tel. 95 428 60 28.
Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos,
19 - Tel. 977 24 03 87.
Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 -
Tel. 96 331 99 00.
Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51 -
Tel. 986 21 61 00.
Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de
la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra) - Tel. 986 50 17 81.
Vizcaya: Oficina Administrativa.
C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya) -
Tel. 94 412 61 00.

O en cualquiera de sus 120 delegaciones
locales.

Redacción y Administración:
Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.
Teléfonos 91 310 04 07
y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.
Imprime: GRAFFOSET, S.L.
C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.
Los Angeles. 28906. GETAFE (Madrid).
Depósito Legal: M. 16516/1963.
NIPO: 205-05-001-5

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

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



6

EL ICCAT NO SE DEFINE. La reunión del ICCAT no se pronunció para aplicar medidas más duras contra la pesca ilegal del atún rojo.

14

AGUAS EN CONFLICTO. Bruselas y la UE se enfrentan por la detención de dos barcos españoles en aguas de Svalbard.

- 6 EL ICCAT no se define contra la pesquería ilegal del atún rojo
- 8 El IEO investiga el Gran Banco
- 10 Jesús Caldera impuso la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo el CRM del ISM
- 14 Noruega y la UE se enfrentan por la detención de dos barcos españoles
- 18 Planes de pesca para la merluza y la cigala
- 20 Campaña de prevención de riesgos en el mar del ISM en Cádiz
- 24 Calendario laboral para 2006
- 26 Los trabajadores activos reales
- 28 Avanza el diálogo sobre la reforma del mercado laboral
- 29 Balance de un año

10

MEDALLA AL CRM DEL ISM.

El ministro de Trabajo, Jesús Caldera, impuso al Centro Radio Médico la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo.





SIN MEDIDAS

La 19ª reunión de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), celebrada en Sevilla el pasado mes de noviembre, y que reunió a más de 400 delegados, había levantado muchas expectativas. Pero, una vez más, los intereses de unos pocos (granjas de engorde y las flotas que las abastecen) impidieron la adopción de medidas que eviten el colapso de la pesquería de atún rojo. Los pescadores de almadraba ya están padeciendo esta grave situación.

para evitar el colapso de la pesquería de atún rojo

La Unión Europea (debido a las presiones de Francia) y Libia son, a juicio de la organización WWF/Adena, los responsables últimos del bloqueo a la adopción de medidas para salvar el atún rojo. La grave situación por la que atraviesa esta pesquería, denunciada en el inicio de las sesiones de la ICCAT por la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, y por el consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Isaías Pérez, no sirvió para que se tomara medida alguna que alivie la presión que sufre esta especie, sobre todo en el Mediterráneo.

El consejero de Pesca de Andalucía no dudó en acusar de buena parte de los males que

aquejan hoy a esta pesquería a los pescadores franceses e italianos por esquilmar el caladero con sus artes de deriva (supuestamente prohibidas por la UE). Unas acusaciones también realizadas por el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Algeciras, Francisco Soler, quien incluyó en su denuncia a la flota española de cerco.

Elena Espinosa propuso el establecimiento de una veda en el Mediterráneo desde el próximo mes de julio hasta finales de 2006, como una medida de regulación efectiva, dada la "preocupante" situación por la que atraviesa este stock. Asimismo, insistió en otra medida que, de puro lógica, parece obvia: Que se haga coincidir el tamaño mínimo de captura con el

de comienzo de su actividad reproductora (los 30 kilos).

Esta exigencia de la ministra española de Pesca, y que es reclamada desde hace tiempo por científicos y ecologistas, constituye uno de los grandes objetivos para la conservación de esta especie. WWF/Adena calcula que un 83% del atún rojo descargado en puertos procedente del Mediterráneo, y más de la mitad del procedente del Atlántico Oriental, está por debajo del tamaño mínimo, bastante inferior en estos momentos al del tamaño requerido para iniciar la actividad reproductora.

La ministra presentó estas propuestas, según declaró, como una muestra de los esfuerzos del Gobierno y del sector pesquero español para ser un referente en la defensa y la gestión sostenible de los recursos de interés pesquero. *El caladero está mal, señaló la ministra, y tenemos que hacer un esfuerzo bastante fuerte para recuperarlo.*

Desde WWF/Adena y otras organizaciones ecologistas se coincidía en elevar la talla mínima a la biológica, pero la veda preferían que se adelantara en quince días a la actual (julio y agosto), por creer que resultaría más efectiva. También pedían, entre sus principales demandas, un programa de observadores que cubra las actividades de la flota industrial.

INCUMPLIMIENTO DE LAS CUOTAS

La organización ecologista denunció, como uno de los problemas más graves del Mediterráneo, la actividad de las granjas de engorde, en las que este año se han introducido 28.450 toneladas de atún (según los datos presentados por la consultora española ATRT). La cuota total asignada por la ICCAT fue de 32.000 toneladas (muy por encima de las recomendaciones científicas), aunque finalmente este año se llegaron a las 45.000 toneladas (cálculo estimado, debido a la falta de datos reales).

Un ejemplo más del descontrol existente, según la mencionada consultora ATRT, es que en aguas libias la flota francesa y de ese país capturaron 12.800 toneladas para jaulas de engorde. Esa cantidad ya supone una ilegalidad dado que la cuota asignada a Francia y Libia es, en conjunto, de 7.500 toneladas. Y eso sin contar que las capturas, según ATRT, se realizan con el apoyo ilegal de avionetas para detectar a los bancos de atunes.

Debido a la ausencia de gestión y grave riesgo de colapso de la pesquería, Noruega, Islandia y México presentaron una propuesta de urgencia: Cierre de la pesquería los meses de julio y agosto, lo que permitiría, según los científicos, la reducción de las capturas en un 30% y salvaguardar el 90% de la producción larvaria. La medida recibió el apoyo de los Estados Uni-



dos y Japón, pero la UE y Libia evitaron su adopción final, como se señaló al principio, ya que era necesaria su aprobación por unanimidad. Hay que destacar que la postura española dentro de la UE, favorable a la adopción de medidas de conservación, no fue suficiente para impedir la oposición comunitaria.

Raúl García, de WWF/Adena, calificó como de "muy grave" las consecuencias económicas y ecológicas del descenso de ejemplares de "uno de los principales recursos pesqueros del mundo, cuya pesca ha sido explotada durante 3.000 años". Por su parte, la directora de la Organización de Productos Pesqueros de Almadra, Marta Crespo, dijo que *la actuación de la UE condena a los pescadores que respetamos las medidas de conservación y premia a los piratas del Mediterráneo. No sólo están matando a la gallina de los huevos de oro, sino que están amenazando a miles de puestos de trabajo.*

Así pues, se seguirá sin hacerse nada por conocerse cifras reales de capturas (algo especialmente grave desde la puesta en marcha de las granjas de engrase, como reconocen tanto la ICCAT como la propia Comisión Europea), ni de la situación de los stock (también exigidas por la ministra española), ni de control sobre la pesca pirata... Al final, los intereses económicos han vuelto a primar sobre cualquier medida que garantice la supervivencia de esta pesquería, que se encuentra en un alarmante estado de sobre explotación. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

La UE, por la presión de Francia, y Libia bloquearon cualquier medida de protección del atún rojo en las sesiones de trabajo de la pasada reunión de la ICCAT, que tuvo lugar en Sevilla



Greenpeace

UN AÑO en la vida de los océanos

El buque de Greenpeace "Esperanza" partió del puerto de Ciudad del Cabo (Sudáfrica) para realizar la mayor expedición en barco de la historia de esta organización. Serán 14 meses de navegación por cuatro océanos para denunciar los males que aquejan a nuestros mares y exigir medidas que frenen este deterioro, como la creación de una red de reservas marinas.

Denunciar la crisis ambiental que sufren los ecosistemas marinos en todo el mundo y mostrar su importancia para la Humanidad. Ese podría ser, a modo de resumen, el objetivo de la ambiciosa campaña puesta en marcha por la organización ecologista Greenpeace, la mayor que ha emprendido en defensa de los océanos del Planeta. El inicio de la misma se hizo coincidir con el tercer aniversario del hundimiento del Prestige, la mayor catástrofe ambiental de nuestro país y cuyos efectos se de-

jarán notar en los ecosistemas marinos durante años.

Juan López de Uralde, director Ejecutivo de Greenpeace España, justifica la campaña en que *hacemos frente a una situación que se agrava día a día. Nuestros mares han alcanzado cifras antes desconocidas de especies de peces, aves, mamíferos que se dirigen hacia la extinción. Esta misma semana conmemoramos una de las fechas más funestas para el medio ambiente marino en España. La respuesta de Greenpeace es el lanzamiento de la expedición (...) para señalar a los culpables y exigir la creación de una red de reservas marinas en todo el mundo que permita recuperar la salud de nuestros océanos.*

Además de denunciar la situación de los distintos puntos por los que navegue el barco "Esperanza", se irán identificando los lugares que, a juicio de esta organización, deben ser protegidos mediante la creación de una red integral de reservas marinas que dé protección a un 40% de los océanos del mundo.

El que las tres cuartas partes de los caladeros del mundo estén plenamente explotados, sobreexplotados o agotados, según la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO); en que en algunas pesquerías de arrastre hasta el 90% de las

capturas son devueltas al mar por su escaso valor comercial; el que en algunas pesquerías importantes hasta el 30% de las capturas provenga de barcos con bandera de conveniencia; el que hasta un 25% de los arrecifes de coral haya desaparecido, así como una extensión similar de manglares en tan sólo 20 años... son algunos de las situaciones a las que hay que poner freno si es que se quiere recuperar este ecosistema, manteniéndolo vivo y en buenas condiciones para futuras generaciones. (De la grave situación por la que atraviesa el ecosistema marino se dio cuenta en las páginas de MAR número 441, septiembre 2005).

PRIMER DESTINO, EL ANTÁRTICO

El barco "Esperanza", junto con el "Artic Sunrise", iniciará esta campaña con la denuncia de la caza de ballenas que, como cada año, lleva a cabo Japón en el Santuario Ballenero Antártico. En esta ocasión, la flota ballenera nipona pretende doblar el número de capturas, elevándolas hasta casi el millar de rorcuales aliblanco, a pesar de las protestas internacionales y a las continuas peticiones de la Comisión Ballenera Internacional (CBI) para que detenga estas cacerías que, eufemísticamente, denomina "caza científica".

Entre los objetivos en las capturas de esta campaña, los balleneros japoneses quieren capturar diez rorcuales comunes y 50 yubartas, especies ambas que están consideradas amenazadas.

Pese a la moratoria sobre la caza comercial de ballenas, señala Sebastián Losada, responsable de la campaña de Océanos de Greenpeace, en vigor desde 1986, la comunidad internacional ha sido incapaz de detener esta actividad. La industria ballenera ha ido conduciendo una especie tras otra al borde la extinción. De hecho, muchas de estas poblaciones diezgadas por la industria ballenera no se han recuperado en los casi veinte años transcurridos. Además, como ya se señaló en otras ocasiones, de los peligros de la caza, los cetáceos se ven sometidos a muchos otros, como los que mueren atrapados accidentalmente en las redes de pesca, la incidencia de la contaminación o los efectos del cambio climático. Todo



Greenpeace



Greenpeace

Greenpeace pone en marcha la mayor expedición en barco de su historia para defender los océanos del Planeta. El primer destino del "Esperanza" será la denuncia de la caza ballenera en el santuario Antártico

ello hace que se reclamen más y mejores medidas de protección que eviten que se sigan diezmando sus poblaciones.

Después de la denuncia de la caza de ballenas en esta zona protegida, el "Esperanza" seguirá viaje a lo largo de la costa de África, atravesará el Mediterráneo, seguirá por Asia y el Pacífico, bajará por la costa occidental de América, regresando a las aguas del Antártico en 2007. Para esta travesía de catorce meses de duración, el barco ha sido equipado con la más moderna tecnología para la comunicación. Todo el que lo desee podrá seguir al momento las acciones que se vaya desarrollando, ver diapositivas, y recibir información de la tripulación del barco a través de la página web de la organización (<http://oceans.greenpeace.org/es>).

■ R. G.



Jesús Caldera entrega la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo al CENTRO RADIO MÉDICO DEL ISM

Las 24 horas del día y durante los 365 días del año el Centro Radio Médico (CRM), del Instituto Social de la Marina, permanece alerta y su equipo de facultativos, especializados en sanidad marítima, afinan el oído para dar una respuesta inmediata a cualquier llamada o consulta efectuada por un buque de pesca, desde cualquier parte del mundo. Y esta labor anónima para la mayoría de los ciudadanos ha sido reconocida oficialmente por el Consejo de Ministros, celebrado en el pasado mes de noviembre, que decidió conceder la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo a todo el equipo del CER.

El pasado día 5 de diciembre, y a bordo del buque-hospital "Esperanza del Mar", del ISM, fondeado en Las Palmas de Gran Canaria, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, acompañado del Secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, y del director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González, entregó la medalla al coordinador del Centro Radio Médico, Ángel Laporta.



El Centro Radio Médico recibe un promedio de siete llamadas diarias, realizadas desde buques pesqueros en alta mar que solicitan sus servicios, y atiende cuatro casos

“A ESTRIBOR DEL OMBLIGO”

Jesús Caldera destacó “la grandeza del comportamiento solidario de las gentes del mar. La gran mayoría de las consultas –subrayó el ministro–, se resuelven en el propio barco y con los medios que llevan a bordo, ayudados

por los consejos del médico del Centro Radio Médico. Pero con frecuencia surgen situaciones de emergencia en los que el médico aplica la atención urgente mientras intenta poner en marcha algún mecanismo de evacuación. En ocasiones este se realiza sin dificultad, porque



el barco se encuentra en una zona con helicópteros o lanchas rápidas, pero en otras se cuenta con la participación de terceros que juegan un papel fundamental”.

Durante el acto de entrega de la medalla, el ministro recordó algunas anécdotas vividas por el Centro Radio Médico en sus 26 años de existencia, como la de aquél patrón de un barco que en una ocasión situó el dolor abdominal que padecía un tripulante a estribor del ombligo. “No pudo, el hombre, hacer mejor descripción que con su jerga marinera” indicó Jesús Caldera.

URGENCIA MÉDICA EN ALTA MAR

El CRM está alerta las 24 horas del día y todos los días del año

Desde su creación, hace 26 años, ha atendido 88.866 llamadas y 49.144 casos



El Centro Radio Médico es un servicio asistencial a través de radio-consulta que permite a los buques realizar el contacto directo, desde cualquier parte del mundo, con un facultativo especializado en sanidad marítima. Este servicio trata de suplir el vacío asistencial que se produce en el trabajo marítimo, labor que se realiza lejos de los centros sanitarios y en un ambiente natural totalmente impredecible.

Desde que inició su funcionamiento, el 1 de mayo de 1979, hasta el pasado 31 de octubre, el CRM ha atendido 88.866 llamadas y 49.144 casos. De éstos, 974 fueron por enfermedad y 310 por accidente. La mayoría de los casos atendidos, concretamente el 75,47 por ciento corresponden a buques españoles (969), 151 (11,76 por ciento) a pesqueros de la Unión Europea y, 164 (12,77 por ciento) a embarcaciones de otras nacionalidades. Solamente en los diez primeros meses de 2005 atendió más de 2.000 llamadas y 1.284 casos, lo que significa un promedio de 7 llamadas diarias y 4 casos.

RESPUESTA INMEDIATA

El CRM cuenta con un equipo de facultativos que atiende las consultas las 24 horas del día, todos los días del año. En caso de enfermedad o accidente de algunos de sus tripulantes embarcados, los buques pesqueros pueden conectar con el Centro vía radio (a través de onda corta o por medio de cualquier emisora coste-



El Gobierno, con la concesión de la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo, reconoce la inestimable labor del CER, desconocida por la mayoría de los ciudadanos españoles

ra), o directamente por teléfono vía satélite. El Centro dispone de acceso directo, por medios informáticos, a las historias de los reconocimientos médicos previos al embarque que se realizan en los centros provinciales y locales de Sanidad Marítima, lo que facilita de manera decisiva el diagnóstico del paciente que consulta desde la embarcación pesquera.

Por otra parte, se encuentra conectado punto a punto con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo (SASEMAR), por

su fuera necesaria la evacuación de marineros enfermos o accidentados mediante helicópteros o lanchas de salvamento. La Labor del Centro Radio Médico no finaliza hasta que el paciente es dado de alta o es ingresado en un centro hospitalario en tierra.

Por último, cabe destacar que las consultas son totalmente gratuitas a la flota que lo solicite, tanto si el paciente es un trabajador de nacionalidad española, como de cualquier otra nacionalidad. ■ JMB

El fletán ENFRENTA a España y Noruega



Dos barcos españoles con sede en Vigo fueron detenidos y se vieron forzados a pagar una elevada fianza a las autoridades de Noruega para lograr ser liberados tras pasar varias semanas amarrados en puertos de ese país. Los armadores y el propio Ministerio de Agricultura no han negado la posibilidad de que los barcos se hallaran actuando en la zona de forma ilegal y que tuvieran en sus bodegas unos volúmenes de capturas de fletán superiores a las autorizadas. Sin embargo, se considera que Noruega solamente tiene potestad sobre esas aguas para acciones de control e inspección para evitar actuaciones ilegales, pero las competencias en materia de sanción corresponden a las autoridades de donde procedan los barcos.



El problema planteado con los barcos españoles y las autoridades noruegas se ha repetido igualmente con barcos de otras banderas como Rusia. La Administración española entiende que el Tratado de París de 1920 no concede a Noruega el derecho de aplicación y ejecución de las

normas siendo ello competencia del Estado del pabellón del barco. La posición española fue apoyada por las autoridades comunitarias en lo que puede ser un contencioso con Noruega sobre las competencias en las aguas donde se hallaban faenando los dos barcos españoles. España ha señalado igualmente su decisión de



acudir al Tribunal de La Haya para clarificar un contencioso donde parece que, por encima de las competencias en materia de pesca, Noruega pretende imponer su presencia en la zona ante la posibilidad de que en esas mismas aguas haya importantes recursos petrolíferos.

El actual contencioso con las autoridades noruegas se produjo los días 19 y 20 de noviembre cuando la Guardia Costera Noruega procedió al apresamiento de los pesqueros españoles "Monte Meixueiro" y "Garoya Segundo" mientras faenaban respectivamente en la Zona de Protección Pesquera y en el mar territorial de Svalbard. Ambos barcos fueron conducidos en contra de la voluntad de sus capitanes al puerto noruego de Tromso para proceder a examinar los cargamentos de los dos buques.

Las autoridades noruegas acusaron a los barcos españoles por dos motivos. Primero, por estar pescando en aquellas aguas de forma ilegal al haber terminado los permisos que disponían para hacerlo. Las autorizaciones estaban en vigor hasta los primeros días de noviembre para la pesquería de fletán y habían solicitado prórrogas para la pesquería de otras especies. Segundo, por haber pes-

cado cantidades muy superiores a las asignadas y por haber ejercido la pesquería del fletán, no como capturas accidentales sino directas.

En el caso del barco "Monte Meixueiro", según los datos manejados por la policía de ese país, tenía unas capturas de fletán de 360 toneladas junto a pequeñas partidas de otras especies. En el "Garoya Segundo", Noruega cifró las capturas de fletán en 508 toneladas. Además se les acusaba de haber lanzado al mar partidas de capturas antes de ser detenidos y a los capitanes de los barcos de haber falseado los libros de pesca y de mentir a las autoridades judiciales sobre el volumen de sus capturas.

Las autoridades españolas reclamaron insistentemente ante el gobierno noruego la liberación de los dos barcos para ser juzgados en España de acuerdo con la normativa nacional. Estas demandas no tuvieron ninguna respuesta en Noruega donde las autoridades de ese país plantearon inicialmente unas fianzas de 1,6 millones de euros para dejar a los barcos en libertad, volumen que en el caso del "Monte Meixueiro" se rebajó a 1,2 millones de euros. En el caso del "Garoya Segundo", se da la circuns-

Dos barcos españoles fueron retenidos y sancionados por las autoridades de ese país cuando faenaban ilegalmente en aguas de Svalbard



tancia que el mismo se hallaba en aquellas aguas desarrollando una campaña experimental financiada con fondos de la Secretaría General de Pesca Marítima aunque con un tope de capturas de 200 toneladas.

BATALLA EN LOS TRIBUNALES

La detención de los dos barcos españoles en esas aguas en el Océano Ártico refleja la dificultad de una parte de la flota española para lograr unos caladeros donde ejercer su actividad, lo cual constituye ya un viejo problema. Igualmente han puesto en evidencia el desarrollo de acciones ilegales que en nada vienen a beneficiar la imagen internacional de la flota española a la hora de lograr acuerdos para el acceso a unos determinados caladeros. Desgraciadamente ello viene a constatar que algunos barcos sólo ven el mar como un escenario para capturar el mayor volumen de peces justificando en muchos casos esa práctica porque lo que uno deje de pescar lo puede capturar otro barco de la misma forma ilegal ante la falta

de controles que existen sobre determinadas flotas en todo el mundo.

En el caso de los dos barcos gallegos, el Ministerio de Asuntos Exteriores puso en marcha una ofensiva para lograr que se cumplieran las normas internacionales sobre estas cuestiones. España se dirigió a la Administración noruega para señalar que era el gobierno español el único competente para instruir el expediente sancionador que pudiera corresponder por las alegaciones de infracción formuladas por la Guardia Costera Noruega. Para las autoridades españolas, los barcos españoles se hallaban pescando en aguas de la Zona de Protección Pesquera y en el mar Territorial de Svalbard bajo el régimen jurídico establecido en el Tratado de París de 1920. España interpreta que, de acuerdo con el mismo, Noruega no dispone de jurisdicción sobre dichas aguas, oposición que es compartida igualmente por otros firmantes del mismo Tratado. En su opinión, Noruega está capacitada solamente para establecer medidas de conservación y gestión de los recursos pesqueros de forma no discriminatoria para todas las partes contratantes de ese acuerdo. Pero, ni España ni los demás países firmantes del Tratado han concedido a noruega un derecho de aplicación o ejecución de las normas cuya responsabilidad es del estado del pabellón d el barco.

De acuerdo con todo ello, Noruega únicamente podría inspeccionar la actividad de los buques bajo bandera de otro país y transmitir el informe de su inspección a las autoridades, en este caso españolas, para que asumieran la responsabilidad. Por el contrario, para el Ministerio español de Asuntos exteriores, Noruega no puede aplicar en los dos casos ninguna medida que implique el ejercicio de competencias coercitivas como por ejemplo el apresamiento de los barcos.

Antes de la detención de los barcos españoles, las autoridades noruegas habían apresado al buque ruso "Electrón" que no aceptó la jurisdicción noruega y se dirigió a un puerto de su país con dos inspectores noruegos a bordo.

Los problemas que ha planteado en estos dos casos la interpretación que hace Noruega sobre sus competencias en esas aguas, se han traducido en los años precedentes en problemas con otras flotas sin que hasta la fecha se haya dado una solución al contencioso.

En el caso actual, la Comisión de la Unión Europea se manifestó rotundamente a favor de las posiciones españolas para señalar que las competencias en materia de juicios y sanciones correspondían a los estados de donde es el pabellón de los barcos. El comisario Joe Borg fue claro al señalar que las autoridades noruegas no tienen ninguna competencia para detener y multar en sus puertos a los barcos españoles.

A la vista de lo sucedido en este contencioso, las autoridades españolas han anunciado su decisión acudir al Tribunal de La Haya para aclarar definitivamente la competencia de Noruega sobre esas aguas.

En medios del sector de la pesca se entienden que la actitud de las autoridades noruegas para ejercer con este celo su vigilancia sobre esos mares responde en realidad a un deseo para extender sus aguas jurisdiccionales en una zona donde se estima que, además de la pesca pueden existir otros importantes recursos petrolíferos.

Por otra parte, otro barco vigués, el "Nuevo María Lourdes" fue detenido por las autoridades irlandesas y puesto en libertad tras un juicio rápido y pagar una sanción.

El barco estaba acusado de tener en su bodega unos



1.500 kilos de merluza, 450 kilos de bertorella y 300 de limanda en una zona de Gran Sol donde se hallaba prohibida en ese momento la captura de esas especies. El cierre de al pesquería esas especies se habían producido unas fechas antes de la detención y el calado se iba a reabrir días más tarde tras un acuerdo sobre intercambio de cuota con el Reino Unido al que la empresa armadora, según señala Anasol, había solicitado acceder a una determinada cuota. ■

VIDAL MATÉ

**Agricultura
considera que
los dos barcos
deben ser
juzgados y
sancionados en
España**





Plan para recuperar los 'stocks' de MERLUZA Y CIGALA

Los ministros de Pesca comunitarios dieron finalmente luz verde al plan para la recuperación de los caladeros de la merluza y de la cigala en aguas de la península Ibérica. Este plan fue aprobado por los 25 países miembros y el mismo contempla un equilibrio entre los intereses de las flotas para mantener la actividad de las flotas y lograr una recuperación progresiva de los recursos. En esa línea, el plan contempla en el caso de España una sola veda de tres meses al sur de Galicia.

Desde la Secretaría General de Pesca Marítima se perseguía que los planes no supusieran la obligación de reducir más de un 35% o un 40% la capacidad de las flotas durante un plazo estimado de entre 10 y 12 años. Frente a las propuestas iniciales de la Comisión, España y Portugal desarrollaron una estrategia conjunta para modificar los planteamientos iniciales de Bruselas. Al final, el resultado fue calificado por ambos países como satisfactorio al recoger la filosofía de los planteamientos de España y Portugal basado en lograr la recuperación de los caladeros de forma progresiva pero sin colapsar la actividad de las flotas. Para la ministra de Agricultura, Elena Espinosa

Inicialmente Bruselas planteaba instaurar hasta cinco vedas durante un periodo de hasta doce meses

La regulación de este caldero afecta especialmente a las aguas del Cantábrico, la costa gallega, Portugal y el Golfo de Cádiz. El acuerdo final supone el desarrollo de solamente la veda al sur de Galicia junto a otra en aguas de Portugal donde la misma tendría una duración de cuatro meses. En el caso español, la Admi-

nistración ya viene aplicando medidas de regulación en aguas andaluzas con unos excelentes resultados.

Con el nuevo Plan, el eje de los objetivos se concreta lograr una recuperación de la biomasa en un periodo de 10 años mediante una reducción de las posibilidades de pesca del 10% anual para que las poblaciones afectadas vuelvan a estar dentro de los límites biológicos de seguridad de acuerdo con las informaciones proporcionadas por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar, CIEM. Estas medidas se aplicarán en las divisiones VIIIc y IXa para la merluza, la cigala en la división VIIIc y la cigala también en la división IXa. En lo

que afecta a la población de merluza, el objetivo es lograr una biomasa de reproductores de 35.000 toneladas durante dos años consecutivos, de acuerdo con los informes científicos disponibles o aumentar las cantidades de individuos adultos dentro de un periodo de diez años para que los valores alcanzando sedan iguales o superiores a las 35.000 toneladas. Esta cifra se podría ajustar teniendo en cuenta los nuevos datos científicos que aporte el Comité Científico, técnico y económico de pesca, CCTEP.

En el caso de la cigala el objetivo es la reconstitución de las poblaciones para que las mismas vuelvan a estar dentro de los límites biológicos de seguridad en un plazo de 10 años.

Por parte de la Comisión, de acuerdo con las recomendaciones y los datos de los organismos científicos, se evaluará el impacto de las medidas de recuperación en estas poblaciones durante el segundo año desde la aplicación de esta normativa así como en los años sucesivos. Caso de constatar en los estudios científicos que los niveles de recuperación han dado lugar a lograr los objetivos previstos, el Consejo decidirá por mayoría cualificada y a



propuesta de la Comisión, sustituir el plan de recuperación. En la parte contraria, si se constata que la evolución de las poblaciones no logra los objetivos, siguiendo el mismo procedimiento se podrían adoptar medidas adicionales para garantizar la recuperación de los caladeros.

La nueva normativa comunitaria contempla un incremento de los mecanismos sobre control, inspecciones y vigilancia de las actividades de la pesca desde alta mar hasta los desembarcos para lograr una total información sobre el volumen de las capturas. Igualmente se contempla la puesta en marcha de mecanismos más rigurosos para el control de los transbordos en alta mar así como para los desembarcos cuando se hagan en puertos de países terceros. También se articulan nuevas exigencias para el control de los transbordos de pesca en alta mar así como cuando un barco quiera desembarcar la pesca en un puerto de un país tercero.

Con la aplicación de este plan se pone fin a un periodo de negociaciones de cara a lograr una mayor protección de los caladeros para la recuperación de los mismos. ■

V. M.

Se establece una sola veda de tres meses frente a las cinco vedas de doce meses planteadas inicialmente por Bruselas

El objetivo es recuperar la biomasa en un periodo de 10 años



El ISM por la SEGURIDAD EN EL MAR

Sensibilizar al sector marítimo pesquero sobre la prevención de riesgos laborales y sobre la importancia de la formación sanitaria han constituido algunos de los objetivos más importantes planteados por la dirección provincial de Cádiz del Instituto Social de la Marina, en la campaña que ha desarrollado entre el pasado 8 de noviembre y el 2 de diciembre en una docena de los puertos más importantes. El resultado ha sido la visita a las instalaciones volantes del ISM de casi un millar de personas, en su mayor parte, relacionadas con la actividad actual o futura en el sector marítimo pesquero.





La prevención de riesgos laborales en el conjunto de las actividades económicas constituye hoy uno de los objetivos de Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ante el convencimiento de que es posible evitar muchos accidentes simplemente con una buena información a los trabajadores, además de exigir las debidas condiciones en los centros de trabajo. En el caso del mar, por las condiciones muy especiales de esta actividad, los accidentes laborales, tanto en tierra como sobre todo en el mar, constituyen un serio riesgo que se puede evitar, o al menos paliar, con la existencia tanto de una buena información a los trabajadores como por una adecuada formación sobre las condiciones de trabajo.

De acuerdo con esta situación, la dirección provincial del ISM diseñó un plan de acciones para llevar al sector marítimo pesquero de la provincia una mayor y mejor información para prevenir accidentes laborales en el desarrollo de su actividad. Para llegar con esa información al sector se consideró que era importante hacerlo de una forma fácil y atractiva. Para local se optó por la utilización de un autobús articulado con una sala de proyecciones con

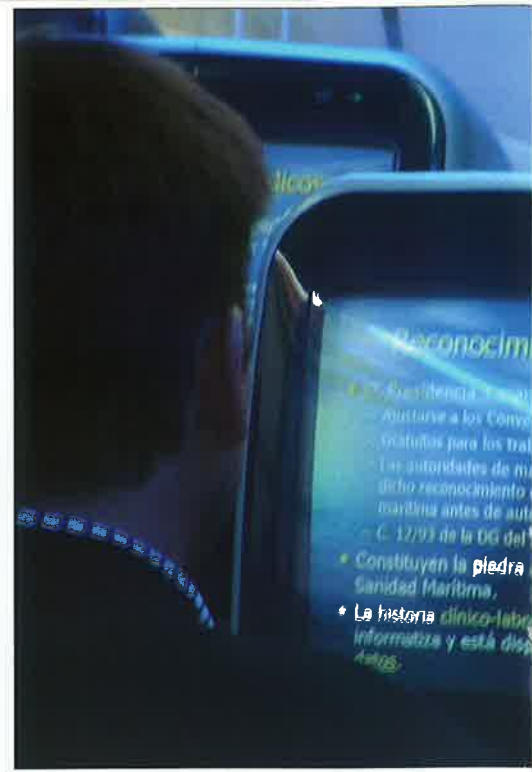
PCs incluidos donde cualquier visitante pudiera acceder rápidamente a una información sobre la prevención de los accidentes laborales en la mar. Esta campaña ha sido cofinanciada en un 70% por el Fondo Social Europeo al pertenecer Cádiz a una región objetivo uno.

Durante casi un mes, al autobús equipado con equipos informáticos, videos, folletos y otro tipo de material didáctico, junto con charlas sobre la seguridad en el mar, ha recorrido localidades como La Línea, Algeciras, Tarifa, Puerto de Santa María, Sanlúcar, Chipiona, Rota, Conil y diferentes puntos del puerto de Cádiz.

La campaña ha estado dirigida en primer lugar a las gentes de la mar como Cofradías de Pescadores, concejalías de pesca de los puertos más implicados con el mar, organizaciones de armadores, sindicatos o capitanías marítimas junto a personas ajenas directamente en el mundo de la mar, pero cercanas por vivir en poblaciones donde el sector marítimo pesquero forma parte de su tejido económico y social.

Un primer objetivo de esta campaña por parte del ISM de Cádiz ha sido a de informar y, so-

La dirección provincial de Cádiz desarrolló una campaña en una docena de puertos sobre sensibilización en la prevención de riesgos laborales y formación sanitaria en el sector marítimo pesquero



bre todo promover entre los profesionales el sector marítimo comportamientos y una actitud favorable a una política de prevención de los riesgos laborales en su actividad. En esta línea se ha informado sobre la normativa en materia de seguridad y sanidad laboral en el sector marítimo pesquero para que todos los implicados en el proceso desde el armador al trabajador tuvieran una mayor y mejor información sobre los riesgos laborales en el mar y las medidas para su prevención.

En un segundo apartado, la campaña ha servido igualmente para informar a todos los posibles afectados que se hallan en el sector marítimo pesquero sobre el trabajo y las ofertas que se

hacen desde el Instituto Social de la Marina en materia de formación sanitaria a través del Centro Radio Médico, con un trabajo ininterrumpido 365 días al año y durante las 24 horas. El Centro acaba de cumplir los 26 años y ha sido condecorado con la Medalla al Mérito en el Trabajo. La campaña ha sido un medio para informar sobre toda la actividad del ISM en el sector y muy especialmente para tratar de convencer a los afectados sobre la necesidad de tener una buena formación y una correcta utilización de los botiquines a bordo. Un tercer objetivo de la campaña se ha centrado en dar a conocer al sector marítimo pesquero en concreto y al conjunto de la sociedad, el trabajo silencioso que lleva desarrollando desde hace 75 años el ISM.

Al margen las medidas puestas en marcha desde la Administración, de los medios técnicos disponibles, la seguridad marítima y la re-





La campaña ha sido cofinanciada por el Fondo Social Europeo

ducción de los riesgos laborales y de los accidentes, sólo es posible si desde los propios trabajadores afectados existe esta conciencia y se adoptan unas actitudes favorables para el cumplimiento de la normas.

Los trabajadores del mar que visitaron el autobús volante del ISM tuvieron la oportunidad de conocer por parte de los técnicos del Instituto información sobre las normas en asuntos relacionados con la prevención de los riesgos laborales en el sector marítimo pesquero con especial énfasis en los mensajes gráficos que fueron presentados de una forma sencilla. Los visitantes también tuvieron la oportunidad de pasar de un aula interactiva a una sala de proyecciones donde se visiona-

ban los DVDs referidos a la prevención de los riesgos laborales, la seguridad en el mar y los programas de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina.

Desde la dirección provincial del ISM en Cádiz se considera que se han cubierto ampliamente los objetivos previstos gracias también a la colaboración que han prestado diferentes estamentos como ayuntamientos, autoridades portuarias, interlocutores sociales y los medios de comunicación, aunque lo importante ha sido la gran respuesta de los trabajadores del mar en su interés por acceder a una mejor y mayor información sobre la prevención de los riesgos laborales y la formación sanitaria en el mar. ■ V. M.

<u>COMUNIDADES AUTÓNOMAS</u>	ANDALUCÍA	ARAGÓN	ASTURIAS	BALEARES	CANARIAS	CANTABRIA	CASTILLA-LA MANCHA	CASTILLA Y LEÓN	CATALUÑA
FECHA DE LAS FIESTAS									
ENERO									
2 Lunes siguiente al Año Nuevo.	**	**	**						
6 Epifanía del Señor.	**	**	**	**	*	*	**	**	**
FEBRERO									
28 Día de Andalucía.	***								
MARZO									
1 Día de las Islas Baleares.				***					
20 Lunes siguiente a San José.							**		
ABRIL									
13 Jueves Santo.	**	**	**	**	**	**	**	**	
14 Viernes Santo.	*	*	*	*	*	*	*	*	*
17 Lunes de Pascua.									**
24 Fiesta de la Com. Autónoma.		***						***	
MAYO									
1 Fiesta del Trabajo.	*	*	*	*	*	*	*	*	*
2 Fiesta de la Comunidad de Madrid.									
17 Día de las Letras Gallegas.									
30 Día de Canarias.					***				
31 Día de la Región de Castilla-La Mancha.							***		
JUNIO									
9 Día de la Región de Murcia.									
9 Día de La Rioja.									
24 San Juan.									***
JULIO									
25 Santiago Apóstol.					●			**	
28 Día de las Instituciones.						***			
AGOSTO									
15 Asunción de la Virgen.	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SEPTIEMBRE									
2 Día de la Ciudad Autónoma de Ceuta.									
8 Día de Asturias.			***						
8 Día de Extremadura.									
11 Fiesta Nacional.									***
15 Nª Sª de la Bien Aparecida.						***			
OCTUBRE									
9 Día de la Comunidad Valenciana.	*	*	*	*	*	*	*	*	*
12 Fiesta Nacional de España.									
NOVIEMBRE									
1 Todos los Santos.	*	*	*	*	*	*	*	*	*
DICIEMBRE									
6 Día de la Constitución Española.	*	*	*	*	*	*	*	*	*
8 La Inmaculada Concepción.	*	*	*	*	*	*	*	*	*
25 Natividad del Señor.	*	*	*	*	*	*	*	*	*
26 San Esteban. Segunda Fiesta de Navidad.				***					***

CALENDARIO LABORAL

2006

El Boletín Oficial del Estado ha publicado una resolución de la Dirección General de Trabajo, del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que dispone la publicación de las fiestas laborales para el año 2006, en las diecisiete comunidades autónomas y en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

Esta norma distingue entre los días festivos de carácter nacional, que no pueden ser cambiados por las comunidades autónomas, y aquellos que las autonomías pueden celebrar en su territorio, o bien pueden ser sustituirlos por otras fechas que, por tradición, sean propias del mismo.

Igualmente recoge la posibilidad, por parte

COMUNIDAD VALENCIANA	EXTREMA-DURA	GALICIA	MADRID	MURCIA	NAVARRA	PAÍS VASCO	LA RIOJA	CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA	CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA
**	** **	**	**	**	**	**	**	** **	** **
			**	**					**
** * ***	** *	** *	** *	** *	** * ***	** * ***	** * ***	** *	** *
*	*	* ***	* ***	*	*	*	*	*	*
				***			***		
		**			**	**			
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	***							***	
*** *	*	*	*	*	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *

CÓDIGOS DE LAS FIESTAS

- Fiesta Nacional no sustituible (*)
- Fiesta Nacional respecto de la que no se ha ejercido la facultad de sustitución (**)
- Fiesta de la Comunidad (***) Autónoma
- Cuando el código de la Fiesta aparece recuadrado y sombreado ******* - ******* indica que la fiesta es recuperable

- En la Comunidad Autónoma de Canarias el Decreto 182/2005, de 25 de julio, por el que se declaran las Fiestas propias de la Comunidad Autónoma de Canarias para el año 2006 (B.O.E. de 5-08-2005) dispone: "En las Islas de El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, Lanzarote, La Palma y Tenerife, la Fiesta del día 25 de julio (Santiago Apóstol) queda sustituida por las siguientes: El Hierro: 25 de septiembre (Nuestra Señora de los Reyes); Fuerteventura: 16 de septiembre (Nuestra Señora de la Peña); Gran Canaria: 8 de septiembre (Nuestra Señora del Pino); La Gomera: 9 de octubre (Nuestra Señora de Guadalupe); Lanzarote: 15 de septiembre (Nuestra Señora de los Dolores); La Palma: 5 de agosto (Nuestra Señora de las Nieves); Tenerife: 2 de febrero (Nuestra Señora de la Candelaria)"

- En la Comunidad Autónoma de Cataluña, la Orden TRI/234/2005, de 11 de mayo, por la que se establece el Calendario Oficial de Fiestas Laborables para el año 2006 (D.O.G.C. de 30-05-2005) dispone: "De las trece Fiestas mencionadas en el apartado a) precedente, el día 24 de junio (San Juan), tendrá el carácter de recuperable. Las otras doce serán de carácter retribuido y no recuperable."

de las comunidades autónomas, de sustituir el descanso del lunes de las fiestas nacionales que coinciden en domingo por la incorporación a la relación de fiestas de la comunidad autónoma de otras que le sean tradicionales, así como la opción entre la celebración de la fiesta de San José o la de Santiago Apóstol, en su correspondiente territorio.

FESTIVOS DE CARÁCTER NACIONAL

Los días festivos, de carácter nacional, que no pueden ser sustituidos por las comunidades autónomas, son los siguientes: Viernes Santo, 14 de abril; Fiesta del Trabajo, 1 de mayo; la Asunción de la Virgen, 15 de agosto; Fiesta

Nacional de España, 12 de octubre; Todos los Santos, 1 de noviembre; Día de la Constitución Española, 6 de diciembre; La Inmaculada Concepción, 8 de diciembre y Natividad del Señor, 25 de diciembre.

La Resolución establece cinco días festivos, de carácter nacional, que pueden ser sustituidos por las comunidades autónomas, por otros de tradición propia: Lunes siguiente al Año Nuevo, 2 de enero; Epifanía del Señor, 6 de enero; Lunes siguiente a San José, 20 de marzo; Jueves Santo, 13 de abril y Santiago Apóstol, 25 de julio.

Cada comunidad autónoma ha establecido un día de fiesta para conmemorar la Fiesta de su Comunidad. ■

Temporalidad y EMPLEO ESTABLE

En los nueve primeros meses del año veinte millones y medio de españoles, casi la mitad de la población total, estuvieron en algún momento dados de alta como trabajadores ocupados



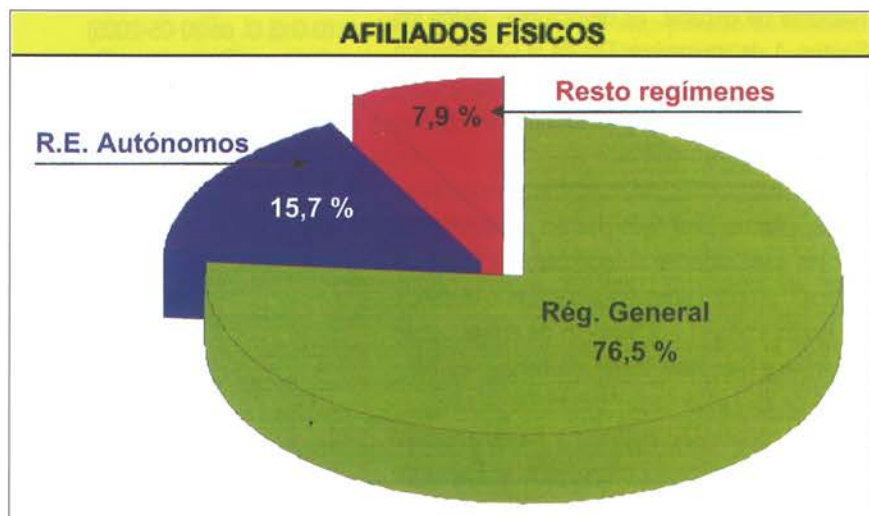
AFILIADO FÍSICO: "Persona de 16 o más años, que durante el periodo de referencia ha realizado una actividad comprendida en el campo de aplicación de cualquier régimen de la Seguridad Social."

Con esta definición, el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, ha creado una nueva estadística que refleja con mucha más exactitud y precisión el número real de personas que trabajan y de qué manera trabajan, si con contratos indefinidos, temporales, en definitiva, muestra con claridad la estabilidad en el empleo.

Hasta ahora, estas situaciones se analizaban a través de la estadística sobre afiliaciones. Sin embargo, puede darse el caso y, de hecho se daba, que un número determinado de afiliaciones correspondiera a un solo trabajador, que había tenido a lo largo de la etapa analizada, varios contratos temporales o por obra y servicio.

Las nuevas estadísticas sobre afiliados físicos miden la situación particular de cada trabajador, lo que permite tener una "foto fija" de la situación del empleo en nuestro país y, en líneas generales, las pautas en las que se desenvuelve el mercado de trabajo.

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL (Septiembre 2005)



TEMPORALIDAD Y ESTABILIDAD

Y los primeros resultados son realmente espectaculares: "más del 90% de los trabajadores afiliados a la Seguridad Social ha trabajado todo el mes a jornada completa, en el periodo analizado, desde enero a septiembre de este año".

Muchos de ellos lo hacen mediante un contrato temporal, pero trabajan de manera estable. Aunque este hecho parezca un contrasentido, no lo es. En la construcción, por ejemplo, muchos trabajadores, la mayoría, son contratados por "obra o servicio" y enlazan un contrato

con otro puesto que cuando culmina la edificación de un inmueble, inmediatamente comienzan otro, sin intervalo alguno. De esta forma, un contrato temporal desemboca en un empleo estable.

La nueva estadística de afiliados físicos aporta datos más transparentes y fiables sobre la situación del mercado de trabajo, respecto a la estadística sobre afiliaciones. Y la primera conclusión que se desprende, una vez analizados los datos, es que no siempre la temporalidad es consecuencia directa del empleo precario.



TIEMPO PARCIAL Y PLURIEMPLEO

Por otra parte, esta estadística refleja que el trabajo a tiempo parcial ha registrado un leve incremento, concretamente del 8,8%, mientras que se mantiene el número de personas con pluriempleo, en torno a 400.000, cifra que se muestra muy estable durante los primeros nueve meses de este año.

En líneas generales los meses transcurridos desde enero a septiembre de 2005 arrojan resultados muy parecidos sobre la evolución del mercado de trabajo y la temporalidad, reflejan el aumento de ocupados producido por el proceso de normalización de trabajadores extranjeros y denotan en el mes de septiembre un mayor crecimiento de empleo a partir de la segunda quincena.

Durante la presentación de estos datos, el secretario de Estado de Seguridad Social, Octavio Granado, afirmó que "existe cierta distancia ante la temporalidad en el empleo y en el contrato, ya que aunque muchos trabajadores tienen un contrato temporal, trabajan de manera estable".

DATOS POR RÉGIMENES

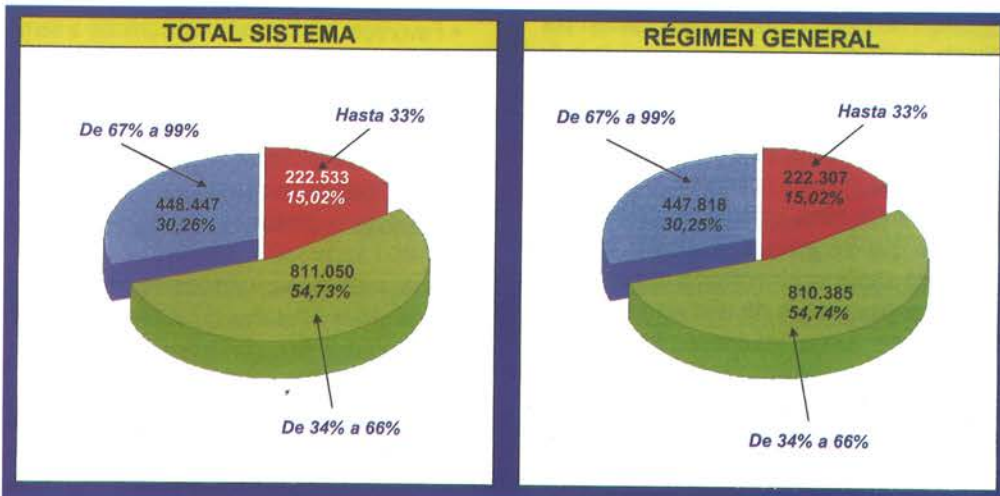
Del total de afiliados físicos, el 76,5% estaban afiliados al Régimen General, el 15,7% al de Autónomos y, el 7,9% restante, a otros regímenes. Concretamente en el Régimen Especial del Mar la afiliación media registrada en el último día del pasado mes de septiembre, ascendía a 78.504 trabajadores. ■

JMB

Muchos de ellos tenían un contrato temporal pero trabajaban de manera estable

"Existe cierta distancia entre la temporalidad en el empleo y el tipo de contrato", Octavio Granado, Secretario de Seguridad Social

AFILIADOS TODOS LOS DÍAS DEL MES CON DEDICACIÓN MENOR AL 100% (Septiembre 2005)



Competitividad, EMPLEO y cohesión social



Gobierno, empresarios y sindicatos han apostado fuerte para, mediante el diálogo social, llevar a cabo las reformas necesarias dirigidas a impregnar el mercado laboral de mayor competitividad, reducir la temporalidad de los contratos y consolidar la cohesión social.

Todos los interlocutores coinciden en el diagnóstico sobre la situación del mercado laboral. Las discrepancias surgen en las recetas para conseguir la reforma.

El Gobierno, con el presidente José Luis Rodríguez Zapatero al mando del timón, realiza todos los esfuerzos necesarios para que empresarios y sindicatos acerquen sus posturas. Sin embargo hasta la fecha la distancia existente entre los interlocutores sociales es aún considerable.

CABALLOS DE BATALLA

Los caballos de batalla que continúan distanciando a empresarios y sindicatos son el abaratamiento del despido y la reducción de las cotizaciones sociales (reivindicaciones formuladas por CEOE-CEPYME), y la reducción de la temporalidad (petición insistente de UGT y CC.OO.).

Todas las partes han puesto encima de la "mesa de diálogo" sus respectivos documentos en los que definen y concretan sus posturas.

CEOE-CEPYME solicita la generalización del contrato indefinido con una indemnización por despido de 33 días por año, con un máximo de 24 mensualidades. En la actualidad este tipo de contrato sólo es aplicable a personas con especiales dificultades para encontrar trabajo, como son las mujeres, jóvenes y mayores de 45 años, entre otros colectivos. La patronal considera que los antiguos contratos indefinidos deben seguir contemplando una indemnización por despido de 45 días de salario por año trabajado, con un máximo de 42 mensualidades.

Por su parte UGT y CC.OO. insisten en la adopción urgente de medidas para reducir la temporalidad, recuperar el contrato indefinido

como fórmula ordinaria y bonificar sólo la contratación indefinida inicial y la dirigida a desempleados con dificultades para encontrar trabajo, así como precisar con más exactitud las causas del contrato temporal. También ponen especial énfasis en definir con precisión qué se entiende por contrata y subcontrata y aumentar la responsabilidad de la empresa principal.

PROPUESTAS DEL GOBIERNO

El gobierno también aportó un documento, para su análisis y discusión, titulado Documento para la mesa de diálogo social sobre mercado de trabajo. En diecinueve páginas realizaba todo el esfuerzo posible para, con sus propuestas, acercar posturas entre sindicatos y empresarios.

Este informe contiene toda una batería de medidas, entre las que cabe destacar las siguientes:

- Reducir la temporalidad y evitar abusos en la contratación temporal.
- Promover la utilización de la contratación indefinida.
- Mejorar la seguridad jurídica de las contrataciones y subcontratas.
- Favorecer la utilización del contrato a tiempo parcial, el fijo-discontinuo y el de relevo.
- Estimular e incentivar la contratación indefinida.
- Modernizar el marco regulador de las Empresas de Trabajo Temporal.
- Mejorar la protección de los desempleados.

Pero lo realmente importante es que el diálogo sigue abierto. Fuentes del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales han subrayado que "no da por agotado el esfuerzo de diálogo" y que seguirá profundizando en las propuestas que puedan servir para alcanzar el consenso entre los interlocutores sociales. ■

Un año en el mar



Cerramos un año revuelto en el sector marítimo pesquero que ha sido como un espejo de toda su problemática.

2005 se inició con el naufragio del "Siempre Casina" que costó la vida a ocho marineros y se ha cerrado con los problemas derivados del apresamiento de varios barcos pesqueros bajo la acusación de pescar en aguas o especies prohibidas. En medio han estado los problemas de la flota en la pesquería de Nafo por la insuficiencia de las cuotas y, sobre todo, las dificultades para el conjunto del sector por el incremento de los precios del carburante que se cerró con un acuerdo entre el sector y la Administración con ayudas directas y créditos a bajo interés. Agricultura puso en marcha la elaboración del Libro Blanco para el sector de la pesca y sobre todo, se han dado primeros pasos para lograr un cambio tecnológico en las flotas de cara a lograr una mayor competitividad y seguridad.

Mariscadores, pescadores de bajura y pequeños armadores se beneficiaron de los coeficientes reductores para adelantar la edad de jubilación, mientras se daba una salida al problema de IZAR.

En materia de Trabajo y Seguridad Social, el año se cerró con diálogo y propuestas de reformas para garantizar el futuro.

Nuevo acuerdo pesquero con Marruecos para cuatro años

La Comisión de la Unión Europea y Marruecos suscribieron el pasado mes de junio un nuevo acuerdo pesquero con una duración de cuatro años y que entrará en vigor el próximo 1 de marzo. Bruselas pagará por el mismo unos 40 millones anualmente, cifra a las que se sumarán los importes que deben abonar los armadores. El nuevo acuerdo supone la posibilidad de faenar para 138 barcos, de los que un centenar serán españoles.

Las negociaciones para la firma de este acuerdo se desarrollaron con una gran celeridad y el compromiso se logró solamente después de tres reuniones de trabajo. En 1999, tras la finalización de anterior acuerdo en el mes de noviembre, las negociaciones teóricas se celebraron durante dos años sin que en las mismas se produjera ningún tipo de acercamiento.

Administración y sector coinciden en señalar que,



PESCA ARTESANAL AL NORTE, PELÁGICOS

Barcos autorizados	20
Artes autorizados	Traíña. Dimensiones máximas autorizadas correspondientes a las condiciones dominantes en la zona con un máximo 500 m x 90m Prohibida la pesca con faroles
Tipo de barco	<100 GT
Canon	67 euros GT por trimestre
Límites geográficos	al norte 38°, 18'00" más allá de las 2 millas
Especies a capturar,	anchoa, sardina y otras especies pelágicas
Obligaciones de descarga	Primer año el 25%, el segundo año l 30%, el tercer año el 40% y el 50% el cuarto año
Parada biológica	dos meses, en febrero y marzo

aunque el acuerdo ha sido suscrito por Bruselas, el compromiso responde igualmente al nuevo clima de diálogo y colaboración que existe entre España y Marruecos tras la llegada al gobierno de los socialistas.

El nuevo compromiso contempla importantes variaciones sobre el anterior tanto por el número de barcos que se pueden beneficiar del mismo como por las propias posibilidades de pesca. Frente a los casi 400 barcos que se beneficiaban del anterior, con el nuevo los barcos afectados

PALANGRE DE FONDO NORTE

Barcos autorizados	30
Artes autorizados	Palangre de fondo. Autorizados 2.000 anzuelos para la categoría A. En la categoría B el número de anzuelos autorizados para el palangre se decidirá posteriormente en la comisión mixta formada según los criterios de los científicos y la reglamentación de Marruecos
Tipo de barcos	< 40GT, 27 licencias >40 GT y < 150GT, 3 licencias
Canon	60 euros GT por trimestre
Limite geográfico	Al norte del 34° 18'N. Más allá de las seis millas marinas
Especies a capturar	Sable, espáridos y especies demersales
Obligación de desembarcos	Voluntaria
Parada biológica	Del 15 de marzo al 15 de mayo
Capturas accesorias	0% de pez espada y marrajos de superficie

PESCA DEMERSAL

Barcos autorizados	22 barcos con un máximo de 11 arrastreros por año
Tipos de pesca autorizados	Para los palangreros, palangre de fondo Red de malla fija de profundidad. Para los arrastreros, arrastre de fondo
Tipo de barco	Tamaño medio de 275 GT para pescar a más de 200 metros de profundidad en el caso de arrastreros
Canon	53 euros GT por trimestre
Limites geográficos	Al sur del 29° N . En la otra parte de la isobara de 200 metros para los palangreros y de las 12 millas marinas para los palangreros
Especies a capturar	Merluza negra, sable y palometa
Obligaciones de descarga Parada biológica	Un 50% de las capturas realizadas en Marruecos Será solamente para los arrastreros y se fija para las capturas de cefalópodos
Red autorizada	Red mínima de 70mm para la pesca de arrastre. Están prohibidas las redes de doble malla en el copo El número máximo de anzuelos autorizados para el palangre será decidido más tarde por la comisión mixta de acuerdo con los informes de los científicos y la reglamentación de Marruecos
Capturas accesorias,	0% para cefalópodos y crustáceos con la excepción del cangrejo de mar que puede ser del 5%

serán 138 en toda la UE d los que un centenar serán españoles de acuerdo con su presencia anterior en ese caladero. Los barcos restantes se distribuirán especialmente entre Portugal, Italia y Francia. En lo que se refiere a las posibilidades de capturas, también se ha producido un recorte por el deterioro de algunos caladeros y especies, a pesar de que la flota española de esas aguas por la falta de acuerdo en los últimos cinco años. Por

**ENTRARÁ EN VIGOR
EL 1 DE MARZO DE
2006 Y DEL MISMO
SE BENEFICIARÁN
138 BARCOS, DE
LOS QUE 100
SERÁN ESPAÑOLES**

el momento, no se podrán capturar cefalópodos y crustáceos. También se ha excluido de las posibilidades de pesca la zona mediterránea.

El acuerdo tendrá un coste total anual de unos 40 millones de euros para las arcas comunitarias de los que al menos seis millones se deberán destinar a mejorar las condiciones de las flotas de ese país desde los barcos a los artes de pesca.

POLÍTICA DE COLABORACIÓN

El compromiso responde parcialmente al viejo concepto de este tipo de negociaciones, acceso a caladeros a cambio de una determinada compensación económica. Sin embargo, el mismo va más lejos una amplia política de colaboración en diferentes aspectos, desde el económico al social. Bruselas y Rabat se comprometen al desarrollo de una pesquería responsable para los próximos años, lo que supone igualmente la posibilidad de llevar a cabo una revisión de los datos sobre acceso a caladeros y volumen de capturas en función



PESCA ARTESANAL DEL SUR

Navíos autorizados	20
Artes autorizados	Caña y nasas con limitación de dos aparejos por barco La utilización de palangre, trasmallos, redes de malla fijas y redes a la deriva y red de curbina están prohibidos
Tipos de barco	< 80GT
Límite geográfico	30° 40'N al sur. Más allá de las tres millas marinas
Canon Especies a capturar,	60 euros GT por trimestre Curbina y espáridos
Obligación de desembarcos Parada biológica	Voluntaria No existe
Red autorizada	Malla de 8mm para las capturas con cebo más allá de las dos millas marinas
Capturas accesorias	0% de cefalópodos y crustáceos con la excepción de un 10% de cangrejo de mar. La pesca directa de cangrejo de mar está prohibida. El 10% de otras especies demersales

ATUNEROS CAÑEROS

Barcos autorizados	27
Tipo de pesca autorizada	Traña y línea de arrastre. Butrón para la pesca con cebo vivo
Límite geográfico	Más allá de las tres millas Captura con cebo más allá de las dos millas Toda la zona atlántica e Marruecos, a excepción del perímetro situado al este de la línea que une los puntos 33°30'N/7° 35' oeste y 35° 48'N/6° 20' oeste
Especies a capturar,	Túnidos
Obligaciones de descarga	Una partida en Marruecos al precio del mercado internacional
Parada biológica	No existe
Red autorizada	Capturas con cebo por Butrón de 8mm
Canon	25 euros por tonelada pescada
Adelanto	Se pagará un adelanto a tanto alzado de 5.000 euros en el momento de solicitar la licencia anual

de la evolución de los recursos en esas aguas. En esa línea, España y las autoridades de Rabat han suscrito acuerdos de colaboración en materia de investigación de recursos con el barco oceanográfico "Vizconde de Eza", cam-

pañas en las que también han participado barcos comerciales.

El nuevo acuerdo de una especial importancia al desarrollo de una política de controles la actividad de todas las flotas, tanto las co-



munitaria como las del propio país. Habrá controles rigurosos de los artes de pesca utilizados por todas las flotas, así como para que los barcos faenen solamente en las aguas permitidas y que se cumplan los compromisos en materia de capturas, tanto en alta mar como en los puertos. Se prohíben los transbordos en alta mar y se contempla la obligación de informar en todo momento cuando se vayan a realizar las descargas en los puertos. Las embarcaciones con más de 15 metros de eslora tendrán además un control vía satélite. Igualmente se contempla la obligación de tener observadores a bordo de los barcos con más de 1.000 GT.

El acuerdo suscrito entre Bruselas y Rabat contiene una serie de compromisos similares a los que se aplicaban en el anterior en línea con las exigencias de Marruecos de lograr unos mayores beneficios en lo que afecta al valor añadido de la pesca, así como en el campo laboral. En esta línea se halla la obligación que se impone a diferentes flotas para que una parte de las capturas se descarguen en puertos de



PESCA PELÁGICA INDUSTRIAL

Tipos de pesca	Pelágica o semipelágica
Cuota autorizada	60.000 toneladas por año y un máximo de 10.000 toneladas en un mes
Tipos de barcos	Arrastreros pelágicos industriales
Número de barcos	-Máximo de 5/6 barcos con más de 3.000 GT por unidad autorizados -2/3barcos de entre 150-3.000 GT por barco 0 barcos con un tonelaje inferior a 150 GT por barco
Zonas de pesca	Al sur del 29°N más allá de las 15 millas marinas de la costa calculadas a partir de la línea base del mar.
Especies a capturar	Sardinias, anchoas, caballa y chicharros
Obligación de desembarcos	Cada barco debe desembarcar en Marruecos el 25% de sus capturas
Parada biológica	Los barcos de pesca autorizados deben observar todas las paradas biológicas instauradas por el Ministerio en la zona de pesca autorizada y cesar de toda actividad pesquera. La Administración de Marruecos notificará con anterioridad esta decisión a la Comisión especificando los periodos de parada así como las zonas afectadas
Redes autorizadas	La dimensión mínima de la malla de los arrastreros pelágicos o semipelágicos es de 40mm.El como de un barco pelágico o semipelágico puede estar reforzado por un velo de un mallaje mínimo de 400mm de malla y por aperturas de al menos un metro y medio las unas de las otras a excepción de la situada al final que no puede estar colocada a menos de dos metros de la ventana del copo. Están prohibidos todos los reforzamientos del copo y en la actividad de la pesca no pueden ser objeto de capturas otras especies que no sean los pequeños pelágicos autorizados.
Capturas accesorias	Como máximo pueden ser un 3,4% de otras especies. La captura de cefalópodos, crustáceos y otras especies demersales y bénticas queda estrictamente prohibida
Transformación industrial	La transformación industrial de capturas para harina o aceite de pescado queda totalmente prohibida. Sin embargo, si se trata de pescados de aguas profundas o deteriorados, así como los desperdicios resultantes de la manipulación de las capturas, si se pueden transformar en harina o en aceite de pescado sin superar una cota máxima del 5% sobre el total de las capturas autorizadas
Observaciones	-Hay barcos de tres categorías -La categoría primera es para barcos con un tonelaje bruto inferior o igual a 3.000 GT con un techo de 12.500T por año y barco -La segunda categoría es para barcos con un tonelaje bruto superior a 3.000 GT e inferior o igual a 5.000 GT con un techo de 17.500 T por año y barco -La tercera categoría es para un barco con un tonelaje bruto superior a 5.000 GT con un techo de 25.000 T por año y barco
Número de barcos y canon	El número de barcos autorizados a pescar de forma simultánea es de 18.El canon por tonelada capturada con autorización es de 20 euros El canon por tonelada capturada rebasando lo autorizado es de 50 euros tonelada.

Marruecos. Se trata de un porcentaje variable, pero que irá en aumento cada año que se des arrolle el acuerdo. Cuando el desembarco de las capturas en esos puertos sea voluntario, Rabat contempla una deducción en los cánones que se apliquen por desarrollar la actividad en sus aguas. Marruecos contempla igualmente la utilización del acuerdo para lograr el mayor número posible de trabajadores a bordo de los barcos comunitarios, circunstancia que afecta fundamentalmente a los grandes buques congeladores.

Finalmente, el nuevo acuerdo contiene una serie de normas en materia de inspecciones, apresamientos y sanciones. El desarrollo y las interpretación del acuerdo se pone en manos de una comisión mixta donde se pretende que todos los problemas que puedan surgir se resuelvan por la vía amistosa en línea con el nuevo clima de colaboración existente entre Rabat y Bruselas de cara a las nuevas relaciones que se espera haya en el futuro entre ambas zonas. ■

**EL COSTE
PARA LA UE
ES DE UNOS
40 MILLONES
ANUALES**



La subida de los precios del gasóleo calentó al sector

La subida de los precios del gasóleo ha sido uno de los principales protagonistas de la actualidad en el sector de la pesca durante los últimos meses al registrarse unos incrementos que supusieron pasar las cotizaciones medias de 0,30 euros litro en octubre de 2004 a los 0,50 euros litro que se han llegado a pagar en una buena parte de los puertos. Aunque su impacto es diferente para cada una de las flotas, todo el sector coincidió que se trata de unas subidas que agravan la situación de las mismas ante los recortes que se están produciendo en las capturas y los precios a la baja en algunas especies consecuencia de las importaciones.

El incremento de los precios del gasóleo provocó el malestar y la protesta en el conjunto del sector, lo que se tradujo en una serie de movilizaciones con bloqueo de lonjas y lonjas durante varias jornadas y muy especialmente en el Mediterráneo.

El Ministerio de Agricultura y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores llegaron a un acuerdo el pasado mes de octubre tras casi 20 horas de negociaciones por el que se contemplan diferentes medidas de apoyo al sector de la bajura. Las negociaciones estuvieron presididas por la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación Elena Espinosa y en las reuniones participó igualmente el director general del Instituto Social de la Marina Eduardo González. La decisión más importante fue la concesión de una ayuda directa de 9,5 céntimos de euro



por litro consumo hasta un techo de 30.000 litros de gasolina o gasóleo por embarcación. Para los barcos con un mayor consumo se elaborará una norma reguladora de reactivación económica en colaboración con las organizaciones del sector.

En materia de Trabajo y Asuntos Sociales, el compromiso supone la puesta en marcha de una mesa social para estudiar medidas encaminadas a la concesión de una ampliación en el plazo reglamentario de presentación de documentos y pagos de las cuotas por contingencias comunes a los trabajadores autónomos así como de las cuotas empresariales de los trabajadores por cuenta

propia. Así mismo se revisará la tarifa de primas por la cotización a la Seguridad Social por contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de las empresas. En este mismo marco se tramitará una revisión a la baja de las primas que podrán alcanzar un 10% de los tipos en los correspondientes epígrafes.

En coordinación con Economía y Hacienda se estudiarán medidas para mejorar la competitividad en cuestiones como la comercialización, la estructura financiera de las empresas o los sistemas de subastas. En coordinación con Aduanas y el Soivre se quieren desarrollar diferentes actuaciones encaminadas a



lograr unos mayores controles de las importaciones en frontera para evitar que se comercialicen productos de la pesca ilegalmente. Igualmente, con el Ministerio de Sanidad y Consumo se quiere impulsar una mayor vigilancia en cuestiones como el etiquetado y ver si los productos fundamentalmente importados cumplen las condiciones higiénico sanitarias exigidas por la normativa comunitaria.

El año pasado, consecuencia de la subida de los precios del gasóleo, las ayudas directas concedidas por la Administración al sector de la pesca se concretaron en 7,64 millones de euros para un total de 6.300 barcos agrupados en 6.042 empresas. En materia de avales, al mes de octubre se habían presentado 1.470 solicitudes de préstamos por un montante de 325 millones de euros, lo que supondrá un coste para el Ministerio de Agricultura por los avales de unos 3,4 millones de euros. Por otra parte, en el marco del Plan de Acción del Sector Pesque-

ro, a través del Instituto de Crédito Oficial se ha puesto en marcha una línea de 200 millones de euros con un coste financiero para Agricultura de 32,7 millones de euros para el periodo 2006 a 2010 para bonificar los tipos de interés de los créditos.

Tras el acuerdo suscrito con la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, el Ministerio de Agricultura abrió igualmente negociaciones con el resto de la flota representada en la llamada Plataforma para la Defensa del Sector Pesquero donde, entre otras organizaciones se hallan FEOPE, ONAPE y Federación Española de Armadores de Buques de Pesca. El sector reclama una serie de medidas de apoyo que van desde la Seguridad Social a la exoneración de tasas portuarias, un aumento en el control de las importaciones de pescado para impedir que entre en la red de distribución productos pescados ilegalmente o que no cumplan las condiciones higiénico sanitarias. Para las organizaciones de armadores es muy

importante articular un mecanismo para la creación de un fondo que permita tener el gasóleo a un precio fijo de 0,30 euros. Para ello se ha reclamado el apoyo de la Administración, pero el sector trabaja ya por su cuenta para desarrollar acuerdos con entidades financieras en la misma dirección. Los armadores están dispuestos a participar en ese fondo con sus propios recursos para garantizarse unos precios estables para el combustible.

Agricultura pretende que, frente a los problemas creados por la subida de los precios del combustible, se desarrollen igualmente medidas encaminadas al ahorro del carburante con cambios en la política de pesca, barcos, artes y motores. ■

**AGRICULTURA
CONCEDIÓ UNA
AYUDA DE 9,5
CÉNTIMOS DE
EURO HASTA
CONSUMOS POR
DEBAJO DE LOS
30.000 LITROS Y
NEGOCIA UN PLAN
DE REACTIVACIÓN
ECONÓMICA PARA
EL RESTO DE LAS
FLOTAS**



NAFO, un año con las aguas revueltas



El año que finaliza no ha sido fácil para la flota que operaba en el caladero de NAFO tras el inicio en la aplicación del plan de ajuste para la flota que operaba en esas aguas con el propósito de cumplir los objetivos planteados en materia de cuotas.

En agosto, la flota pesquera española tuvo que abandonar la pesquería del fletán y gallineta al haberse cubierto el cupo asignado según los datos comunitarios. El año se cerró con la 27 reunión de la organización donde, tal como se esperaba, se produjo una prórroga de las medidas de ajuste acordadas dos años antes frente a las peticiones de los armadores para incrementar ligeramente las posibilidades de pesca por estimar que había recursos suficientes para ello.

El caladero de NAFO para la flota española se puede decir que se halla tocado desde la batalla del fletán que se desarrolló en 1995 cuando las autoridades canadienses apresaron al barco "Estai" bajo la acusación de estar faenando en aguas de ese país. Se solventó el conflicto, pero en los años siguientes las posibilidades de pesca se han ido reduciendo progresivamente para la flota comunitaria y española. Junto a este aspecto en cuestión de capacidad de capturas, en los últimos tiempos ha flotado sobre el ambiente en el sector de la pesca, los reiterados intentos de las autoridades canadienses para aumentar su capacidad de control en las aguas internacionales próximas a su jurisdicción.

Las posibilidades para la

pesca del fletán que en 2003 eran de 42.000 toneladas, a partir desde fecha se han ido reduciendo en función del plan aprobado para tratar de recuperar los recursos de los caladeros. El desarrollo de ese plan contempla reducción de las capturas de fletán a 20.000 toneladas en 2004, 19.000 toneladas en 2005, 18.500 toneladas en 2006 y 16.000 toneladas en 2007. En la última campaña, la cuota asignada a la Unión Europea para las capturas de fletán fue de 8.254 toneladas de las que algo más de 5.000 corresponden a la flota española y fundamentalmente a la gallega.

LOS BARCOS ESPAÑOLES DEBIERON ABANDONAR EL CALADERO EN AGOSTO AL HABERSE AGOTADO LAS CUOTAS DE FLETÁN Y GALLINETA SEGÚN LA UE

De acuerdo con esas posibilidades de pesca, los armadores españoles presentaron un duro plan de ajuste que ya se aplica por segundo año consecutivo y por el que la capacidad total de la flota se ha reducido un 54% en los dos primeros años. El desarrollo de este plan contempla diferentes medidas entre las que se hallan las paradas temporales de entre tres y cinco meses según las opciones elegidas por cada armador, bien para detener su actividad o para intentar pescar en otros caladeros. El sector contempla igualmente la posibilidad de paralizaciones definitivas vía desguace o colocando los barcos en otras aguas. Una tercera medida puesta en marcha es la diversificación de la actividad hacia otras especies para reducir el esfuerzo pesquero. Con el plan de ajuste, el número de unidades para pescar en esas aguas pasaría de 31 a solamente 23 barcos.

A pesar de este plan para reducir la presión sobre ese caladero, la realidad es que el problema fundamental es la existencia de una cuota baja para el trabajo que había sido normal en esas aguas en determinadas especies. Consecuencia de esa situación, el pasado mes de agosto los barcos españoles que se hallaban en la zona dedicados a la captura de fletán y gallineta tuvieron que abandonar el caladero ante la decisión de cerrar el mismo por considerar que se había superado ya las cuotas de capturas.

MÁS INVESTIGACIÓN DE RECURSOS

Frente a esta decisión, los armadores consideraron desde un primer momento que no se habían cubierto esas cuo-



tas y reclamaron si éxito poder seguir desarrollando su actividad

Durante el último año, el sector de la pesca español llevó sus peticiones de aumento de posibilidades de capturas a la 27 reunión de NAFO celebrada el pasado mes de septiembre en Estonia. Objetivo de los armadores españoles era lograr que las autoridades pesqueras de esa organización revisaran el volumen de los recursos y, sobre todo, que se hicieran estudios científicos más serios para lograr determinar con más exactitud las reservas por estimar que los mismos eran muy superiores a las cuotas asignadas.

La reunión de NAFO se limitó a mantener el plan aprobado en 2003 lo que supone la continuidad en las bajas cuotas para la pesquería del fletán y la gallineta. Bruselas logró un ligero aumento para la pesquería de camarón. Las autoridades españolas desarrollaron en

los últimos meses negociaciones con otros países para aumentar las cuotas de gallineta.

Al margen de los problemas puntuales que hay en el calendario, para los armadores españoles es fundamental que se pongan en marcha los mecanismos necesarios para llevar a cabo una investigación más seria sobre el estado de los recursos. En esa línea España y Canadá se comprometieron a poner en marcha un grupo de trabajo tanto para modernizar esta pesquería, como para tener una mayor y mejor información sobre las posibilidades de pesca en ese caladero. Entre otros compromisos también se adoptó el acuerdo de elaborar una lista negra de barcos ilegales que operan en esas aguas de forma ilegal sin ser miembros de esa organización pesquera. ■

LA 27 REUNIÓN DE LA ORGANIZACIÓN MANTUVO EL PLAN DE AJUSTE DE 2003



Hacia un Libro Blanco de la Pesca



El Ministerio de Agricultura puso en marcha en los últimos meses los trabajos para la elaboración en el plazo de poco más de un año del Libro Blanco de la Pesca. El objetivo es que el mismo esté redactado en 2006 para iniciar cuanto antes las actuaciones que se deriven del mismo. Para su elaboración, la Administración ha puesto en la red una página web donde se pueden enviar todo tipo de sugerencias, aunque la base de los trabajos estará en el resultado de las conversaciones con el conjunto de las comunidades autónomas afectadas y con todos los representantes del sector. Además, también se quiere contar con ONGs ligadas a la actividad de la pesca y el medio ambiente.

Para los responsables de la Administración, es importante identificar con claridad los actuales problemas que afectan al conjunto del sector de la pesca en España, desde la bajura a la gran altura para, a partir de ahí, tratar de poner soluciones a medio y largo plazo. El sector está siendo escenario de una serie de grandes cambios tanto desde una perspectiva sociológica como por cuestiones económicas e institucionales. El objetivo es que, de ese Libro Blanco salgan propuestas negociadas y consensuadas con el conjunto del sector y de las comunidades autónomas a través de las diferentes comisiones de trabajo que se han puesto en marcha.

El Libro Blanco para el sector de la pesca se estructurará en ocho grandes bloques:

RECURSOS

En materia de recursos, uno de los principales objetivos es lograr una mayor y mejor identificación de los mismos tanto en aguas nacionales como en otros caladeros donde faenan las flotas españolas. En trabajo abordará igualmente la política de capturas, el uso de artes y muy especialmente el componente que tiene los descartes para lograr en el futuro unas pesquerías más adecuadas como los problemas planteados por la falta de recursos

ESTRUCTURAS

En política de estructuras el Libro analizará la evolución y situación de cada una de las flotas. El objetivo de la Administración es logra un ajuste de las mismas a las

EL OBJETIVO ES QUE ESTÉ TERMINADO EN 2006



posibilidades de capturas de acuerdo con las organizaciones de armadores para lograr una flota más competitiva y rentable para sus propietarios y para los trabajadores.

TRANSFORMACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN

Para la Administración es muy importante abordar una nueva política en materia de transformación, comercialización y la promoción de los productos de la pesca. Una de las claves del sector se halla en la comercialización de productos de calidad a unos buenos precios, con un etiquetado correcto. Se propugna por un mayor control de las importaciones y, sobre todo, que las mismas compran las reglas de juego higiénico sanitarias que se exigen en la UE así como que hayan sido capturados en aguas legales y con artes autorizados.

ACUERDOS INTERNACIONALES

España, por la estructura de su flota y la demanda de pescado, ha sido históricamente uno de los países en el concierto mundial que tuvo en el pasado un mayor desarrollo de los acuerdos con terceros países para poder colocar sus barcos en otros caladeros. Cada vez son mayores las dificultades para encontrar aguas donde poder ejercer la actividad y mayores las exigencias de quienes son los propietarios de las mismas. España quiere llevar a cabo una revisión de la política de acuerdos en el marco comunitario tanto cuando afectan a terceros países como en el seno de las organizaciones pesqueras internacionales

CONTROLES Y VIGILANCIA

La Administración quiere analizar la auténtica eficacia de los actuales sistemas para

el control y la vigilancia de la actividad de los barcos pesqueros de cara al mejor cumplimiento de los compromisos en materia de cupos o cuotas así como sobre la actividad en las zonas de pesca. Igualmente se estudiarán los sistemas de sanciones

ACUICULTURA

En acuicultura el estudio contempla la necesidad de hacer un estudio sobre el desarrollo de los planes para potenciar esta actividad, así como el resultado de las medidas de apoyo aplicadas hasta la fecha y la estrategia que se debería seguir en el futuro. España es una firme defensora de la acuicultura como instrumento para el aprovisionamiento de la población así como para el desarrollo de zonas de la costa donde la actividad extractiva ha sufrido un serio retroceso

DIVERSIFICACIÓN

Frente a los cada día mayores problemas que significa el desarrollo de la actividad de la pesca, la Administración propugna la búsqueda de medidas alternativas para propiciar un crecimiento económico de las zonas costeras. Hasta la fecha, el turismo ha sido la salida más socorrida, pero se estima que deben apoyarse otras actividades en la misma dirección.

INVESTIGACIÓN

Finalmente, con el Libro Blanco se quiere apoyar el desarrollo de la biología pesquera para conseguir unas mejores evaluaciones de los recursos así como para mejorar la tecnología en el sector de la pesca. ■

LA ADMINISTRACIÓN HA PUESTO EN MARCHA LAS CONSULTAS CON TODO EL SECTOR ASÍ COMO CON LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS



Plan de acción en el sector de la pesca

EL Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación inició el pasado verano un Plan de Acción en el sector de la pesca con el objetivo de mejorar en su conjunto las condiciones de las flotas tanto desde la perspectiva de la seguridad en las embarcaciones como para lograr su modernización, la igualdad de oportunidades de trabajo entre hombres y mujeres y el cuidado para el medio ambiente.

Inicialmente la Administración dotó esa actuación con una línea de 200 millones de euros, cantidad que, debido a las peticiones del sector, se ha incrementado hasta 275 millones de euros que supone más de 45.000 millones de pesetas de los de antaño. El coste para el Ministerio de Agricultura de esta línea se estima en casi 45 millones de euros mediante la bonificación de intereses, unos 7.500 millones de pesetas.

La aplicación de este Plan se hará entre los años 2006 y 2010.

Para el desarrollo de este Plan se pretende tener la máxima colaboración entre la Administración central, comunidades autónomas y las entidades locales, así como con otros departamentos ministeriales con las organizaciones que representan al sector de la pesca y de la acuicultura.

LOS OBJETIVOS

Entre los objetivos más importantes que se contemplan en este Plan, destacarían los siguientes:



- Desarrollo de las medidas necesarias para lograr una mayor seguridad en los barcos de pesca tanto para los propios buques como para la actividad en los mismos de sus tripulaciones.

- Actuaciones encaminadas a mejorar las condiciones de los barcos desde la perspectiva de la protección del medio ambiente y la sostenibilidad del entorno marino

- La administración pretende favorecer la igualdad de oportunidades para el desarrollo de los trabajos en el sector de la pesca de hombres y mujeres. Igualmente se buscan salidas para lograr una mejor conciliación de la vida laboral y familiar de los hombres del mar.

- En conjunto, se pretende mejorar la competitividad de todas las flotas mediante un proceso de modernización de

los barcos. Este proceso irá ligado el desarrollo igualmente de un plan para mejorar la tecnología de los barcos en un momento como este cuando los gastos del combustible son cada vez mayores y reducen la rentabilidad de las flotas. Para la ejecución del mismo se ha puesto en marcha una amplia campaña en el sector con varios miles de encuestas previas a la discusión de las medidas concretas que se deberían adoptar en colaboración y coordinación de otros Ministerios como Industria y Comercio. ■

**AGRICULTURA
ABRIÓ UNA LÍNEA
DE CRÉDITO DE
275 MILLONES DE
EUROS PARA
MEJORAR EN
CONJUNTO LAS
CONDICIONES DE
LAS FLOTAS**

El FROM cumplió 25 años

El Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM) cumplió en 2005 los 25 años de existencia al servicio del sector de la pesca y de los consumidores. La ocasión fue aprovechada por la Administración para juntar en un mismo acto a todos los responsables de este organismo en sus diferentes etapas. En todas ellas, el FROM ha trabajado en una dirección como es la organización del sector de la pesca desde la producción a la comercialización y distribución tanto en lo que afecta al respeto de las reglas de juego en la actividad extractiva, como en todo lo referido al etiquetado y control de los productos.



Desde esa perspectiva, el FROM se ha consolidado como un organismo con unas actuaciones indispensable para cuidar la buena salud del sector de la pesca en todos los procesos desde que se captura o se cría un pez hasta que llega al consumidor.

El FROM inició su andadura en 1980. Antes del ingreso de España en la Unión Europea, el FROM, como organismo de carácter nacional, desarrolló un importante trabajo en materia de ordenación de mercados y regulación de la oferta y la demanda,

con sistemas de precios mínimos y de retirada. Tras el ingreso de España en la Unión Europea, el FROM ha sido el instrumento nacional para aplicar la nueva política comunitaria en relación con la organización del sector de la pesca en todo lo referido a

los mecanismos de regulación de los mercados donde destacan las medidas de intervención. En este contexto se halla el apoyo a la constitución de las Organizaciones de Productores

Durante su ya larga existencia, el FROM se ha convertido en un organismo insustituible para el mejor funcionamiento de la actividad de la pesca. Sus actuaciones han ido desde las medidas de ayuda en la política de estructuras hasta el desarrollo y mejora de los procesos de comercialización, apoyo a los sistemas de almacenamiento, fábricas de hielo, mejora en las estructuras de las lonjas o informatización de los procesos de comercialización.

Junto a esta faceta del FROM en los campos de la producción y la comercialización, el organismo ha desarrollado un papel fundamental en la promoción de los productos de la pesca con reiteradas campañas iniciando al consumo responsable

destacando el valor nutritivo de diferentes especies frente a viejos corsés sobre los mismos. En esa misma dirección el FROM ha sido el instrumento de la Administración para apoyar la demanda en periodos de caída del consumo en una determinada especie. Todo ello se ha traducido en los últimos años, entre otros resultados a un cambio en unan serie de tendencias alimentarias como ha sido la mayor demanda de algunos pescados azules frente a una vieja imagen de pescados malos por ser baratos.

Finalmente cabe destacar el papel del FROM para tratar de conocer los hábitos y las tendencias de la demanda de cara a ordenar mejor la oferta en beneficio del sector. ■

DURANTE ESTE TIEMPO HA DESARROLLADO UNA IMPORTANTE LABOR EN LA PROMOCIÓN, COMERCIALIZACIÓN Y DIVULGACIÓN DE LA PESCA





Fondo Europeo de Pesca, norte contra sur

Los últimos meses han sido escenario de una dura batalla entre los países del norte y el sur de la Unión Europea para lograr un acuerdo sobre la estructura de gastos y objetivos del futuro Fondo Europeo de la Pesca que debe aplicarse para el periodo 2007 a 2013. España es, por el volumen y la estructura de sus flotas, así como por el peso del sector en la economía de muchas zonas costeras, uno de los países comunitarios más interesado en lograr un buen compromiso. Hasta la fecha, los intentos para cambiar las propuestas comunitarias no han dado el resultado deseado, a pesar de que son varios los organismos comunitarios, como el Parlamento Europeo o el propio Comité Económico y Social, que propugnan cambios para proporcionar unos mayores apoyos con perspectivas de futuro al sector.

En su primera propuesta, el Consejo plantea unos recursos de 4.936 millones de euros para la aplicación del nuevo Fondo en el periodo 2007 a 2013. De ese volumen, el 75% serían para las regiones incluidas en el objetivo de convergencia y el 25% restante para las demás zonas. De ese 75%, 1.072 millones de euros serían para las regiones de los países miembros que se han incorporado recientemente a la Unión Europea y otros 2.015 millones de euros para el resto de las regiones incluidas también en el objetivo de convergencia. Para las demás zonas se distribuirán otros 1.246 millones de euros.

Frente a los planteamientos comunitarios, la Administración española contempla la necesidad de poder seguir contando con una serie de medidas más allá de 2007

para seguir con el proceso de modernización de las flotas y muy especialmente en lo que se refiere a los barcos más pequeños. España estima que existe una flota muy envejecida y se considera indispensable poner al día la misma si se quiere mantener una oferta de capturas con los barcos comunitarios y no depender de las importaciones desde terceros países. Igualmente se estima que es preciso mantener las ayudas para los procesos de modernización de los barcos simplemente por la propia seguridad de las embarcaciones y de los trabajadores.

La propuesta de reglamento sobre el nuevo Fondo para la pesca se concreta en los siguientes ejes:

- Medidas para la adaptación de las flotas comunitarias al futuro
- Desarrollo de la acuicultura así como de los procesos de transformación y comercialización de los productos de la pesca y de la acuicultura
- Medidas de interés colectivo para el conjunto del sector ligado a la pesca
- Desarrollo sostenible para las zonas costeras dependientes de la pesca
- Asistencia técnica al sector.

En los próximos meses se deben desarrollar las negociaciones finales para lograr un compromiso sobre el futuro de los dineros para la pesca. ■

LOS PAÍSES MIEMBROS NO HAN LOGRADO PONERSE DE ACUERDO SOBRE SUS OBJETIVOS



Bruselas falló contra España

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea rechazó la primavera pasada el recurso presentado por la Administración anterior en la etapa de los populares contra la limitación de acceso de los barcos españoles a las aguas comprendidas entre las seis y las 12 millas francesas. El alto organismo se despachó señalando que esta política de limitaciones ha dado hasta la fecha buenos resultados para conservar los recursos en esas zonas así como las pesquerías tradicionales.



De acuerdo con las reglas de juego comunitarias acordadas en la reforma de la Política Pesquera Común en 2003, los barcos franceses pueden operar entre las seis y las 12

millas de las costas españolas. Por el contrario, los barcos españoles solamente lo pueden hacer en la parte francesa para las campañas de la anchoa y la sardina. Los responsables de la Administración española en aquel momento, con Miguel Arias Cañete como ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación consideraron que se trataba de un decisión claramente discriminatoria para la flota española. De acuerdo

con ello, presentaron el correspondiente recurso sobre el que ha fallado en contra el

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA SE POSICIONÓ CONTRA EL RECURSO PRESENTADO POR LA ADMINISTRACIÓN ESPAÑOLA ANTE LA LIMITACIÓN DEL ACCESO DE LOS BARCOS A LAS AGUAS DE ENTRE LAS SEIS Y LAS 12 MILLAS FRANCESAS

Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

El recurso presentado por las autoridades españolas es uno de los cuatro que elevó el gobierno ante el Tribunal de Justicia en contra de los acuerdos adoptados por los ministros de Agricultura sobre la reforma de la Política Pesquera Común. Lo sorprendente de esta reacción de la Administración española es que esos recursos contar la reforma se produjeron después de que España hubiera votado a favor de la misma en el consejo de Ministros donde se aprobó la propuesta.

España se oponía a que desde 2004 se eliminaban las ayudas para la renovación de las flotas cuando los barcos tuvieran más de 400 GT. Pa-

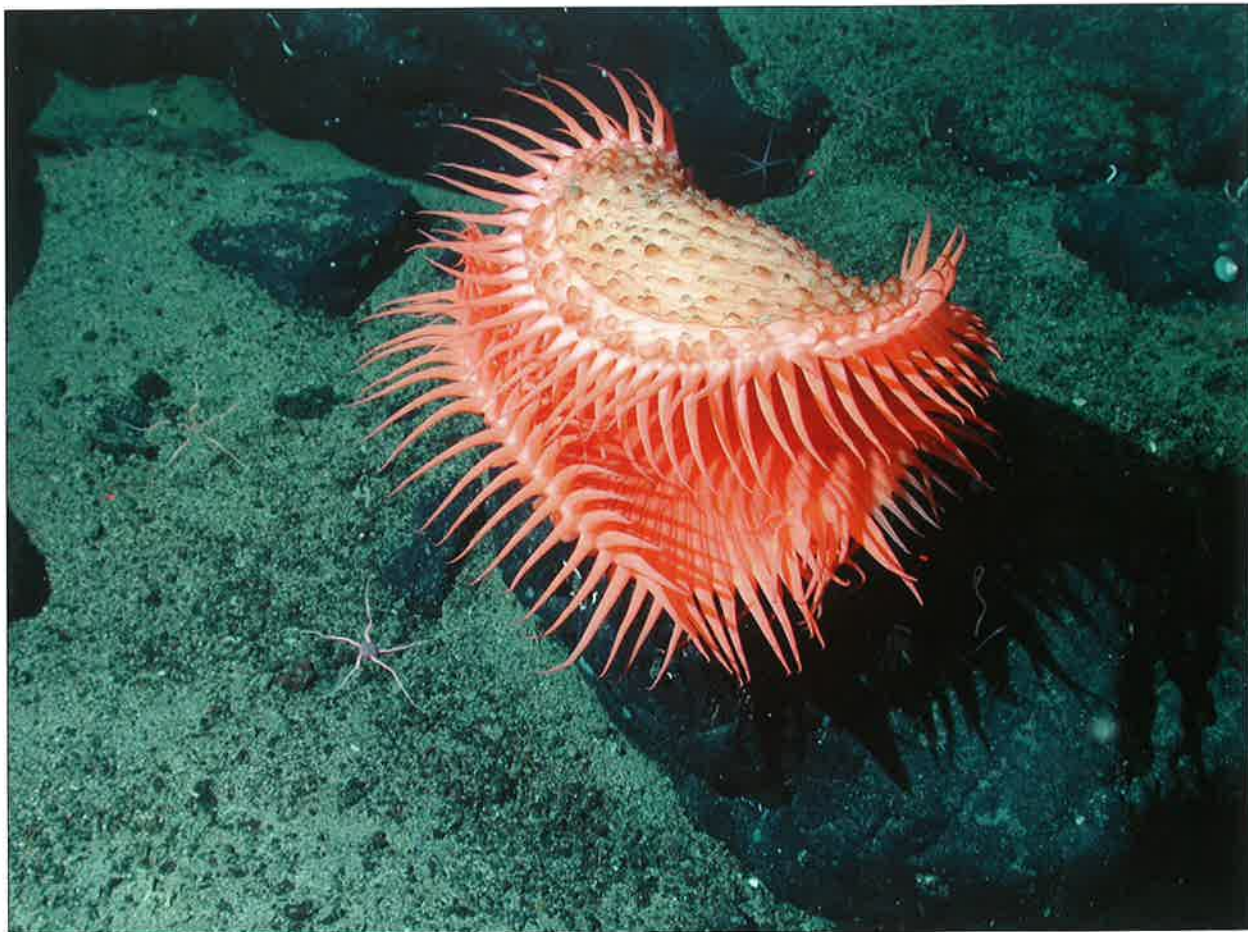
ra los responsables españolas, no era admisible eliminar esa posibilidad de ayudas cuando es indispensable seguir los procesos de modernización de todas las flotas si se quiere mantener un cierto nivel de competitividad

Un segundo recurso afectaba al recorte en las posibilidades de acceso de las flotas españolas a las aguas de los mares del Norte y Báltico al tenerse en cuenta las capturas llevadas a cabo en los años precedentes cuando las flotas españolas tenían restringido el acceso.

El tercer recurso presentado afectaba a la estabilidad relativa para que en política de pesca no se funcionara con fotos fijadas, sino en función de la evolución de las flotas. ■



Arrastre de profundidad, una pesquería cuestionada



Prosiguen las presiones desde organismos científicos y grupos ecologistas, principalmente, en pos de una moratoria sobre el arrastre de profundidad. Enfrente, los grandes grupos pesqueros capaces de llegar a profundidades hasta hace apenas 15 años libres de las artes de pesca. El debate sobre el impacto de esta pesquería se mantiene. El último en sumarse ha sido el ICES, cuyos científicos han solicitado una inmediata revisión de la gestión de las mismas.

Los que criticaban que la pesca con redes de arrastre de profundidad se estaba realizando sin control científico alguno, tanto sobre las especies que se perseguían como las asociadas y sin evaluar el impacto sobre su hábitat, se están viendo refrendados por los hechos.

Científicos del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), en un reciente informe, han denunciado la fuerte presión que soportan las especies de profundidad, al tiempo que piden un fuerte recorte de las capturas, la inmediata revisión de la gestión de estas

pesquerías y que no se permitan otras nuevas hasta que no se haya demostrado que son sostenibles. Asimismo, dejaron clara su preocupación en dicho informe por la escasez de “los conocimientos científicos sobre aspectos fundamentales de la mayoría de las especies de profundidad” existentes en la actualidad.

Estas afirmaciones, provenientes de un organismo de gran prestigio y que asesora a la UE para el establecimiento de las medidas de regulación pesquera, vienen a apoyar a los que solicitaban una moratoria de estas pesquerías a fin de estudiar pre-



viamente el impacto que las mismas están teniendo en un ecosistema tremendamente frágil y desconocido.

INVESTIGACIÓN ESPAÑOLA

Un impacto que sí ha sido tenido en cuenta en lugares donde los intereses pesqueros no son excesivamente importantes. Así, la UE no dudó en prorrogar la protección de los fondos marinos de Canarias, Azores y Madeira hasta que se pudo legislar su protección definitiva, así como la prohibición de pescar a más de mil metros de profundidad en el Mediterráneo, adoptada por el Consejo General de Pesca del Mediterráneo en su 29 sesión, celebrada el pasado mes de febrero, y que se encuentra en vigor desde el mes de julio. EE.UU. decidió adoptar una medida similar de protección en más de medio millón de kilómetros cuadrados de sus aguas en Alaska.

España, tal y como anun-

ció en estas páginas Fernando Curcio, director general de Recursos Pesqueros, está estudiando el área del Hatton Bank. Recientemente finalizó la primera fase de esta campaña, realizada a bordo del Vizconde de Eza por científicos del IEO, en la que se procedió al cartografiado de los fondos marinos, con especial atención a las zonas donde existen corales de aguas frías, esponjas y otros invertebrados bentónicos. También se van a llevar a cabo pescas con arrastre para determinar la distribución geográfica y profundidad de las especies que captura la flota española.

Según expertos consultados por esta revista, los trabajos de cartografiado constituyen una parte del trabajo que se debe realizar para conocer qué hay en esas profundidades, pero que por sí solos no ofrecerán la información suficiente para hacer una gestión del *stock* ni sobre la situación de ese hábitat de profundidad. La se-

gunda parte de la campaña del IEO está prevista para octubre de 2006.

Muchos temen que se esté perdiendo mucho tiempo en la toma de decisiones efectivas, dadas las características de estas especies (longevidad y baja tasa de reproducción), dada la situación de sobreexplotación a la que han sido llevadas muchas de ellas en tan sólo 15 años de pesquería. Tampoco se está teniendo en cuenta cómo están afectando los artes de arrastre en el fondo marino; los destrozos que pueden estar ocasionando sobre corales milenarios y al hábitat que da cobijo a esas especies.

Poco a poco, con cuentas, se van adoptando medidas de protección frente a esta pesquería de arrastre de profundidad. Lo que habrá que esperar es que estas medidas no lleguen excesivamente tarde pues, lo que tampoco saben los científicos, es cómo va a repercutir ese impacto en el resto del ecosistema marino. ■

El IEO demostró el impacto del tren de bolos



Una de las campañas más delicadas de las llevadas a cabo por el IEO durante el año que ahora termina, por las repercusiones y la polémica que había suscitado, fue la del estudio del impacto del tren de bolos sobre los fondos rocosos. Científicos del Centro Oceanográfico de Santander llevaron a cabo esta campaña, dirigidos por Francisco Sánchez, cuyos resultados no dejaron lugar a dudas.

Precisamente por el enfrentamiento existente entre el sector de arrastre con tren de bolos y de bajura del Cantábrico, era necesario un resultado claro e incuestionable en esta campaña denominada TREBOL 2005. Y se preparó de forma minuciosa y con una metodología desarrollada por los

científicos del IEO al efecto. Y es que el principal problema con el que se enfrentaban los investigadores era el de registrar el impacto de esta pesquería sobre fondos rocosos.

El tren de bolos, consistente en acoplar una sucesión de discos de goma alternados con metálicos, sujetos a la tralla de la red para que

el burlón vaya rodando, supuso que se abrieran las puertas al arrastre a los fondos rocosos, donde antes sólo se faenaba con artes tradicionales de bajura (palanques, volantas, rascos...). El enfrentamiento entre ambos sectores se inició en 2001, y desde entonces permaneció latente, aunque con momentos de fuerte enconamiento. Desde el sector de bajura siempre señalaron que este arte dañaba un ecosistema que habitan, y donde crían, especies muy vulnerables, algunas de ellas de gran importancia comercial, como la merluza o el rape.

Los trabajos que desarrollaron los científicos del IEO desde el Vizconde de Eza permitieron, por un lado, destacar la importancia de estos fondos de roca, que no sólo son refugios ante el ataque de otras especies, sino que también pueden constituir reservorios de alimentación para muchas otras; y, por otro lado, reflejaron el impacto causado por el tren de bolos o artes similares. También se señala en el informe que en los fondos profundos del mar Cantábrico existe muy poca biomasa de especies comerciales y, por el contrario, hay multitud de especies extremadamente vulnerables, por lo que se ocasionan trastornos importantes en los ecosistemas con estas artes de arrastre.

Como destacó a MAR Francisco Sánchez, una de las conclusiones que hay que sacar de esta campaña es que *para una buena gestión de los recursos, hay que tener en cuenta el impacto de la pesquería sobre el hábitat. La destrucción de éste puede tener importantes consecuencias sobre la*

Estudio sobre la viabilidad del cultivo de la centolla

Entre los trabajos de investigación para cultivo de especies que viene realizando el Instituto Español de Oceanografía, en nuestras páginas destacamos los que se están llevando a cabo en las instalaciones del Centro Oceanográfico de Vigo sobre la viabilidad del cultivo de la centolla.

Al frente de estos trabajos se encuentra José Iglesias Estévez quien, después de los tres primeros años de estudios, destacaba a MAR que los resultados eran muy alentadores. Por ejemplo, su crecimiento era incluso más interesante, desde el punto de vista comercial, que el del bogavante. En año y medio, la centolla puede alcanzar el tamaño comercial.

El problema más grave al que se enfrentan los científicos es a la alta mortalidad de juveniles bajo condiciones de cultivo, dado el canibalismo que se produce en la fase de preengorde, periodo entre los veinte y los sesenta días de vida, en el que tienen lugar las mudas del caparazón, propiciado por la alta densidad de ejemplares que se da en los tanques de cultivo.

Además de lo señalado, destacan los resultados obtenidos en los índices de viabilidad de puestas, de supervivencia larvaria y de crecimiento. En estos momentos se trabaja en varias líneas de investigación, dirigidas fundamentalmente a reducir el problema de esa alta mortandad.



viabilidad de la misma.

Tras el informe elaborado por los científicos, la Secretaría General de Pesca Marítima decidió prohibir el arrastre con tren de bolos en todo el caladero nacional. Las flotas de bajura de Asturias y Galicia celebraron esta

decisión, al tiempo que solicitaron que se prohibiera también cualquier otro arte similar. Por su parte, los pescadores de arrastre hicieron un llamamiento a los de bajura para que "retiren las nasas, miños y rascos del mar los fines de semana". ■



La pesca de la anchoa hace crisis



I. MORA

Sin lugar a dudas, una de las peores noticias de 2005, para el sector pesquero, fue la crisis en la que entró la pesquería de la anchoa, fuente de recursos fundamental para los pescadores de cerco. Los avisos de los científicos sobre el mal estado del stock no fueron tenidos en cuenta y al final entró en crisis. El cierre actual del caladero se revisará en diciembre.

El 12 de mayo se escenificó la crisis de una pesquería sobre la que los científicos habían dado la voz de alerta tiempo atrás. Ese día, después de las quejas sobre el estado del caladero de la flota de cerco, los pescadores volvieron a puerto ante la escasez de capturas. Se puso de manifiesto, con notable crudeza, que aprobar cuotas políticas de capturas (radicalmente en contra de las recomendadas por los científicos del ICES) no va a hacer que

aumente el número de ejemplares en el agua.

Vista la situación, el 10 de junio la Unión Europea inició el trámite para el cierre del caladero, ante la satisfacción de los pescadores españoles y las protestas de los franceses que pretendían seguir pescando mientras hubiera anchoas en el agua. El cierre inicial de tres meses se prorrogó por otros tres (hasta el presente mes de diciembre) a falta de conocer los últimos datos de las campañas que han venido desarrollando los investigadores españoles y franceses, y que realizaron en otoño de forma conjunta a bordo del buque oceanográfico Thalassa.

Dado que en el informe elaborado por el Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (grupo consultivo de la UE), elaborado a partir de los datos facilitados por el Consejo Interna-

cional para la Exploración del Mar (ICES), y en el que se recomienda que la prohibición siga vigente hasta que se dispongan de datos que proporcionen una estimación fiable del número de anchoas adultas existentes, lo normal es pensar que la prohibición de pescar se va a prorrogar, al menos, durante el primer semestre de 2006.

La Comisión es partidaria de establecer un total admisible de capturas (TAC) para el próximo año de cero toneladas para la anchoa, hasta que se tengan los datos de la campaña realizada el pasado otoño y de la que se efectuará en primavera. Esperemos que esta vez se tenga en cuenta la opinión de los científicos y las presiones, en esta ocasión de Francia, no lleven a tomar una decisión que podría acabar de una forma definitiva con esta pesquería. ■

Japón, al borde de la mayoría simple en la CBI

La última reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI) en la localidad de Ulsan, en Corea del Norte, sirvió para que Japón hiciera una exhibición de la fuerza acumulada tras años de una sistemática compra de votos. Sin ambages, anunció que para la próxima reunión gozará de mayoría simple, gracias a la incorporación de cuatro nuevos países a su grupo de "fieles".

Mil ballenas, el doble que las capturadas la temporada pasada, es el número que se ha marcado la flota ballenera japonesa en el santuario Antártico. Ese fue el anuncio que hizo en la pasada reunión de la CBI y con tal fin ya salió su flota. El país nipón se ve fuerte y quiere acabar con los intentos de proteger a estos cetáceos por parte del organismo de Naciones Unidas. Eso sí, bajo el subterfugio de "caza científica", evidentemente, y en una zona de teórica máxima protección, como es un santuario. En total, la cifra de capturas previstas para su actual campaña podría superar las 1.300.

Las capturas realizadas el año anterior en la Antártida le supusieron unas dos mil toneladas de carne por las que se obtuvieron, en la venta al por mayor, más de 33 millones de euros, con lo que esa cifra se podría aproximar ahora a los 70 millones. Una cifra más que interesante para tratarse de "caza científica". La CBI por su parte, sigue denunciando esta cacería encubierta y Greenpeace ha



enviado a dos de sus buques a la Antártida para tratar de impedir y denunciar esta nueva matanza.

La compra de cuatro nuevos votos (Camerún, Gambia, Nauru y Togo), como anunció al final de la citada reunión, le posibilitará obtener la mayoría simple. Aunque ello no pondrá en peligro la moratoria, para lo que necesita los 3/4 de los votos, sí le permitirá sacar adelante una serie de resoluciones por medio de las cuales empezará a minar la moratoria, según comentaba a MAR Sebastián Losada, responsable de Océanos de Greenpeace. Así, podrá aprobar resoluciones de apoyo a su caza científica, o que se debata el orden del día de la reunión, eli-

minando los puntos que le desagraden, como la discusión de nuevos santuarios.

El pasado año, según estimaciones de esta organización ecologista, se cazaron unas 2.137 ballenas. Sin duda, una cifra muy importante, pero que lo sería aún más si se echara abajo la moratoria.

Si a la cacería a la que se ven sometidos sumamos factores como la contaminación tóxica o acústica, cambio climático, pesca accidental (se estima en que más de mil cetáceos mueren todos los años atrapados en redes de pesca)..., al tiempo que se impide que la CBI tome medidas contra los peligros que les acechan, no cabe duda de que el futuro de les presenta muy crudo. ■



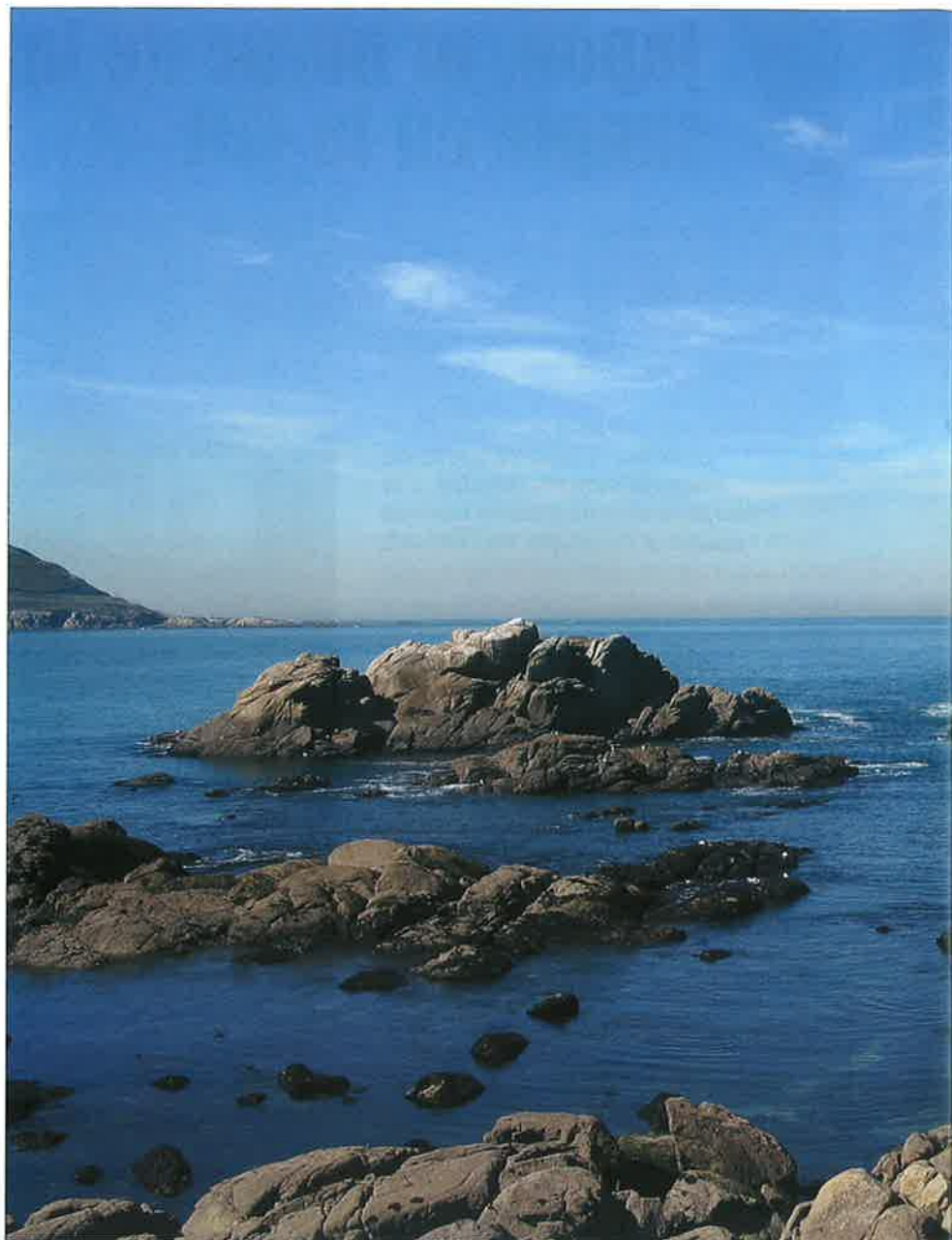
Expolio de océanos y costas

Los mares del planeta se ven sometidos a una brutal presión (sobrepesca, contaminación, destrucción hábitat marino, degradación del litoral costero...) que les están llevando a una situación más que preocupante. Estamos dañando, en muchos aspectos de forma irreversible, un ecosistema que regula la temperatura de nuestro planeta y es una fuente insustituible de alimentos.

Se agrava la crisis del ecosistema marino. Los datos ofrecidos por los científicos resultan más que alarmantes y, sin embargo, se siguen haciendo oídos sordos a sus avisos. Tampoco queremos prestar atención a los avisos que nos muestran los propios océanos. Hay datos más que significativos.

La FAO sigue avisando de la sobreexplotación de los caladeros en todo el mundo. Sin embargo, el ritmo de explotación de los mares no decrece. Más bien, la avidez de las potentes empresas pesqueras les lleva a buscar nuevos lugares aún recónditos para extraer de los océanos cualquier cosa que les haga rentable su explotación. La pesca de arrastre de profundidad es un buen ejemplo de ello, y el reciente informe del ICES sobre sus efectos no deja lugar a dudas.

Hemos tenido ejemplos muy próximos, como la gra-



ve situación que atraviesa la merluza del stock sur o la situación de la anchoa. Datos que algunos no dudan en tildar de coyunturales, resultan aún más reveladores. Uno de ellos es que las poblaciones de grandes peces se han visto reducidas en un 90%. Otra, que la desaparición de los grandes depredadores puede provocar un impacto de consecuencias imprevisibles en el ecosistema marino.

La contaminación está resultando letal para nuestros

mares. De hecho hay zonas que, entre la alta contaminación y la sobrepesca, se hallan en una situación crítica, como el Índico o el Báltico. El Mediterráneo tampoco está muy boyante. Cada vez son más las áreas conocidas como "zonas muertas", es decir, donde escasea gravemente el oxígeno. Y estas zonas se encuentran precisamente en lugares próximos a las costas, que es donde vive el 95% de la cosecha de peces marinos.



FRANJA COSTERA

A esta situación de contaminación costera hay que sumar el impacto originado por la existencia de grandes asentamientos humanos, vertiendo sus residuos, en muchos casos, de forma directa al mar, e incidiendo en la dinámica costera, una zona de gran importancia ecológica. De ello nos hicimos eco a través del informe de Greenpeace "Destrucción a toda costa 2005". Construcciones

que se adentran en el mar provocando un fuerte impacto ambiental incluso en zonas protegidas, como es el caso de la construcción de un complejo hotelero dentro del parque cabo de Gata-Níjar, en la almeriense playa del Algarrobico. Sobre esta construcción, el Ministerio de Medio Ambiente acaba de abrir los trámites para la expropiación del hotel, lo que puede desembocar en la demolición de más de la mitad de esta edificación, a falta de

la decisión que tome la Junta de Andalucía.

Esta situación, unida a la regeneración de playas y construcción de puertos deportivos, vienen a representar los mejores ejemplos de cómo acabar con el litoral marino y la pesca.

Y a todo este saqueo y maltrato del ecosistema marino hay que sumar el de la incidencia del cambio climático, cuyos efectos resultan más que evidentes. El mar, donde vive el 90% de la biomasa de este planeta y fuente primaria de alimento para más de tres mil millones y medio de personas, y un recurso económico para muchos millones más, se encuentra amenazado, además, por las repercusiones del cambio climático. Unos cambios que son visibles en cuanto al calentamiento del agua, lo que está provocando, entre otros efectos, importantes desplazamientos de algunas especies en busca de aguas más frías, o están variando sus hábitos descendiendo a mayores profundidades. En el Cantábrico se han detectado especies subtropicales que permanecen en él todo el año. Muchas de las especies afectadas son de gran importancia comercial, lo que está originando que los pescadores tengan que aumentar sus desplazamientos, con el consiguiente incremento de tiempo y coste de combustible.

Según los científicos, si se quieren recuperar los *stock* que ahora están sometidos a una gran presión pesquera habrá que empezar por ser más respetuosos con las especies. Y es que las especies más amenazadas por la sobrepesca están en peores condiciones para adaptarse al calentamiento global. ■



El presupuesto de la Seguridad Social 2006

Un seguro para el futuro de las pensiones

Tres millones de personas se beneficiarán del incremento de las pensiones mínimas, entre un 5% y un 6,5%, sin contar la desviación de la inflación. Además el Fondo de Reserva (la "hucha" de la Seguridad Social) contará en el año 2006 con una dotación de 6.267 millones de euros, con lo que alcanzará los 35.000 millones de euros. El presupuesto consolidado de la Seguridad Social asciende a 97.811 millones de euros, lo que supone un aumento del gasto del 8,4% respecto con el año anterior y, al final de la legislatura, según anunció en su día el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, y ahora ha recordado, Jesús Caldera, ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, al final de la legislatura las pensiones mínimas se habrán incrementado un 26%

Todos estos datos permiten afirmar, sin margen al error, que la Seguridad Social, a día de hoy, goza de un magnífico estado de salud.

En la presentación del Presupuesto 2006 de su Departamento, Jesús Caldera subrayó que "en dos años el presupuesto del ministerio ha crecido un 18 por ciento, por lo que puedo afirmar que éste es un excelente presupuesto social". "Por segundo año consecutivo -añadió- el gasto social supera el 50% del total de recursos del Estado. Esto significa que de cada euro que gaste el Estado durante el año 2006, más de la mitad se destinará a gasto so-



cial, lo que representa un incremento del 8% respecto al 2005".

El mayor aumento de la cuantía de las mínimas es para los pensionistas con cónyuge a cargo, en total 322.204 personas. Que verá aumentada su "paga" un 6,5%.

El resto de las pensiones mínimas crecerán un 5% y afecta a más de un millón de personas sin cónyuge a cargo.

El año pasado el Gobierno aprobó una subida de pensiones mínima similar a la de este año, aumento que con la desviación de la inflación se tradujo en un incremento en el presente ejercicio de entre el 6,5% y el 8%.

Como novedad, el presupuesto atiende también el gasto que supone la compatibilidad de las pensiones del anterior régimen del Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI) con las de viudedad del sistema, según la

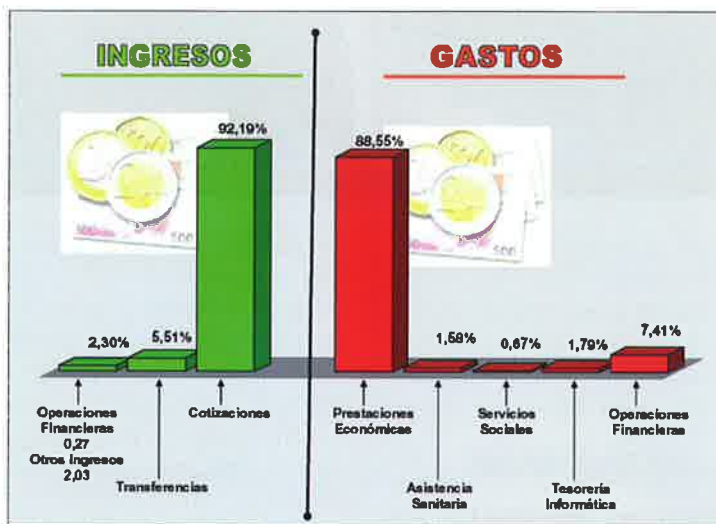
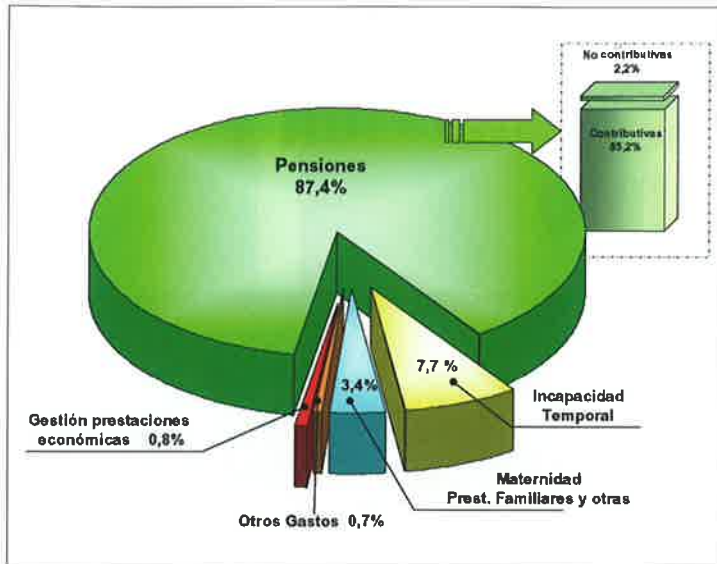
nueva normativa aprobada el pasado mes de junio, y también tienen en cuenta la entrada en vigor en el año 2006 de la Ley de Igualdad, para cuya financiación se ha previsto una dotación de 200 millones de euros.

El resto de las pensiones subirá un 2%, aunque como todas, tienen asegurado por Ley el posible desvío de la inflación prevista, con el fin de que ningún pensionista pierda poder adquisitivo.

SUPERÁVIT

Los ingresos no financieros de la Seguridad Social 97.548 millones de euros, superan a los gastos de la misma naturaleza, 90.562 millones de euros, lo que supone

"AL FINAL DE LA LEGISLATURA LAS PENSIONES MÍNIMAS HABRÁN SUBIDO UN 26%", AFIRMA JESÚS CALDERA, MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES



un superávit, por octavo año consecutivo, que asciende en esta ocasión a casi 7.000 millones de euros, el 0,73% del Producto Interior Bruto (PIB).

Las cotizaciones sociales representan el 92,2% de los ingresos no financieros y crecen un 4,3 % sobre la previsión de liquidación de 2005, debido al considerable aumento del empleo, la afiliación y los salarios, ya que los tipos de cotización no se verán incrementados en el año 2006.

PRESTACIONES ECONÓMICAS

Casi el 88% de las prestaciones económicas se destina

al pago de pensiones, de las que 85,2% son de tipo contributivo y, el 2,2% no contributivas.

Por orden de importancia, el 7,7 % de las prestaciones se destina a atender la incapacidad temporal; el 3,4% para maternidad y prestaciones familiares y, el 0,7% restante para gestión y otros gastos.

Sobre los gastos destinados por la Seguridad Social a la gestión, el secretario de Estado Octavio Granado, destacó que España es el país de la Unión Europea que cuenta con menores costes de gestión para las prestaciones, lo que demuestra la efi-

ciencia y contención del gasto en este capítulo.

COTIZACIONES

Debido a la buena salud y saneamiento del sistema de Seguridad Social, los tipos de cotización se mantendrán neutros para el año 2006. La base máxima de cotización aumentará un 3%, la base media tendrá un incremento equivalente al 90% de la inflación y, la base mínima, subirá en función del incremento del Salario Mínimo Interprofesional (SMI).

Respecto a los casi tres millones de trabajadores autónomos que existen en nuestro país, el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales llevó a cabo una campaña de concienciación para que estos trabajadores coticen por sus ingresos reales con el fin de asegurar en el futuro una pensión acorde a sus ingresos cuando se encontraban trabajando. En este sentido, la pensión media de los autónomos se sitúa un 60% por debajo de la pensión media del Régimen General, consecuencia directa de un dato muy significativo: el 90% de los autónomos cotizan por la base mínima, mientras que sólo el 0,5% lo hacen por la máxima. "Y es que mucho trabajadores autónomos – manifestó Jesús Caldera- desconocen que pueden mejorar voluntariamente su base de cotización, lo que les permitiría en el futuro recibir una pensión más alta". ■

EL FONDO DE RESERVA RECIBIRÁ EL PRÓXIMO AÑO UNA NUEVA DOTACIÓN DE 6.227 MILLONES DE EUROS, CON LO QUE ALCANZARÁ LOS 35.000 MILLONES DE EUROS



La reforma de la Seguridad Social

Incrementa la protección y asegura el futuro

El Gobierno ha mostrado su firme voluntad de reformar la Seguridad Social, desde el consenso. La máquina del diálogo social con sindicatos y empresarios no se detiene.

Y como principales objetivos, el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, ha planteado conseguir el que incremento de la protección y de las prestaciones sea compatible con el desarrollo económico y se adecue a las realidades sociales de una sociedad dinámica y abierta como la española.

Esta es toda una declaración de intenciones plasmadas en el documento "Propuestas de Medidas de Reforma de la Seguridad Social, que entregó el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a los interlocutores sociales, el pasado 10 de noviembre.

Este es un documento de partida que abre el diálogo social con sindicatos y empresarios y busca el consenso social para, después, añadir el consenso político mediante su tramitación parlamentaria, una vez aprobado el proyecto de ley correspondiente por el Consejo de Ministros.

FUTURO Y ENVEJECIMIENTO

Las líneas maestras planteadas en la reforma se encaminan a conseguir la sostenibilidad futura del sistema público de Seguridad Social, encarar con éxito los retos de envejecimiento de la pobla-



ción y, también, mejorar los niveles mínimos de protección así como acabar con las lagunas que generan situaciones personales de dificultad o necesidad.

CLAVES DE LA REFORMA

Pensiones contributivas

● **Jubilación**

- Los años computados para el cálculo de la pensión serán los años enteros cotizados o su equivalente en días/cuota.

- El periodo de cotización mínimo se definirá en 15 años efectivos de cotización o su equivalente real en días/cuota, alcanzándose de manera paulatina este efecto a lo largo de cinco años.

● **Incapacidad permanente**

- Se flexibilizará el periodo mínimo de cotización exigible para los trabajadores más jóvenes (menores de 31 años) suponiendo 1/3 del periodo comprendido entre la fecha del cumplimiento de

los 16 años y la fecha del hecho causante.

- La cuantía de la pensión se definirá de acuerdo con la base reguladora y con el periodo de cotización.

- Se aprobará una nueva lista de enfermedades profesionales, atendiendo a las recomendaciones dictadas en el seno de la Unión Europea.

● **Viudedad**

- Esta pensión debe recuperar su carácter de renta sustitución y reservarse para aquellas situaciones en las que el fallecido contribuía efectivamente al sostenimiento: matrimonio, familias (parejas de hecho) con hijos en común que dependían en más del 50% de sus ingresos de los del causahabiente y personas divorciadas perceptoras de las pensiones previstas en el Código Civil.

MEJORARÁN LAS PENSIONES DE LOS TRABAJADORES DESPEDIDOS Y SE DESINCENTIVARÁN LAS JUBILACIONES VOLUNTARIAS

- Para acceder a la pensión de viudedad se requerirá un periodo de convivencia mínima (de duración reducida).

● Orfandad

- Se eliminarán los topes a la concurrencia de la pensión de viudedad y las de orfandad.

- Se permitirá la compatibilidad del cobro de la pensión de orfandad con el matrimonio del pensionista, cuando se trate de una persona minusválida, con un grado igual o superior al 65%.

MATERNIDAD

● Prestación de riesgo durante el embarazo

- Se suprimirá la necesidad de acreditar un periodo míni-



mo de cotización para acceder a este tipo de prestación

● Prestación económica por maternidad

- Los periodos de descanso se incrementarán en los supuestos de nacimiento, adopción o acogimientos de menores minusválidos.

- Extensión a los trabajadores autónomos de la posibilidad de disfrutar la presta-

ción por maternidad en régimen de parcialidad.

● Prestación por riesgo durante la lactancia

- El periodo de suspensión del contrato de trabajo tendrá una duración de 6 meses, a partir del nacimiento del lactante y durante ese periodo se mantendrá la obligación de cotización a la Seguridad Social en las mismas condiciones que en el supuesto de maternidad.

EDAD DE JUBILACIÓN Y PROLONGACIÓN DE LA VIDA LABORAL

Mejorar la situación de los trabajadores despedidos y, desincentivar las jubilaciones voluntarias, son los pilares de las propuestas presentadas por el Gobierno. Para ello se proponen, entre otras, las siguientes medidas:

- Los requisitos para las distintas modalidades de jubilación a edades diferentes a la establecida con carácter general a la actual legislación, deben ir paulatinamente convergiendo hacia su unificación, siendo más flexibles para los trabajadores despedidos que para los que pacten voluntariamente la rescisión de sus contratos. (Hoy en día es a la inversa).

- Los coeficientes reductores aplicables, para determinar la cuantía de la pensión en los supuestos de jubilación anticipada, se situarán en un 6,5% por cada año que le falte al interesado para cumplir los 65 años, más un 1% fijo. (en la actualidad el coeficiente reductor es del 8% por cada año que falte hasta cumplir los 65). El porcentaje de reducción resultante se minorará en un 0,5% por cada año cotizado por encima de los 40 años.

Por otra parte hay que des-



tacar que la reforma parte del supuesto de que la pensión de los jubilados a partir de los 66 años debe ser superior, en todo caso, a la que correspondería a los 65 años.

En este sentido se proponen, entre otras, las siguientes medidas:

- Se establecerán nuevos límites máximos de la pensión pública para quienes se jubilen a partir de los 66 años, acreditando 35 o más de cotización.

- Se extenderán los incentivos actuales a

las personas que se jubilen a partir de los 65 años de edad, sin que sean de aplicación los coeficientes reductores de la edad de jubilación, y hayan cotizado más de 15 años.

- En la legislación de Contratos del Estado se establecerán incentivos a las empresas que tengan trabajadores mayores de 61 años, en un determinado porcentaje de su plantilla. ■

SE INCENTIVARÁ EL RETRASO EN LA EDAD DE JUBILACIÓN

La Campaña de Asistencia Médica Embarcada del ISM

“AME 2005”

El pasado mes de abril y, hasta finales de diciembre, el Instituto Social de la Marina inició la Campaña de Asistencia Médica Embarcada (AME 2005), para prestar atención sanitaria a los 900 barcos y 10.000 tripulantes que forman parte de las flotas del bocarte, del bonito y del pez espada que faenan en el Cantábrico y el Atlántico Norte.

Esta campaña forma parte del Programa de Sanidad Marítima y tiene un coste estimado de 1.300.000 euros que serán cofinanciados por el Fondo Social Europeo a través del IFOP (Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca).

Respecto a campañas anteriores, la de este año presenta la novedad de haber cambiado de fechas y, en lugar de comenzar en marzo, se ha iniciado un mes después, finalizando en diciembre en vez de noviembre. Fue el propio sector pesquero el que solicitó al ISM este cambio de fechas, ya que en el mes de marzo las flotas están más cerca de tierra y, por lo tanto, es menos necesaria la presencia del buque hospital.

TELEMÁTICA Y APOYO LOGÍSTICO

Los trabajadores del mar, además de contar con la asistencia sanitaria mencionada, tendrán también apoyo telemático, gracias al acuerdo suscrito entre el ISM y el Servicio Cántabro de Salud,



que ofrecerá asesoramiento médico y asistencia del Hospital Universitario “Marqués de Valdecilla”. Los médicos del buque hospital podrán llevar a cabo consultas específicas con el citado hospital, a través del teléfono, videoconferencia e internet. El ISM ha dotado al hospital con los equipos de telemedicina adecuados.

El “Científico”, fletado por el ISM también realizará tareas de apoyo logístico a las embarcaciones que lo demanden, tales como zafamiento de hélices por enganches en las artes de pesca y reparaciones en la obra viva de los pesqueros, entre otros. Para realizar este servicio el buque cuenta con una tripulación especializada, en la que se incluyen un equipo de buzos.

EL ISM CONSTRUYE UN BARCO PROPIO

La Asistencia Médica Embarcada está siendo prestada por el buque sanitario “Científico”, contratado por el

ISM, con base en Santander. En un futuro próximo el Instituto tiene previsto prestar este servicio con el nuevo buque –hospital “Juan de la Cosa” cuya construcción se ha iniciado ya en los astilleros “Izar” de Gijón.

Las campañas de asistencia médica embarcadas se iniciaron hace trece años para prestar asistencia sanitaria a los trabajadores del mar que faenan en aguas del Cantábrico en la pesca del bonito. Merced a las peticiones de las Cofradías de Pescadores del Cantábrico, el tiempo de asistencia se ha ido ampliando en años sucesivos.

En el AME 2005 y de acuerdo con las necesidades de las flotas, el buque “Científico” asistió a la flota del bocarte durante los meses de abril y mayo, de junio a septiembre atendió a la “costera” del bonito y, de octubre a diciembre a la del pez espada. ■

**ATENCIÓN
SANITARIA PARA
90 BARCOS Y
10.000
TRIPULANTES**



En los astilleros de Izar en Gijón se está construyendo

El nuevo buque hospital del ISM "Juan de la Cosa"

El Instituto Social de la Marina contará el próximo año con un nuevo buque hospital, el "Juan de la Cosa" que, junto al "Esperanza del Mar", prestará apoyo logístico y asistencia sanitaria a la flota pesquera española.

El nuevo buque se está construyendo en los astilleros de Izar en Gijón y, el ISM ha invertido en él 16,7 millones de euros. Tendrá 2.623 Toneladas de Registro Bruto (TRB), 75 metros de eslora (62,4 entre perpendiculares), 14 metros de manga, 7,2 metros de puntal a cubierta superior y 4,3 metros de calado medio de trazado. Con una potencia propulsora de dos motores, de 1.700 KV cada uno, podrá alcanzar una velocidad de crucero de 16 nudos y contará con una autonomía con gasoil propio de 6.000 millas. El buque estará dotado de aparatos electrónicos de navegación y comunicaciones de última generación con capacidad para videoconferencia y telemedicina.

UN HOSPITAL FLOTANTE

Para el apoyo asistencial contará con cuatro lanchas de trabajo para transporte de accidentados o enfermos así como transporte de ayuda médica. Además tendrá una bodega de 400 metros cúbicos para el transporte de ayuda humanitaria en caso de catástrofes naturales.

El área propiamente hospitalaria estará dotada de salas de curas con capacidad para operaciones quirúrgicas, Unidad de Cuidados Intensivos (UCI) para dos pacientes, camarote individual de aislamiento y otro más para enfermos psi-



quiátricos, tres camarotes dobles para enfermos y accidentados, control de enfermería, sala de rayos X, laboratorio, farmacia y despacho médico para consultas ambulatorias. El hospital incluye alojamientos para enfermeros (Diplomados Universitarios en Enfermería) y celador sanitario.

El diseño contempla una zona de cubierta para evacuaciones en helicóptero (helipuerto). Contará también con capacidad de suministro de combustible, aire comprimido, agua potable y electricidad, y también con un equipo de buceadores para asistencia logística.

El "Juan de la Cosa", similar al barco "Esperanza del Mar" (éste último buque fue botado en el mes de abril de 1982. Veinte años después fue al desguace y sustituido por otro buque-hospital, con el mismo nombre, y que sigue operativo en la actualidad), aunque de menor tamaño, estará en condiciones para prestar servicio en las durísimas condiciones del mar del Atlántico Norte y tendrá todas las mejoras tecnológicas de últi-

ma generación en los aspectos sanitarios y de seguridad.

900 BARCOS Y 10.500 HOMBRES

El "Juan de la Cosa" atenderá a la flota pesquera española que faena en aguas del Golfo de Vizcaya, integrada por 900 barcos en los que trabajan 10.500 hombres.

Principalmente esta flota se dedica a la captura del bocarte o la anchoa, del bonito y del pez espada. Esta última desarrolla su actividad permanentemente en aguas del Atlántico Norte, a más de 1.500 millas de sus bases. Está compuesta por 110 buques y 1.500 tripulantes. La flota del bonito actúa, la mayor parte del tiempo que dura la costera, desde el mes de junio al de septiembre, también a 1.500 millas de las costas españolas y está formada por 550 pesqueros y 5.000 marineros. Por último, de la flota que se dedica a la anchoa trabajan 3.200 personas en unos 250 barcos. ■

**EN LA
CONSTRUCCIÓN
SE HAN INVERTIDO
16,7 MILLONES
DE EUROS**

El Gobierno reconoce que los pescadores ejercen un trabajo "excepcionalmente penoso, peligroso e insalubre"

Una nueva norma les permite adelantar su jubilación

El 30 de diciembre del año 2004 el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto sobre "Reducción de Edad Mínima para Causar Pensión de Jubilación en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar", mediante el que se crean nuevos coeficientes reductores para los citados trabajadores.

La norma afecta a más de 28.000 trabajadores del mar, de los cuales 13.000 desarrollan su labor profesional por cuenta propia y, el resto, 15.000, lo hace por cuenta ajena en embarcaciones de hasta 10 Toneladas de Registro Bruto (TRB) y de entre 10 y 50 TRB para los de las embarcaciones de lucha contra la contaminación y salvamento. La normativa sobre coeficientes reductores no se había modificado desde el año 1990.

De esta manera, mariscadores, recogedores de algas, percebeiros y pequeños armadores de barcos de hasta 10 TRB podrán adelantar su edad de jubilación, en función del tiempo realmente trabajado.

UN REAL DECRETO CONSENSUADO

El Real Decreto aprobado en diciembre de 2004, sustituye al vigente desde 1970, modificado en 1990 y que permite al Gobierno para reducir la edad mínima para acceder a la pensión de jubilación, mediante la aplicación de unos coeficientes al tiempo de trabajo efectivamente realizado.

Por primera vez se aplica la reducción de la edad de jubilación a mariscadores, percebeiros, y recogedores de algas, así como a los armadores de barcos de hasta 10 Toneladas de Registro Bruto mediante unos coeficientes reductores de entre el 0,10 y el 0,15 por ciento. Esta es la principal novedad del Real Decreto, ya que con anterioridad este colectivo de trabajadores no tenía esa posibilidad.

La negociación se llevó a cabo en el seno del ISM entre representantes de este organismo, empresarios, sindicatos y cofradías, alcanzándose un amplio grado de consenso.

Todos los interlocutores sociales coincidieron en la conveniencia de aplicar coeficientes reductores, por primera vez, al colectivo formado por mariscadores percebeiros, recogedores de algas y pequeños armadores, debido a las largas jornadas diarias en las que desarrollan su labor, sin descanso en festivo, independientemente de las condiciones meteorológicas y permaneciendo largas horas agachados o en cuclillas y, en algunos casos con inmersiones continuas en el agua. Todas estas circunstancias se traducen en que este colectivo de trabajadores del mar es el que sufre un mayor índice de incapacidades temporales. A este grupo, que en total afecta a 6.200 trabajadores, se les aplica un coeficiente reductor del 0,10 por ciento.

En el caso de los pequeños

COEFICIENTES REDUCTORES DE LA EDAD DE JUBILACIÓN		REAL DECRETO 1970	REAL DECRETO 1990	REAL DECRETO 2004
MARINA MERCANTE				
2ª ó 3ª Zona	Petroleros	0,40	0,40	0,40
	Carga	0,30	0,35	0,35*
	Pasaje	0,20	0,25	0,25
1ª Zona	Petroleros	0,30	0,30	0,30
	Carga	0,20	0,25	0,25
	Pasaje	0,10	0,20	0,20
PESCA				
Congeladores, bacaladeros y parejas		0,40	0,40	0,40
Arrastreros > 250TRB		0,30	0,35	0,35
Embarcaciones > 150TRB		0,20	0,30	0,30
Embarcaciones de > 50 hasta 150 TRB		0,15	0,25	0,25
Embarcaciones de > 10 TRB hasta 50 TRB		0,10	0,20	0,25
Embarcaciones de hasta 10 TRB (Trabajadores cta. ajena)		---	0,10	0,15
Embarcaciones de hasta 10 TRB (Trabajadores cta. propia)		---	---	0,15
Mariscadores, percebeiros, recogedores de algas		---	---	0,10
ESTIBADOR PORTUARIO				
Estibador portuario		0,30	0,30	0,30

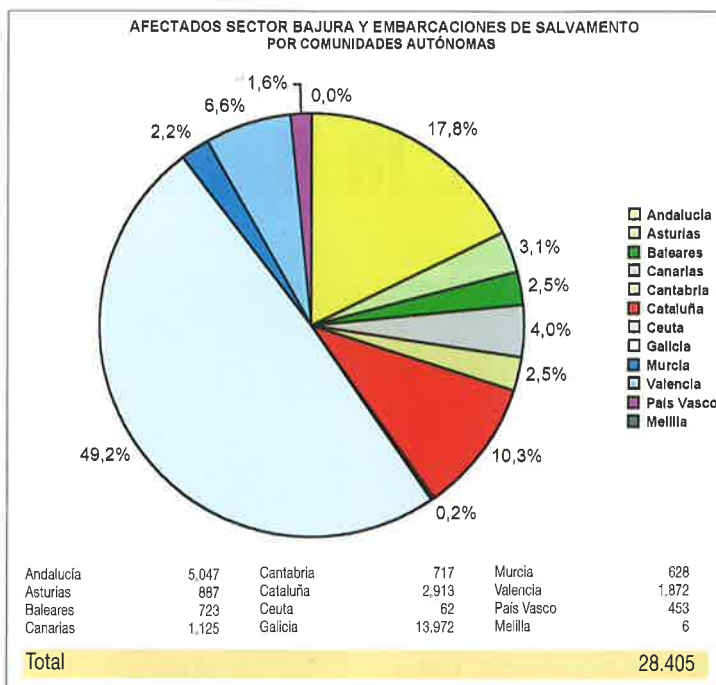
* Se incluyen a los tripulantes de Embarcaciones de Salvamento

armadores, se reconoce a los patronos los mismos derechos que ya tenían los trabajadores por cuenta ajena con quienes van embarcados.

COEFICIENTES REDUCTORES

Los 5.000 trabajadores del mar por cuenta ajena que desarrollan su actividad en buques pesqueros de hasta 10 TRB ven incrementados su coeficiente reductor del 0,10 al 0,15 por ciento. Los más de 8.000 trabajadores por cuenta ajena en embarcaciones de más de 10 y hasta 50 TRB, y los 2.200 marineros asimilados a cuenta ajena en embarcaciones de salvamento y lucha contra la contaminación, pasan del 0,20 al 0,25 por ciento y, los más de 200 trabajadores en embarcaciones de salvamento y lucha contra la contaminación, sus coeficientes aumentan del 0,25 al 0,35 por ciento.

El resto de grupos, es decir, trabajadores de la Marina Mercante (petroleros, carga y pasaje), de pesca en congeladores, bacaladeros, arrastres de más de 250 TRB o de más de 50 hasta 150 TRB, y los estibadores portuarios, mantienen sus coeficientes reductores actuales, que osci-



lan entre el 0,40, 0,35 y 0,25 por ciento.

ENTRE 2 Y 10 AÑOS

Según datos facilitados por el propio Instituto Social de la Marina, la reducción de edad de jubilación depende del coeficiente reductor aplicado. Por ejemplo, para un coeficiente del 0,20 por ciento y diez años trabajados, la reducción es de 2 años; si

fueran 15 los años trabajados, la jubilación se adelantaría en 3 años y seis meses y si fueran 35, en 7 años.

En los coeficientes reductores del 0,35 por ciento, por los mismos años citados anteriormente, la jubilación se adelantaría en 3 años y seis meses, en 5 años y tres meses y, en 10 años, respectivamente.

En cuanto al colectivo mencionado, que por primera vez se puede beneficiar de los coeficientes reductores, formado por mariscadores, percebeiros y recogedores de algas la edad media es de 47,4 años, su antigüedad es de 7,5 y, con el coeficiente reductor del 0,10 por ciento, se les ha aprobado el adelanto medio de jubilación de 2,3 años.

El colectivo de armadores embarcados en buques de hasta 10 TRB, la edad media es de 42,3; la de antigüedad es de 15,9 años y con el nuevo coeficiente establecido del 0,15 por ciento, es adelanto medio de su edad de jubilación es de 5 años. ■

MARISCADORES, PESCADORES DE BAJURA Y ARMADORES YA PUEDEN ADELANTAR SU EDAD DE JUBILACIÓN SIN PENALIZAR SU PENSIÓN

COEFICIENTES REDUCTORES PARA EL SECTOR BAJURA Y EMBARCACIONES DE SALVAMENTO

Colectivo	Situación anterior	Situación actual	Número de afectados
Mariscadores, percebeiros y recogedores de alga*	0	0,10	6.209
Armadores embarcados en embarcaciones de hasta 10 TRB	0	0,15	6.757
Trabajadores por cuenta ajena en embarcaciones de hasta 10 TRB	0,10	0,15	5.005
Trabajadores por cuenta ajena en embarcaciones de más de 10 y hasta 50 TRB	0,20	0,25	8.025
Trabajadores asimilados a cuenta ajena en embarcaciones de más de 10 y hasta 50 TRB	0,20	0,25	2.198
Embarcaciones de salvamento y lucha contra la contaminación	0,25	0,35	211
TOTAL			28.405



75 aniversario del Instituto Social de la Marina



“El Instituto Social de la Marina afronta el futuro con cuatro grandes retos: mejorar el bienestar social y la calidad de vida de los trabajadores del mar, luchar contra la siniestralidad, reforzar la formación profesional y convertirse en una agencia global de servicios para la gente del mar”. De esta manera se expresó el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado que, junto al director general del ISM, Eduardo González López, presidió los actos conmemorativos del 75 aniversario de este organismo, y que tuvieron lugar en Galicia los días 28 y 29 del pasado mes junio.



Dichos actos conmemorativos estaban previstos para el día 26 de febrero, fecha en la que se cumplía el 75 aniversario de la creación del Instituto, pero cuatro días antes se producía el naufragio del pesquero “Siempre Casina” con el triste balance de seis muertos y dos desaparecidos. Las autoridades del ISM decidieron suspender todos los actos en señal de duelo con los familiares y allegados de las víctimas.

EL ISM TOMÓ SU ACTUAL NOMBRE EL 26 DE FEBRERO DE 1930, Y TIENE SU ORIGEN EN LA CAJA CENTRAL DE CRÉDITO MARÍTIMO, FUNDADA EN 1919 POR ALFREDO SARALEGUI

LA JORNADA DE VIGO

El Instituto aprovechó las dos jornadas para llevar a cabo una reflexión sobre su pasado, su presente y, fundamentalmente, su futuro.

En el primer acto, celebrado en Vigo el día 28 de junio, Octavio Granado indicó que “el futuro del ISM pasa por redefinirse permanentemente y no limitarse a no ser solo un insti-

tuto que gestione las prestaciones en materia de Seguridad Social. Debe convertirse –subrayó– en una agencia global de servicios que aborde todos los problemas de la gente del mar”.

El secretario de Estado de la Seguridad Social, también se refirió a la relación del Instituto con los pescadores y con sus familias. En este sentido dijo que “ellos son los auténticos directivos de esta casa, sus usuarios y sus beneficiarios”.

Por su parte, en esta primera jornada, el director general del ISM, Eduardo González, comenzó su salutación en gallego, y resaltó el hecho de que celebrar el 75 aniversario del ISM en Galicia, y concretamente en la ciudad de Vigo, no había sido aleatorio “ya que Galicia acoge a casi la mitad de los afiliados al Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social y, en la ciudad de Vigo, están representados todos los sectores de la mar”.

EN AGUIÑO

Sin lugar a duda de todos los actos celebrados por el ISM para conmemorar su aniversario, el más emotivo fue el cele-

brado en la localidad marinera de Aguiño, dependiente de Riveira (A Coruña) porque tuvo lugar un encuentro con los auténticos protagonistas del ISM: los pescadores, sus familias y las instituciones que las representan. A todos ellos quiso rendir homenaje el ISM con este acto, celebrado en la lonja de pescadores de las cofradías de Carreira y Aguiño.

El alcalde de Riveira, José Luis Torres, recordó que había navegado por mares de todo el mundo y siempre tuvo el respaldo del ISM. Eduardo González, director general del ISM, contestó al alcalde en gallego “para hacer un homenaje a esta tierra, y subrayó que se había escogido Aguiño para este acto porque en esta zona está concentrado el 90 por ciento de la flota de bajura y porque en algunos documentos del siglo



XV ya que se hablaba de los marineros de esta tierra. Eduardo González terminó su intervención recordando unos versos de Rosalía de Castro: “tenemos que conseguir que cada día haya menos viudas de vivos y muertos entre la gente del mar”.

Por último cabe destacar que de los actos suspendidos en febrero, por el naufragio del “Siempre Casina” solo se mantuvo el realizado en Madrid, el 28 de ese mismo mes, en el que se colocó una placa conmemorativa en honor del fundador del Instituto Social de la Marina, Alfredo Saralegui Casellas, en la sede central de este Organismo en Madrid. ■

Apuesta firme del Gobierno para mejorar la seguridad de los pesqueros



En el pasado mes de mayo los departamentos de Trabajo y Asuntos Sociales, Fomento, y Agricultura, Pesca y Alimentación, adoptaron un acuerdo para mejorar la seguridad de los buques pesqueros. Nuestro país desarrolla una importante actividad pesquera y, prueba de ello son los 14.000 buques que operan en el sector, uno de los más relevantes de la Unión Europea.

La pesca soporta un alto índice de siniestralidad laboral, sólo superado por el sector de transporte por carretera. Aproximadamente el 10% de los trabajadores del mar sufre un accidente con baja laboral. Por este motivo, el Gobierno mostró su firme voluntad de corregir esta situación e implicó a tres ministerios con el fin de mejorar la seguridad de los buques pesqueros.

ACUERDO TRIPARTITO

El acuerdo firmado por los máximos responsables de sus respectivos ministerios, con-

templa la creación de un comité de dirección y varios grupos de trabajo. De mayo a octubre, se han celebrado tres reuniones. En la primera de ellas se concretaron las materias que debía liderar cada departamento. Al Instituto Social de la Marina se le asignó la elaboración de un documento sobre "Campañas y prevención" para mejorar la seguridad.

EL ISM ENCARGADO DE "CAMPAÑAS Y PREVENCIÓN"

Tras varias reuniones en el seno del ISM, este organismo ha decidido desarrollar cuatro líneas de actuación:

- Campañas de concienciación y sensibilización.
- Inspecciones selectivas a buques.
- Programas de Formación.
- Simulacro de prevención y lucha contra la contaminación.

Respecto al primer apartado, el ISM elevará a la Co-

misión, entre otras, las siguientes propuestas: llevar a cabo una campaña publicitaria dirigida a actuaciones que supongan un cambio de conductas, y otra campaña de sensibilización dirigida a los trabajadores y su entorno.

Sobre las "inspecciones selectivas a buques", se realizarán inspecciones a 15 pesqueros, de las que nueve se llevarán a cabo en la mar y las seis restantes a pesqueros en puerto.

Para el capítulo "Programas de Formación" el grupo de trabajo del ISM propone que se debería realizar una evaluación previa de riesgos específica para pesqueros por tipos de arte y zonas de pesca, y recomienda que los planes de estudios para la obtención de titulaciones náuticas deberían incluir materias relacionadas con la prevención de riesgos laborales.

Por último, para la cuarta línea de actuación "Simulacro de prevención y lucha contra la contaminación" el Instituto recomienda que se debería aprovechar el ejercicio que SASEMAR realizará en mayo de 2006, estudiar la posibilidad de realizar una prospección del estado de polución de los caladeros y definir la coordinación y contribución de cada Administración ante estas situaciones. ■

LOS MINISTERIOS DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES, FOMENTO, Y AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN FIRMAN UN ACUERDO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS



Naufragio del pesquero "Siempre Casina"

Un superviviente, dos desaparecidos y seis marineros muertos, fue el trágico balance registrado en el hundimiento del pesquero "Siempre Casina", con base en Burela (Lugo), mientras faenaba en aguas del Cantábrico.

La tripulación del pesquero hundido era el fiel reflejo del proceso de integración de inmigrantes en la sociedad española. A bordo convivían españoles, senegaleses, peruanos y caboverdianos.

El pasado día 22 de febrero a 21 millas al norte de Ribadeo naufragó el pesquero "Siempre Casina" con nueve marineros a bordo. Tan sólo pudo ser rescatado con vida Gerardo Tabeada Fernández, de 24 años, hijo del patrón y armador del pesquero, Gerardo Tabeada Pardo. El único superviviente de esta tragedia logró subir a una balsa salvavidas y fue encontrado a 45 millas del lugar del naufragio por el pesquero asturiano "Barreiro". Gerardo Tabeada Fernández desde la balsa vio caer a su padre al agua, pero no pudo salvarle debido a las malas condiciones del mar y tampoco pudo hacer nada por el resto de sus compañeros que dormían bajo cubierta.

OPERACIÓN RESCATE

Al momento de captar la señal de socorro automática, emitida vía satélite por la radiobaliza del pesquero siniestrado, poco después de las seis de la mañana del día 22 de febrero, Salvamento Marítimo, a través de las radios costeras, se movilizaron medios de búsqueda y otros pesqueros que faenaban por la zona. En la operación rescate intervinieron el remolcador "Alonso de Chaves", la embarcación de



intervención rápida "Salvamar Capella", el remolcador "Conde de Gondomar" y el helicóptero "Pesca 2". Salvamento Marítimo también tuvo preparados los helicópteros "Helimer Galicia" y "Helimer Cantábrico" para reforzar el operativo. El avión "Doñana" de la secretaría general de Pesca también fue movilizado.

Gracias al esfuerzo realizado por barcos pesqueros que faenaban por la zona y por los medios humanos y materiales de las administraciones central autonómica y local, pudieron ser rescatados los restos mortales de seis marineros, que se hallaban atrapados en el interior del buque. El marinero José Luis Peña Ormeño y el patrón del "Siempre Casina", Gerardo Tabeada Pardo, padre del único superviviente, fueron dados por desaparecidos.

El Instituto Social de la Marina, como entidad gestora del régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, rápidamente facilitó el desplazamiento de los familiares de cada uno de los naufragos, desde su lugar de origen: Perú, Senegal y Cabo Verde. También el ISM desplazó a varios asistentes sociales quienes dieron apoyo a los familiares, ayu-

dándoles en la resolución de las gestiones de tipo administrativo para solicitar las prestaciones sociales que corresponden a los familiares de las víctimas.

Desde el primer momento se desplazaron al lugar de los hechos, un representante de la Familia Real, el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, las ministras del Agricultura y Fomento, Elena Espinosa y Magdalena Álvarez, el director general del Instituto Social de la Marina, Eduardo González, así como numerosos representantes de la Administración y de todos los partidos políticos.

**UN SOLO
SUPERVIVIENTE, DOS
DESAPARECIDOS Y
SEIS MARINEROS
MUERTOS, BALANCE
DE LA TRAGEDIA**

LUTO EN EL ISM

Nada más conocerse el naufragio los responsables del Instituto Social de la Marina decidieron suspender los actos conmemorativos de su 75 aniversario en señal de duelo. Estaban previstos para los días 23 y 24 de febrero en Vigo y Aguiño. ■

La nueva Ley de Puertos se retrasa a 2006



La reforma del sistema portuario español no entrará en vigor, previsiblemente, hasta el segundo trimestre de 2006, según impresión del presidente del organismo Puertos del Estado, Mariano Navas. El trámite actual del ante-proyecto ha ido a la Comisión de Subsecretarios, al enviar el Ministerio de Fomento un nuevo borrador, tras sus negociaciones con el sector de la estiba, especialmente discutidas y laboriosas.

El Gobierno ha visto con buenos ojos el hecho de que se introdujesen el máximo de alegaciones presentadas por las organizaciones de estibadores, cuya mayor parte fueron coherentes con el espíritu de la reforma.

Para el presidente de Puertos del Estado, Mariano Navas, “esta reforma es técnica y nunca se ha pretendido otra cosa que salvar la rigidez que introdujo en el sistema portuario español la Ley de Puertos de 2003, especialmente en sus capítulos I y III, referidos a las tasas a pa-

gar por los servicios portuarios y por la estiba”.

Los servicios portuarios volverán a ser públicos —con la nueva reforma— y tendrán línea de continuidad con respecto a la legislación de 1992. Para decirlo en la letra del mismo borrador, ahora en trámite, “la autoprestación en los servicios de manipulación de mercancías podrá ser autorizada por las Autoridades Portuarias, previo informe vinculante de las administraciones marítimas en lo que se refiere a la seguridad marítima, que deberá emitirse en el plazo de 15 días de la solicitud.”

Otra novedad del contenido de este ante-proyecto se cifra en que las sociedades de estiba cambiarán de nombre, por el de SATES (Sociedades Anónimas para el Trabajo de Estiba), y asimismo, persistirá la participación en ellas de las Autoridades Portuarias (“superior al 50 por ciento”), a diferencia de la legislación de 2003, que imponía un plazo para la transformación de las sociedades de estiba en AIEs, y, la salida

de las Autoridades Portuarias de su capital.

El importante peso de la negociación habida con las organizaciones de estibadores llega pues, al borrador, como trasunto del esfuerzo por la superación de una serie de tensiones habidas, durante este año 2005, con amagos de huelga y diversas movilizaciones en los recintos portuarios.

Otros sectores implicados han valorado positivamente la paz social encontrada al final de las largas negociaciones, aún cuando lamentan el clima de inseguridad jurídica que puede seguirse del hecho de sucesivas modificaciones a cada cambio político o vaivén electoral.

Puertos del Estado impulsa un modelo de futuro “main port manager”, en el que las Autoridades Portuarias integren a las administraciones públicas y a las entidades privadas, para gestionar un servicio de titularidad pública, mediante la integración de todos los intereses de los diversos actores. ■

Flota y tonelaje vuelven a crecer



Los más de trescientos buques controlados por las navieras españolas sumaban 4.176.997 GT a principios del presente año y habían acrecido su registro bruto en un 14 por ciento durante 2004. La entrega de cuatro nuevos LNG a las navieras nacionales habría justificado por sí sola el esfuerzo inversor de esta etapa, si no se sumasen a ello dieciocho buques más, de nueva construcción, quince bajo pabellón español y tres bajo enseña extranjera. La pujanza del tráfico portuario español, de 397 millones de toneladas movidas en 2004, acreditaba un crecimiento del 7,7 por ciento, tasa incluso superior a la registrada por los tráficos mundiales en un año en que el crudo petrolífero alcanzó techos históricos.

En este escenario, de tirón de los fletes al alza e incremento de la flota mundial —inseparable del disparado crecimiento de la economía china y el “boom” petrolero— las navieras españolas

tendieron a operar bajo otros pabellones, justificando hasta una subida del 20 por ciento en este rubro, mientras la flota usuaria del pabellón nacional decrecía un 9,4 por ciento. Por su parte, los buques controlados por navieras extranjeras —e inscritos en el Registro Especial de Canarias (REC)— ascendió ya a doce unidades, lo que triplicaba las existentes hace solo cuatro años, y hasta una capacidad de registro bruto total de 80.709 GT.

FLOTA REJUVENECIDA

Durante los últimos años ha vuelto a confirmarse, por los protagonistas españoles, la tendencia a utilizar buques de mayor porte, habiéndose pasado de un tonelaje medio de 10.700 GT al de las 13.000 GT.

La media de edades de la flota controlada por las navieras españolas es de 17 años, frente a los 17,7 del

año anterior, lo que da indicio de claro rejuvenecimiento, si nos atenemos a los buques de pabellón nacional, exclusivamente, en los que se produce una rebaja de edad desde los 16,5 a los 15,5 años, en apenas doce meses.

Por tipos de buques, en el caso de los portacontenedores y de carga general destacaremos que disminuye el tonelaje controlado, tanto en pabellón nacional como extranjero, y, por lo que se refiere a los petroleros ascendió al 67 por ciento el crecimiento anual de los operados bajo pabellón extranjero y disminuye un 15 por ciento el de los de pabellón español.

LIDERAZGO PORTUARIO

El tráfico portuario español de graneles líquidos, sólidos y mercancía general ha vuelto a establecer otro récord histórico, al alcanzar los 397 millones de toneladas movidas, un 7,7 más que el año



anterior, en el que tres puertos —Algeciras, Barcelona y Valencia— superan ya los 35 millones de toneladas de movimiento.

Por tipos de mercancías, el transporte de graneles líquidos creció un 5,4 por ciento, el de graneles sólidos mejoró un 7,4, y, la mercancía general subió otro 10 por ciento más, mientras que la carga containerizada supone ya el 74 por ciento de la carga general, y el tráfico de contenedores en tránsito aumentaría un 18 por ciento.

Tales registros han tenido lugar en un ejercicio de sensibles aumentos de productividad en el movimiento portuario español, con el inevitable reflejo de la explosividad del comercio marítimo mundial y la subida de los fletes y precios de los combustibles. La profundización de estos factores, lejos de amenazar la sostenibilidad de los tráficos, no presenta indicios de cambio

de tan favorables perspectivas.

Los astilleros vieron dispararse sus precios de construcción, ante la demanda constante de VLCC y Suezmax, por los que se pagó entre un 37 y un 40 por ciento más que en el año anterior, si bien perdieron dinero los constructores a los que sorprendió —la fuerte subida del acero y la chapa naval— con contratos cerrados anteriormente a esta subida.

COYUNTURA ESTABLE

A primeros del presente año la flota mercante mundial totalizaba los 868 millones de toneladas y estabilizaba un aumento anual del 5 por ciento, inseparable del peso relativo de petroleros y graneleros. La consecuencia recíproca, al subir en flecha los precios de los fletes, era la disminución de envíos de buques al desguace; todos hacían falta, incluso en un año en que se ha-

bían entregado barcos nuevos en una tasa histórica del 9,5 por ciento más. Los astilleros no conocían otro año tan bueno de encargos desde el lejano 1973.

Pero el corolario general arrojaba la impresión de una coyuntura estable, a prueba de crisis petrolíferas y amenazas terroristas, con un comercio mundial asentado en los primeros efectos positivos de la globalización.

La asamblea anual de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) dio cuenta de estos indicios de tendencia a la estabilidad, formulando su apuesta inversora y reclamando de la Administración cualquier estímulo financiero-fiscal a dirigir hacia el reto constante de la modernización de flota. ■

**POR NOVENO AÑO
CONSECUTIVO,
ESPAÑA
REIMPULSA SU
INDUSTRIA NAVIERA
Y ALGECIRAS,
BARCELONA Y
VALENCIA
RENUEVAN EL
LIDERAZGO
PORTUARIO**



De Izar a Navantia, pasando por Venezuela



De diciembre a diciembre la más próxima historia de los astilleros públicos españoles registra un año 2005 en que el Gobierno alcanzará un acuerdo de reestructuración del sector, la segregación del grupo para liquidar ordenadamente Izar y reconducir la viabilidad de Navantia, después de la partición de sus actividades en construcción civil y militar, respectivamente.

A primeros de abril entraba en liquidación el viejo grupo y sus activos e instalaciones de Gijón, Sevilla, Sestao y Valencia quedaban afectados a un programa de venta “en condiciones de mercado y mediante procedimiento abierto y transparente”, para, de este modo, liberar a los futuros compradores de la obligatoriedad de devolución de las ayudas públicas ilegales que recibió Izar, en su día.

Así lo aceptaba Bruselas, entre mayo y junio, para que Navantia “pudiese proteger sus intereses esenciales, asegurando el rescate de sus astilleros de construcción militar, sin distorsiones indebidas a la competencia en el mercado de buques civiles”.

El visto bueno de la Comisaría de Competencia, Neelie Kroe, zanjaba desde Bruselas el alumbramiento de Navantia con dos condiciones preexistentes desde el pacto original entre Gobierno y sindicatos: el nuevo grupo no podría exceder de los 5.562 trabajadores y habría de mantener una contabilidad diferenciada para que sus operaciones civiles y ventas —fuera del campo de la industria militar— no rebasaran el 20 por ciento de la facturación total.

El consejo de ministros de 20 de mayo saludó el denso proceso de reestructuración de los astilleros públicos con un paquete inversor de 2.500 millones de euros, por el que la neófita Navantia allegaba cartera de pedidos hasta 2011, con la construcción de la quinta fragata de la clase F-100, cuatro unidades del buque de acción marítima (BAM) y una unidad más del de aprovisionamiento en combate (BAC).

Pero, anteriormente, en marzo, los gobiernos de Venezuela y España habían hecho “objeto de confidenciali-

dad” un importante contrato de compra a Navantia de ocho buques patrulleros oceánicos de vigilancia de la zona económica exclusiva y otro buque de vigilancia litoral, por un valor de 1700 millones de euros. Este “macrocontrato”, que, para Navantia significa trabajo hasta 2012 en sus factorías de la bahía de Cádiz, resultaría a la vez el mayor pedido que históricamente hubiese recibido nuestra industria de construcción militar, y, terminó de firmarse el 28 de noviembre último, en Caracas.

Para la materialidad de este contrato hubieron de trans-



currir estos meses de marzo a noviembre y no escasas complicaciones de signo diplomático, sabida que era la insatisfacción de Colombia y Estados Unidos por que Venezuela acreciese su armamento, a pesar de que los buques que construirá Navantia no disponen más que de armas para su autoprotección.

Dicho en palabras del ministro de Defensa, José Bono, “las misiones de estos barcos se circunscriben a la vigilancia y protección de la zona económica exclusiva, la protección del tráfico maríti-

mo, la lucha contra el narcotráfico, la defensa de los recursos marinos y el apoyo sanitario a las unidades civiles de Venezuela". Este país habría iniciado —con la natural desconfianza de su vecina Colombia— un programa de rearme, por el que compró a Rusia quince helicópteros y cien mil fusiles ak-103, lo que tampoco contentaría a la diplomacia de EEUU, que planteó así mismo sus cautelas específicas a España, ya que a nuestra industria naval le licenció equipos y tecnología, años atrás.

El Gobierno español aludiría, en todo caso, a que la Venezuela actual es un país sobre el que no pesa ningún embargo internacional o regional para la venta de armas, y, que, el pedido de referencia —ni los buques de Navantia, ni los aviones de CASA— no comportan instalación de armamento ofensivo alguno, mas que la autoprotección.

Para las autoridades españolas, la operación tiene un contenido estrictamente comercial y su monto de 1.700 millones de euros —una cuantía anual superior a los presupuestos totales de los ministerios de Agricultura y Sanidad juntos— significa el impulso definitivo para la reestructuración de Navantia, cuya mitad de pedido lo fabricará, además en Venezuela, con el factor añadido de otras colaboraciones de la tecnología propia.

El cierre de ejercicio 2005 para la nueva Navantia contempla una facturación de 973 millones de euros, el 30 por ciento menos que sus previsiones (1.400) al nacer la compañía, distribuidos en



un 80 por ciento en obra militar y un 20 por ciento en construcción civil.

La cartera de pedidos, ahora, decisivamente impulsada, no pasaba en julio último de los 3.400 millones de euros, pero en octubre la industria española se metió —con la francesa— en un contrato de 1200 millones más, para la construcción de parte de seis submarinos "Scorphene" para la marina de India, como ya se había logrado anteriormente a pedidos de Chile y Malasia.

En vistas a la materialización de su asignatura pendiente —la venta de los astilleros civiles— la Sociedad de Participaciones Industriales (SEPI) postula la creación de un holding específico con las empresas interesadas en las instalaciones de Sestao, Gijón, Sevilla y Manises, hacia la venta conjunta de estos centros. La rumorología de las candidaturas hace pensar que la venta en paquete se presenta ardua, aunque suenan muchos interesados en centros concretos, pero esta modalidad no contenta a los sindicatos ni está en

la letra específica de los acuerdos originarios en la reestructuración.

MARZO 2006, CIERRE DE PLAZO

La SEPI se concede a sí misma esta previsión temporal para el cierre de la venta de los astilleros civiles de Izar, que completaría el acuerdo de reestructuración iniciado por el Gobierno y los sindicatos en diciembre de 2004.

El pasado octubre la consultora independiente Boston Consulting diri-

rigió el cuaderno de ventas a los principales grupos interesados, luego de que éstos depositasen su documentación y la fianza de 18.000 euros en la SEPI. Los optantes a la privatización de las instalaciones de Gijón, Sestao, Manises y Sevilla disponen de un plazo, hasta febrero próximo, para dirigir sus ofertas.

Un grupo inversor, recientemente constituido en Bilbao —con capital social inicial de 100.000 euros— y bajo la rúbrica de Construcciones Navales del Norte, parece el principal interesado, y, englobaría razones sociales ya conocidas en el sector, General Electric, Gamesa, Astilleros de Huelva, Boluda, Maesa y General Dynamics, junto al protagonismo de primera línea de Murueta y Zamacona.

La tutela de las autoridades de Competencia de Bruselas, en la vigilancia de un proceso "abierto y transparente" y la presencia de SEPI— que mantendrá el 49% de la sociedad resultante— añaden singularidades a este tipo de operación. ■

El gobierno impulsa una nueva Ley de Navegación



El ministro de Justicia, Juan Fernando López Aguilar, ha recibido de la Comisión General de Codificación la propuesta de un Ante-proyecto de Ley de Navegación Marítima, al propósito de modernizar una materia general que aún viene rigiéndose por el Código de Comercio de 1885.

Apenas unas pocas leyes especiales habrían alterado, en los últimos ciento veinte años, lo que se podría considerar como un verdadero “monumento jurídico”, cuando la actualidad del sector marítimo aboca a asumir retos inaplazables en materias como contaminación marina, emergencia, catástrofe, etc., que, en el plazo perentorio de la presente Legislatura deberán llevarse al texto legal.

El Derecho Marítimo español reclama una ordenación administrativa, por otro lado, que sistematice todo lo referido a buques, sujetos económicos, contratación, responsabilidad, seguro y materia procesal, etc. Al depender la

mayoría de estas materias del Ministerio de Fomento y su Dirección General de Marina Mercante, se ampliará a una comisión interministerial y al consenso experto la audiencia del ante-proyecto.

Con la inevitable sombra del “Prestige” al fondo, el propósito del legislador será el de que nuestro Derecho Marítimo materialice “un auténtico blindaje frente a situaciones de peligro o catástrofe”, tal como refiere el art. 85 del ante-proyecto, que toma su arranque también de la legislación de la Organización Marítima Internacional (OMI) y las directivas de la Comisión Europea.

El documento de base fue iniciado en 1999 por la Comisión General de Codificación, bajo la presidencia del titular de la Sección Especial de Derecho Mercantil, Aurelio Menéndez, y recibió anotaciones decisivas tras la catástrofe del “Prestige”, más otros aportes expertos de las comisiones interministeriales y organismos internacionales.

En su estado de redacción actual, que el presidente de la Comisión General de Codificación, Justino Duque, ha entregado al ministro López Aguilar, ya se recogen materias tan actualizadas como “los señalamientos de las zonas de navegación especialmente sensibles, las vicisitudes de los nuevos tráficos de materias peligrosas, la prioritaria defensa de la vida en el mar y cuantos criterios medioambientales y de seguridad marítima se han integrado, en los últimos años, en la legislación OMI”.

Para el ministro de Justicia, Juan Fernando López Aguilar, “no hay otro objetivo que la determinación definitiva de que España responda a sus retos marítimo-costeros mejorando su blindaje ante la emergencia y modernizando la actividad propia y el engarce con el comercio internacional, del que nuestras importaciones y exportaciones tienen una dependencia muy elevada”. ■

Repunte de la actividad en pequeños y medianos astilleros

El primer semestre de 2005 ha presentado claros indicios de reanimación de la actividad constructora de buques en los pequeños y medianos astilleros. Para el presidente de la asociación que engloba a estas industrias españolas (PYMAR), Francisco Angulo, "podría haberse superado ya el bache de 2004 y conectar con la nueva etapa de auge mundial del sector"

Los veintiún pequeños y medianos astilleros españoles, agrupados en PYMAR, y las casi quinientas industrias auxiliares del sector naval, empiezan a superar el inevitable reflejo de la crisis de IZAR. El Gobierno les ha anunciado la concesión de ayudas "para la diversificación y competitividad" y las principales compañías auxiliares y de reparaciones se alinean en estas solicitudes para sostener la actividad.

Trece de los veintiún pequeños y medianos constructores de PYMAR habían atraído contratos para fabricar 246.515 toneladas, a mediados de 2005, lo que representa una cartera de pedidos de un valor desconocido en las últimas siete anualidades. Estaríamos hablando de pedidos en firme, para buques de pesca, yates y embarcaciones de todo tipo mediano-pequeño, pero que son unidades altamente intensivas en capital, al referirse a series cortas.

Los constructores de

PYMAR siguen dando la batalla de la oferta tecnológica exportadora, pero postulan la necesidad de que sea creado—a este propósito --un centro de tecnología común, para responder al alto grado de especialización de sus trabajos. Sería ésta la mejor solución de choque para superar un año 2004 que, pese a todo el reflejo de la reestructuración de los grandes astilleros, arrojó beneficios de 12 millones de euros, y, solamente tres de los veintiún astilleros regularizaron pérdidas.

Este sector quiere reenganchar los techos de actividad que promete la nueva etapa de auge mundial de la construcción marítima —ya contrastada— si llega a tiempo de meterse en los programas de oferta, para lo que necesi-

ta coordinar su área concreta de actividad, altamente exportadora.

Por otro lado, la segregación y liquidación de IZAR ha reservado un importante protocolo de compromisos en apoyo de la industria auxiliar, que integra unos 60.000 trabajadores de AEDIMAR. El Gobierno firmó, el pasado 20 de julio, con esta asociación y los sindicatos UGT, CCOO, ELA y CIG, los ayudas de diversificación y competitividad, ya solicitadas por unas quinientas de estas empresas, a las que el sector vería bien se sumase la patronal UNINAVE y otros constructores no integrados.

La Gerencia del Sector Naval, según prometió el secretario general de Industria, Antonio Trullén, haría las veces de "ventanilla única" para la materialización de este tipo de ayudas y asistencia técnica a una industria omnipresente en la franja costera y unas diez comunidades autónomas.

PYMAR, por otra parte, aún habiendo acusado en su cartera de pedidos las consecuencias recesivas del paro en la pesca de la anchoa, superó el ejercicio 2004 sin dificultades financieras de grupo, y, puede decirse que nunca —en su historia— perdió un contrato por falta de garantías fiduciarias, como señaló su presidente, Francisco Angulo. ■



Primera oleada de petroleros monocasco a los desguaces



Unos ciento setenta buques monocasco, tipo "Prestige", habrán sido retirados de la circulación a finales de este año 2005, y, de hecho dejaron de navegar desde principios de abril último, en que entró en vigor la normativa OMI ratificada por ciento treinta países de bandera.

Las fuentes de la patronal del sector, Intertanko, señalaron que algunos de estos petroleros afectados ya habían adelantado su desguace a 2004, y, en todos los casos ya ningún monocasco habría transportado fueles pesados. La normativa internacional ha sido taxativa y únicamente, bajo ciertas condiciones de seguridad, exceptuó a los buques transformables a doble casco.

Entre estos 170 buques, unos 112 serían de la llamada "categoría uno", entregados en 1982 o años antes y que fueron construidos sin tanques de lastre segregados,

como fue el caso del "Prestige". Otros 60 buques pertenecían a la "categoría dos o tres", de antigüedad 1977 o años anteriores, con lo que se totalizarían —según las mismas previsiones de Intertanko— el ordenado desfile al desguace de unos 400 monocascos, sin especial trastorno para el servicio transportista.

En un horizonte 2020 podría visualizarse un espectacular crecimiento de la flota de buques gaseros, triplicándose la capacidad de esta flota, de seguir los niveles de demanda en buques LNG, y, en cuanto a los petroleros, se impondrán los VLCC, que transportarían casi la tercera parte de los movimientos mundiales de crudo, dentro de un parque global de unos 3.000 súper-petroleros, que relevarían a medianos y pequeños.

Tal importante contingente de petroleros al desguace alerta al Comité de Protección del Medio Marino

(CPMM) de la OMI para legislar urgentemente un código de Buenas Prácticas, ya que suelen ser países del Tercer Mundo —poco rigurosos con el desguace limpio— quienes aceptan estos comeditos más rentablemente.

Si anualmente se desguazan unos 3.500 buques, el 3,5 o el 4% de la flota mundial, al horizonte 2010 ya se pasaría a unos 4.500 barcos y un volumen de 24 millones de GT, que es preciso controlar y disciplinar en una industria del reciclaje más creíble que la existente actualmente. Porque, es bien conocido el caso de países que desguazan en playas o bien por el expeditivo sistema de enviar al fondo del mar cuanto excede de lo más comercialmente útil, como ocurre en economías geográficamente próximas a China y su masiva demanda de chapa naval achatarrada. ■

Acciones para la protección de las aves marinas

Durante este año de 2005 se pusieron en marcha importantes medidas para la protección de las aves marinas, diezmadas por la pesca con palangre, especialmente, pero también por la ocupación del ser humano de sus zonas de cría y alimentación.

Comisión Europea, a través del proyecto Life, y Ministerio de Medio Ambiente subvencionan un ambicioso proyecto para la identificación de "Áreas importantes para las aves marinas en España". La finalidad de este proyecto, de cuya realización se encarga la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife), es la detección de las zonas de mayor importancia para estas aves, tanto en tierra como en el mar, y de esta manera poder establecer las medidas más adecuadas en cada caso para su protección.

La culminación de este trabajo se plasmará en una publicación, hacia finales de 2008, de un inventario de estas zonas. Primero se procederá a la identificación de las áreas con mayor presencia de aves, tras lo cual se realizará una valoración de las amenazas que en cada una de ellas las acechan para, a continuación, realizar las recomendaciones sobre las medidas de gestión a realizar y proponer la figura legal de protección más idónea. Algunas de estas áreas, como señaló a MAR Carles Carboneras, responsa-



ble de Aves Marinas de SEO/BirdLife, podrían ser candidatas a reservas marinas. Y es que hay que tener en cuenta que suelen coincidir las zonas de gran valor para una especie con la de otras muchas, como tortugas, cetáceos...

En esta misma línea de protección, y para evitar una de las mayores lacras, tanto para aves como para pescadores, dado los perjuicios que a ellos también les origi-

na, la Xunta de Galicia financia un programa pionero en España para evitar su alta mortalidad en pesca, y que se desarrollará hasta finales de este año. La flota de Celeiro participará en estos estudios con sus barcos en la zona de Gran Sol, que estarán dirigidos por miembros de SEO/BirdLife. El trabajo consistirá en ver qué métodos son los más idóneos para que las aves no queden atrapadas en los anzuelos. ■



PUBLICADO EN "MAR" EN 2005

ARTÍCULO	Revista	Mes
ACUICULTURA		
● EL IEO INVESTIGA LA VIABILIDAD DEL CULTIVO DE LA CENTOLLA	438	Mayo
GRANDES REPORTAJES		
● SINAVAL '2005: SOSTENER EL TIPO FRENTE A LOS FONDOS DE CRISIS	435	Febrero
● NAUFRAGIO DEL "SIEMPRE CASINA": UN SUPERVIVIENTE, DOS DESAPARECIDOS Y SEIS MARINEROS MUERTOS	435	Febrero
● CONFERENCIA INTERNACIONAL AKTEA: LAS MUJERES DE LA PESCA, UNIDAS	435	Febrero
● NUEVAS TECNOLOGÍAS MARINAS: TODOS CONTRA EL TSUNAMI	436	Marzo
● INDUSTRIA CONSERVERA DE PESCADOS Y MARISCOS: SECTOR INNOVADOR POR EXCELENCIA	436	Marzo
● VII SALÓN NÁUTICO DE MADRID: EL DURO INVIERNO DEBILITA LAS VENTAS DEL PRIMER TRIMESTRE	438	Mayo
● NAVANTIA IRRUMPE EN EL NEGOCIO EÓLICO	438	Mayo
● CONSTITUIDA LA FUNDACIÓN DE LAS LETRAS DEL MAR	439	Junio
● HACIA EL CRUCERO MARÍTIMO DE BAJO COSTE	439	Junio
● MADRID, OFICINA DE NEGOCIOS MARÍTIMOS	439	Junio
● 39º CONGRESO CONFEDERAL DE UGT	439	Junio
● GRAVE CRISIS PESQUERA EN TARRAGONA	440	Julio-Agosto
● FROM: 25 AÑOS CON LA PESCA	440	Julio-Agosto
● IV CENTENARIO DEL QUIJOTE: CERVANTES EN ALTA MAR	442	Octubre
● INTERIOR SE DA UN AÑO DE PLAZO PARA IMPERMEABILIZAR LA FRONTERA SUR	442	Octubre
● EL SECTOR PESQUERO GALLEGO ANTE LOS PARQUES EÓLICOS MARINOS	442	Octubre
● AQUARIUM FINISTERRAE: UNA VENTANA AL MAR DE GALICIA	443	Noviembre
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA		
● ACUERDO DE COLABORACIÓN ENTRE EL ISM Y EL CENTRO DE ENTRENAMIENTO PESQUERO PAITA-PERÚ	434	Enero
● EL BOTIQUÍN A BORDO: UN DERECHO, UNA OBLIGACIÓN (campaña informativa del ISM)	434	Enero
● EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA CUMPLE 75 AÑOS	434	Enero
● EL TEMPORAL IMPIDIÓ EL RESCATE DE UNA EMBARCACIÓN CON DIEZ CADÁVERES. EL "ESPERANZA DEL MAR" COLABORÓ EN LAS TAREAS DE SALVAMENTO	434	Enero
● 75 ANIVERSARIO: EL ISM RINDIÓ HOMENAJE A SU FUNDADOR, ALFREDO SARALEGUI CASELLAS	435	Febrero
● EL ISM EN LA FERIA SINAVAL-EUROFISHING	435	Febrero
● LA FORMACIÓN SANITARIA, IMPRESCINDIBLE PARA LOS TRABAJADORES DEL MAR EMBARCADOS	435	Febrero
● II MESA DE TRABAJO DEL PROYECTO FEM: ASOCIACIONES DE FAMILIAS DE MARINEROS PIDEN QUE ÉSTOS PASEN MÁS TIEMPO EN TIERRA	436	Marzo
● COMIENZA LA ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA 2005	436	Marzo
● ASISTENCIA MARÍTIMA, MÉDICA Y DE SALVAMENTO	437	Abril
● II SEMINARIO DE SANIDAD MARÍTIMA EN CARTAGENA DE INDIAS	437	Abril

ARTÍCULO	Revista	Mes
● EL ISM PUBLICA LAS GUÍAS DE PUERTOS DE BARCELONA, CÁDIZ, GIJÓN Y VILAGARCÍA	437	Abril
● CURSO DE LIDERAZGO Y ORGANIZACIÓN PESQUERA	438	Mayo
● I REUNIÓN HISPANO-CANADIENSE DE TELEMEDICINA	438	Mayo
● EL BUQUE HOSPITAL "CIENTÍFICO" EN LA COSTERA DEL BONITO	439	Junio
● 75 ANIVERSARIO: EL ISM RUMBO AL FUTURO	439	Junio
● CURSO DE FORMACIÓN PARA SINDICALISTAS DEL SECTOR MARÍTIMO SOBRE LA PROMOCIÓN DE LOS CONVENIOS OIT	440	Julio-Agosto
● VI JORNADAS PARA EL ANÁLISIS DE LA PESCA ARTESANAL EN CARTAGENA DE INDIAS	440	Julio-Agosto
● 75 AÑOS DEL ISM: ASÍ ES EL RÉGIMEN ESPECIAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR	440	Julio-Agosto
● EL NUEVO BUQUE HOSPITAL DEL ISM SE LLAMARÁ "JUAN DE LA COSA" Y TENDRÁ SU PUERTO BASE EN SANTANDER	440	Julio-Agosto
● PROPUESTAS DEL ISM PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES DE PESCA	442	Octubre
● VI JORNADAS PARA EL ANÁLISIS DE LA PESCA ARTESANAL: LA COMERCIALIZACIÓN, CLAVE PARA LOS PESCADORES IBEROAMERICANOS	442	Octubre
● MEDALLA DE ORO AL MÉRITO EN EL TRABAJO AL CENTRO RADIOMÉDICO ESPAÑOL	443	Noviembre
MARINA MERCANTE		
● EL "INFORME MEILÁN" SOBRE ASPECTOS JURÍDICOS DEL "PRESTIGE" PIDE TRIBUNALES MARÍTIMOS ESPAÑOLES Y UN SERVICIO EUROPEO DE GUARDACOSTAS EL CRUCERO MARÍTIMO, MÁS EMPLEO PARA EL MEDITERRÁNEO ESPAÑOL	434	Enero
● BRUSELAS AUTORIZÓ LA RECONVERSIÓN DE IZAR	434	Enero
● AUTORIZADAS LAS MEDIDAS SOCIOLABORALES PARA IZAR	435	Febrero
● LA FLOTA AÑADIÓ 16 NUEVOS BUQUES Y REBAJÓ SU MEDIA DE EDAD 2 AÑOS	435	Febrero
● EL COMISARIO BARROT ANUNCIA "MEDIDAS FUERTES Y CREÍBLES" EN LA NAVEGACIÓN	436	Marzo
● NAVANTIA SERÁ SOCIO ESTRATÉGICO DEL FUTURO CONSORCIO NAVAL EUROPEO	437	Abril
● PRIMERA OLEADA DE PETROLEROS AL DESGUACE	439	Junio
● EL GOBIERNO IMPULSA UNA NUEVA LEY DE NAVEGACIÓN	439	Junio
● UGT, CCOO Y ANAVE NEGOCIAN UN CONVENIO PARA MARINA MERCANTE	440	Julio-Agosto
● TRABAJO PARA NAVANTIA	440	Julio-Agosto
● LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA VUELVE A CRECER	441	Septiembre
● MEJORA LA CALIDAD DE LOS ABANDERAMIENTOS	442	Octubre
● REPUNTE DE ACTIVIDAD EN PEQUEÑOS Y MEDIANOS ASTILLEROS	442	Octubre
MEDIO AMBIENTE		
● LA PESCA DE ARRASTRE DE PROFUNDIDAD, A DEBATE	434	Enero
● MARÍA JESÚS GARCÍA, DEL IEO: "EL NIVEL DEL MAR SE ELEVÓ 15 CENTÍMETROS EN UN SIGLO"	435	Febrero
● PROYECTO "LIFE" DE LA UE: IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS IMPORTANTES PARA LAS AVES MARINAS	436	Marzo
● RED DE CONTROL DE LA POSIDONIA OCEÁNICA	436	Marzo
● FAO: RECUPERAR LOS HÁBITATS DAÑADOS, DESAFÍO DE PRIMER ORDEN	437	Abril

PUBLICADO EN "MAR" EN 2004

ARTÍCULO	Revista	Mes
● EL CGPM PROHÍBE EL ARRASTRE DE PROFUNDIDAD EN EL MEDITERRÁNEO	437	Abril
● D. G. DE RECURSOS PESQUEROS: "NO PERMITIREMOS EL ARRASTRE DE PROFUNDIDAD SIN UN ESTUDIO CIENTÍFICO PREVIO"	438	Mayo
● LA PROBLEMÁTICA DEL ARRASTRE DE FONDO. "LA PROHIBICIÓN NO ES LA RESPUESTA" (SECRETARIO GENERAL DE FEOPE)	439	Junio
● LA PROBLEMÁTICA DEL ARRASTRE DE FONDO. CAMBIAR EL RUMBO DE LA PESCA EN ALTA MAR (WWF/ADENA)	439	Junio
● INFORME GREENPEACE: UN LITORAL ENLADRILLADO	440	Julio-Agosto
● CETÁCEOS, BAJO SEIS AMENAZAS	440	Julio-Agosto
● JAPÓN, A UN PASO DE EMPEZAR A MINAR LA MORATORIA	440	Julio-Agosto
● BRUSELAS SEÑALA CÁRCEL Y AUMENTA LAS MULTAS POR VERTIDOS ILEGALES	441	Septiembre
● SE AGRAVA LA CRISIS DEL ECOSISTEMA MARINO	441	Septiembre
● EL CAMBIO CLIMÁTICO SE DEJA NOTAR EN LOS MARES	441	Septiembre
● IEO: "LA PESCA CON TREN DE BOLOS AFECTA AL MEDIO EN DONDE HABITAN LAS ESPECIES COMERCIALES"	442	Octubre
● EL ICES DEMANDA RECORTES SIGNIFICATIVOS EN LAS PESQUERÍAS EN AGUAS PROFUNDAS	443	Noviembre

OTROS

● LAS PRÁCTICAS Y LOS IDIOMAS, CLAVES DE LA COLOCACIÓN	434	Enero
--	-----	-------

PESCA Y POLÍTICA PESQUERA

● RECHAZO A LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA EN LA PESCA Y MARINA MERCANTE	434	Enero
● NUEVAS POSIBILIDADES DE PESCA CON MARRUECOS	434	Enero
● ESTABILIDAD Y MEJORA EN LAS CUOTAS PESQUERAS PARA 2005	434	Enero
● EL COMISARIO DE PESCA DE LA UE PROMETE DIÁLOGO CON EL SECTOR EN LA POLÍTICA PESQUERA	434	Enero
● BRUSELAS PARTICIPARÁ EN LA GESTIÓN DE LOS CALADEROS DE ATÚN DEL PACÍFICO	434	Enero
● MÁS COMPETENCIAS PARA LA AGENCIA DE CONTROL DE LA PESCA	435	Febrero
● ESPAÑA Y FRANCIA REVISARÁN EL ACUERDO DE ARCAÇON	435	Febrero
● LAS IMPORTACIONES DE PESCADO, IMPARABLES	435	Febrero
● BRUSELAS INICIARÁ CONTACTOS CON MARRUECOS	435	Febrero
● EL AJUSTE DE LA FLOTA ESPAÑOLA	435	Febrero
● BRUSELAS DIO LUZ VERDE A LA AGENCIA DE PESCA EN VIGO	436	Marzo
● BRUSELAS Y RABAT REABREN EL DIÁLOGO PESQUERO	436	Marzo
● MEDAS'21: UN PROYECTO PARA CREAR EMPLEO EN ZONAS DE PESCA	436	Marzo
● CLUSTER: LAS EMPRESAS MIXTAS DEFIENDEN SU FUTURO	436	Marzo
● BRUSELAS AYUDARÁ AL SECTOR DE LA PESCA AFECTADO POR EL "TSUNAMI" EN ASIA	436	Marzo
● LOS ARMADORES DEFIENDEN UNA FLOTA COMPETITIVA EN EL PARLAMENTO EUROPEO	437	Abril
● GASÓLEO, LA SUBIDA QUE NO CESA	437	Abril
● DATOS DEL MAPA: MÁS CONSUMO DE PESCADO		

ARTÍCULO	Revista	Mes
Y A MAYOR PRECIO	437	Abril
● BRUSELAS RECHAZA EL RECURSO PRESENTADO EN 2003 CONTRA LA LIMITACIÓN DEL ACCESO DE BARCOS ESPAÑOLES A LAS COSTAS FRANCESAS	437	Abril
● 1er. AÑO DE GOBIERNO SOCIALISTA: CUENTA ATRÁS PARA ORDENAR EL SECTOR PESQUERO	437	Abril
● AGRICULTURA PRESENTÓ EL PROYECTO DE LIBRO BLANCO DE LA PESCA	438	Mayo
● MARRUECOS: EL ACUERDO DE PESCA, MÁS CERCA	438	Mayo
● EL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL PIDE MÁS ATENCIÓN PARA EL SECTOR PESQUERO	438	Mayo
● BATALLA EN ALTA MAR	438	Mayo
● NUEVAS NORMATIVAS SOBRE AYUDAS ESTRUCTURALES	438	Mayo
● AUMENTAN LAS DIFICULTADES EN CALADEROS DE TERCEROS PAÍSES	438	Mayo
● LA COMISIÓN EUROPEA CIERRA LA PESQUERÍA DE LA ANCHOA	439	Junio
● LA FLOTA ESPAÑOLA EN NAFO REDUJO SU CAPACIDAD DE PESCA UN 54%	439	Junio
● ESPAÑA Y PORTUGAL, UNIDAD DE ACCIÓN EN EL CALDERO DE NAFO	439	Junio
● ESPAÑA, EL PAÍS CON MÁS INFRACCIONES PESQUERAS (DATOS DE 2003)	439	Junio
● APROBADO EL PLAN DE ACCIÓN PARA EL SECTOR PESQUERO	439	Junio
● ORDENACIÓN DE LA FLOTA PESQUERA CANARIA	439	Junio
● GALICIA: ESTRATEGIAS PARA UNA FLOTA	439	Junio
● BRUSELAS IMPUSO UNA MULTA HISTÓRICA A FRANCIA	440	Julio-Agosto
● FEOPE Y ANAPE RECLAMAN EN BRUSELAS MÁS APOYO A LA POLÍTICA PESQUERA EXTERIOR	440	Julio-Agosto
● HACIA UN ETIQUETADO DEL PESCADO ECOLÓGICO	440	Julio-Agosto
● BRUSELAS DIO LUZ VERDE A LAS NEGOCIACIONES CON MARRUECOS	440	Julio-Agosto
● FONDO EUROPEO DE LA PESCA, NORTE CONTRA SUR	440	Julio-Agosto
● LA FAO ENDURECE LA PESCA EN EL MEDITERRÁNEO	441	Septiembre
● NAFO, TIEMPOS DIFÍCILES	441	Septiembre
● ÁFRICA, ACUERDOS CON DIFICULTADES	441	Septiembre
● NUEVO ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS	441	Septiembre
● PLAN ESTRATÉGICO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA PARA LA PESCA	442	Octubre
● ACUERDO GOBIERNO Y COFRADÍAS DE PESCADORES POR LA SUBIDA DE LOS PRECIOS DEL GASÓLEO	442	Octubre
● II CONFERENCIA MUNDIAL DEL MEJILLÓN: LOS MEJILLONEROS APUESTAN POR LA CALIDAD, SEGURIDAD E INNOVACIÓN	442	Octubre
● MÁS AYUDAS PARA COOPERATIVAS	442	Octubre
● MÁS APOYO PARA LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS PESQUEROS	442	Octubre
● NAFO MANTIENE EL PLAN DE RECUPERACIÓN DEL FLETÁN	442	Octubre
● AGRICULTURA Y LA PESCA DE ALTURA NEGOCIAN AYUDAS POR LA SUBIDA DEL GASÓLEO	443	Noviembre
● EL SECTOR ATUNERO RECHAZA LA LIBERALIZACIÓN DE LOS MERCADOS	443	Noviembre
● ESPAÑA Y MARRUECOS ACUERDAN REFORZAR LA COLABORACIÓN PESQUERA	443	Noviembre
● ESTABILIZADA LA DEMANDA DE LOS PRODUCTOS DE LA PESCA	443	Noviembre
● LA UE FRACASÓ EN LA POLÍTICA DE ESTRUCTURAS PESQUERAS	443	Noviembre



PUBLICADO EN "MAR" EN 2005

ARTÍCULO	Revista	Mes
PUERTOS Y COSTAS		
● GIJÓN Y CORUÑA ADJUDICAN HISTÓRICAS OBRAS DE AMPLIACIÓN	436	Marzo
● TECHO HISTÓRICO EN MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS	439	Junio
● FOMENTO BUSCA "EL MÁXIMO CONSENSO" PARA LA REFORMA DE LA LEY DE PUERTOS	441	Septiembre
SANIDAD MARÍTIMA		
● HERNIA ABDOMINAL	434	Enero
● SÍFILIS (LÚES)	435	Febrero
● HEPATITIS C	436	Marzo
● PROSTATITIS	437	Abril
● DIABETES MELLITUS: UNA ENFERMEDAD CONTROLABLE	438	Mayo
● MASAS ESCROTALES INDOLORAS	439	Junio
● INSOMNIO: ¿POR QUÉ NOS CUESTA TANTO DORMIR?	440	Julio-Agosto
● INSUFICIENCIA VENOSA PERIFÉRICA	441	Septiembre
● HEMORROIDES	443	Noviembre
SEGURIDAD MARÍTIMA		
● LA NÁUTICA DE RECREO LIDERA LOS RESCATES	436	Marzo
● FOMENTO PROPONE UN TRANSPORTE MARÍTIMO MÁS SEGURO	437	Abril
● LA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA MEJORARÁ EL SISTEMA DE LOCALIZACIÓN DE BUQUES	437	Abril
● LA AGENCIA EUROPEA AUMENTARÁ EL NÚMERO DE BARCOS	437	Abril
● EL GOBIERNO APRUEBA MEDIDAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS	438	Mayo
● GUÍA TÉCNICA PARA LA EVALUACIÓN Y PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS EN EL TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES DE PESCA	438	Mayo
● LA "MAR" DE ACCIDENTES	439	Junio
● ELEVADA A 1.000 MILLONES DE EUROS LA INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS POR VERTIDOS	440	Julio-Agosto
● LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA SIENTA PRIORIDADES	442	Octubre
● MARINA MERCANTE YA CONTROLA LOS TRÁFICOS PETROLÍFEROS	443	Noviembre
● LAS REGIONES ATLÁNTICAS PIDEN A BRUSELAS "RESPONSABILIDAD ILIMITADA POR LAS MAREAS NEGRAS"	443	Noviembre
SEGURIDAD Y FORMACIÓN PROFESIONAL		
● PRESENTADA LA RED EUROPEA PARA LA FORMACIÓN PROFESIONAL Y EL EMPLEO. OBJETIVO UNIFICAR LA FORMACIÓN QUE RECIBEN LOS PESCADORES DE LA UE:	438	Mayo
TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL		
● MARISCADORES, PESCADORES DE BAJURA Y PEQUEÑOS ARMADORES PODRÁN ADELANTAR SU JUBILACIÓN	434	Enero
● JESÚS CALDERA: "ES DE JUSTICIA SUBIR LAS PENSIONES Y LOS SALARIOS MÁS BAJOS"	434	Enero
● LAS PENSIONES SUBIERON EN ENERO ENTRE UN 3,5 Y UN 8%	434	Enero
● EL SALARIO MÍNIMO INTERPROFESIONAL FIJADO EN 513 EUROS AL MES	434	Enero
● LOS INMIGRANTES CON CONTRATO PUEDEN		

ARTÍCULO	Revista	Mes
REGULARIZAR SU SITUACIÓN HASTA EL 7 DE MAYO	434	Enero
● LA PÁGINA WEB DE LA SEGURIDAD SOCIAL, ACCESIBLE A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	435	Febrero
● EL GOBIERNO DOTA AL FONDO DE RESERVA DE LA SEGURIDAD SOCIAL CON OTROS 3.500 MILLONES DE EUROS	435	Febrero
● AVANZA EL DIÁLOGO SOCIAL	436	Marzo
● SEMINARIO SOBRE PROLONGACIÓN DE LA VIDA ACTIVA	436	Marzo
● NUEVA ESTRATEGIA EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	436	Marzo
● YA ESTÁ EN MARCHA EL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE EMPLEO	437	Abril
● 1er. AÑO DE GOBIERNO SOCIALISTA: CRECIÓ EL EMPLEO, SUBIÓ LA AFILIACIÓN	437	Abril
● CASI 700.000 INMIGRANTES SE ACOGEN AL PROCESO DE REGULARIZACIÓN	438	Mayo
● PLAN PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD LABORAL	438	Mayo
● LA INMIGRACIÓN DISPARA LAS CIFRAS DE AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL	439	Junio
● ACUERDOS CON ARGENTINA, VENEZUELA, URUGUAY Y SUIZA PARA MEJORAR LA PROTECCIÓN SOCIAL DE LOS EMIGRANTES ESPAÑOLES	439	Junio
● CIENTO MIL PENSIONISTAS DEL SOVI PODRÁN COMPATIBILIZAR ESTA PENSIÓN CON LA DE VIUDEDAD	439	Junio
● LA SEGURIDAD SOCIAL IMPULSA ESTUDIOS E INVESTIGACIÓN SOBRE PROTECCIÓN SOCIAL	440	Julio-Agosto
● EL GOBIERNO AMPLÍA LA CUANTÍA DEL FONDO DE RESERVA DE LA SEGURIDAD SOCIAL EN 3.500 MILLONES DE EUROS	440	Julio-Agosto
● YA ESTÁ EN VIGOR EL PRIMER CATÁLOGO DE OCUPACIONES DE DIFÍCIL COBERTURA	440	Julio-Agosto
● CAMPAÑA DIRIGIDA A LOS AUTÓNOMOS: EL MEJOR SEGURO, LA SEGURIDAD SOCIAL	441	Septiembre
● CALDERA IMPULSA LA ELABORACIÓN DE UN CONVENIO MULTILATERAL IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD SOCIAL	441	Septiembre
● CONVENIO BILATERAL DE SEGURIDAD SOCIAL ENTRE ESPAÑA Y COLOMBIA	441	Septiembre
● GOBIERNO, SINDICATOS Y EMPRESARIOS RETOMAN EL DIÁLOGO SOCIAL	441	Septiembre
● CASI UN MILLÓN DE AFILIADOS MÁS EN EL ÚLTIMO AÑO	441	Septiembre
● EL FUTURO DEL SISTEMA DE PENSIONES: TIEMPO DE REFORMAS	441	Septiembre
● GUÍA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES 2005	441	Septiembre
● LAS PENSIONES DE VIUDEDAD, COMPATIBLES CON EL SOVI	442	Octubre
● EL PARO DESCENDE POR PRIMERA VEZ EN UN MES DE SEPTIEMBRE	442	Octubre
● PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL: MEJORA LAS PRESTACIONES ACTUALES Y ASEGURA LAS PENSIONES FUTURAS	442	Octubre
● XV CUMBRE IBEROAMERICANA: RATIFICA LA ELABORACIÓN DE UN CONVENIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD SOCIAL	442	Octubre
● NACE LA REVISTA DIGITAL "ACTIVA"	443	Noviembre
● LOS AUTÓNOMOS TENDRÁN UN ESTATUTO QUE REGULE SU TRABAJO	443	Noviembre
● SEGURIDAD SOCIAL: UNA REFORMA PARA CONSOLIDAR EL FUTURO Y AUMENTAR LA PROTECCIÓN	443	Noviembre
● REFORMA DEL MERCADO: TRABAJO IMPULSA EL DIÁLOGO	443	Noviembre

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n.

21410 Isla Cristina (Huelva)

Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva



Siempre
hay alguien
escuchándote
al otro lado...



más de
25 años
acercándote
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español