

Mar

Nº 424
Febrero 2004

**Bruselas
propuso planes
de ajuste de
cigalas y
merluza**

ISM PLAN DE
FORMACIÓN
2004

**Juan Cervantes,
nuevo presidente**

**Relevo en la
Federación Nacional
de Cofradías**

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



30 días

Los ministros de Pesca comunitarios lograron el pasado mes de diciembre un acuerdo sobre TACs y cuotas para este año que, frente a las duras propuestas de recortes planteadas por la Comisión, aprobó ajustes muchos más reducidos y hasta en algunos casos, aumento de las posibilidades de pesca. Para España fue un triunfo, aunque todas las partes eran conscientes, Administración y sector, que se trataba solamente de una tregua en la decidida política comunitaria para poner orden en el conjunto de los caladeros y muy especialmente allí donde hay más problemas de recursos.

Fiel a su política, las autoridades comunitarias han seguido igualmente con su estrategia

poniendo sobre la mesa los dos primeros planes para el ajuste de capturas que afectan más directamente a las aguas de la península referidos a la cigala y la merluza. Tal como se preveía, Bruselas tiene clara su decisión de aplicar una dura política de ajuste para estas dos especies y para ello no se descarta ninguna medida desde las vedas o paralización parcial de las flotas. A partir de las propuestas comunitarias, Administración y sector en España se han puesto manos a la obra para ofrecer alternativas a los plan-

teamientos de Bruselas de cara a lograr un compromiso en los próximos meses para su aplicación en 2005. La Comisión dio una tregua en diciembre, pero el ajuste va en serio.

Mirando a Bruselas

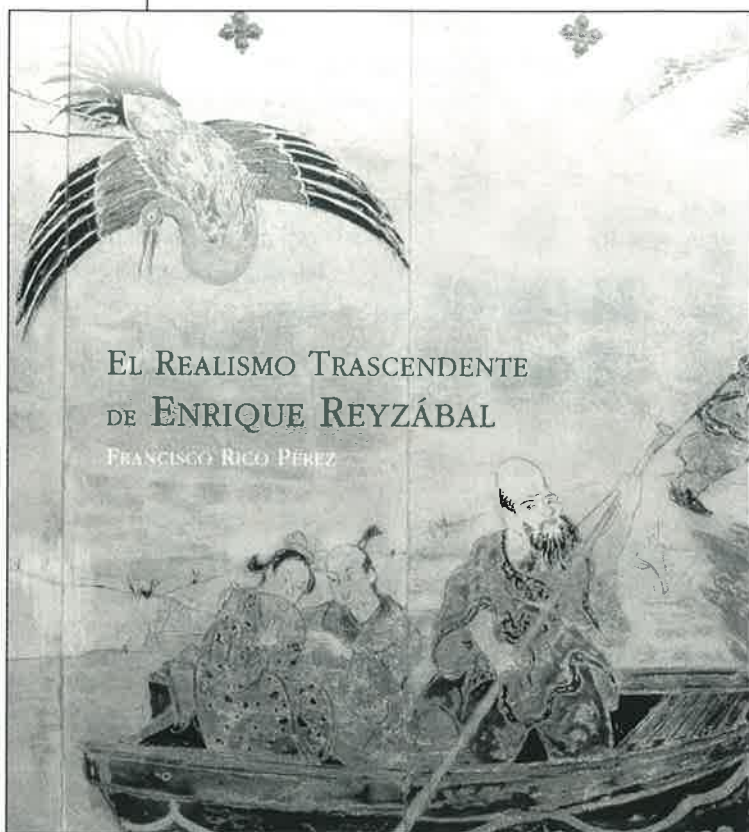
En materia de pesca, España respondió a las denuncias comunitarias sobre escasos

controles en la actividad del sector y habrá que esperar a ver si se archiva la denuncia o Bruselas inicia un procedimiento de infracción. En lo que afecta a las flotas, buenas noticias para los trabajadores que faenan en los barcos del caladero de Marruecos al modificar Bruselas las condiciones para acceder a una ayuda, mientras los pescadores que faenan en aguas de NAFO, pesquería del fletán, denuncian vivir una situación de tensión por el duro ajuste de cuotas aprobado por ese organismo internacional. Noticia en el sector ha sido la celebración de la VII Asamblea de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores donde se produjo la elección de un nuevo presidente en la persona de Juan Cervantes que sustituye a la figura emblemática de Clemente J. Muñiz Guardado. Relevo en un clima de normalidad en un marco donde se mantienen diferentes tendencias. ■



Uno de sus cuadros está depositado en el ISM
**EL REALISMO TRASCENDENTE
 DE ENRIQUE REYZÁBAL**

Edita: Fundación Erol Beker. Autor: Francisco Rico Pérez



Bajo el patrocinio de la Fundación Erol Beker acaba de aparecer el libro "El Realismo Trascendente de Enrique Reyzábal" en el que el autor, el profesor emérito, Francisco Rico Pérez hace una semblanza del pintor madrileño.

De Enrique Reyzábal, pintor de enorme capacidad creativa, según todos los que admiraron su obra, tiene en depósito el Instituto Social de la Marina uno de sus más importantes y significativos cuadros: "El pescador muerto". Es significativo, ya que por esta obra recibió Reyzábal la Tercera Medalla de Bellas Artes, en octubre de 1954, cuando el pintor tenía 32 años.

Este óleo sobre lienzo, de 250 por 280 cm., pertenece al Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, cuyo número de registro es 1188, pero está depositado en el Instituto Social de la Marina, en su sede de la calle Génova 24, presidiendo el hall de la entrada.

En el cuadro, según desvela el profesor Francisco Rico Pérez, el rostro del protagonista principal es el de su

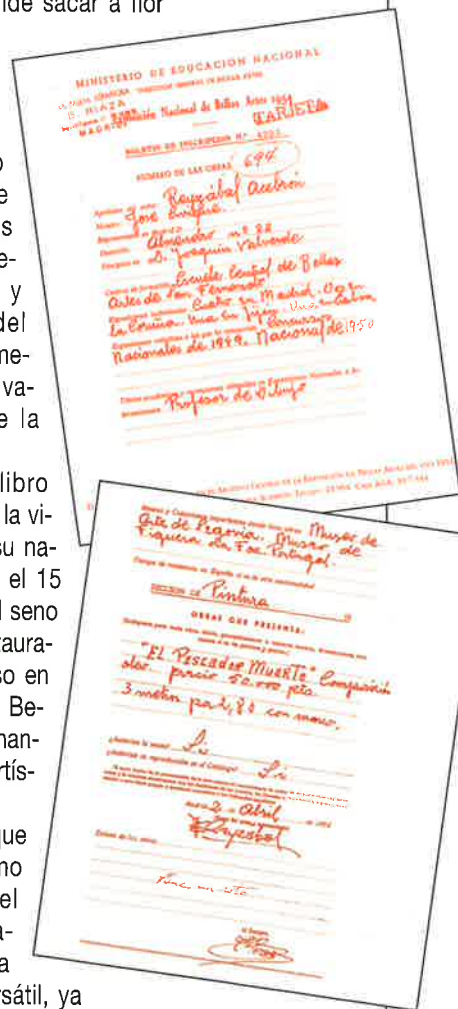
hermano Rafael, y la niña una hija de este, sobrina del pintor. Quien abraza a la mujer desconsolada es el padre de Reyzábal. Los demás personajes también son familiares y amigos. Era costumbre del pintor, señala el autor del libro, llevar a sus lienzos, en los motivos que fueran, figuras de seres queridos.

Según se explica en el libro, el cuadro tiene una calidez ética, que pretende sacar a flor de lienzo, en una escena tan dura, la candidez de la niña y el mayor de los desamparos, en el resto de los personajes que rodean al muerto. Es como un funeral, ofrecido por familiares y amigos, a la vera del mar querido y un homenaje del pintor a los valientes hombres de la mar.

Por lo demás, el libro hace un recorrido por la vida del pintor desde su nacimiento, en Madrid, el 15 de julio de 1922, en el seno de una familia de restauradores hasta su ingreso en la Escuela Central de Bellas Artes de San Fernando donde se formó artísticamente.

Su pintura, en la que influyeron el segoviano Esteban Vicente y el murciano Ramón Gaya, ha sido calificada de realista y muy versátil, ya que cultivó el óleo, la acuarela y trató el vidrio, el bronce, las maderas, las telas y pintó numerosas tablas y murales.

Finalmente, cabe destacar que los fondos recaudados a través de esta publicación se donarán íntegramente a la Fundación Nantik Lum, cuyo objetivo es mejorar las condiciones de vida de los colectivos más desfavorecidos de los países menos desarrollados. ■



e n este número

Nº 424 Febrero 2004

Editor:

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

Directora general:

María Antonia Lucena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

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

Fotos:

Jesús Navarro.

Secretaría de redacción:

Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

Alicante: Casa del Mar. Muelle del Poniente -
Tel. 965 22 34 53.

Almería: Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22.

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. -
Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Puigxuriguier, s/n. -
Tel. 93 441 05 15.

Bilbao: Virgen de Begoña, 32 -
Tel. 94 412 64 32.

Cádiz: Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04.

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII -
Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n.
Tel. 964 22 14 08.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20
Tel. 965 51 11 24.

Gijón: Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. -
Tel. 985 32 51 03.

Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasaje de San Pedro
Tel. 943 39 86 40.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América,
s/n. - Tel. 955 25 75 65.

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

Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo,
322 - Tel. 928 26 43 58.

Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. 982 22
34 50 ó 22 34 54.

Madrid: Churruga, 2. - Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Puente del Carmen, s/n. -
Tel. 952 22 72 75.

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

Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga. -
Tel. 922 27 11 50.

Santander: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. -
Tel. 942 21 46 00.

Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04.

Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 -
Tel. 977 24 03 87.

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

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar -
Tel. 986 29 09 50.

Villagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de
la Marina, s/n. - Tel. 986 50 05 71.

O en cualquiera de sus 120 delegaciones
locales.

Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07

y 91 310 46 26. Fax 91 319 91 34.

Publicidad:

Instituto Social de la Marina.

Génova, 20. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax

91 319 91 34. Isidoro Mora.

Imprime: GRAFFOFFSET, S.L. C/ Los

Herreros, 14. Pol. Ind. Los Angeles.

28906. GETAFE. (Madrid). Depósito

Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-02-002-7

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

Asamblea de Cofradías. Las Cofradías de Pescadores eligieron un nuevo presidente



12

Planes de pesca. Bruselas plantea los dos primeros planes para recuperar los caladeros de merluza y cigala en la península.



27

Cursos del ISM. Toda la información sobre los cursos impartidos por el ISM para el sector.

- 6** Relevo en las Cofradías de Pescadores.
- 12** Bruselas propone planes de ajuste en la cigala y merluza.
- 17** Etiquetado de los pescados.
- 18** Ayudas para trabajadores de la flota de Marruecos.
- 20** España responde a Bruselas por el descontrol de la pesca.
- 22** Asamblea de AETINAPE
- 26** Problemas en la flota NAFO.
- 27** Los cursos de Bamio
- 36** Plan de Formación para 2004.
- 44** Primera reunión de la Comisión del Fondo de Reserva.
- 46** Jornadas de Sanidad Marítima en Walvis Bay.
- 51** Comunicaciones en el mar.
- 54** "Cluster" de empresas pesqueras.
- 56** Mejora el salvamento marítimo
- 60** Ayudas para gaseros
- 64** Noticias del ISM.
- 68** De costa a costa.
- 72** Página médica.
- 74** Breves / Noticias.



El Mediterráneo unido gana la dirección de las cofradías a un Cantábrico dividido

La VII Asamblea Nacional eligió a Juan Cervantes Flores presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP). Cervantes, que no estuvo presente en la Asamblea por motivos familiares, consiguió unir entorno a su candidatura a las federaciones regionales del Mediterráneo a las que se sumó Canarias. Frente a la cohesión del Mediterráneo, durante la asamblea, se evidenció la desunión de Galicia, Asturias y Cantabria, que dejó a José Gómez Castro, patrón mayor de Portonovo y candidato apoyado por las tres provincias gallegas, fuera de la ejecutiva pese a ser, a priori, el favorito. Rodolfo Iglesias el candidato cántabro contó con los votos de Asturias, que fueron insuficientes para ser una opción con posibilidades. Su inflexibilidad para negociar una candidatura impidió a los pósitos del Cantábrico noroeste formar parte de la Junta Directiva de la FNCP.

Juan Cervantes nuevo presidente de las cofradías de pescadores

El pasado mes de febrero se celebró en Madrid la VII Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) durante la cual los patrones y vicepatrones de las 225 cofradías españolas analizaron los temas que más preocupan a la bajura de nuestro país. La asamblea—tras guardar un minuto de silencio como homenaje a Clemente Jesús Muñiz Guardado, presidente de la FNCP desde 1979 hasta su fallecimiento en 2003, y reconocer la importante labor de las cofradías en la crisis del *Prestige* con un fuerte



aplausos—fue inaugurada por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, que señaló el diálogo como base del entendimiento que ha existido entre los pósitos y el organismo que él dirige.

Para argumentar sus palabras señaló algunas de las peticiones, realizadas por Muñiz, que se habían llevado a cabo tales como la prohibición del uso de redes de deriva o la aprobación de la Ley de Pesca. Estas peticiones muestran, según el ministro, el cumplimiento de los compromisos alcanzados entre los representantes del ministerio y las cofradías. Además, apuntó cómo las dos grandes crisis que la bajura ha padecido en estos años: la falta de acuerdo pesquero con Marruecos y el vertido del Prestige, se han gestionado con diálogo. *La paralización de 4.000 pescadores y 400 barcos es un problema importante se ha resuelto evitando la convulsión social, lo que quiere decir que ha habido medidas económicas paliativas que han funcionado.*

Cañete hizo un llamamiento a los representantes de la bajura para mantener el diálogo como piedra angular de la relación entre el ministerio y los pósitos; y lo reclamó especialmente para abordar temas tales como la Política Pesquera Común (PCP) o la reordenación del caladero. Respecto a este tema, pidió compromiso y dijo a los asistentes *podéis ordenar el caladero—vosotros que lo conocéis—*

o, nos lo ordenarán desde Bruselas gente que no lo conoce. Pidió la complicidad de las tres partes: el Gobierno de la nación, la Administración autonómica y el sector para recuperar los caladeros.

También en lo relativo a este tema, volvió a hacer referencia al diálogo como base para el entendimiento entre las distintas cofradías ya que la mayoría de los conflictos existentes en la actualidad se producen entre cofradías limítrofes, entre las provincias o las comunidades autónomas.

El ministro finalizó su intervención haciendo referencia a una de las ponencias que fue debatida durante la asamblea: "las cofradías de pescadores-proyección de futuro". En el mundo cambiante de la pesca, la bajura, subrayó, debe involucrarse en la comercialización de los productos del mar—hasta ahora se ha preocupado únicamente de pescar—, mejorar su gestión como empresa y vertebrarse para poder asumir la representación que la ley de pesca marítima otorga a los pósitos. Además,

Juan Cervantes presidirá la FNCP y cuenta con Antonio Riera y Salvador Orero como vicepresidentes

La bajura supone el 75% de los barcos de la flota en nuestro país y el 42% de los tripulantes



cofradías

tienen que asumir la representación del sector ante todas las administraciones, especialmente en el ámbito comunitario. Cañete admitió que no es tarea fácil articular la representación de la bajura que supone el 75% de los barcos de la flota en nuestro país y el 42% de los tripulantes.

TEMAS A DEBATE

Durante la jornada del sábado los equipos de trabajo debatieron las ponencias de presentadas a la VII Asamblea entre las que la reforma de la Política Común Pesquera (PCP) tuvo un papel principal ya que afecta a 13.000 embarcaciones de bajura que contarán hasta finales del presente año para solicitar ayudas para la renovación de la flota. Además, la reforma de la PCP también contiene el aumento de un 20 por ciento de las primas para desguace de buques pesqueros para reducir el esfuerzo entre 2003 y 2006.

La reforma de los coeficientes reductores es un tema que ha sido ya analizado por grupos de trabajo dentro del Consejo General de Insti-

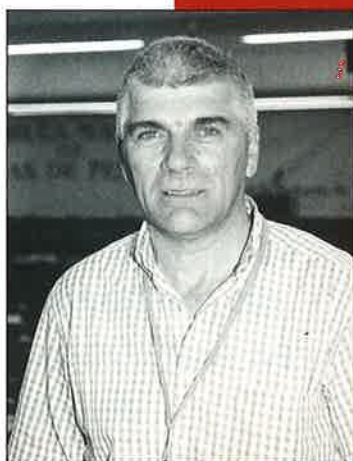


Durante las ponencias los representantes de las cofradías han mostrado su preocupación por lo concerniente con la tramitación de los expedientes, los períodos de tramitación. Además, de forma especial la bajura gallega, mostró su preocupación por una norma de esa comunidad que prohíbe dar el permiso de explotación a patrones cuyos barcos tengan 30 años de antigüedad.

La reforma de los coeficientes reductores es un tema que ha sido ya analizado por grupos de trabajo dentro del Consejo General de Insti-

Elección: Mediterráneo versus Cantábrico

Los patrones y vicepatrones de las 225 cofradías de nuestro litoral eligieron a Juan Cervantes Flores, patrón mayor de la Garrucha, Almería, presidente de la FNCP por 97 votos. El candidato gallego, José Antonio Gómez Castro, patrón mayor de Portonovo, consiguió 81 votos y Rodolfo Iglesias, patrón de San Vicente de la Barquera 35 votos.



José Antonio Gómez

Cervantes está acompañado por Antonio Riera Ribas (presidente de la Federación de Baleares) como vicepresidente I en representación de los marineros y por Salvador Orero Porres (presidente de la Federación de Castellón) como vicepresidente II en representación de los armadores.

El sistema de elección permite un voto a cada patrón y vicepatrón presente en la sesión plenaria a los que se añaden los votos emitidos por correo. Por tanto, las alianzas entre regiones que tienen problemas simila-

res son esenciales—como se ha puesto de manifiesto en esta asamblea—para elegir al presidente y a la directiva. Además de estas alianzas entre comunidades otra cuestión esencial es la apuesta sin fisuras de cada región por un candidato.

Así lo demostró Andalucía durante la asamblea a pesar de que su candidato no pudiera estar presente. Cervantes, que ha sido vicepresidente de la FNCP con Muñiz, contó, primero, con el apoyo de todas las cofradías andaluzas y supo, después, aglutinar a todas los pósitos del Mediterráneo compartiendo con sus vecinos puestos en la dirección y buscando un frente común a los problemas que aquejan al Mediterráneo.

José Antonio Gómez Castro, que llegó a la asamblea con el apoyo de las tres provincias gallegas—aunque los representantes de O Grove, Cangas y A Pobra no apoyaron al candidato gallego—, no obtuvo los votos necesarios (81 frente a los 97 de Cervantes) para presidir la FNCP contra todo pronóstico. Las causas fueron, como afirmó Gómez a esta revista, que los representantes de algunas provincias pactaron sus votos con va-



tuto Social de la Marina para fijar las prioridades. Pero hasta la fecha no se ha llegado un acuerdo entre las partes. Este tema, para el patrón mayor de la cofradía de Portonovo y candidato gallego a presidir la FNCP, José Antonio Gómez, era una prioridad ya que como declaró a esta revista *no es lógico que un amarrador tenga un coeficiente reductor del 30 por ciento y los marineros estén más o menos entorno al 15 por ciento cuando la vida laboral de estos últimos es por lo menos tan dura como la de los primeros.*

Otro tema analizado fue la situación fiscal de las cofradías respecto a la liquidación del Impuesto de Sociedades sobre Actividades Económicas. Aquí, se ha dado la circunstancia que tras la presión de los inspectores de Hacienda algunas cofradías han liquidado sus impuestos, a pesar de haber una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana que respalda el criterio de la FNCP al argumentar que el dinero de que los pósitos obtiene por comisión de venta tiene el carácter de un recurso económico con el que hace frente a las cargas colectivas que asume la corporación y, por tanto no existe remuneración ni ingreso que haya que liquidar.

Otros temas debatidos durante la asamblea fueron la estrategia ante el reglamento del Mediterráneo, la situación competencial de los pósitos respecto a otras organizaciones como las organizaciones de productores y el etiquetado.

Pero en esta ocasión la asamblea de cofradías contó con un aliciente aparte de las ponencias debatidas en los salones del hotel Chamartín. Los pasillos del hotel se convirtieron en el auténtico escenario de negociaciones y nervios de última hora entre los representantes de las distintas provincias y regiones para elegir qué candidato presidiría en esta nueva etapa la FNCP. ■

JESÚS M. SALAMANCA

La bajura gallega, con cerca de 5.000 embarcaciones y 15.000 pescadores, queda sin cargos directivos en la FNCP

rios candidatos a la vez y la intransigencia de Rodolfo Iglesias (que obtuvo 35 votos) para negociar una candidatura conjunta para el Cantábrico. El presidente de la federación asturiana, que apoyó a Iglesias, reconoció que los datos que se presentaron desde Cantabria no fueron los correctos; pero ya era tarde para cambiar el voto ya que muchos compañeros habían enviado su voto por correo.

Pero la realidad es que no existía unión entre los pósitos gallegos como han mostrado los enfrentamientos en la Federación Provincial de Pontevedra en la que el patrón de Baiona, Jesús López, pidió la dimisión del patrón de O Grove, Francisco Iglesias por no dar su apoyo a José Antonio Gómez.

Así las cosas, en la única reunión mantenida entre los candidatos del norte durante la madrugada del sábado al domingo, Iglesias exigió la presidencia de la federación a Gómez y éste teniendo en cuenta con los votos que contaba cada candidato no cedió. El resultado: Juan Cervantes, ausente en la asamblea debido a una grave enfermedad de su madre, es el nuevo presidente de la FNCP.

Para Iglesias la desunión del Cantábrico es ya un capítulo cerrado y, aunque la presidencia la tiene una persona del sur; los órganos de gobierno de la FNCP (el Comité Ejecutivo y la Comisión Permanente) cuentan con representantes de todas las comunidades autónomas, y afirmó La FNCP es de todos y va a trabajar por todos.

Para el patrón mayor de Portonovo lo ocurrido durante esta asamblea no es un capítulo cerrado y, la unión de las tres provincias gallegas tendría dar como fruto la creación de la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores para contar toda Galicia con una única voz que exponga sus problemas.

A pesar de las voces que dentro de la FNCP se alzan para ceder una vicepresidencia o ampliarlas a cuatro para dar cabida al norte, esta opción no parece probable ya que para los representantes gallegos de la bajura esto sería entrar por la puerta de atrás. ■

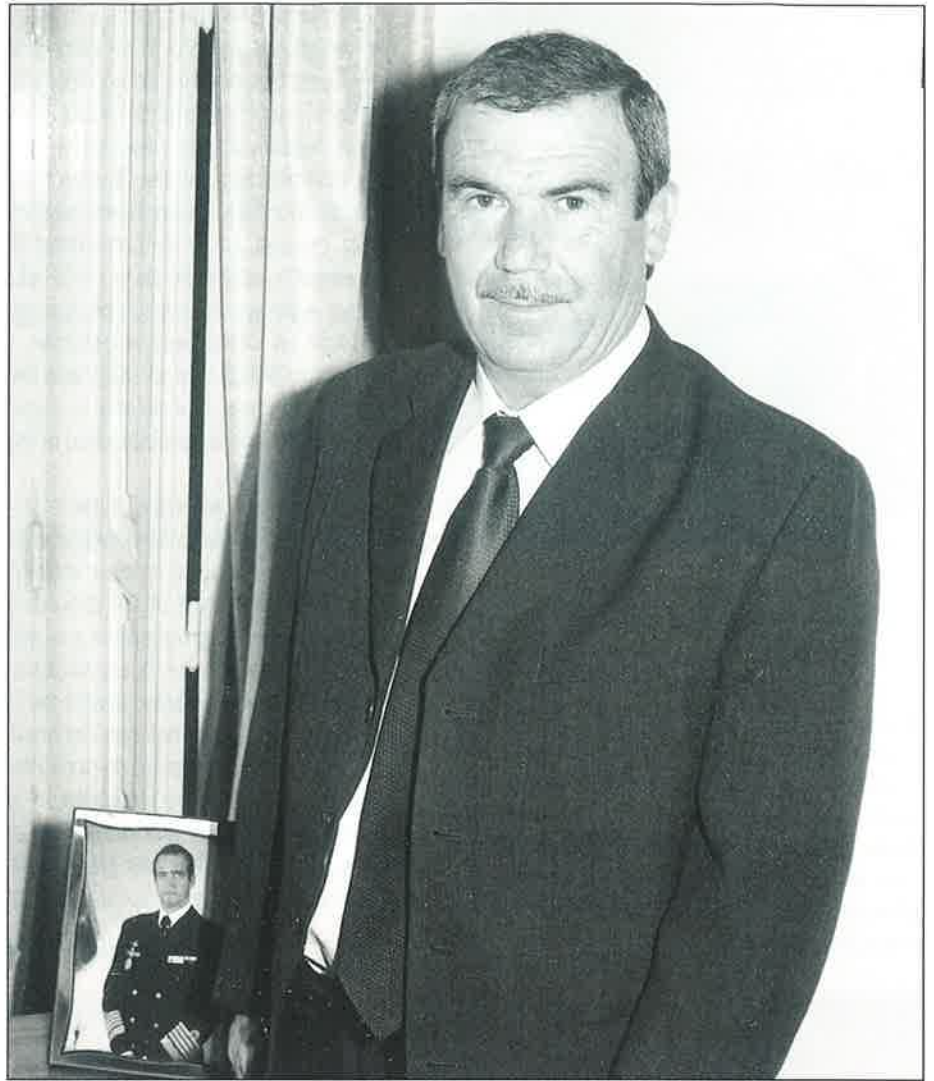


Rodolfo Iglesias

Entrevista con el
Presidente de la
Federación Nacional
de Cofradías de
Pescadores, Juan
Cervantes

**“El
sector
tiene
que
estar**

embarcado en el mismo barco”



La VII Asamblea de la FNCP ha elegido por primera vez un patrón mayor andaluz, que contra pronóstico obtuvo más votos que los candidatos gallego y cántabro. Juan Cervantes que sustituye a Clemente Jesús Muñiz Guardado presidirá la bajura española y para ello cuenta con el conocimiento que tiene del sector y con una política basada en la unión a través del diálogo de todas las federaciones regionales para presentar a las distintas administraciones los problemas que afectan al sector con una sola voz.

Pregunta.- ¿Qué balance hace de la VII Asamblea?

Respuesta.- El balance es positivo debido principalmente a la alta participación, que supone que la bajura se va concienciando de sus problemas y se da cuenta que tiene que estar unida.

P.- ¿Qué problemas tiene el sector?

R.- El sector tiene que dar respuesta en la actualidad a los temas que se han debatido en la asamblea como son la reforma de la Política Común Pesquera, normas de seguridad el etiquetado, la Ley de Pesca Marítima, el decreto de cofradías de Galicia, la propuesta del Reglamento del Mediterráneo, la situación fiscal de las cofradías entre otros. Todos son temas prioritarios.

P.- ¿Va a continuar la política de diálogo establecida por el anterior presidente?

R.- Efectivamente, el diálogo con la Administración será esencial para resolver los problemas que nos afectan.

P.- ¿Qué posición tiene respecto al tema del incremento de los coeficientes reductores?

R.- Este es un tema que la federación ha tratado con el ISM desde hace años. Se está analizando, en la actualidad, qué grupos y cuántos pescadores estarían incluidos. Que-



remos incluir en las negociaciones a los marineros que faenan en embarcaciones pequeñas y al marisqueo. Hay que estudiar el tiempo que se tardará en aplicar los coeficientes y a que grupos se va a aplicar; ya que si queremos que sea para todos tardaremos más tiempo en conseguir nuestro objetivo y algunos pescadores que están cerca de la edad de jubilación podrían salir perjudicados. Es difícil decidirse por tramos para cada grupo, o sacar la media. Desde la FNCP lo que se pretende es subir un punto o punto y medio a los barcos pequeños. Pero va a llevar tiempo.

P.- ¿Qué posición tiene la FNCP respecto a la liquidación del Impuesto de Sociedades?

R.- Desde la FNCP se ha informado a todas las cofradías para que no liquiden este impuesto. Respecto a las tres o cuatro cofradías que han pagado en próximas reuniones se decidirá qué hacer respecto a utilizar la sentencia del Tribunal para pedir la devolución de lo pagado o no.

P.- ¿Qué pasos ha dado la FNCP respecto a la propuesta de reglamento del Mediterráneo?

R.- Los representantes de los países afectados hemos mantenido dos reuniones en las que han participado 88 cofradías del Mediterráneo. La FNCP ha elaborado un informe referente a la PCP que ha enviado a Pesca con peticiones para que se presione en Bruselas. Se ha pedido que la Comisión Europea cambie sus métodos de trabajo y de consulta y que proporcione los dictámenes científicos utilizados para elaborar sus ideas, así como un estudio que refleje el impacto socio-económico que las medidas propuestas tendrán en la zona.

P.- ¿Cómo presidente, va a dar voz un Cantábrico sin representación?

R.- Nadie ha quedado fuera. Todos estamos juntos y se está analizando mantener las cuatro vicepresidencias para dar cabida a representantes de las regiones del Cantábrico. Voy a viajar a Galicia para hablar con los representantes de la bajura para que nadie quede fuera. La política de la federación es sumar esfuerzos y no restar, y para ello nos reuniremos con catalanes y vascos. El sector tiene que estar junto. ■

J.M.S.

**El diálogo
con la
Administración
será esencial
para resolver
los problemas
que nos afectan**

De acuerdo con los compromisos marcados el pasado mes de diciembre

Bruselas propone planes de ajuste para la merluza y la cigala



Los ministros de Pesca comunitarios llegaron a un acuerdo el pasado mes de diciembre sobre TACs y cuotas pesqueras para 2004 por el que no se aplicaban los duros recortes planteados inicialmente por la Comisión. Sin embargo, en esa misma reunión los ministros llegaron igualmente al compromiso de poner en marcha planes de ajuste a corto plazo para las especies más afectadas por la reducción de recursos para su entrada en vigor en 2005. De acuerdo con todo ello, Bruselas ya ha dado el primer paso con la puesta sobre la mesa de dos planes para la recuperación de los caladeros de merluza y cigala en aguas de la península así como para el lenguado en el Canal de La Mancha y el Golfo de Vizcaya. Administración central española, comunidades autónomas y sector ya se han puesto a trabajar para presentar alternativas a las propuestas iniciales de Bruselas.



A grandes rasgos, los planes comunitarios contemplan un periodo de aplicación entre cinco y 10 años en función de la evolución de los caladeros para reducir las posibilidades de pesca aproximadamente un 10% cada año. Para lograr ese ajuste entre pesca y recursos, la Comisión contempla varios escenarios que van desde la aplicación de vedas hasta las res-

tricciones para faenar con limitación por días o paradas.

Para España, el desarrollo de estos dos planes pueden afectar a más de 900 barcos. Un punto importante, en línea con lo que está sucediendo a todos los niveles en el conjunto de la Unión Europea, es que la aplicación de estas medidas no implican la asignación de más fondos para apoyar las acciones estructurales que se puedan derivar consecuencia de la reducción de la actividad de algunas flotas. No hay un euro más para esas políticas de reestructuración y se mantienen las partidas asignadas con los plazos previstos en la última reforma de la Política Pesquera Común. Sin embargo, se da la opción a los Estados miembros para que hagan una nueva programación de los recursos ya asignados en función de las nuevas necesidades que se puedan plantear. España dispone hasta el año 2006 de 1.721 millones de euros de los 3.700 disponibles por la UE para todos los países.

La propuesta de estos dos planes para la recuperación de las pesquerías de la merluza y la cigala en aguas de la península se ha elaborado en función de los datos científicos manejados por diferentes organizaciones que trabajan en esta materia. Para la redacción de los mismos, la Comisión ha tenido en cuenta los recientes dictámenes científicos del Consejo In-

Se comenzarían a aplicar en 2005 y tendrían una duración entre cinco y 10 años



Contemplan la posibilidad de un recorte anual medio del 10%

ternacional para la Exploración del Mar que señalaban la elevada mortalidad por pesca de las poblaciones de merluza y cigala en la divisiones CIEM VIIIc y IX hasta poner en riesgo su derrumbamiento. El objetivo propuesto es lograr reconstituir dichas poblaciones hasta límites biológicos de seguridad en un plazo entre cinco y 10 años.

El programa diseñado por este Reglamento afecta a la población sur de merluza que se halla en las divisiones VIIIc y IXa establecidas por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) y a la población de cigala que se halla en la división VIIIc y IXa.

Para el desarrollo de estos planes, según se contempla en este Reglamento, la Comisión basándose en las recomendaciones del CIEM y del Comité Técnico y Económico de la Pesca (CCTEP), evaluará el impacto de las medidas puestas en marcha y sus efectos durante cada uno de los años siguientes. En el caso de que se vayan viendo signos de recuperación el Consejo decidirá, a propuesta de la Comisión, sustituir el plan y flexibilizar las capturas. Si por el contrario no hay esos síntomas, los órganos comunitarios podrán incorporar nuevas medidas para garantizar la recuperación de los caladeros.

Cada año, el Consejo establecerá por mayoría cualificada y a propuesta de la Comisión, el TAC correspondiente a cada una de las poblaciones afectadas. En el caso de la merluza, cuando el CCTEP lo estime, a la vista del informe más reciente del CIEM, que el índice de mortalidad por pesca correspondiente a la población es superior al 0,17 anual, el TAC no podrá rebasar el nivel de capturas que, de acuerdo con una evaluación científica llevada a cabo por el CCTEP y basada en los informes del CIEM, resulte al finalizar el año de su aplicación en una reducción del 10% del índice de mortalidad en pesca en comparación con el índice de mortalidad por pesca calculado para el año anterior. Por el contrario, cuando ese índice de mortalidad sea igual o inferior al 0,17% anual, el TAC se fijará en un nivel de capturas que, de acuerdo con una evaluación científica llevada a cabo por el CCTEP basada en el informe más reciente del CIEM, resulte un índice de mortalidad por pesca del 0,15 anual en el año de su aplicación. Para fijar los TAC en el caso de la cigala se aplicarán los mismos mecanismos que en el caso de la merluza.

Según se contempla en esta propuesta de Reglamento, son posibles restricciones en la

variación en los TAC. Para ello, durante el primer año se seguirán los siguientes criterios: A) Cuando la aplicación de las normas iniciales den lugar a un TAC superior en más del 25% al TAC del año anterior, el Consejo adoptará un TAC que no supere en más del 25% al de ese año. Cuando la aplicación de esas normas den lugar a un TAC inferior en más del 25% al TAC del año anterior, el Consejo adoptará un TAC que no sea inferior en más del 25% al de ese año. A partir del segundo año esos techos se fijan en el 15% del TAC del año anterior.

Un punto fundamental en el desarrollo de estos planes son las medidas contempladas para limitar el esfuerzo pesquero.

EL Consejo, a propuesta de la Comisión, decidirá el nivel máximo autorizado de kilovatios-día el cual no puede rebasar un valor calculado de acuerdo con las condiciones establecidas con respecto a los grupos de buques de pesca de cada Estado miembro que capturen las poblaciones afectadas durante el año siguiente. Cada estado miembro deberá elaborar una base de datos que incluirá en cada una de las zonas fijadas para el desarrollo de estos planes cada uno de los buques que lleven el pabellón de este país, que estén registrados en la UE y que hayan desembarcado cualquier cantidad de cigala o merluza. Esa información debe contemplar nombre y número de identificación del barco, potencia del motor instalado, número de días de ausencia del puerto, canti-



dad de merluza y cigala de la población sur desembarcada y número de kilovatios día calculado por el número de días de ausencia del puerto y de la potencia instalada. Esta base de datos deberá estar elaborada, a más tardar, antes del 31 de octubre de 2004 en lo que afecta al trienio 2001-2002. Para los años siguientes, la fecha fijada es el 15 de julio. Cada

Para reducir el esfuerzo pesquero no se descartan las paradas, limitar los días de actividad y la vedas





Administración y sector trabajan para ofrecer alternativas a las propuestas comunitarias

Estado miembro deberá calcular la media y el total de kilovatios-día y decidirá igualmente cada año la distribución del número máximo autorizado entre los buques que lleven ese pabellón. Igualmente el Estado miembro deberá comunicar a la Comisión, para cada una de las zonas el nombre y número de los barcos. De acuerdo con los kilovatios asignados, cada barco tendrá derecho a un número de días de ausencia del puerto dividiendo los kilovatios-día por la potencia del motor instalada. Se entenderá por un día de ausencia de puerto cualquier periodo ininterrumpido de 24 horas a partir de la entrada en una de las zonas geográficas contempladas en los planes. Los Estados miembros garantizarán que los barcos cumplen con los periodos asignados para ejercer su actividad. Los barcos que no hayan sido incluidos en las listas para faenar en esas zonas, no podrán efectuar desembarques ni transbordos de merluza o cigala capturada en esas aguas.

La nueva propuesta de reglamentación comunitaria contempla igualmente un aumento de los mecanismos de inspección y control de la actividad de estas flotas. Se permitirá solamente un margen de tolerancia del 5% entre el volumen de las capturas que haya a bordo de un barco y las cifras consignadas en el diario de a bordo. Las autoridades competentes en cada Estado se cerciorarán de que cualquier cantidad de merluza de la población sur supe-

rior a 50 kilos en cigala o merluza sea pesada utilizando las básculas de la lonja antes de su venta. Se prohibirá conservar a bordo de estos buques de pesca recipientes con cualquier cantidad de cigala o merluza envuelta con otras especies. Los capitanes de los buques, prestarán a los inspectores de los Estados miembros la ayuda necesaria para comprobar las cantidades declaradas en los cuadernos del diario de sobre merluza y cigala. Igualmente, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán exigir el pesaje de cualquier cantidad de merluza o cigala que supere los 50 kilos capturada en las zonas reseñadas antes que sean transportadas a otro destino

Entre los mecanismos para conseguir una recuperación de los caladeros, la propuesta de reglamento contempla la posibilidad de fijar hasta cinco zonas de veda para la cigala en aguas peninsulares. Esas zonas de veda se situarían en Asturias, otra entre Asturias y Cantabria, una tercera en Rías Bajas, una cuarta en el Golfo de Cádiz y otra en el Alentejo en Portugal. Igualmente se prohibiría la pesca de arrastre y los naseiros.

El objetivo inicial de Bruselas es que estos planes se discutan a lo largo de todo este año para su aplicación en 2005. En España, algunas comunidades autónomas ya han iniciado los trabajos para plantear alternativas a las propuestas de la Unión Europea. ■

Agricultura regula la identificación de los productos pesqueros

Tras una serie de consultas con el sector y las comunidades autónomas, el gobierno aprobó un real decreto por el que se regula la identificación de los productos de la pesca, acuicultura y marisquero vivos, frescos, refrigerados o cocidos. Esta nueva disposición viene a completar la normativa ya en vigor para los productos congelados y será de aplicación para todo el territorio nacional y para todos los productos al margen de su procedencia. Con la aprobación de esta disposición, el gobierno pretende reforzar el sistema de trazabilidad con la inclusión del etiquetado desde que se hace la primera venta hasta que el producto llega a manos del consumidor.

La nueva norma será aplicable a todos los productos, con independencia de su origen y situación comercial

Este real decreto deroga la normativa vigente desde 1999 sobre normalización y tipificación de los productos de la pesca frescos, refrigerados o cocidos y destaca la obligatoriedad de especificar en la etiqueta el método de producción señalando claramente que se trata de pesca extractiva, pescado de aguas dulces, marisquero o criado en acuicultura. La etiqueta deberá expresar igualmente la zona de cría o captura y, en algunos casos, incluir también en país de origen. La etiqueta deberá contener igualmente la denominación científica y comercial de la especie, el método de producción, peso neto para los productos envasados, el modo de presentación así como la identificación del primer expedidor o centro de expedición. Esta etiqueta deberá acompañar al producto en las diferentes fases de su comercialización desde la primera venta o puesta en el mercado pasando por el transporte y la distribución hasta que llegue al consumidor final.

Con este real decreto se establece la normativa básica sobre clasificación y etiquetado de estos productos atendiendo a los reglamentos comunitarios de

2000 y 2001 para que los consumidores posean una adecuada información sobre cada uno de los productos de la pesca que va a consumir.

Durante los últimos años se han logrado importantes avances en los procesos para el etiquetado de los productos de la pesca para su venta al consumidor, aunque en medios oficiales se reconoce la dificultad para que ello sea una práctica totalmente generalizada en todo tipo de establecimientos. A pesar de existir lagunas, se estima que los trabajos desarrollados han sido muy positivos en cuanto supone romper con una vieja tradición de ventas sin ningún tipo de señales de indentificación del producto. ■





Bruselas flexibilizó las ayudas

**Más de 1.500
trabajadores que
no ejercieron la
actividad
pesquera en 2002
se podrán
beneficiar de la
prima de 12.000 €**

El consejo de ministros de Pesca de la Unión Europea aprobó una modificación importante del Reglamento 2561 de 2001 por el que se regulaban las ayudas para las flotas afectadas por la no renovación del acuerdo con Marruecos.

Según el nuevo acuerdo comunitario, se flexibilizan algunas de las exigencias requeridas para el acceso a las ayudas. En primer lugar, se ha desvinculado el derecho del beneficiario a la obligación de la paralización definitiva del buque en que se hallara enrolado. Con este cambio se da la posibilidad a casi 1.500 trabajadores que no han ejercido la actividad pesquera en 2002 y el barco donde estaban faenando no optó por la paralización definitiva, a que se puedan beneficiar de la prima de 12.000 euros o la parte correspondiente si el periodo de inactividad ha sido inferior a los 12 meses

Otro de los cambios introducidos es que el plazo de un año que el beneficiario debe estar

CC AA	Flota 30/11/99	Bajas diversas causas
Andalucía	173	9
Canarias	142	9
Galicia	57	3
C. Valenciana	5	-
Ceuta y Melilla	19	-
País Vasco	1	-
TOTAL	397	21
Porcentaje	100%	5,29%

BUQUES EN ACTIVO

MEDIDA ESPECÍFICA, FLOTA DEL CALADERO DE MARRUECOS. COSTE TOTAL Y COMPROMISOS A 15 -12-03. (Descontadas las renunciaciones)

CC AA	Desguace		S.M./exportación ⁹⁾		Modernización		Prima Individual		Prima individual abandono profesión		Prejubilaciones		Total M€
	Nº	M€	Nº	M€	Nº	M€	Nº	M€	Nº	M€	Nº	M€	
Andalucía	65	31,954	2	0,425	29	0,942	547	6,420	69	6,031	70	2,736	48,508
Canarias	70	49,966	-	-	20	1,294	314	3,76	17	0,974	6	0,204	56,198
Galicia	18	7,212	-	-	8	0,553	83	0,996	29	1,731	17	0,739	11,231
C.A. Valenciana	1	0,687	-	-	-	-	20	0,169	-	-	-	-	0,856
País Vasco	-	-	-	-	1	0,486	-	-	-	-	-	-	0,486
Secret. G. Pesca	4	2,219	62	44,797	2	0,146	1	0,012	-	-	1	0,014	47,188
Total UE y Nacional¹⁰⁾	158	92,038	64	45,222	60	3,421	965	11,357	115	8,736	94	3,69	
TOTAL	92,04		48,64				23,79						164,4667

sin ejercer la profesión de pescador se pueda contar desde el uno de enero de 2002 y no un año después de percibir la ayuda

Finalmente, en virtud del nuevo acuerdo comunitario se proroga la fecha límite de subvencionalidad de los gastos hasta el 31 de diciembre de 2004. La fecha límite para presentar a la Comisión la solicitud pago del saldo será el 30 de junio de 2005.

Esta medida beneficiará especialmente a pescadores canarios, andaluces y gallegos.

Esta decisión comunitaria ha sido consecuencia de las medidas reclamadas ante Bruselas tanto por el Ministerio de Agricultura como desde el Parlamento Europeo. En esta línea, el Parlamento aprobó a finales del pasado año un informe elaborado por la eurodiputada socialista Rosa Miguélez encaminado a ampliar los plazos para que los pescadores afectadas se pudieran acoger a las ayudas propuestas. Para la eurodiputada socialista, las condiciones fijadas por la reglamentación anterior eran excesivamente rígidas, razón por la cual a diciembre del último año se pudieron reasignar 30 millones de euros previstos para reconversión para paliar los efectos provocados por el Prestige.

El acuerdo con Marruecos terminó el 30 de noviembre de 1999 y e l mismo afectó a casi 400 buques de los que 173 correspondían a Andalucía, 142 a Canarias, 57 a Galicia,, 19 a Ceuta y Melilla, cinco a la Comunidad Valenciana y uno al País Vasco con 4.300 personas que se vieron obligados a interrumpir sus actividades

Al pasado mes de noviembre, sobre un total de 397 embarcaciones, 21 se habían dado de baja por diferentes causas. Nueve barcos se habían posado al censo especial de palangre de superficie, cuatro estaban enrolados para el arrastre en la pesca de altura en terceros países, cinco estaban faenando en aguas de Portugal, 25 en aguas de Mauritania, tres estaban desarrollando campañas experimentales y siete se habían ubicado en función de otros acuerdos. En el caladero nacional se habían reubicado 94 embarcaciones de las que 58 corresponden a las aguas andaluzas. Finalmente, para paralización definitiva se habían inscrito 225 barcos. De esa cifra, 61 barcos se fueron a empresas mixtas, se exportaron seis embarcaciones y fueron para el desguace 158 unidades. Hay tres barcos ofertados para nueva construcción y una petición de desguace aún por resolver. ■

Al mes de noviembre, sobre una flota de 397 barcos, se han desguazado 158, 61 se han colocado en empresas mixtas y 94 se han reubicado en el caladero nacional

SITUACIÓN DE LA FLOTA DEL CALADERO DE MARRUECOS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

SITUACIÓN DE LA FLOTA POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS													
	Censo esp. Palang. superficie	Arrastre altura 3º países	Portugal	Mauritania	PTP Campañas	Otros acuerdos	Caladero Nacional		Paralización definitiva			Solicitado desguace sin resolver	Ofertados nueva construcc.
							Censados C.N.	Ubicados C.N.	S. Mixtas	Exportación	Desguace		
	4	-	5	4	-	4	32	26	15	5	65	1	1
	-	1	-	15	2	3	14	7	20	-	70	-	2
	3	2	-	5	1	-	1	1	24	-	18	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	1	-	-
	2	-	-	1	-	-	4	5	2	1	4	-	-
	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9	4	5	25	3	7	51	43	61	6	158	1	3
	53						94		225				
	13,35%						23,68%		56,68%			0,25%	0,76%

214

53,90%



España rechazó las acusaciones de descontrol en la pesca

La Administración española ha remitido a las autoridades comunitarias respuesta a la notificación formal por la que se acusaba de falta de control en las actividades pesqueras. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha rechazado de plano las denuncias comunitarias. A partir de este momento, existe la posibilidad de que la Comisión de la Unión Europea archive sus denuncias o, por el contrario, que la respuesta española no haya satisfecho sus planteamientos e inicie un dictamen motivado contra el estado miembro que es el segundo paso para un procedimiento de infracción previo a la denuncia ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

El pasado mes de noviembre, las autoridades comunitarias efectuaron una denuncia contra las Administraciones de España y el Reino Unido acusando a las mismas de no llevar a cabo los controles e inspecciones necesarias para saber el volumen exacto de las capturas, zonas de pesca y por la existencia de departamentos ocultos en los barcos para esconder parte de las pesquerías realizadas. Estas denuncias se basaban en los trabajos llevados a cabo sobre el terreno por varios inspectores comunitarios que, según sus declaraciones, habían contemplado en algunos puestos cómo no se hacían declaraciones fiables sobre el volumen de capturas e incluso sobre las especies. Como un ejemplo puntual, los inspectores señalaban que en un determinado puerto, durante dos días, solamente se habían declarado un 15% de las 200 toneladas de merluza comercializada. En esta misma línea se achacaba a las autoridades españolas no tener un control riguroso sobre la existencia de bodegas ocultas en los barcos para capturas ilegales. En algunos puertos los inspectores alegaban haber visto descargas son control.

De acuerdo con estos informes de los inspectores, Bruselas presentó las correspondien-



**La Comisión
había dado
un plazo de
dos meses
a las
autoridades
españolas**

**Bruselas
puede
cerrar la
denuncia o
iniciar un
procedimiento de
infracción**

tes denuncias a España y el Reino Unido.

Esta comunicación fue respondida inmediatamente por el Ministerio de Agricultura el pasado mes de noviembre al señalar que se trataba fundamentalmente de un escrito político y basado además en una serie de evidencias puramente anecdóticas de los inspectores en algún puerto. En medios del sector, la decisión comunitaria ha sido motivo de sorpresa en cuanto recientes informes de Bruselas señalaban a España como una de las flotas que mejor cumplían con sus compromisos en materia de control y era además una de las flotas menos sancionadas.

En su respuesta formal ante las autoridades comunitarias, España ha señalado que las acusaciones lanzadas desde la Comisión son erróneas. La Administración española señala que se están llevando a cabo los controles necesarios

requeridos para evitar situaciones ilegales y rechaza las acusaciones comunitarias de que eran insuficientes. España rechaza igualmente las acusaciones sobre inspecciones discriminatorias en las islas Canarias en perjuicio de los barcos extranjeros y haciendo la vista gorda sobre las embarcaciones nacionales. En su respuesta, España indica que en esas aguas se están cumpliendo las disposiciones comunitarias para una zona considerada como ultraperiférica por la Unión Europea.

Por parte de las autoridades españolas se han rebatido finalmente los datos de la Comisión por lo que se indicaba que la flota española no estaba cumpliendo algunas cuotas como las de la merluza

La falta de controles ha sido uno de los puntos negros en la última década en la aplicación de la Política Pesquera Común. ■



Asamblea General de la Asociación de Titulados Náutico-Pesquera

Los titulados náutico-pesqueros centraron el debate de su Asamblea General en la situación de las familias de los marineros de las flotas de altura y en la ruptura del relevo generacional en la pesca debido principalmente a que las condiciones laborales no hacen los distintos oficios del sector atractivos a los jóvenes. La Asociación de titulados volvió a hacer hincapié en las reclamaciones que ha venido haciendo a las distintas administraciones para que apliquen la legislación para mejorar la situación social de la gente del mar y propiciar el relevo generacional que mantenga a los jóvenes en las localidades costeras sin que tengan que emigrar.

AETINAPE alerta sobre el problema del relevo generacional





“La mar ejerce un influjo mágico y desconocido en sí mismo que rodea con un halo específico toda su vida. Este conjunto de significados compartidos une a los hombres de la mar por encima del tipo de pesca que practiquen, la zona de calar los artes, su condición de propietarios o/ trabajadores o su situación jerárquica en el barco”

(Begoña Marugán)

La asamblea de Aetinape celebrada en Cangas, capital de la comarca de O Morrazo, reunió a cerca de 200 titulados de esta asociación en el salón del ayuntamiento para hablar de dos temas que afectan al sector: la seguridad a bordo de los buques de pesca, y la conciliación de la vida familiar con la vida laboral de los profesionales del mar.

José Manuel Muñiz, presidente de Aetinape, advirtió en su discurso de apertura sobre el debilitamiento que sufre el tejido productivo pesquero gallego en determinadas localidades costeras debido principalmente a la constante limitación de capturas que imponen la Comisión Europea de Pesca y a la situación laboral de la gente del mar, que va forzando a cambiar de actividad a muchos marineros y empuja a los jóvenes a dirigir sus miradas a trabajos en tierra.

FAMILIA MARINERA

El primer tema tratado fue la situación de las familias de los marineros, que contó con la intervención de Begoña Marugán, socióloga del Instituto Social de la Marina (ISM) y Josefa So-

to, presidenta de Rosa dos Ventos Cristina Castro, del Apostolado del Mar. Marugán destacó las diferencias entre el trabajo de tierra y el de mar. Lo específicamente diferente del trabajo en el mar es la autoimagen que tienen que les lleva a interpretar el mar como su vida y origen de su identidad. Además, la diferencia frente a los de tierra se percibe como discriminación y, define actividad -y, por tanto, su existencia, como insegura, incierta, azarosa y marcada por el riesgo.

Frente a los trabajadores de tierra la vida cotidiana de la gente del mar se desarrolla en dos esferas, señaló la socióloga. En el mar el dominio es masculino; mientras que en tierra el dominio es femenino ya que la mujer, durante la ausencia, ha tenido que ponerse al frente en los temas familiares, sociales y económicos y a la vuelta el marido desconoce los pormenores y se siente desplazado.

De esta forma, los marineros interpretan e integran de modo distinto los períodos de ausencia y presencia. La primera—el tiempo embarcado— se asume como pauta cotidiana, mientras que la segunda—el descanso— es el período de



excepción. Estas circunstancias se muestran en toda su extensión en la pesca de altura.

Esta situación de presencia y ausencia del marino tiene consecuencias en las mujeres. En el plano conyugal, según Marugán, se produce una quiebra del vínculo marital que lleva a la mujer a "guardar la ausencia del marido". En el plano familiar, la mujer ante la ausencia del marido actúa como madre y en cuando el marido regresa cambia a esposa. En el plano materno durante los periodos de ausencia, la mujer ejercita la paternidad, censurando su maternidad lo que causa un fuerte coste psicológico.

La representante del ISM también analizó en el transcurso de su ponencia los cambios experimentados en la relación de los hombres con el mar y el influjo que éste ejerce sobre los marinos. Según la socióloga *La mar ejerce un influjo mágico y desconocido en sí mismo que rodea con un halo específico toda su vida. Este conjunto de significados compartidos une a los hombres de la mar por encima del tipo de pesca que practiquen, la zona de calar los artes, su condición de propietarios o trabajadores o su situación jerárquica en el barco.* Pero esta rela-

ción ha experimentado cambios, que se deben principalmente a los avances técnicos, al tipo de pesca que se realiza, y a la edad.

Esta integración del pescador con el mar cambia a medida que el tamaño del barco y la especialización aumentan y va variando con la edad. Así, para el pescador de altura, en la adolescencia el mar es foco de fascinación y para los mayores es motivo de recuerdos. Sin embargo los trabajadores en activo experimentan un rechazo y se alejan de la visión romántica, ya que su trabajo—al contrario que en algunas profesiones en tierra—se realiza bajo unas condiciones extremas de dureza, marginación, monotonía y aislamiento y, por tanto, no permite presuponer la realización personal.

Concluyó la representante del ISM su intervención afirmando que se tendría que entender el trabajo en el mar como un simple trabajo sin mitificarlo lo que llevaría a reconciliar los tiempos en el mar y en tierra. Además, la mejora de las condiciones de vida pasan por mejorar las condiciones de trabajo.

La presidenta de Rosa dos Ventos, Josefa Soto, se refirió en su intervención en los problemas de integración del marino cuando está en tierra tanto en los periodos entre mareas o cuando le llega la jubilación, ya que como afirmó un patrón durante el debate posterior *la familia se ha acostumbrado a vivir sin él.* La representante del Apostolado del mar, Cristina de Castro apuntó que se están recogiendo firmas para que el marino pueda disfrutar de dos meses de vacaciones por cuatro meses en el mar.

SINIESTRALIDAD LABORAL

En lo relativo a seguridad a bordo de los buques de pesca, Muñiz, destacó la importancia que este tema ha tenido siempre para Aetinape y añadió que siempre es buen momento para ampliar conocimientos que ayuden a incrementar la salud y seguridad en los barcos.

Para analizar el tema de la seguridad a bordo de los buques de pesca los titulados náutico-pesqueros contaron con el ingeniero naval Primitivo González, que apuntó a las duras condiciones de vida y trabajo a bordo y el prolongado aislamiento de la tripulación como las causantes de que la actividad pesquera—especialmente la pesca de bajura, cuyas embarcaciones disponen de menor capacidad de protección—sea la más peligrosa. Por tanto, para reducir la siniestralidad laboral, según González, *es prioritario mantener los buques y equipos en perfectas condiciones y no llevar a cabo operaciones peligrosas cuando exista cansancio, estrés o riesgo.*

Desde el punto de vista de la seguridad, subrayó el experto, es necesario el mantenimiento exhaustivo de los buques y de sus equipos. Además, los tripulantes han de conocer perfec-



tamente el barco, el funcionamiento de sus equipos, las maniobras de pesca y la forman en la que se debe proceder en caso de emergencia siguiendo las normas de seguridad necesarias. Otro punto importante es que el número de tripulación ha de estar de acuerdo con la legislación para que el personal disponga del descanso necesario para poder desarrollar su actividad sin estar lastrado por la fatiga o el insomnio que son importantes causas de accidentes laborales. Todos estos aspectos incrementan la seguridad a bordo al reducir el número de accidentes evitables.

González también enumero en su intervención como la previsión puede reducir el número de accidentes. Así, el deterioro o problemas relacionados con la sentina o el alto nivel de corrosión de la tubería de agua salada de refrigeración del motor—permitiendo la entrada de agua salada en la máquina—pueden producir la inundación del barco con el consiguiente problema de hundimiento.

Otros accidentes son producto del exceso de confianza de los tripulantes y con la debida prevención podrían ser evitados tales como la manipulación de equipamiento recién instalada sin la necesaria preparación, utilización de ropa y calzado inapropiado para evitar resbalones y daños en los pies cuando se producen golpes de mar que pueden dar con el marinero en el agua, o no llevar protección contra el ruido en la cámara de motores.

También trató González sobre la no utilización de chaleco durante los trabajos en cubierta y del mal estado, en casos, de los equipos de salvamento del barco.

El último punto del capítulo de previsiones apuntando un dato que no suele ser destacado en estos foros: la falta, a veces, de adecuación del diseño de los buques a un equipo o a la finalidad de pesca para que se usa. Como experto, es consciente que las remodelaciones o reparaciones de los barcos no siempre se ade-

cuan a las circunstancias en las que va a desarrollar su tareas la embarcación.

Finalizó su intervención pidiendo a las administraciones que cumplan con el máximo rigor toda la normativa pesquera, especialmente en materia de vigilancia e inspección, para que ésta sea garantía de la protección de las personas que dedican su vida al mar. ■

J.M.S.

Reivindicaciones de AETINAPE

Otros temas de actualidad que, aunque no fueron tratados en la asamblea, preocupan a los titulados náutico-pesqueros son los siguientes:

● **Real Decreto Mecánicos Navales**

El Real Decreto que recoge las condiciones de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la marina mercante y la pesca y que incluye nuevas atribuciones tanto para el sistema de adultos como para los técnicos superiores en máquinas es un paso en la buena dirección. Pero ante las dificultades que plantea su aplicación, los representantes de los titulados piden su reforma para equipararlo que se establecen para el acceso a titulaciones superiores de acuerdo con el convenio STCW-95 de la OMI.

● **Equilibrio de responsabilidades en la prevención de riesgos**

Para AETINAPE la legislación criminaliza en exceso a los mandos de las embarcaciones, mientras que exonera a armadores e inspectores.

● **Correspondencia con Europa en titulaciones**

Los titulados piden al Gobierno español que pida la aplicación de la misma filosofía que el Tribunal de Luxemburgo impuso a España al impedir que los cargos de capitán y primer oficial

de puente fuesen reservados a españoles. Ahora, Francia, Gran Bretaña e Irlanda impiden que los españoles ejerzan el mando de estas flotas.

● **Creación de una diplomatura marítimo-pesquera**

● **Cambio de estrategia en NAFO**

Se pide incrementar el trabajo diplomático para reformar el reglamento NAFO y que la flota pueda faenar en esos caladeros.

● **Empleo de calidad para asegurar el relevo generacional**

La humanización del trabajo a bordo por parte de los armadores dará como resultado inmediato la incorporación de tripulantes nacionales a nuestras flotas y parar la incorporación de trabajadores extracomunitarios.

● **Unificación de los criterios de inspección**

La asociación entiende que se ha desaprovechado la catástrofe del Prestige para unificar criterios de inspección y despacho de buques de la Dirección General de Marina Mercante.

● **Proyecto de Ley de Guardacostas en Galicia**

Los titulados náutico-pesqueros han visto en el proyecto gallego un intento por marginar a este colectivo y, por tanto, otro frente abierto. J. M. S.

El pasado mes de octubre, la reunión de NAFO aprobó una dura reducción de las posibilidades para la pesca del fletán en aquellas aguas bajando la cuota de 42.000 a solamente 20.000 toneladas en 2004 para llegar a 16.000 toneladas en 2007. Este fuerte ajuste afecta en el caso español a la actividad de 38 barcos con una tripulación media de casi 30 personas, lo que supone la posibilidad de que en el futuro algunos barcos abandonen el caladero y que los demás deban reducir sus actividad.



La flota de NAFO pide un cambio en la gestión del caladero

Las tripulaciones consideran que están pagando ellas los platos rotos por el duro ajuste de cuotas y reclaman medidas conjuntas para superar el problema

A las pocas semanas de iniciada la aplicación de ese acuerdo, las tripulaciones de esta flota congeladora han hecho llegar a través de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, AETINAPE, un documento a la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y al conselleiro de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia donde se denuncia la actual grave situación laboral que están sufriendo. Según señalan las tripulaciones, la

reducción de las posibilidades de pesca se ha traducido en un aumento de la tensión en el trabajo con un aumento de la presión policial y riesgos de sanciones con el agravante de que las multas se pagan a partir del importe de la marea o se hacen recaer sobre los capitanes cuando los trabajadores reciben el salario en función de un porcentaje de capturas. Ante esta nueva situación, las tripulaciones solicitan un cambio en la gestión de esos recursos pesqueros para que el perjuicio no recaiga sobre los trabajadores. Las tripulaciones reclaman además un comportamiento más solidario entre las empresas armadoras y señalan además que sería necesaria su presencia en los procesos de negociaciones de las Administraciones para evitar fracasos como el de NAFO.

Las peticiones de las tripulaciones se concretan en los siguientes puntos: Una gestión adecuada de la cuotas actuales para que los trabajadores no se halen desprotegidos; una reorganización del trabajo para evitar situaciones de riesgo derivadas de un a mayor presión y vigilancia policial; en caso de multas que sean sobre beneficios y no sobre salarios; la posibilidad de paradas biológicas para organizar mejor las capturas y evitar en parte la competencia entre barcos; los trabajadores denuncian la excesiva presión de los inspectores canadienses y comunitarios como algo insostenible y solicitan finalmente una evaluación más transparente de los niveles de recursos cuyo recorte consideran excesivo. ■



El Centro Nacional de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en la localidad pontevedresa de Bamio ha hecho público su Plan de Acción formativa para el presente año.

Esta oferta se ha elaborado con una doble finalidad que es, por un lado, actualizar los niveles de competencia de los profesionales como medida preventiva ante los siniestros y la contaminación a través de acciones cofinanciadas por el Fondo Social Europeo y, de otro, proporcionar a los trabajadores nuevas competencias de apoyo en la búsqueda de alternativas laborales.

El considerable esfuerzo de recursos, tanto humanos como materiales y económicos, que requiere el desarrollo de este Plan, exige que sean utilizados de forma adecuada para alcanzar los objetivos propuestos. Por ello, los responsables del ISM recomiendan a los interesados en realizar alguno de estos cursos propuestos, se pongan en contacto con el personal técnico que este organismo tiene en sus oficinas de empleo en las direcciones provinciales para que les asesoren en la elección de la formación que vayan a elegir para que esta se traduzca en un mayor aprovechamiento.

La oferta formativa de **BAMIO** para **2004**



SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR

Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (No rápidos)¹

Tipo: B61 Horas: 35 N° máximo alumnos: 14

Finalidad: Proporcionar competencias en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate que no sean rápidos, y en la organización del abandono del buque, de acuerdo con la sección A-VI/2, párrafos 1 a 4 del Código de Formación del Convenio STCW/95 de la OMI.

Criterios excluyentes de selección

- ❶ Estar en posesión de un Título profesional de Capitán, oficial de puente y máquinas de buques civiles, marineros de puente y de máquinas de la marina mercante, o estar realizando estudios que conduzcan a dichos títulos.
- ❷ Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.
- ❸ Acreditar Formación complementaria en Formación Básica.

Fechas de cursos

19-23 julio 27 septiembre-2 octubre

Algunas Direcciones Provinciales del ISM tienen programados cursos en otras fechas para solicitantes de sus respectivos ámbitos geográficos.

Buques de pasaje RO-RO y Convencionales¹

Tipo: C59 Horas: 35 N° máximo alumnos: 14

Finalidad: Proporcionar conocimientos y aptitudes establecidos en las secciones A-V/2 y A-V/3, párrafos 1 a 5 de ambas, del Código de Formación del Convenio STCW/95 de la OMI para el personal de buques de pasaje, sobre control de multitudes, familiarización, seguridad para el personal en contacto directo con los pasajeros en espacios a ellos destinados, seguridad de los pasajeros, la carga e integridad del buque y gestión de emergencias y comportamiento humano.

Criterios excluyentes de selección

- ❶ Estar en posesión de un Título profesional de Capitán, oficial o marinero de puente y de máquinas de la marina mercante, y demás personal con funciones de asistencia al pasaje en situaciones de emergencia, o estar realizando estudios que conduzcan a dichos títulos.
- ❷ Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

22-26 marzo 24-28 mayo 21-25 junio
19-23 julio 20-24 septiembre 18-22 octubre

Algunas Direcciones Provinciales del ISM tienen programados cursos en otras fechas para solicitantes de sus respectivos ámbitos geográficos.

Prevención Detección y Sistemas Fijos de extinción de incendios

Tipo: B14 Horas: 20 N° máximo alumnos: 20

Finalidad: Proporcionar formación avanzada en Prevención, Detección y Sistemas Fijos de extinción de incendios, a aquellas personas que ejercen responsabilidades en el ámbito de la gestión, organización e inspección de la seguridad a bordo.

Criterios excluyentes de selección

- ❶ Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia a bordo de un buque civil, mínima equivalente a FP 2º grado, o estar realizando los estudios que conduzcan a dicho título.

Fechas de cursos

12-21 mayo 2-5 noviembre

Búsqueda y salvamento /IAMSAR

Tipo: B2 Horas: 60 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Formar a titulados de puente de buques civiles, en organización y gestión, coordinación de las labores de búsqueda y salvamento, de acuerdo al Manual IAMSAR., así como al vocabulario inglés de aplicación en operaciones SAR

Criterios excluyentes de selección

- ❶ Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia de navegación en buques civiles, o estar realizando los estudios correspondientes.
- ❷ Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

19-30 julio 11-22 octubre

Código ISM

Tipo: B25 Horas: 20 N° máximo alumnos: 20

Finalidad: Proporcionar conocimientos sobre la aplicación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, a aquellas personas que ejercen responsabilidades en el ámbito de la gestión, organización e inspección de la seguridad a bordo de buques mercantes.

Criterios excluyentes de selección

- ❶ Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia a bordo de un buque mercante, mínima equivalente a FP 2º grado, o estar realizando los estudios que conduzcan a dicho título.
- ❷ Experiencia profesional en el sector marítimo, a bordo o en puestos de gestión

Fechas de cursos

16-19 febrero 28-1 julio 29 noviembre-2 diciembre

1. Este tipo de cursos está homologado por la Dirección General de la Marina Mercante

SALUD LABORAL EN EL TRABAJO MARÍTIMO

Formación sanitaria específica avanzada

Tipo: S02 Horas: 40 N° máximo alumnos: 16

Finalidad: Capacitar al alumno para la atención inmediata y mediata de enfermos y accidentados, técnicas elementales de enfermería y normas higiénicas a bordo, así como el dominio de la consulta médica por radio.

Criterios excluyentes de selección

- ❶ Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia de navegación en embarcaciones con botiquín A ó B, o estar realizando estudios correspondientes.
- ❷ Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

26-30 enero 16-20 febrero 29 marzo-2 abril
26-30 abril 14-18 junio 30 agosto-3 septiembre
27 sept.-1 octubre 8-12 noviembre 29 nov.-3 diciembre

Formación sanitaria para actividades subacuáticas

Tipo: S20 Horas: 40 N° máximo alumnos: 16

Finalidad: Capacitar al alumno para realizar las primeras medidas de atención en accidentes de buceo.

Criterios excluyentes de selección

- ❶ Estar en posesión de una Titulación profesional de buceo

Fechas de cursos

19-23 enero 9-13 febrero 8-12 marzo
12-14 abril 26-30 julio 20-24 septiembre
25-29 octubre 22-26 noviembre

SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Operador general del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo¹

Tipo: C83 Horas: 145 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Proporcionar las competencias establecidas por las normas internacionales para responsabilizarse de organizar o desempeñar las funciones relacionadas con el servicio de radiocomunicaciones a bordo de buques acogidos al SMSSM y al sistema en vigor anterior al día 1 de febrero de 1.992.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia de navegación en buques civiles o estar realizando los estudios correspondientes.
- 2 Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

23 febrero-18 marzo	10 mayo-4 junio	7 junio-2 julio
23 agosto-17 sept.	20 sept.-15 octubre	8 nov.-15 dic.

Algunas Direcciones Provinciales del ISM tienen programados cursos en otras fechas para solicitantes de sus respectivos ámbitos geográficos.

Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo¹

Tipo: C82 Horas: 45 N° máximo alumnos: 6

Finalidad: Proporcionar las competencias establecidas por las normas internacionales para responsabilizarse de organizar o desempeñar las funciones relacionadas con el servicio de radiocomunicaciones a bordo de buques acogidos al SMSSM y al sistema en vigor anterior al día 1 de febrero de 1.992 en la zona A1 (costera)

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia de navegación en buques civiles o estar realizando los estudios correspondientes.
- 2 Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

2-13 agosto

Inglés técnico marítimo, nivel 1

Tipo: I02 Horas: 162 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Proporcionar los conocimientos básicos de inglés marítimo recomendados por la OMI, para que todos los tripulantes de un buque sean capaces de entenderse en un mismo idioma

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional marítima o estar realizando los estudios correspondientes.
- 2 Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

1 marzo-2 abril	7 junio-9 julio
23 agosto-24 septiembre	15 noviembre-17 diciembre

Inglés técnico marítimo, nivel 2

Tipo: I03 Horas: 60 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Proporcionar los conocimientos de inglés marítimo recomendados por la OMI, para usar las frases estandarizadas en las comunicaciones barco-barco, barco-tierra (código de formación sección A-II/1), cartas de protesta, etc.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional marítima, superior o medio, o estar realizando los estudios correspondientes.
- 2 Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.
- 3 Acreditar Formación complementaria en inglés básico.

Fechas de cursos

9-20 de agosto



Compensación de agujas náuticas¹

Tipo: C52 Horas: 30 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Proporcionar la formación específica establecida en la O.M. de 14.12.92 para la obtención del Certificado de Aptitud de Compensador de Agujas Náuticas.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional de Capitán de la Marina Mercante o Licenciatura en Náutica y Transportes Marítimos.

Fechas de cursos

26-30 enero	26-30 julio
-------------	-------------

Transporte de mercancías peligrosas en bultos / Código IMDG

Tipo: C62 Horas: 52 N° máximo alumnos: 14

Finalidad: Facilitar el estudio y la familiarización de los oficiales de la marina mercante con el Código IMDG, de acuerdo con las recomendaciones de la Sección B-V/5 del Convenio STCW-78/95.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia a bordo de un buque mercante, mínima equivalente a FP 2º grado, o estar realizando los estudios que conduzcan a dicho título.
- 2 Experiencia profesional embarcado o en trabajos portuarios.

Fechas de cursos

2-13 febrero	27 septiembre - 8 octubre
--------------	---------------------------

Radar de punteo automático / ARPA¹

Tipo: C51 Horas: 30 N° máximo alumnos: 10

Finalidad: Proporcionar los conocimientos establecidos por la O.M.20.09.02, para la obtención del certificado de Observador de Radar de Punteo Automático.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia de navegación o estar realizando los estudios correspondientes.
- 2 Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

3-7 mayo	5-9 julio
2-6 agosto	27 septiembre-1 octubre

Algunas Direcciones Provinciales del ISM tienen programados cursos en otras fechas para solicitantes de sus respectivos ámbitos geográficos.



Cartas electrónicas / ECDIS

Tipo: D3D Horas: 30 Nº máximo alumnos: 10

Finalidad: Proporcionar las competencias necesarias para navegar por medio de cartas náuticas electrónicas (ECDIS) -mediante simulador aprobado- cumpliendo en su término más avanzado las especificaciones del Código STCW'95 para los oficiales de buques de >500 TRB, tal y como ha impuesto el R.D. 2062/99.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia de navegación o estar realizando los estudios correspondientes.
- 2 Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

1-5 marzo	10-14 mayo	7-11 junio
9-13 agosto	4-8 octubre	8-12 noviembre

Familiarización en Buques Tanque 1

Tipo: C58 Horas: 30 Nº máximo alumnos: 14

Finalidad: Proporcionar la formación básica establecida en la sección A-V/1 y B-V/1 del Código de Formación de la OMI, para capitanes, oficiales y marineros responsables del embarque y desembarque de la carga y cuidados de ésta durante el viaje y de su manipulación en buques tanque.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional marítima o estar realizando los estudios correspondientes.
- 2 Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

22-26 marzo	10-14 mayo
23-27 agosto	8-12 noviembre

Algunas Direcciones Provinciales del ISM tienen programados cursos en otras fechas para solicitantes de sus respectivos ámbitos geográficos.

Buques gaseros 1

Tipo: C55 Horas: 66 Nº máximo alumnos: 8

Finalidad: Proporcionar la formación especializada establecida en la sección A-V/1.22 del Código de Formación de la OMI, para capitanes, oficiales y marineros directamente responsables del embarque y desembarque de la carga y cuidados de ésta durante el viaje y de su manipulación en buques tanque para el transporte de gas licuado.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional marítima o estar realizando los estudios correspondientes.
- 2 Acreditar Formación complementaria en Familiarización en buques tanque.
- 3 Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

8-18 marzo	12-23 abril	7-18 junio
2-13 agosto	20 sep.-1 octubre	8-19 noviembre

Algunas Direcciones Provinciales del ISM tienen programados cursos en otras fechas para solicitantes de sus respectivos ámbitos geográficos.

Buques petroleros 1

Tipo: C53 Horas: 67 Nº máximo alumnos: 8

Finalidad: Proporcionar la formación especializada establecida en la sección A-V/1.22 del Código de Formación de la OMI, para capitanes, oficiales y marineros directamente responsables del embarque y desembarque de la carga y cuidados de ésta durante el viaje y de su manipulación en buques petroleros.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional marítima o estar realizando los estudios correspondientes.
- 2 Acreditar Formación complementaria en Familiarización en buques tanque
- 3 Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

23 feb.-5 marzo	26 abril-7 mayo	21 junio-2 julio
2-13 agosto	6-17 septiembre	18-29 octubre

Algunas Direcciones Provinciales del ISM tienen programados cursos en otras fechas para solicitantes de sus respectivos ámbitos geográficos.

Buques quimiqueros 1

Tipo: C54 Horas: 64 Nº máximo alumnos: 8

Finalidad: Proporcionar la formación especializada establecida en la sección A-V/1.22 del Código de Formación de la OMI, para capitanes, oficiales y marineros directamente responsables del embarque y desembarque de la carga y cuidados de ésta durante el viaje y de su manipulación en buques quimiqueros

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional marítima o estar realizando los estudios correspondientes.
- 2 Acreditar Formación complementaria en Familiarización en buques tanque.
- 3 Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

8-18 marzo	24 mayo-4 junio	5-16 julio
6-17 septiembre		18-29 octubre

Algunas Direcciones Provinciales del ISM tienen programados cursos en otras fechas para solicitantes de sus respectivos ámbitos geográficos.

Gestión integral de Puente

Tipo: D32 Horas: 38 Nº máximo alumnos: 8

Finalidad: Capacitar a los mandos de puente en técnicas de trabajo en equipo y liderazgo, así como en la planificación, ejecución y supervisión de las rutas de acuerdo al capítulo A/VIII-2 del código STCW'95 y Resolución OMI/A850(20).

Criterios excluyentes de selección

- 1 Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia de navegación o estar realizando los estudios correspondientes.
- 2 Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

8-12 marzo	24-28 mayo
23-27 agosto	22-26 noviembre

PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO

MARPOL 73 / 78

Tipo: B80 Horas: 25 Nº máximo alumnos: 12

Finalidad: Proporcionar conocimientos sobre este convenio internacional relevante de la OMI, todos los anexos del código y en especial EI I y II, específicamente orientado hacia capitanes y oficiales de buques de >500 TRB, cumpliendo las especificaciones del Código STCW-78/95.

Criterios **excluyentes** de selección

- ❶ Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia de navegación o estar realizando los estudios correspondientes.
- ❷ Tener el Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Fechas de cursos

15-16 marzo 13-21 mayo 17-20 agosto
12-15 octubre 2-5 noviembre

Derrames de Hidrocarburos: Tecnologías informáticas aplicadas

Tipo: B83 Horas: 40 Nº máximo alumnos: 8

Finalidad: Proporcionar las habilidades y actitudes al alumno en el control de situaciones de emergencia por derrames de hidrocarburos, por medio de simulación de la mancha y medios para combatirla, visualizando el resultado.

Criterios **excluyentes** de selección

- ❶ Estar en posesión de una Titulación profesional marítima o estar realizando los estudios correspondientes.

Fechas de cursos

10-14 mayo 13-17 diciembre

Gestión de Instalaciones alternativas eólica y solar

Tipo: B81 Horas: 90 Nº máximo alumnos: 15

Finalidad: Proporcionar los conocimientos necesarios para desarrollar medidas de eficiencia y ahorro energético en la edificación, así como la implantación de instalaciones abastecidas por fuentes de Energías Renovables.

Criterios **excluyentes** de selección

- ❶ Nivel académico mínimo de Formación Profesional o Ciclos formativos equivalentes.
- ❷ Acreditar Formación complementaria en Electrotecnia básica, por cursos o experiencia laboral

Fechas de cursos

28 junio-16 julio

Operador del Vessel Traffic System / VTS

Tipo: N80 Horas: 30 Nº máximo alumnos: 8

Finalidad: Proporcionar las habilidades y actitudes al alumno en el control y manejo de embarcaciones dentro de las zonas portuarias y zonas de influencia, así como la toma de decisiones y comunicaciones en inglés.

Criterios **excluyentes** de selección

- ❶ Estar en posesión de una Titulación profesional que habilite para ejercer guardia de navegación o servicio de radio-comunicaciones, o estar realizando los estudios correspondientes.

Fechas de cursos

12-30 abril 14 junio-2 julio
6-24 septiembre 23 noviembre-17 diciembre



Protección medioambiental del entorno costero

Tipo: B82 Horas: 275 Nº máximo alumnos: 12

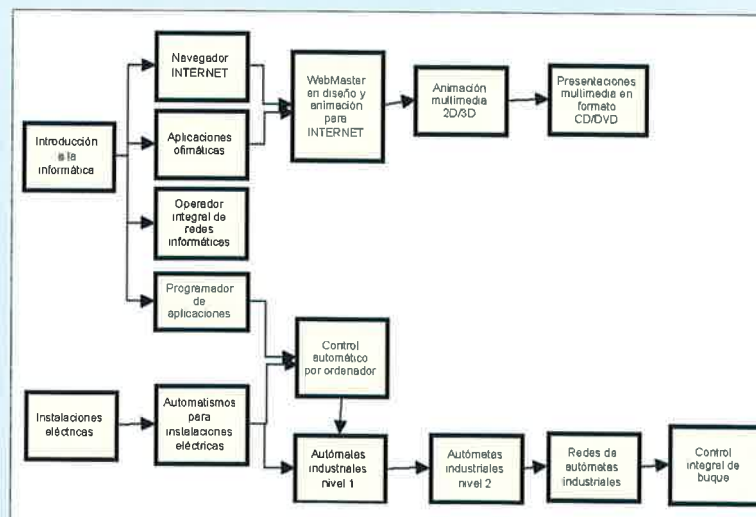
Finalidad: Proporcionar conocimientos sobre el uso de técnicas y la aplicación de los sistemas de información geográfica (SIG) para estudios de impacto ambiental en zonas costeras.

Criterios **excluyentes** de selección

- ❶ Nivel académico mínimo de Diplomatura, o profesional equivalente.
- ❷ Acreditar Formación complementaria en Ciencias del Mar o en Marina Civil.

Fechas de cursos

29 marzo-14 mayo



TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y LA COMUNICACIÓN

Introducción a la informática

Tipo: G00 Horas: 60 Nº máximo alumnos: 12

Finalidad: Obtener unos conocimientos básicos para el manejo del ordenador a nivel de usuario, preparando a los alumnos para acceder posteriormente a cursos de mayor especialización.

Criterios **excluyentes** de selección

- ❶ Nivel académico mínimo de Certificado de Escolaridad.

Fechas de cursos

23 febrero-5 marzo 6-18 marzo
10-21 mayo 2-13 agosto

Programador de aplicaciones ²

Tipo: G20 Horas: 90 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Introducir al alumno en las técnicas más actuales de la programación orientada a objetos a través del lenguaje Visual Basic. Se hará especial hincapié en la elaboración de aplicaciones Windows destinadas al control automático de procesos mediante ordenador. Este curso permite el acceso al de Control Automático por Ordenador.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Formación Profesional o Ciclos formativos equivalentes.

Fechas de cursos

24 mayo - 11 junio

Navegador INTERNET ²

Tipo: G10 Horas: 30 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Introducir al alumno en el conocimiento y manejo de los diferentes servicios que la Red Internet le ofrece, tanto a nivel personal como profesional (correo electrónico, navegación, búsqueda de información, IRCs, etc.). Este curso permite el acceso al de WebMáster para diseño Internet.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Certificado de Escolaridad.
- 2 Acreditar Formación complementaria en informática a nivel usuario, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

26-30 julio

2-5 noviembre

Operador integral de redes informáticas ²

Tipo: G35 Horas: 180 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Capacitar al alumno para el diseño, instalación y mantenimiento de redes informáticas. Estudio de los diferentes tipos de redes, con objeto de elegir la más adecuada a cada caso concreto, elaboración y montaje de los diferentes elementos, elección del sistema operativo más adecuado, así como técnicas de seguridad informática con objeto de garantizar la protección de datos. Se utilizarán las tecnologías más avanzadas para el diseño, instalación y mantenimiento de Redes inalámbricas, así como aquellos dispositivos que faciliten la conexión de las intranet con las diferentes redes externas estándar.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Certificado de Escolaridad.
- 2 Acreditar Formación complementaria en informática a nivel usuario, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

23 agosto - 1 octubre

WebMáster en diseño y animación para Internet

Tipo: G27 Horas: 180 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Capacitar al alumno en la elaboración, alojamiento y mantenimiento de contenidos Internet mediante los editores Web y la programación en lenguajes HTML y Java. Se incluirán las más modernas técnicas de diseño, con el objeto de aportar a las webs productos interactivos que fomenten la participación directa del usuario.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Certificado de Escolaridad.
- 2 Acreditar Formación complementaria en Navegación e Internet básica y de informática a nivel usuario, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

29 marzo - 7 mayo

2. Este tipo de cursos es homologable por Microsoft en colaboración con el Proyecto Universidad Empresa

Aplicaciones Ofimáticas ²

Tipo: G01 Horas: 180 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: El objetivo de este curso es conseguir un conocimiento profundo de los elementos clave del desarrollo informático en el ámbito de la gestión: sistemas operativos, procesadores de texto, hojas de cálculo y bases de datos. Para ello se trabajan las herramientas más modernas de Microsoft. Al finalizar el curso, el alumno podrá optar por su cuenta, desde el centro, a examinarse vía Internet en alguna o todas las herramientas con que ha trabajado en el curso, para la obtención de un Certificado Oficial de Microsoft.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Certificado de Escolaridad.
- 2 Acreditar Formación complementaria en ofimática a nivel de usuario, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

29 marzo - 7 mayo

14 junio - 2 julio

Animación multimedia 2D / 3D

Tipo: G28 Horas: 120 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Introducir al alumno en las técnicas de animación multimedia más extendidas en la Web. Se conjugarán los diversos elementos multimedia (imagen, vídeo y sonido) con las más avanzadas técnicas de programación mediante eventos.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Certificado de Escolaridad.
- 2 Acreditar Formación complementaria en Navegación e Internet básica y de informática a nivel usuario, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

4 septiembre - 29 octubre

Automatismos para instalaciones eléctricas ³

Tipo: E04 Horas: 184 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Proporcionar conocimientos sobre la estructura y funcionamiento de los automatismos eléctricos para la interpretación de planos y detección y solución de averías. Capacitar al alumno para diseñar y resolver cualquier tipo de automatismo eléctrico, así como para diseñar sistemas de automatización y de mandos remotos. Se implementarán sistemas eléctricos automatizados con las familias de autómatas Logo; y Simatic S7-200. Este curso permite el acceso al de Control Automático por Ordenador.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Graduado Escolar o Graduado en ESO.
- 2 Acreditar Formación complementaria en instalaciones o máquinas eléctricas, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

3 mayo - 11 junio

8 noviembre - 17 diciembre

Presentaciones multimedia en formato CD / DVD

Tipo: G29 Horas: 180 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Introducir al alumno en las presentaciones multimedia en formato CD/DVD más extendidas en el mercado. Se utilizarán diversas técnicas en retoque fotográfico, animación, montaje de vídeo, programación por eventos y grabación de CD/DVD. Todo ello para tratar de lograr un atractivo producto multimedia.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Formación Profesional o Ciclos formativos equivalentes.
- 2 Acreditar Formación complementaria en Navegación e Internet básica y de informática a nivel usuario, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

8 noviembre - 17 diciembre



Control automático por ordenador

Tipo: E34 Horas: 180 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Capacitar al alumno en la programación de entradas y salidas del PC y en la conexión con elementos físicos (motores, alarmas, etc.) Para automatizar procesos a través del PC, elaborando las pantallas de control necesarias y realizando las conexiones.

Criterios **excluyentes** de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Graduado Escolar o Graduado en ESO.
- 2 Acreditar Formación complementaria en Visual Basic/Programador de aplicaciones o en automatismos en instalaciones eléctricas, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

28 junio-6 agosto

Autómatas industriales nivel 1º

Tipo: E30 Horas: 90 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Capacitar al alumno para la programación, puesta en marcha y mantenimiento de automatismos industriales utilizando la familia de PLCs Simatic S7-200. El alumno será capaz de afrontar por sí mismo una tarea de automatización eligiendo los componentes precisos.

Criterios **excluyentes** de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Formación Profesional o Ciclos formativos equivalentes.
- 2 Acreditar Formación complementaria en automatismos eléctricos, electrónica o en control automático, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

9-27 agosto

Autómatas industriales nivel 2º

Tipo: E31 Horas: 90 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Capacitar al alumno para la programación, puesta en marcha y mantenimiento de automatismos industriales utilizando la familia de PLCs Simatic S7-300. El alumno será capaz de afrontar por sí mismo una tarea de automatización eligiendo los componentes precisos.

Criterios **excluyentes** de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Formación Profesional o Ciclos formativos equivalentes.
- 2 Acreditar Formación complementaria en automatismos eléctricos, electrónico o en control automático, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

6-24 septiembre

Redes de autómatas industriales 3º

Tipo: E33 Horas: 120 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Capacitar al alumno para la programación, puesta en marcha y mantenimiento de sistemas de automatización basados en redes de autómatas (Profibus y ASI).

Criterios **excluyentes** de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Formación Profesional o Ciclos formativos equivalentes.
- 2 Acreditar Formación complementaria en autómatas industriales, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

4-29 octubre

Control Automático Integral de Buque³

Tipo: E33 Horas: 150 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: Capacitar al alumno para la programación, puesta en marcha y mantenimiento de sistemas de automatización basados en redes de autómatas (Profibus y ASI).

Criterios **excluyentes** de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Formación Profesional o Ciclos formativos equivalentes.
- 2 Acreditar Formación complementaria en autómatas industriales, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

15 noviembre- 17 diciembre

Instalador de energías alternativas eólica y solar

Tipo: M45 Horas: 184 N° máximo alumnos: 12

Finalidad: El alumno será capaz de diseñar, instalar y realizar el mantenimiento de instalaciones de energía solar y eólica.

Criterios **excluyentes** de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Graduado Escolar o Graduado en ESO.
- 2 Acreditar Formación complementaria en electrotecnia básica, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

3 mayo - 11 junio

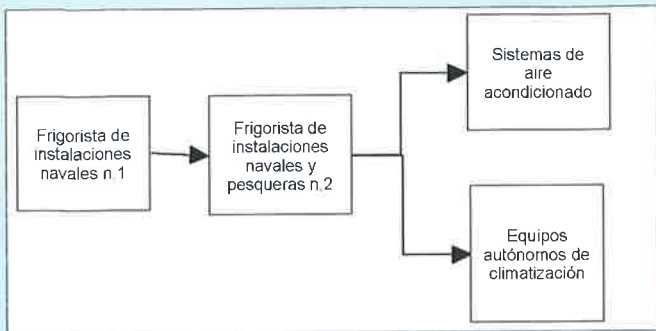
3. Este tipo de cursos está homologado por Siemens

PLAN DE FORMACIÓN PROFESIONAL NO REGLADA PARA LOS TRABAJADORES DEL SECTOR MARÍTIMO

Puesto que la formación se ha convertido en uno de los ejes básicos para la consecución del empleo, el mantenimiento del empleo existente y la promoción profesional dentro de las empresas; en definitiva, el mejoramiento humano, profesional y económico-social de las personas incluidas en el REM y su entorno, además de las acciones formativas incluidas en el Plan ISM-FSE de Seguridad y Salud, en la oferta formativa para el 2.004 se incluyen otras acciones que favorecerán la consecución de esos objetivos de empleo.

Para todos los cursos incluidos en este Plan, los CRITERIOS PRIORITARIOS a aplicar seguirán la siguiente secuencia:





FRÍO Y CLIMATIZACIÓN

Frigorista de instalaciones navales n.º 1

Tipo: T12 Horas: 180 N.º máximo alumnos: 15

Finalidad: Conocer y manejar las instalaciones frigoríficas pesqueras, navales e industriales.

Criterios **excluyentes** de selección:

- 1 Nivel académico mínimo de Certificado de Escolaridad.

Fechas de cursos

23 febrero - 12 abril

Frigorista de instalaciones navales n.º 2

Tipo: T13 Horas: 270 N.º máximo alumnos: 15

Finalidad: Desarrollar las técnicas de mantenimiento, regulación y puesta a punto de las instalaciones de frío naval y de pesca, así como de identificar causas de descomposición del pescado, propiedades bromatológicas y condiciones higiénicas.

Criterios **excluyentes** de selección:

- 1 Nivel académico mínimo de Formación Profesional o Ciclos formativos equivalentes.
- 2 Acreditar Formación complementaria en frío, a través de cursos básicos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

19 abril - 18 junio

Equipos autónomos de climatización

Tipo: M30 Horas: 150 N.º máximo alumnos: 15

Finalidad: Capacitar al alumno para instalar o reparar grupos autónomos de frío/calor, así como realizar el cálculo térmico correspondiente a una instalación.

Criterios **excluyentes** de selección:

- 1 Nivel académico mínimo de Formación Profesional o Ciclos formativos equivalentes.
- 2 Acreditar Formación complementaria en frío-calor, a través de cursos especializados o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

5 julio - 6 agosto

Sistemas de aire acondicionado 4

Tipo: M31 Horas: 360 N.º máximo alumnos: 15

Finalidad: Capacitar a los alumnos para el manejo, reparación y cálculo de instalaciones de aire acondicionado y frío-calor, así como para el conocimiento y aplicación del reglamento que rige las instalaciones de climatización.

Criterios **excluyentes** de selección:

- 1 Estar en posesión de un nivel académico mínimo de Formación Profesional o Ciclos formativos equivalentes.
- 2 Acreditar Formación complementaria en frío industrial, a través de cursos o de experiencia laboral.

Fechas de cursos

23 agosto - 19 noviembre

ELECTRICIDAD Y ELECTRÓNICA

Instalaciones eléctricas

Tipo: E12 Horas: 240 N.º máximo alumnos: 12

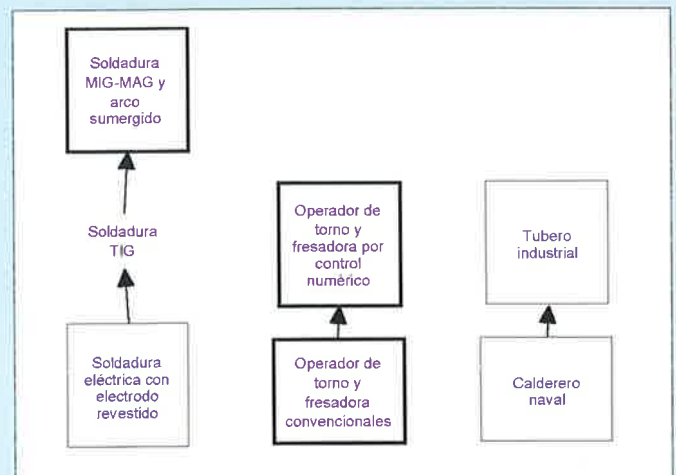
Finalidad: Formar al alumno para construir y comprobar instalaciones eléctricas domésticas e industriales, así como, en la detección y reparación de averías en dichas instalaciones.

Criterios **excluyentes** de selección:

- 1 Nivel académico mínimo de Graduado Escolar o Graduado en ESO.

Fechas de cursos

23 febrero - 16 abril



INDUSTRIA PESADA Y CONSTRUCCIONES METÁLICAS

Soldadura MIG-MAG y arco sumergido 5

Tipo: M67 Horas: 375 N.º máximo alumnos: 16

Finalidad: Asimilar las nociones teóricas y prácticas fundamentales en el manejo de las máquinas semiautomáticas MIG-MAG y TIG, realizar uniones según estos procedimientos de soldadura y capacitar al alumno para el trabajo con maquinaria de arco sumergido.

Criterios **excluyentes** de selección:

- 1 Nivel académico mínimo de Certificado de escolaridad.
- 2 Acreditar Formación complementaria en soldadura TIG de ≥ 300 horas lectivas.

Fechas de cursos

24 mayo - 31 julio

Soldadura eléctrica con electrodo revestido 5

Tipo: M62 Horas: 600 N.º máximo alumnos: 10

Finalidad: Formar al alumno en la técnica operativa del soldeo al arco con electrodos revestidos y dotarle de conocimientos teóricos de metalurgia e interpretación de planos, así como capacitar al alumno para el empleo de técnicas de oxiacetilénica y corte por plasma sobre chapas, tubos y perfiles de acero al carbono. Este curso permite el acceso al de Soldadura Mig-Mag & Tig.

Criterios **excluyentes** de selección:

- 1 Nivel académico mínimo de Certificado de escolaridad.
- 2 Tener en vigor el Reconocimiento médico previo al embarque; en su defecto, aportar un certificado médico actualizado de no padecer deficiencias que incapaciten para la práctica de la especialidad.

Fechas de cursos

2 agosto - 17 diciembre

4. Este tipo de cursos está homologado por la Xunta de Galicia

5. Este tipo de cursos está homologado por la Sociedad Clasificadora Lloyd's

Operador de torno y fresadora convencionales

Tipo: M50 Horas: 504 Nº máximo alumnos: 12

Finalidad: Profundizar en los conocimientos prácticos de manejo de torno y fresadora, buscando el perfeccionamiento de los alumnos en la profesión, con el fin de lograr su incorporación inmediata al mercado laboral como torneros-fresadores.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Graduado Escolar o Graduado en ESO.
- 2 Tener en vigor el Reconocimiento médico previo al embarque; en su defecto, aportar un certificado médico actualizado de no padecer deficiencias que incapaciten para la práctica de la especialidad.

Fechas de cursos
15 marzo - 16 julio

Especialista en el manejo de torno y fresadora por control numérico

Tipo: M55 Horas: 540 Nº máximo alumnos: 12

Finalidad: Capacitar al alumno para manejar el torno y la fresadora, su control numérico y periféricos, interpretar el código de programación asistida por ordenador, utilizar los distintos modos operativos y simuladores de mecanizado; verificar las piezas mecanizadas e introducir los correctores de herramientas.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Graduado Escolar o Graduado en ESO.
- 2 Acreditar Formación complementaria en torno y fresadora convencionales, a través de cursos de ≥ 400 horas lectivas o de experiencia laboral ≥ 1 año

Fechas de cursos
9 agosto - 17 diciembre

Calderero naval

Tipo: M21 Horas: 604 Nº máximo alumnos: 15

Finalidad: Proporcionar conocimientos teórico-prácticos al alumno, para que pueda con posterioridad ocupar un puesto de oficial en la industria, tras un breve periodo de adaptación. Se le enseñará el manejo de diversas máquinas y herramientas, plegadora, cizalla, corte por plasma, etc., interpretación de planos navales, construcción de elementos propios de buques. Conocerá y dominará las técnicas necesarias para la óptima realización de trabajos en astilleros y montajes industriales.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Certificado de escolaridad.
- 2 Tener en vigor el Reconocimiento médico previo al embarque; en su defecto, aportar un certificado médico actualizado de no padecer deficiencias que incapaciten para la práctica de la especialidad.

Fechas de cursos
23 febrero - 16 julio

Tubero industrial

Tipo: M20 Horas: 300 Nº máximo alumnos: 15

Finalidad: Proporcionar conocimientos teórico-prácticos al alumno, para que pueda con posterioridad ocupar un puesto de oficial en la industria, tras un breve periodo de adaptación. Se le enseñará el manejo de diversas máquinas y herramientas, plegadora, cizalla, corte por plasma, etc., interpretación de planos de tubería y construcción de curvas y trazados.

Criterios excluyentes de selección

- 1 Nivel académico mínimo de Certificado de escolaridad.
- 2 Tener en vigor el Reconocimiento médico previo al embarque; en su defecto, aportar un certificado médico actualizado de no padecer deficiencias que incapaciten para la práctica de la especialidad.
- 3 Acreditar Formación complementaria en Calderería naval, a través de cursos de ≥ 500 horas lectivas o de experiencia laboral.

Fechas de cursos
2 agosto - 3 octubre

CÓMO SOLICITAR UNA ACCIÓN FORMATIVA

El asesoramiento y la presentación de solicitudes se deben realizar en la dependencia del ISM más próxima a su residencia; domicilio que se acreditará mediante el documento de identidad o certificado de empadronamiento.

Documentación necesaria

- Documento de identidad personal
- Documento de afiliación a la Seguridad Social
- Documento que acredite su situación laboral
- Documentos que acrediten la formación complementaria exigida
- Certificados/títulos académicos y profesionales
- Autorización expresa de la persona que ejerza la patria potestad, tutela o guarda legal, para menores de 18 años.
- Para extranjeros: Permiso de residencia o de trabajo, o documento acreditativo de estar en trámite

Período de presentación y de vigencia de las solicitudes

Las solicitudes se pueden presentar en cualquier momento anterior al cierre de listas de admitidos al curso solicitado.

Las solicitudes para cursos que se realizan periódicamente serán válidas hasta el 31 de diciembre de 2.004; para un curso concreto caducarán en el momento en que, comenzado el curso, no sea aconsejable la incorporación de un nuevo alumno dado el volumen de materia impartida.

NORMAS DE ASISTENCIA Y CERTIFICACIÓN

- Es obligatoria la asistencia a las clases.
- Es causa de exclusión el incurrir en faltas de asistencia no justificadas o no seguir el curso con aprovechamiento a criterio de los responsables del mismo.

Solamente se entregará diploma acreditativo a quienes superen el curso con aprovechamiento.

PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE ALUMNOS

El proceso de selección de alumnos se efectúa mediante un programa informático institucional, aplicando dos tipos de criterios:

CRITERIOS EXCLUYENTES.- Son condiciones mínimas académicas, profesionales, etc. necesarias para poder seguir la acción formativa con aprovechamiento o para acceder a las acreditaciones correspondientes.

CRITERIOS PRIORITARIOS.- Concretan los colectivos que tendrán preferencia en el acceso al curso de entre aquellos que hayan superado los criterios excluyentes.

Selección previa

Se realiza en torno al séptimo día lectivo inmediato anterior a la fecha de inicio del curso, con las solicitudes gestionadas en el sistema informático hasta el momento de efectuar la selección.

A partir de ese instante, corresponde a cada Dirección Provincial del ISM gestionar la situación de los solicitantes de su ámbito.

Selección definitiva

Durante el 2º día lectivo inmediato anterior al de inicio del curso, el Centro cierra la lista de admitidos, con aquellos que hubiesen confirmado su asistencia durante la selección previa.

MODIFICACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN

La programación que recoge este folleto podrá ser modificada cuando, a criterio del ISM, exista alguna razón que así lo justifique. A través de las Direcciones Provinciales del Organismo se informará de los cambios, en su caso.

CÓMO LLEGAR AL CENTRO

● **POR AVIÓN.** El Centro se encuentra situado a distancia casi equidistante de los aeropuertos de Vigo-Peinador (51 Kms.) y de Santiago de Compostela-Lavacolla (55 Kms.)

● **POR TREN.** La estación de RENFE mas cercana a Bamio es la de Vilagarcía de Arousa (5 Kms.) con varias conexiones diarias desde A Coruña/Santiago (dirección Vigo) y desde Vigo/Redondela/Pontevedra (dirección A Coruña).

En Pontevedra y Santiago de Compostela existen enlaces diarios con Madrid.

● **POR AUTOBÚS.** Existen líneas diarias con Vilagarcía de Arousa desde Santiago de Compostela (45 Kms.) (empresa Castromil) y desde Pontevedra (25 Kms.) (empresa Núñez Barros).



La línea Vilagarcía de Arousa-Bamio la cubre la empresa Pereira, con servicios frecuentes entre las 07:30 y las 22:00 hs.

● **TAXIS DE VILAGARCÍA DE AROUSA.**

Estación de RENFE: 986 50 88 64.
c/ Conde de Vellellano: 986 50 10 15.
C/ Covadonga: 986 50 10 16



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



El Centro Nacional de Formación Marítima que el Instituto Social de la marina tiene en Isla Cristina (Huelva) que acaba de ser remodelado, modernizando sus instalaciones, ha hecho pública su Programación de Cursos de Formación para el presente año.

Las acciones formativas que el ISM ha incluido en este Plan van dirigidas a asegurar el nivel de competencia y reforzar la estabilidad en el empleo de los trabajadores del mar, al tiempo que colaborar con las empresas para dotar a los buques de tripulaciones debidamente formadas, de conformidad con los convenios y normas internacionales relativos a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, como la manera de más eficaz de prevenir siniestros marítimos y la contaminación del mar. Las materias a las que se da prioridad en la puesta al día de estos trabajadores tienen un carácter de anticipación y se centran en : formación sanitaria, seguridad de la vida humana en el mar y medio ambiente, bienes más allá del propio buque.

Estas actividades formativas se llevan a cabo con la cofinanciación del Fondo Social Europeo dentro del Programa Operativo denominado "Iniciativa Empresarial y Formación Continua".

**Centro Nacional de Formación
Marítima Isla Cristina**

**Plan de
Formación
para 2004**

SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR

Certificado de Formación Básica

Tipo: B08 Horas: 82 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Se requerirá la posesión del "Certificado de Formación Básica" a todo el personal que ejerza funciones profesionales marítimas en los buques civiles, así como a aquellos a los que se les confían tareas de seguridad o de prevención de la contaminación relacionadas con las operaciones del buque, en virtud del Cuadro de Obligaciones y Consignas del Buque, del Plan de Emergencias de a bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos o del Manual de Gestión de la Seguridad.

Impartido según se establece en la Sección A-VI/1 del Código de Formación (STCW-78/95).

Requisitos

- 1 Reconocimiento médico de no padecer ninguna enfermedad ni limitación física o de salud que le impida el seguimiento normal del Curso.
- 2 Declaración jurada haciendo constar que sabe nadar.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4745	08-03/23-03	4746	15-03/30-03
4747	12-04/27-04	4748	19-04/05-05
4749	04-05/19-05	4750	10-05/25-05
4751	01-06/16-06	4752	14-06/29-06
4753	06-09/21-09	4754	13-09/28-09
4755	13-10/28-10	4756	25-10/10-11
4757	08-11/23-11	4758	15-11/30-11

SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR

Certificado embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (No rápidos)

Tipo: B12 Horas: 38 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Se requerirá la posesión del Certificado Avanzado en Lucha Contra Incendios al siguiente personal:

a) A los Capitanes y Oficiales de Puente y de Máquinas de buques tanque, así como a los tripulantes que tengan asignados deberes específicos y responsabilidades relacionadas con la carga o el equipo de carga en buques tanque.

b) A los Capitanes y Oficiales de Puente y de Máquinas de buques mercantes de arqueo bruto superior a 75 GT.

c) A los Capitanes y Oficiales de Puente y Máquinas de buques pesqueros mayores de 50 metros de eslora.

Impartido según se establece en la Sección A-VI/3 del Código de Formación (STCW-78/95).

Requisitos

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Reconocimiento médico previo al embarque en vigor.
- 3 Formación Complementaria: Lucha Contra Incendios Primer Nivel o Certificado de Formación Básica.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4726	08-03/12-03	4727	12-04/16-04
4728	28-06/02-07	4729	06-09/10-09
4730	29-11/03-12	4731	13-12/17-12

SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR

Certificado embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (No rápidos)

Tipo: B61 Horas: 38 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Se requerirá la posesión del Certificado de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (no rápidos) al siguiente personal:

a) A los Capitanes y Oficiales de Puente y de Máquinas de buques de pasaje.

b) A los Capitanes y Oficiales de Puente y de Máquinas de buques mercantes de arqueo bruto superior a 75 GT.

c) A los Capitanes y Oficiales de Puente y de Máquinas de buques pesqueros mayores de 20 metros de eslora.

d) A los Marineros de Puente y de Máquinas, de buques mercantes que tengan asignadas funciones en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate en los buques citados en los anteriores subapartados.

Impartido según se establece en la Sección A-VI/2 (Párrafos 1 a 4) del Código de Formación (STCW-78/95).

Requisitos

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Reconocimiento médico previo al embarque en vigor.
- 3 Formación complementaria: Certificado de Formación Básica o Supervivencia en la Mar Primer Nivel.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4732	29-03/02-04	4733	26-04/30-04
4734	24-05/28-05	4735	07-06/11-06
4736	20-09/24-09	4737	18-10/22-10

SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR

Certificado de Botes de rescate rápidos

Tipo: B62 Horas: 24 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Se requerirá la posesión del Certificado Avanzado en Manejo de Botes de Rescate Rápidos a los Oficiales y Marineros, de Puente y de Máquinas, que tengan asignadas estas funciones en los buques que estén equipados con botes de rescate rápidos.

Impartido según se establece en la Sección A-VI/2 (Párrafos de 5 a 8) del Código de Formación (STCW-78/95).

Requisitos

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Reconocimiento médico previo al embarque en vigor.
- 3 Formación Complementaria: Supervivencia en la Mar Segundo Nivel o Certificado de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (No Rápidos).

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha
4738	21-06/24-06

SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Certificado de operador general del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo (GOC)

Tipo: C83 Horas: 120 N° máximo alumnos: 8

Finalidad: Se requerirá la posesión del Certificado de Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo a los Capitanes y Oficiales encargados de la guardia de navegación de buques civiles acogidos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimo en cualquier zona de navegación, exceptuando a los buques que solo realicen navegaciones en la zona 1, a los que se les exigirá el certificado previsto en el artículo 10.

Impartido según se establece en la Sección A-IV/2 del Código de Formación (STCW-78/95) y Decisión del Comité Europeo de Radiocomunicaciones de 1999 (ERC/DEC/(99) 01)

Requisitos

- 1 Título profesional que habilite para ejercer guardia de navegación de buques civiles, conocimientos de inglés o estar realizando estudios que conduzcan a ellos.
- 2 Conocimientos de inglés.
- 3 Reconocimiento médico previo al embarque en vigor.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4719	08-03/02-04	4720	12-04/07-05
4721	10-05/04-06	4722	07-06/02-07
4723	06-09/01-10	4724	04-10/29-10
4725	02-11/26-11		



SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Certificado de buques Ro-Ro de pasaje y buques de pasaje distintos a buques Ro-Ro

Tipo: C59 Horas: 38 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Se requerirá la posesión del Certificado de Buques Ro-Ro de Pasaje y Buques de Pasaje Distintos a Buques Ro-Ro a los Capitanes, Oficiales y Marineros, de Puente y de Máquinas, y demás personal con funciones de asistencia al pasaje en situaciones de emergencia en los buques de pasaje, tanto convencionales como de transbordo rodado (ro-ro), con tonelaje igual o superior a 500 GT o que estén autorizados a transportar 300 o más pasajeros.

Impartido según se establece en la Sección A-V/2 y A-V/3 (Párrafos 1 a 5) del Código de Formación (STCW-78/95).

Requisitos

- 1 Título profesional marítimo, u otra, no marítimo, con funciones de asistencia al pasaje, o de estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Reconocimiento Médico previo al embarque en vigor.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del curso.

PROGRAMACION 2004

Código	Fecha
4823	17-05/21-05

SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Certificado de buques gaseros

Tipo: C-55 Horas: 62 N° máximo alumnos: 8

Finalidad: Se requerirá la posesión del Certificado de Buques Gaseros a los Capitanes y Oficial de Puente o de Máquinas de Buques Gaseros, así como a toda persona que tenga asignados deberes específicos y responsabilidades relacionadas con la carga o el equipo de carga.

Impartido según se establece en la Sección A-V/1 (Párrafos 23 a 34) del Código de Formación (STCW-78/95).

Requisitos

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Reconocimiento médico previo al embarque en vigor.
- 3 Formación complementaria: Estar en posesión del Certificado de Familiarización en Buques Tanques.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Niveles académicos homogéneos.
- 4 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACION 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4821	17-05/26-05	4822	18-10/27-10



SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Certificado de Radar de Punteo Automático (ARPA)

Tipo: C-51 Horas: 38 N° máximo alumnos: 6

Finalidad: Se requerirá la posesión del Certificado de Radar de Punteo Automático a los Capitanes y Oficiales de Puente de buques que lleven este equipo, según se establece la Sección A-II/1 y A-II/2 del Código de Formación (STCW-78/95).

Requisitos

- 1 Título profesional que habilite para ejercer guardia de navegación o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Reconocimiento médico previo al embarque en vigor.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4824	29-03/02-04	4825	19-04/23-04
4826	17-05/21-05	4827	14-06/18-06
4828	13-09/17-09	4829	18-10/22-10
4830	15-11/19-11		

SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Certificado de buques petroleros

Tipo: C-53 Horas: 62 N° máximo alumnos: 8

Finalidad: Se requerirá la posesión del Certificado de Buques Petroleros a los Capitanes y Oficiales de Puente y Máquinas de buques petroleros, así como a toda persona que tenga asignados deberes específicos y responsabilidades relacionadas con la carga o el equipo de carga. Impartido según se establece en la Sección A-V/1, (Párrafos de 9 a 14) del Código de Formación (STCW-78/95)

Requisitos

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Reconocimiento médico previo al embarque en vigor.
- 3 Formación complementaria: Estar en posesión del Certificado de Familiarización en Buques Tanques.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Niveles académicos homogéneos.
- 4 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4815	15-03/24-03	4816	14-06/23-06
4817	15-11/24-11		

SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Certificado de familiarización en buques tanque

Tipo: C-58 Horas: 38 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Se requerirá la posesión del Certificado de Familiarización en buques Tanque a los Capitanes, Oficiales y Tripulaciones que tengan asignados deberes específicos y responsabilidades relacionadas con la carga o el equipo de carga. Impartido según se establece en la Sección A-V/1 (Párrafos de 1 a 7) del Código de Formación (STCW-78/95)

Requisitos

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Reconocimiento médico previo al embarque en vigor.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Niveles académicos homogéneos.
- 4 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACION 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4804	08-03/12-03	4806	12-04/16-04
4807	10-05/14-05	4808	07-06/11-06
4809	06-09/10-09	4810	27-09/01-10
4811	08-11/12-11	4812	13-12/17-12

SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Certificado de buques quimiqueros

Tipo: C-54 Horas: 62 N° máximo alumnos: 8

Finalidad: Se requerirá la posesión del certificado de Buques Quimiqueros a los Capitanes y Oficiales de Puente y de Máquinas de buques quimiqueros. Así como a toda persona que tenga asignados deberes específicos y responsabilidades relacionadas con la carga o el equipo de carga. Según establece la Sección A-V/1 (párrafos de 16 a 21) del Código de Formación (STCW-78/95).

Requisitos

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Reconocimiento médico previo al embarque en vigor.
- 3 Formación complementaria: Estar en posesión del Certificado de Familiarización en Buques Tanques.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Niveles académicos homogéneos.
- 4 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACION 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4818	19-04/28-04	4819	13-09/22-09

SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Inglés para comunicaciones S.M.S.S.M.

Tipo: I-30 Horas: 120 Nº máximo alumnos: 15

Finalidad: Proporcionar los conocimientos de inglés marítimo para usar las frases normalizadas de la OMI, en las comunicaciones barco-barco, barco-tierra y demás funciones establecidas, según se establece la Sección A-II/1 del Código de Formación (STWC-78-95)

Requisitos

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Conocimientos básicos de inglés.
- 3 Reconocimiento médico previo al embarque en vigor.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado en buques mercantes o de pesca de altura.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4980	08-03/26/03		

SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Detección de Pesca con Equipos Electrónicos

Tipo: P-06 Horas: 30 Nº máximo alumnos: 15

Finalidad: Proporcionar conocimientos básicos en los equipos electrónicos de buques de pesca.

Requisitos

- 1 Estar inscrito en el curso de Patrón Costero Polivalente.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Residente en la Provincia Marítima de Huelva.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
5098	08-03/17-12	5099	08-03/17-12

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Prevención Riesgos laborales. Nivel básico

Tipo: B-71 Horas: 60 Nº máximo alumnos: 15

Finalidad: Proporcionar al alumno los conocimientos necesarios para el desempeño de funciones preventivas de nivel básico, según la LPRL.

Requisitos

- 1 Certificado de escolaridad.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad de la solicitud

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4974	10-05/21-05	4895	12-04/30-04*

* Se impartirá en el Aula de la DP de Huelva



SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Marinero de Puesto de la Marina Mercante

Tipo: T-18 Horas: 82 Nº máximo alumnos: 10

Finalidad: Los marineros de los buques mercantes de arqueo bruto superior a 500 GT, que formen parte de la guardia de navegación, como vigía o timonel, deberán poseer la titulación profesional de Marinero de Puesto de Marina Mercante

Impartido según se establece en la Sección A-II/4 del Código de Formación (STCW-78/95).

Quienes posean el título profesional de Marinero de Puesto de Marina Mercante y hayan realizado un periodo de embarco no inferior a seis meses desempeñando servicios profesionales, podrán ser habilitados por la DGMM para manejar embarcaciones con fines comerciales de menos de 6 metros de eslora, siempre y cuando no transporten pasajeros y operen exclusivamente dentro de aguas interiores de puertos y tengan una potencia adecuada a la embarcación.

Requisitos

- 1 Formación complementaria: curso del Certificado de Formación Básica.
- 2 Reconocimiento médico previo al embarque.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4971	26-04/12-05		

SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Patrón Local de Pesca

Tipo: T-00 Horas: 300 Nº máximo alumnos: 15

Finalidad: Se requerirá la titulación de Patrón Local de Pesca para:

a) Mando de buques de pesca y auxiliares de acuicultura:
- Hasta 12 metros de eslora entre perpendiculares
- 100 KW de potencia (135 CV) y
- a una distancia de la costa de 12 millas por fuera de las líneas de base dentro de la provincia marítima para la cual se examina, pudiendo desplazarse a los puertos de las provincias colindantes.

b) Previa autorización de la DGMM, el ejercicio en buques mercantes que operen en aguas interiores, con las atribuciones determinadas anteriormente y hasta un máximo de 150 personas en buques de pasaje (para este efecto se expedirá la tarjeta profesional correspondiente).

Requisitos

- 1 Certificado de Escolaridad o Estudios Primarios.
- 2 Reconocimiento médico previo al embarque en vigor.
- 3 Formación complementaria: Competencia Marinero o Certificado de Formación Básica.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Residente en la Provincia Marítima de Huelva.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
5094	18-03/18-06		



SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE

Patrón Costero Polivalente

Tipo: T-02 Horas: 670 Nº máximo alumnos: 15

Finalidad:

- a) Mando de buques pesqueros dedicados a la pesca costera, de litoral o auxiliar de acuicultura, hasta 20 metros de eslora entre perpendiculares y 300 KW de potencia (407,6 CV) y a una distancia de hasta 60 millas de la costa por fuera de las líneas de base.
- b) Enrolarse como oficial encargado de la guardia de navegación en buques dedicados a la pesca de litoral.
- c) Ejercer de segundo de máquinas en buques pesqueros cuya jefatura corresponda a mecánico naval de segunda clase.
- d) Previa autorización de la DGMM, el ejercicio en buques mercantes que operen en aguas interiores, con las atribuciones determinadas anteriormente y hasta un máximo de 150 personas en buques de pasaje (para este efecto se expedirá la tarjeta profesional correspondiente).

Requisitos

- 1 Estudios Primarios o Graduado Escolar.
- 2 Reconocimiento médico previo al embarque.
- 3 Formación Complementaria: Competencia Marinero o Certificado de Formación Básica.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Residente en la Provincia Marítima de Huelva.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
5096	08-03/17-12		

FORMACIÓN SANITARIA

Certificado Formación Básica (Módulo Primeros Auxilios)

Tipo: S-00 Horas: 20 Nº máximo alumnos: 15

Finalidad: Formar al alumno para actuar en caso de accidente, adoptar medidas inmediatas y reducir al mínimo los daños propios y los de las víctimas. Según establece la Sección A-VI/1 del Código de Formación (STCW-78/95).

Requisitos

- 1 Reconocimiento médico.
- 2 Estar admitido en un curso de Certificado de Formación Básica.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Estar admitido en un curso de CFB.
- 2 Categoría elegible del FSE.
- 3 Experiencia profesional embarcado.
- 4 Antigüedad en la fecha de solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4759	12-03/16-03	4760	19-03/23-03
4761	16-04/20-04	4762	23-04/27-04
4763	10-05/12-05	4764	14-05/18-05
4765	07-06/09-06	4766	18-06/22-06
4767	10-09/14-09	4768	17-09/21-09
4769	19-10/21-10	4770	29-10/03-11
4771	12-11/16-11	4772	19-11/23-11

FORMACIÓN SANITARIA

Formación Sanitaria N-I

Tipo: S-00 Horas: 20 Nº máximo alumnos: 15

Finalidad: Capacitar al alumno para la atención inmediata de enfermos y accidentados a bordo, y las técnicas elementales de enfermería y normas higiénicas a bordo.

Requisitos

- 1 Estar seleccionado en los Cursos de Patrón Local de Pesca o Patrón Costero Polivalente.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Residente en la Provincia Marítima de Huelva.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del curso.

PROGRAMACION 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
5097	08-03/17-12	5095	18-03/18-06



MERCANCÍAS PELIGROSAS

Manipulador de Mercancías peligrosas

Tipo: C-61 Horas: 30 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Proporcionar al alumno los conocimientos necesarios para la manipulación de mercancías peligrosas transportadas y manipuladas a bordo de los buques.

Requisitos

- 1 Nivel Académico mínimo de FP 2º grado o profesional equivalente.
- 2 Experiencia profesional embarcado o en trabajos portuarios.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado o portuario.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
--------	-------	--------	-------

4896	10-05/19-05*		
------	--------------	--	--

* Se impartirá en el Aula de la DP de Huelva

TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LA COMUNICACIÓN

Introducción a la Informática

Tipo: G-00 Horas: 200 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Obtener conocimientos básicos para el manejo de ordenadores personales a nivel de usuarios, y conocer las principales utilidades.

Requisitos

- 1 Formación Complementaria: Certificado de escolaridad.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
--------	-------	--------	-------

5065	20-04/08-06		
------	-------------	--	--

TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LA COMUNICACIÓN

Aplicaciones Ofimáticas

Tipo: G-01 Horas: 200 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: El objetivo de este curso es conseguir un conocimiento profundo de los elementos claves del desarrollo informático en el ámbito de la gestión: sistemas operativos, procesadores de texto, hojas de cálculo y bases de datos. Para ello se trabajan las herramientas más modernas de Microsoft.

Requisitos

- 1 Nivel académico mínimo de Certificado de Escolaridad.
- 2 Formación complementaria: Conocimientos informáticos a nivel usuario (ofimática), o curso de introducción a la informática

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Categoría elegible del FSE.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
--------	-------	--------	-------

5066	13-10/30-11		
------	-------------	--	--



ELECTRICIDAD Y ELECTRÓNICA

Fundamentos de Electricidad y Electrónica

Tipo: E-00 Horas: 210 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Formar al alumno en los conocimientos básicos de electricidad y electrónica y su aplicación a los equipos de consumo.

Requisitos

- 1 Certificado de escolaridad.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
--------	-------	--------	-------

4976	28-04/17-06		
------	-------------	--	--

ELECTRICIDAD Y ELECTRÓNICA

Instalaciones Eléctricas

Tipo: E-01 Horas: 245 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Formar al alumno para construir y comprobar instalaciones eléctricas domésticas e industriales, así como en la detección y reparación de averías en dichas instalaciones.

Requisitos

- 1 Nivel Académico mínimo de Graduado Escolar o Graduado en ESO.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de la solicitud del Curso.

PROGRAMACIÓN 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
--------	-------	--------	-------

4979	19-10/17-12		
------	-------------	--	--



TÉCNICAS DE SOLDADURA

Soldadura eléctrica. Electrodo Revestidos N-1

Tipo: M-61 Horas: 250 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Proporcionar conocimientos teórico-prácticos al alumno para acceder a la ocupación de soldador profesional.

Requisitos

- 1 Certificado de escolaridad.
- 2 Certificado médico de no padecer enfermedad ni incapacidad para la profesión.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de solicitud del Curso.

PROGRAMACION 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4938	05-05/25-06	5093	11-10/02-12

FRÍO Y CLIMATIZACIÓN

Frigorista de Instalaciones Pesqueras

Tipo: P-22 Horas: 220 N° máximo alumnos: 15

Finalidad: Conocer y manejar las instalaciones frigoríficas pesqueras, navales e industriales.

Requisitos

- 1 Nivel Académico mínimo de Certificado de Escolaridad.

Criterios prioritarios de admisión

- 1 Título profesional marítimo o estar realizando estudios que conduzcan a él.
- 2 Experiencia profesional embarcado.
- 3 Antigüedad en la fecha de solicitud del Curso.

PROGRAMACION 2004

Código	Fecha	Código	Fecha
4983	05-05/25-06	5093	11-10/02-12

SOLICITUD DE CURSOS

Los interesados en seguir alguno de los cursos que recogemos a continuación deberán solicitarlo en las dependencias del Instituto Social de la Marina más próximas a su domicilio de residencia, antes de la fecha de inicio del curso. La Documentación que deberán presentar es la misma que se exige para los cursos del Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio, que están recogidos en este mismo número.



ACCESO Y DATOS DE INTERÉS

Isla Cristina es una joven localidad marinera onubense situada en el litoral occidental de la provincia de Huelva, enclavada en un emplazamiento privilegiado, una península unida por un istmo de tres kilómetros.

Se encuentra comunicada por la autopista A-49, a 45 kilómetros de Huelva y a 130 kilómetros de Sevilla. Por la E-1 se encuentra a 11 kilómetros de la frontera con Portugal.

Existen conexiones diarias de autobús desde Huelva, Sevilla y Madrid.

TELÉFONOS DE INTERÉS

Estación de autobuses "Damas" de Huelva	959 256 900
Estación de autobuses de Isla Cristina	959 331 652
Autobuses "Socibús" (Línea Madrid-Isla Cristina)	959 151 552
	959 280 479
Estación autobuses "El Prado" de Sevilla	954 417 111
Aeropuerto de Sevilla	954 449 000
Información RENFE	902 240 202
Información Iberia	902 400 500

OFERTA FORMATIVA DEL ISM

Además de los planes de formación que ofrecen los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio e Isla Cristina, el Instituto Social de la Marina tiene en marcha un ambicioso Plan de Formación para este año, que se impartirá en las direcciones locales y provinciales que este organismo tiene en toda la costa española. En total serán 413 cursos que abarcan materias como: idiomas, informática, mecánica industrial, seguridad marítima y contaminación, técnicas de búsqueda de empleo, formación básica primeros auxilios, formación sanitaria en sus niveles 1, 2 y 3 y formación sanitaria para actividades subacuáticas.

Con la finalidad de orientar y gestionar el acceso a la formación, el ISM dispone de una amplia red de oficinas de empleo en las direcciones locales y provinciales, donde personal técnico cualificado proporcionará el asesoramiento que permitirá canalizar y optimizar las necesidades de los demandantes. También se puede obtener más información a través de Internet, en la página www.seg-social.es.

El Fondo de Reserva supera ya los



15.000 MILLONES DE EUROS

El gobierno ha aprobado, en su último Consejo de Ministros del mes de febrero una nueva dotación de 3.000 millones de euros para ampliar la cuantía del Fondo de Reserva de las Pensiones y ha autorizado a la Tesorería General de la Seguridad Social su materialización financiera.

Esta nueva dotación eleva la cuantía del Fondo de Reserva hasta los 15.182,04 millones de euros (más de dos billones y medio de pesetas) que equivalen a más de tres mensualidades de la nómina de pensiones. La cuantía total del Fondo supera en un 152,61 por cien el objetivo fijado para esta Legislatura.

En el mismo Consejo, el Ejecutivo aprobó también el Real Decreto por el que se desarrolla la Ley Reguladora del Fondo de Reserva de la Seguridad Social, de 29 de septiembre de 2003.

Esta Ley de 28/2003, de 29 de septiembre, reguladora del Fondo de Reserva, tiene como principio básico garantizar el imprescindible equilibrio financiero del sistema tanto respecto a la recaudación de cotizaciones como a la preservación del empleo. Esta Ley establece mecanismos de control y rendición de resultados, así como las comisiones que actuarán en los distintos ámbitos de gestión del Fondo, entre ellas, el Comité de Gestión del Fondo de Reserva de la Seguridad Social, ya constituido a finales del pasado año.

DOTACIÓN DEL FONDO DE RESERVA

De los 15.182 millones de euros con que cuenta el Fondo de Reserva, a partir de esta última dotación, que representa el 2,04 del Producto Interior Bruto, 14.473 millones corresponden a las diez dotaciones acordadas por el Gobierno desde el año 2000 y 709 millones corresponden a los rendimientos generados por el propio Fondo.

En la actualidad, la práctica totalidad del Fondo de Reserva está invertido en activos financieros públicos por un importe de 11.941,21 millones de euros.

A finales de 2003 la dotación del Fondo de Reserva de las Pensiones alcanzaba una cuantía de 12.024,89 millones de euros, de los que 11.472,92 millones corresponde a las dotaciones aprobadas por el Gobierno y 551,97 millones corresponden a los rendimientos netos generados por el mismo.

Esta cifra, que representa un 1,62% por ciento del Producto Interior Bruto, duplica el importe de 6.010 millones de euros fijado para 2004 en el Acuerdo de Pensiones alcanzado entre el Gobierno, las organizaciones empresariales y el sindicato Comisiones Obreras en



Con la dotación aprobada en febrero por el Gobierno, el Fondo de Reserva de las Pensiones alcanza una cuantía de 15.000 millones de euros

abril de 2001 y equivale a más de tres mensualidades de la nómina de pensiones.

FONDO DE RESERVA

El Fondo de Reserva de la Seguridad Social fue creado con el objetivo de constituir reservas que permitan atenuar los efectos de los ciclos económicos bajos y garantizar el equilibrio financiero del sistema de pensiones.

Con su creación, el Gobierno dio cumplimiento a la recomendación número dos del Pacto de Toledo y a los compromisos adquiridos en el acuerdo alcanzado con las organizaciones sindicales más representativas (CCOO y UGT) en octubre de 1996, recogidos en la Ley 24/1997, de 15 de julio, de Consolidación y Racionalización del Sistema de seguridad Social, así como al Acuerdo entre el Gobierno y CCOO y las principales organizaciones empresariales de 9 de abril de 2001.

INVERSIONES

El importe del Fondo de Reserva invertido en activos financieros públicos asciende a 11.941,21 millones de euros. Su rentabilidad en cartera en la actualidad sitúa el tipo medio ponderado de su T.I.R., en el 3,813 por ciento.

Los presupuestos de la Seguridad Social para 2004 destinan al Fondo 3.007,52 millones de euros. Ello es lo que ha permitido aprobar esta nueva ampliación de 3.000 millones de euros hasta llegar a los más de 15.000.

Esta nueva dotación será invertida próximamente por la Tesorería General de la Seguridad Social en activos financieros. Dichos activos tendrán la composición, vencimiento y características que determine el Comité de Gestión del Fondo de Reserva con el asesoramiento de la Comisión Asesora de Inversiones del Fondo de Reserva de la Seguridad Social. Su adquisición se efectuará por el Banco de España, que actuará como agente. ■

El detalle de los activos financieros que componen la cartera presentan la siguiente composición y distribución:

Activo	importe (€)	PORCENTAJE (%)
Letras zona corto plazo	2.058.581.754,52	20,59
Zona a 3 años	2.654.501.896,19	26,54
Zona a 5 años	3.280.564.009,23	32,81
Zona a 10 años o más	2.006.329.282,44	20,06
TOTAL	9.999.976.942,38	100,00



El Instituto Social de la Marina ha organizado las Primeras Jornadas sobre Sanidad Marítima en Walvis Bay, Namibia. La iniciativa coincide con el primer aniversario de la remodelación efectuada en la Casa del Mar que el Instituto mantiene en la ciudad portuaria namibia y responde al compromiso que la directora general, M^a Antonia Lucena, anunció durante su visita a aquellas dependencias, en febrero de 2003. El propósito es que las Jornadas tengan continuidad en ediciones sucesivas.

El ISM

**organiza las Primeras
Jornadas sobre SANIDAD
MARÍTIMA**

El programa se desarrolló entre los días 9 a 12 de febrero, en las instalaciones de la Casa del Mar de Walvis Bay y en las aulas de la Namibian Maritime and Fisheries Institute (Namfi), con la colaboración de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI), dentro del Proyecto Nauta.

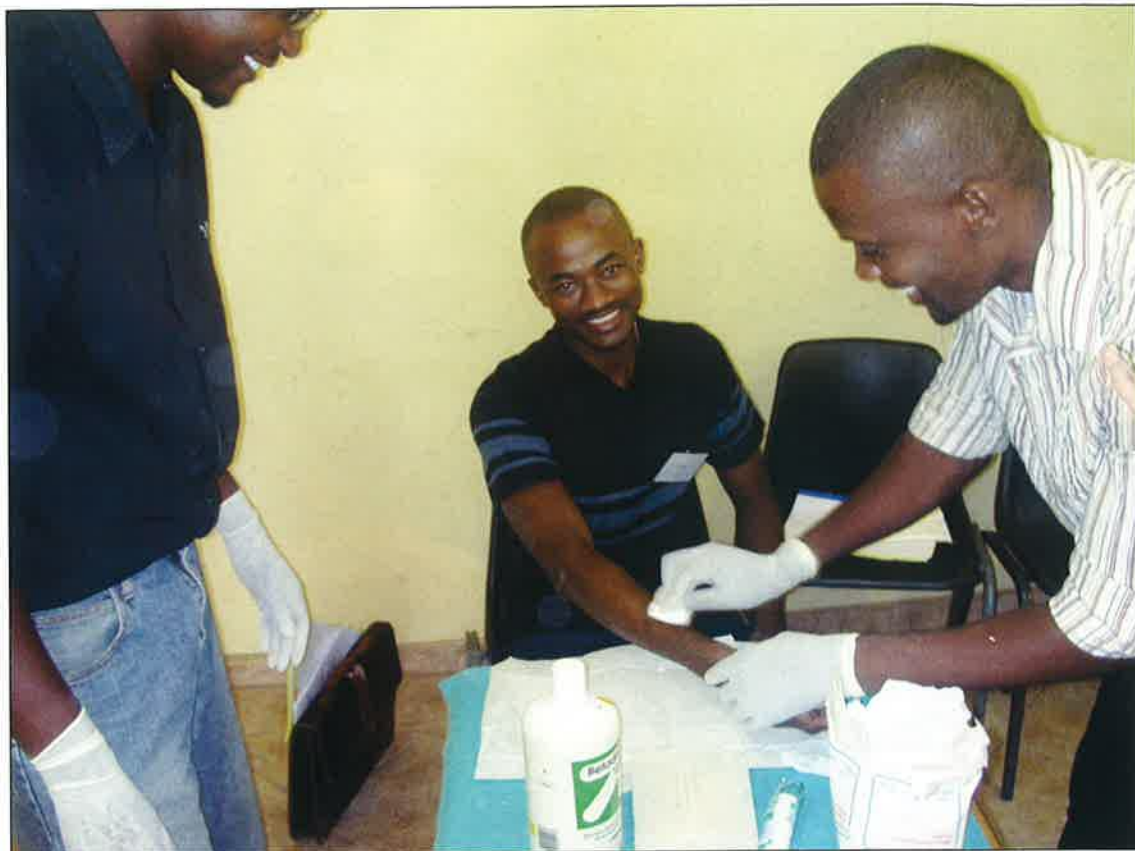
Para participar en las Jornadas se desplazó a Namibia un equipo formado por Marta Gil Fernández, coordinadora de Formación del ISM, y Jesús Pérez López, director provincial de Villagarcía de Arosa, además de la doctora Loreto González Caba-

nas, médica de Sanidad Marítima y la A.T.S. Dolores del Carmen Mariño, que impartieron las clases.

El seminario se abrió con una presentación a cargo de Marta Gil, a la que siguió una exposición sobre la protección sanitaria de los trabajadores del mar en España, los reconocimientos médicos previos al embarque y el buque Esperanza del Mar, entre otros temas. La jornada continuó con una clase de anatomía, fisiología y nociones básicas del funcionamiento del cuerpo humano.

En los días siguientes se trataron diversos aspectos relacionados con la asistencia sanitaria, especialmente aquellos de mayor incidencia en el ámbito marítimo: constantes vitales y exploración del paciente; introducción teórica a la reanimación cardiopulmonar, básica y avanzada; prioridades ante emergencias: quemaduras, hipotermia y hemorragias; fracturas, inmovilizaciones, heridas, suturas y curas; traumatismo craneoencefálico y trauma medular; administración de medicamentos, dosis y vías; intoxicaciones medicamentosas; botiquines; prevención de infecciones en general, de enfermedades de transmisión sexual: tuberculosis, enfermedades transmisibles por vectores, por otras vías, por vía aérea; toxiinfecciones alimentarias, enfermedades diarreicas; transporte de heridos.

Se realizó asimismo un taller práctico de rea-



nimación cardiopulmonar (RCP): asfixia y parada cardiorespiratoria, angina de pecho e infarto agudo de miocardio.

El curso contó con la participación de 20 alumnos de diferentes empresas y organismos oficiales namibios, como Etosha Fisheries, Cadilu Fishing, Corvima Investment, Merlus Properties, Booventure Fishing, Karibib Fisheries, Sylvie Fishing, Etale Fishing y del Ministry of Fisheries and Marine Resources, así como de la Namibian Maritime and Fisheries Institute.

Durante la celebración de estas Jornadas se mantuvieron reuniones con los representantes de la Namfi y con los armadores españoles en Namibia, al objeto de conocer en profundidad las necesidades formativas del sector en el país. Todo ello dirigido a la asistencia del ISM para próximas acciones formativas.

Tanto los representantes namibios como los empresarios españoles se mostraron muy interesados en la cooperación que el Instituto pueda ofrecer en programas de seguridad marítima, capacitación marinera y en la formación de formadores. Los armadores expresaron su preocupación por la prevención de la siniestralidad y por los accidentes laborales en el sector.

Las Jornadas de Sanidad Marítima se desarrollaron con gran éxito, que se percibió también en la atención prestada a las mismas por la prensa local.

El acto de clausura fue presidido por el em-

El curso contó con la participación de 20 alumnos de diferentes empresas y organismos oficiales namibios



Tanto los representantes namibios como los empresarios españoles se mostraron muy interesados en la cooperación que el Instituto pueda ofrecer en programas de seguridad marítima

bajador de España en Namibia, Francisco Javier Pérez-Griffo. La directora general del ISM, María Antonia Lucena Varea, envió un saludo a los participantes y colaboradores, que fue leído por el coordinador de la Cooperación Española en Namibia, Guillermo Caro. En la ceremonia de cierre intervinieron también la directora de la Casa del Mar, Paloma Ballesteros, y la coordinadora de Formación, Marta Gil. Por parte namibia intervino el director en funciones de la Namfi, Polly Andima, que agradeció la celebración del seminario. Una vez concluidas las intervenciones oficiales, una de las alumnas subió al estrado en nombre de todos los cursillistas para expresar, con un discurso muy emotivo, el agradecimiento al ISM y a todos los presentes.

Tras la entrega de diplomas, se sirvió un vino español.

CENTRO ASISTENCIAL EN WALVIS BAY

El Centro Asistencial del ISM en Walvis Bay se encuentra operativo desde el año 1976 para atender a la importante flota española que, hasta la independencia de Namibia en 1989, constaba de unos 80 buques y aproximadamente 3.500 tripulantes dedicados a la pesca

de la merluza. Tras su independencia, Namibia extendió sus aguas territoriales hasta las 200 millas y todos los buques que faenaban en la zona se vieron obligados a abandonarla.

La Casa del Mar de Walvis Bay está instalada en un edificio de tres plantas, en el que, además de la consulta médica, ofrece servicios de hospedería, restaurante, salas de ocio y, recientemente, se ha añadido una ciber sala. Habitualmente, el personal español lo componen: un/a A.T.S., un/a asistente social, y un/a subalterno. Este equipo se complementa con personal nativo que desempeña, por un lado, las tareas correspondientes al puesto de médico y, por otro, las de cocina, limpieza y mantenimiento.

Durante el año 2002 el edificio fue sometido a importantes obras de mejora y ampliación, que supusieron su renovación total, y se instalaron nuevos equipos y mobiliario. A la inauguración oficial del centro, en febrero de 2003, asistió la directora general del ISM, M^a Antonia Lucena.

La población pesquera que cubre actualmente el Centro Asistencial ha cambiado notablemente desde su inicio. No existen buques de pesca con pabellón español. Los aproximadamente 250 marineros españoles que fre-



cuentan la zona están enrolados en buques de bandera namibia, trabajando en empresas mixtas y ocupando los puestos de responsabilidad.

Los buques con pabellón español que frecuentan el puerto de Walvis Bay son merlucceros y pincheros de superficie (pez espada, túnidos y escualos) que faenan en el Atlántico sur, algunos pesqueros del sur de Angola, mercantes que hacen el transporte de pescado y algunos pesqueros en ruta hacia Mozambique.

El Centro Asistencial de Walvis Bay constituye una de las unidades asistenciales del Programa de Sanidad Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en el extranjero, en aquellos lugares en los que el importante contingente de flota española, por un lado, y la

estructura sanitaria, por otro, así lo justifican. Con ellos se pretende paliar el vacío que pueda producirse en materia sanitaria allí donde confluja una importante flota de pesqueros españoles.

Estas unidades prestan el apoyo sanitario derivado de las consultas médicas, hospitalizaciones y repatriaciones de enfermos y accidentados. No obstante, su función no se ha centrado solamente en prestar atención sanitaria. Desempeñan, además, una importante labor de carácter social, para los trabajadores que precisen ayuda o infor-



mación y constituyen un elemento básico en el seguimiento de determinados casos de abandono de tripulaciones u otras circunstancias especiales. ■

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS PREVIOS AL EMBARQUE

**Tu salud
es lo primero**



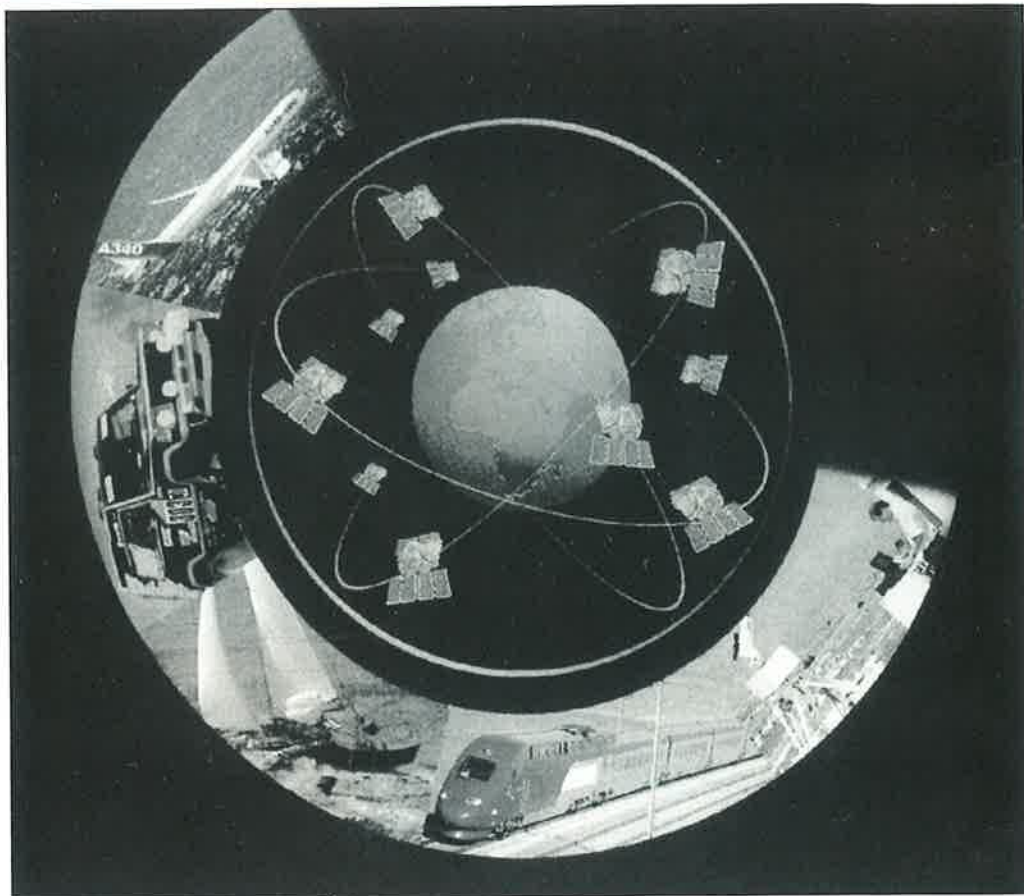
MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETANÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

Una comisión de expertos del Proyecto Galileo referido a los sistemas de comunicaciones al servicio de la navegación marítima ha aprobado satisfactoriamente el funcionamiento de EGNOS, la respuesta de la Unión Europea para suceder al GPS estadounidense, que ahora cumple veinticinco años. EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay) ya funcionará en el presente 2004, pero seguirá dependiendo del GPS norteamericano hasta 2008, en que entrará en servicio ya toda la constelación Galileo, con unos treinta satélites.



EGNOS-GALILEO

pasa las primeras pruebas en las costas españolas

Será entonces el momento en que la Unión Europea será plenamente autónoma en el control, prevención de riesgos y seguridad de todos los transportes marítimo terrestre. Habrá nacido la época satelitaria, después de treinta años de mirar a las estrellas y la carta marina, como rudimentarias referencias únicamente.

MEJORA DE LA SEÑAL

La generación satelitaria al servicio de la seguridad marítima que emprende EGNOS para la Agencia Europea del Espacio costará a la Comisión Europea 3.250 millones de euros. Es-





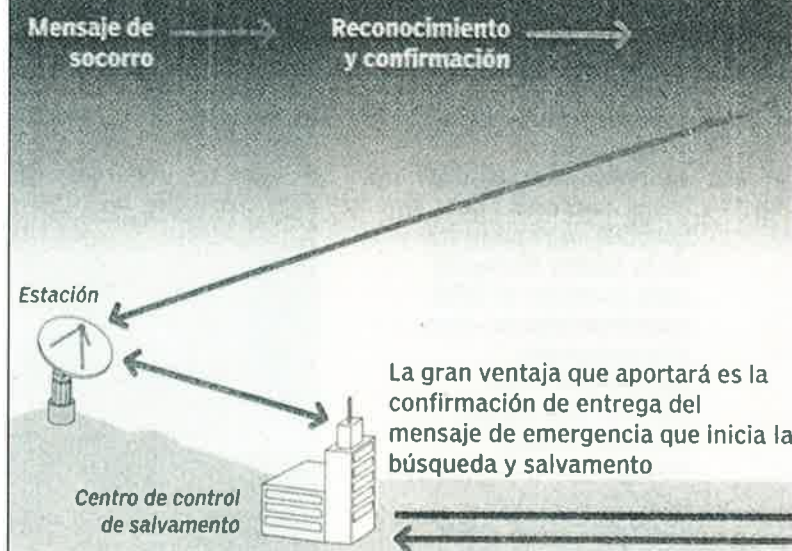
**Sustituirá al
GPS
norteamericano
a partir de
2008, como
apuesta
independiente
de la Unión
Europea**

te precio por el perfeccionamiento del sistema es también el de la responsabilidad de mejorar la señal para hacer más seguro y creíble el seguimiento de los buques.

El administrador principal de la Unidad Galileo de la Comisión Europea, Ángel Landabaso, lo explica muy gráficamente al decir que "con los treinta satélites de EGNOS en marcha, no solamente se sabrá al instante dónde está un barco, sino hasta un mismo contenedor que se cayese al mar..."

Esta mejora de detección, por el sistema que estará maduro en 2008, permitirá acabar con las desviaciones y falos de exactitud que se dan en el presente. Y, desde luego, con lo que ya resulta una constante plaga, la producción de falsas alarmas o avisos que no se compadecen ni con la realidad ni con la ubicación del objetivo a socorrer, porque el sistema EGNOS dispone de una vía de retorno instantánea para cualquier aviso o alarma. Los expertos de Galileo quieren invertir drásticamente la problemática de las falsas alarmas: si hasta ahora se producen en el 90 por ciento de los casos, con el nuevo sistema no pasarán del 10 por ciento... Y lo mismo ocurrirá con los datos de posición y coordenadas de un buque u objetivo en el mar: si hasta ahora la desviación era de unos diez metros, con EGNOS en marcha no pasará de un metro.

Este servicio estará coordinado con el COSPAS-SARSAT (for actualidad por cuatro satélites LEO y tres GEO), y será compatible con el GMDSS y con la Red de Transportes Europea.



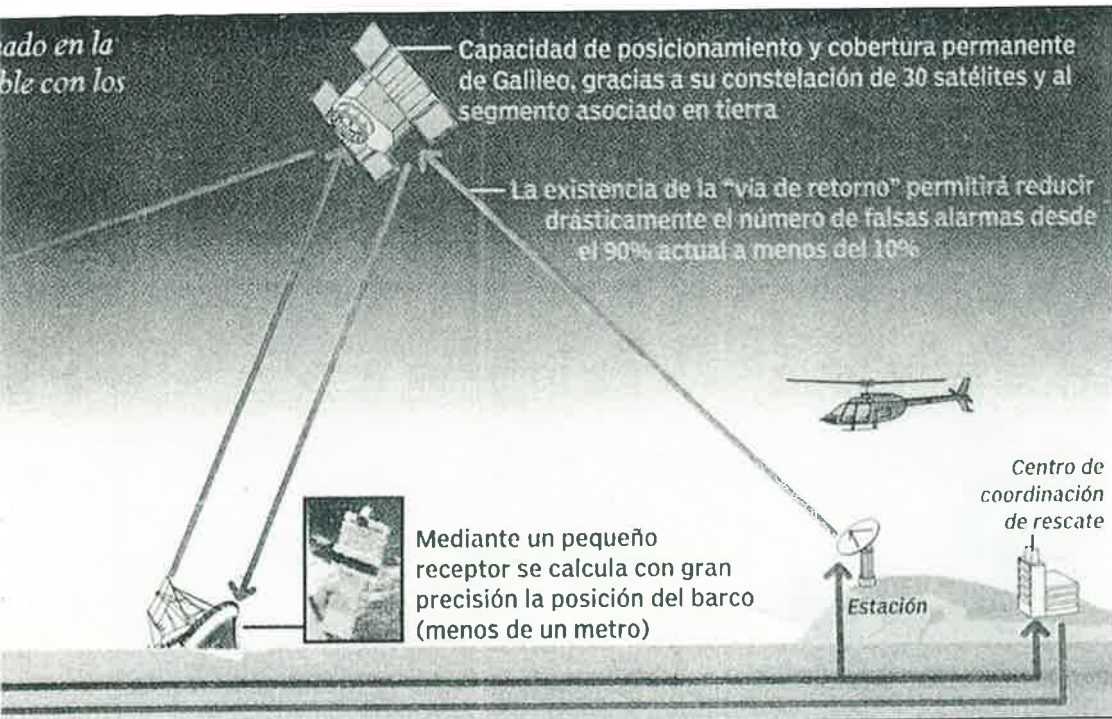
TECNOLOGÍA UE VERSUS EEUU

La batalla internacional por las comunicaciones y la señalización marítima encierra un prolongado pulso Unión Europea / Estados Unidos, que son respectivamente los impulsores de EGNOS/Galileo versus el tradicional y ya anticuado GPS.

Así lo explicó el director de la Fundación Jorge Juan (Ingeniería Naval), Honorio Sierra Cano, en el curso de una conferencia Internacional sobre Señalización Marítima, refiriéndose a que "el Galileo europeo siempre será un sistema de comunicaciones civil y comercial, mientras que el GPS norteamericano nació al servicio de los usos militares y aún les paga peaje, como se ha visto en los bombardeos de la ex Yugoslavia de hace unos años, cuando fue preciso inutilizar una parte del GPS marítimo por necesidades de atención a las operaciones aéreas..."

Además -matizó- "no han pasado en balde, tecnológicamente, los veinticinco años existentes entre uno y otro sistema, por lo que EGNOS-Galileo aventaja en precisión y exactitud al GPS, al contar con una base de tiempos y tecnología de amplificación que hacen su señal menos vulnerable a las malas condiciones"

Galileo es todo un programa espacial europeo de usos civiles y "sobre todo una no desdeñable independencia respecto de Estados Unidos, al cumplirse al año 2008, ya que hasta entonces se funcionará por el GPS. Con su información actualizada de forma permanente y un propio hardware, los barcos de la Unión Europea hablarán un lenguaje propio de navegación (EGNOS), por el que también se ha intere-



España sube su apuesta

Para el ministro de Ciencia y Tecnología, Juan Costa, "nos hallamos ante una prioridad a la que España ha apostado fuerte". El sistema EGNOS es así mismo "estratégico" para nuestro país que "precisamente por eso financia un 10 por ciento del proyecto global cuando su cuota asignada -de acuerdo con el reparto proporcional dentro de la Unión Europea- sería solamente del 8 por ciento".

Contando con la importancia marítima de España, está previsto que el Centro de Control de Galileo se ubique en nuestro territorio, así como no menos de cuatro de los treinta satélites estarán en nuestra proximidad.

La misma celebración de estas pruebas de EGNOS-Galileo en nuestras costas y barcos -y la reunión de expertos internacionales, al curso- demuestran por activa y pasiva que España es el país líder del proyecto. S. DE F.

sado China últimamente, pese a existir el ruso Glonass..."

El almirante Tello Valero, que intervino también en la referida Conferencia Internacional, se refirió retrospectivamente a "la espectacularidad de los cambios habidos en la navegación, explicando que se tardaba más de media hora en sacar las coordenadas y, en ese tiempo, el barco podía tomar una deriva de quince millas... Ahora, bastará con apretar un botón".

ESTRECHAR DISTANCIAS, ABARATAR COSTES

Los expertos de la Dirección de Transportes y Energía de la Comisión Europea asistieron a las pruebas de este embrión de Galileo a bordo del patrullero español "Atalaya", junto con los también expertos de Puertos del Estado y Aeropuertos Nacionales (AENA).

En toda la vertical de las costas españolas se situarán cuatro de los treinta satélites del programa Galileo, cuya fiabilidad ya ha podido comprobarse en esta visita y su debate, en las reuniones científicas, arroja la idea-fuerza de que "el sistema estrechará distancias y abaratará costes de la navegación".

Con el EGNOS-Galileo, un consignatario sabe en cualquier momento dónde se encuentra su barco, transmitirle instrucciones, etc., pero localizará así mismo hasta un contenedor que se cayese al mar, por medio de un chip -cuyo precio es un dólar- que también permite saber si el contenedor está ya desembarcado, sobre el tren o el camión. En una palabra, se gobierna una mercancía a todo lo ancho del mundo, con un simple teléfono móvil. Lo demás lo hará la sabia combinación de

la cartografía y las señales satelitarias.

Este reto tecnológico-científico de la Comisión Europea deberá amortizar con creces unos costes de 3.250 millones de euros, y resultará además un ambicioso sistema de creación de nuevos empleos. El EGNOS-Galileo, llamado a gobernar tanto los tráficos aéreos como los terrestres y marítimos, va a involucrar a miles de operadores e industrias en todos sus proyectos... "Solamente hay un límite: la imaginación", señala la agente española de Galileo, Emilia Buergo, "y todo lo demás está por sumarse al sistema, que abre un área comercial de caracteres imprevisibles y espacios ilimitados". ■

S. DE FRANCISCO





Las empresas pesqueras en el exterior **unen** sus **fuerzas**

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, ha presentado el "Clúster" de las empresas pesqueras en países terceros, una iniciativa que aglutinará a todas las organizaciones con intereses pesqueros en el exterior. Miguel Arias destacó que "este Cluster es el primero de ámbito nacional y de estas características que se constituye en nuestro país, demostrando el dinamismo del sector pesquero español y su convencimiento de que el futuro de nuestra actividad pesquera en el exterior pasa por la defensa de estas sociedades".

La Secretaría General de Pesca Marítima del MAPA viene desarrollando diferentes iniciativas para la defensa de los intereses de las empresas pesqueras con capital español radicadas en países terceros, ya que considera este apoyo fundamental para el mantenimiento de su actividad, junto a los múltiples efectos positivos que sus acciones producen.

Gran parte de las empresas que forman parte del Cluster se han constituido con fondos comunitarios y abastecen con más de 300.000 toneladas el mercado de la Unión Europea, siendo un elemento decisivo en el mantenimiento de la actividad de muchos de los más importantes puertos pesqueros (Vigo, Huelva, Marín, Las Palmas, Ribeira, etc.) Asimismo, juegan un importante papel como empresas generadoras de desarrollo pesquero en los países en los que se encuentran radicadas.

Este importante activo de intereses pesqueros españoles en el exterior está formado en la actualidad por aproximadamente 220 empresas pesqueras, radicadas en más de 35 países (la mayor parte países ACP) y que en su conjunto administran unos 500 buques pesqueros de mediano y gran porte.

COMPOSICIÓN DEL CLUSTER

El Cluster de las empresas pesqueras en países terceros se rige por unos estatutos que diferencian a sus asociados en tres grupos.

El primero lo forman los Socios Promotores y está constituido por las Asociaciones representativas de las Sociedades Mixtas y de las Empresas Pesqueras Conjuntas.

El segundo grupo está formado por los Asociados de Número, y en él se incluyen, entre otras, a las Industrias Transformadoras, a los Astilleros, a las Industrias Auxiliares, a las Empresas Comercializadoras, las Industrias Conserveras y los Bancos y Cajas de Ahorro, así como cualquier otro sector con intereses en las SM y EPC.

Un tercer grupo lo forman los socios protectores. En estos momentos la Secretaría de Pesca Marítima, a través de la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros, es la que actúa como socio protector, pudiendo ampliarse esta figura en el futuro, con la incorporación de nuevos socios.

IMPULSO A LA COOPERACIÓN

La cooperación pesquera, impulsada por el Cluster, será el marco adecuado para acabar de enraizar las empresas mixtas y conjuntas mediante nuevas fórmulas de cooperación pesquera. Son fórmulas que se plantean en la actualidad, tanto en los organismos internacionales como en la propia Unión Europea, y que se orientan fundamentalmente al desarrollo compartido de los países con recursos pesqueros en sus aguas.

Este desarrollo se llevaría a cabo mediante el establecimiento de plantas en tierra, la creación de mano de obra local, la renovación de su flota mediante construcción de nuevas unidades pesqueras adaptadas en su concepción y en su construcción al caladero, la formación de personal cualificado y el aprovechamiento integral de las capturas y que éstas sirvan, además de para la explotación, para intentar paliar posibles déficits alimentarios.

Se ha elegido el nombre de "Cluster" porque este tipo de organizaciones que aglutinan territorialmente o geográficamente a diferentes sectores con relaciones industriales o empresariales comunes responden mejor que ninguna otra, en su actuación como "Lobby", a las necesidades que tienen nuestras empresas en países terceros para defender sus intereses.

El 28 de noviembre de 2003 las asociaciones promotoras Acemix, Anasco, Anepat (división internacional de Anacef), Orpal Internacional y Agac (división internacional de Opagac) constituyeron formalmente el Cluster y ese mismo día presentaron sus estatutos en el ministerio del Interior para su legalización.



Estas asociaciones y las que han manifestado su interés en adherirse al Cluster como promotores representan en su conjunto más del 85% de los buques de las Empresas Pesqueras Conjuntas y de las Sociedades Mixtas Españolas constituidas en terceros países.

OBJETIVOS

Los objetivos que se quieren conseguir con la creación del Cluster son las siguientes:

- Defender los intereses de las Sociedades Mixtas (SM) y de las Empresas Pesqueras Conjuntas (EPC) ante cualquier instancia nacional, internacional o comunitaria presentando un frente común de todos los sectores implicados en su actividad.

- Promover la utilización por parte de las SM y las EPC de los Programas Comunitarios y Nacionales que contienen ayudas, créditos y subvenciones dirigidos a apoyar el desarrollo económico de los países en los que están radicadas las empresas.

- Ayudar en su expansión a aquellas empresas situadas en países terceros que, superada la fase extractiva, quieran ampliar sus actividades en tierra (industrias transformadoras, empresas comercializadoras, servicios, acuicultura, etc.).

- Trabajar para intentar introducir el elemento comunitario en las empresas pesqueras en países terceros, garantizando de esta manera su supervivencia y desarrollo bajo paraguas protector de la UE. ■

**Actualmente
hay 220
sociedades
pesqueras con
capital español
en el exterior
radicadas en
más de 35
países con unos
500 barcos**



Salvamento Marítimo coordinó el rescate de **7.809** personas en 2002

Los españoles patronean y tripulan cada año mejor sus embarcaciones deportivas, como se revela —por activa y por pasiva— en la última estadística de Salvamento Marítimo, con un estancamiento del número de emergencias y rescates atendidos en 2002, mientras el parque de embarcaciones crece a niveles de dos dígitos.

Salvamento Marítimo coordinó durante el año 2002 el rescate de 7.809 personas en las 4.278 emergencias marítimas atendidas en nuestras costas, en operaciones en las que intervinieron así mismo la Armada, Ejército del Aire, Guardia Civil, Vigilancia Aduanera, Cruz Roja Española y Telefónica.

El imparable aumento del parque de embarcaciones nacionales y extranjeras, que navegan por nuestras costas acentúa el protagonismo de la náutica deportiva hasta integrar el 57% de las emergencias habidas en 2002. Ha sido, como siempre, el verano y la multitud de

navegantes, bañistas, submarinistas, windsurfistas, pescadores de costa, etc., la fundamental preocupación de los expertos de Salvamento Marítimo, que también atienden otras emergencias no relacionadas con buques, como las caídas desde acantilados o la recogida de objetos a la deriva. Otro buen número de emergencias son debidas a la activación de señales automáticas de socorro y alertas referidas a casos de contaminación marina, y en muchos casos —un 10%, el referido año 2002— las alarmas resultaron falsas, pero se atendieron hasta esta comprobación.

El total de buques implicados ascendió a

2.772, de los que 1.557 eran embarcaciones deportivas. De barcos pesqueros se atendieron 626 emergencias y los mercantes auxiliados fueron 353.

TRES PUNTOS DÉBILES A SUPERAR

La experiencia de los últimos años y la comprobación de los comportamientos en la navegación deportiva hacen situar —a los expertos de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima— su preocupación sobre los siguientes puntos débiles:

a) Fallo mecánico o estructural de la embarcación.

b) Deficiencias o carencia de equipo de seguridad a bordo.

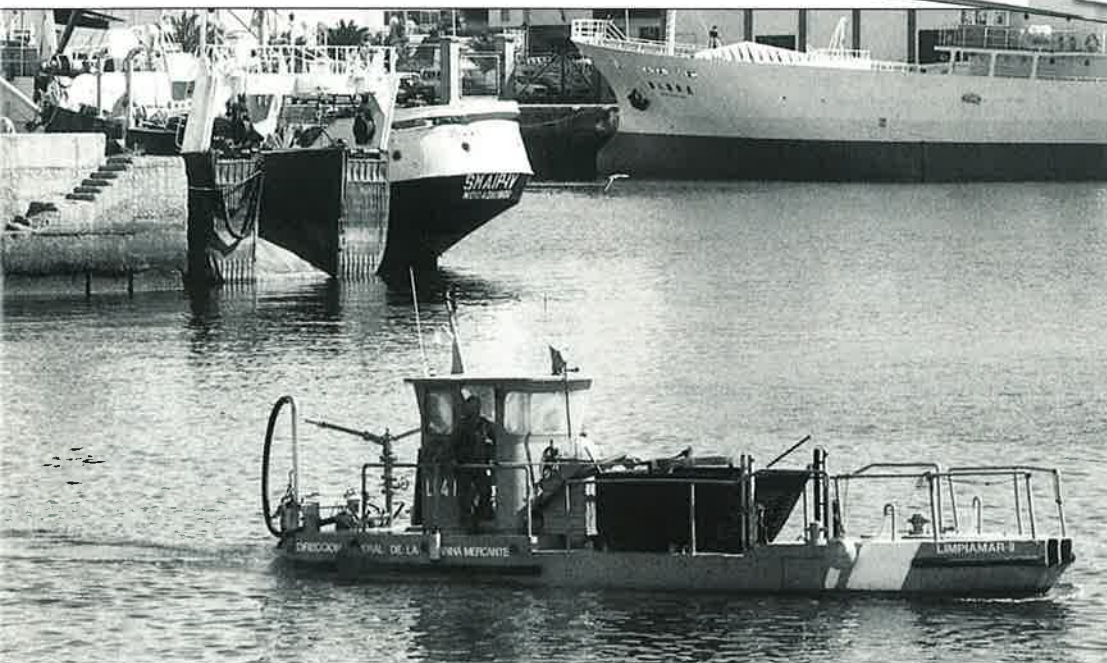
c) Problemas con la llamada de socorro y espera de la ayuda frente a los que —cada año— se movilizan campañas de información y asistencia desde las 29 Capitanías Marítimas, Escuelas Náuticas, Federaciones, etc.

Precisamente la campaña del reciente verano 2003 respondía ordenadamente a estos tres puntos refiriéndose «a una lista completa de comprobaciones del correcto estado mecánico y estructural de la lancha» —la internacionalmente conocida como «check list»—, sin cuya revisión no se debe zarpar nunca.

Sobre la problemática que presenta «acertar a hacer una llamada de socorro en medio del previsible estado nervioso de un navegante en momentos de peligro», la campaña 2003 dota ya una pegatina adhesiva que informa claramente del «procedimiento internacional de Llamada de Socorro», y que debe fijarse en lugar visible y próximo



Desde agosto de 2003 son obligatorios los equipos de seguridad a bordo de la flota deportiva





El número de accidentes y emergencias tiende a estancarse, pese al espectacular aumento del parque de embarcaciones

entró en vigor la Orden Ministerial que regula y obliga a las embarcaciones de recreo sus equipos de seguridad a bordo. Las lanchas matriculadas desde la referida fecha han de portarlos ya, y el resto habrán de hacerlo entre febrero y mayo de 2004.

La principal novedad de este texto legislativo se refiere a la zonificación o distancia de costa para efectuar la navegación, y a los equipos o instrumentos de apoyo a la seguridad que han de ir a bordo.

Por lo que se refiere a la zonificación o distancia de costa, las antiguas cinco Categorías de Navegación (A, B, C, D-1 y D-2) se sustituyen por siete Zonas de Navegación, desde el límite de 2 millas de distancia a costa hasta distancia ilimitada, pasando por otras de 5, 12, 25 y 60 millas. Se mantiene la vieja Categoría de Navegación Restringida o en Aguas Protegidas.

La referida Orden Ministerial de Fomento establece, para cada una de estas categorías enumeradas antes, los equipos de salvamento, los elementos de achique y contraincendios de obligada presencia a bordo. Igualmente será obligatorio a bordo disponer de balsa o balsas salvavidas homologadas (Convenio SOLAS/ISO), y, en punto de materias de prevención de la contaminación (Convenio MARPOL) las embarcaciones con aseos deberán contar

con depósitos y equipos de tratamientos de aguas sucias, en toda la zonificación.

DOS NUEVOS «SALVAMAR» DE 21 METROS

La política de flota acometida por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, en cumplimiento del Plan Nacional 2002-2005, ha bautizado dos nuevas embarcaciones a su servicio con los nombres de «Salvamar Acrux» y «Salvamar Algenib».

Las nuevas embarcaciones representan un salto cualitativo en el servicio a la seguridad marítima, que lo es también en el aspecto cuantitativo, pues alcanzan los 21 metros de eslora frente a los 15 metros de la serie anterior, también de construcción noruega.

España alcanza una flota de 40 embarcaciones de intervención rápida, cuyas últimas series ya portan los más avanzados equipos de rastreo y lucha contra la contaminación marina. Esta nueva serie de Salvamar ha alcanzado, en pruebas, la velocidad de 40 nudos, sus materiales resultan insubmersibles y dispone de dos motores de potencia total 2.500 cv., siendo una de sus más aprovechables características la del escaso calado que le permite navegaciones muy próximas a costas y playas.

«Salvamar Acrux», con base en Puerto Portals, ya presta servicio en las costas de Balea-

res, así como «Salvamar Algenib» —desde el puerto de Garrucha— ha trabajado este verano ya en la vigilancia y apoyo de las aguas de Almería, Málaga, Granada, Cádiz y Huelva.

SEXTO AÑO DE CAMPAÑA

Para el subsecretario de Fomento, Adolfo Menéndez, señaló —en la presentación de la Campaña de Seguridad 2003 para la náutica de recreo— que «por sexto año consecutivo hemos apelado a la sensibilidad de deportistas y aficionados a navegar para su lucha contra el accidente marítimo y lo hemos hecho desde el multilingüismo autonómico y para toda la variedad de prácticas, desde tripular una moto náutica hasta conducir el más sofisticado yate... Un año tras de otro añadimos las correcciones del caso a las recomendaciones básicas para navegar, insertamos las novedades legales o exigencias de seguridad marítima y atención medioambiental, y actualizamos estadísticamente todo lo referido a la náutica de recreo...».

El director general de Marina Mercante, José Luis López-Sors, añadió que «se está redoblando el esfuerzo con la náutica de recreo, cuya accidentabilidad en nada se parece a la de las marinas mercante y de pesca, pero que crece espectacularmente en número de embarcaciones y licencias. Nosotros estamos satisfechos de que, a pesar de este crecimiento anual de dos dígitos, se contienen —los últimos años—, el número de accidentes e incluso el de las llamadas de emergencia... Además, el 20% de estas emergencias o accidentes no tienen que ver con navegantes y embarcaciones sino que deberían contemplarse como sucesos de playa u otros deportes desarrollados en la franja litoral, que atendemos gustosamente, también, con Guardia Civil, Cruz Roja, Protección Civil, lo que demuestra que cada vez se navega y se tripula mejor y han ido sentando un precedente positivo la impartición de cursos, la edición de publicaciones, folletos y avisos varios...» ■

S. DE FRANCISCO



Se confirma la tendencia

Los más recientes datos sobre siniestralidad y número de emergencias atendidas durante la temporada 15 de junio-15 de septiembre de 2003 confirman el peso que la náutica de recreo tiene en el número de asistencias coordinadas por Salvamento Marítimo (el 51% del total) así como un ligero aumento de las mismas (un 9,5%), ciertamente por debajo de lo que anualmente sube el parque de embarcaciones.

De las 876 emergencias habidas este verano se han seguido salvamentos y asistencias a 2.577 personas. Y, confirmando un año más la tendencia, la estadística de atenciones por comunidades autónomas vuelve a ser encabezada por Cataluña (29%), Baleares (20%), Comunidad Valenciana (11%), reiterándose como causas más frecuentes de las incidencias las referidas a fallo mecánico o estructural (54%) y la varada o embarrancamiento (11%).

Bruselas extiende las ayudas públicas a los buques gaseros

La Comisión Europea ha autorizado «la ampliación excepcional de las ayudas a los astilleros que construyeron buques de transporte de gas natural licuado, hasta un máximo del 6% del importe del contrato, y por un período que expira el 31 de marzo de 2004». Este nuevo impulso financiero al sector se suma al de octubre de 2002, que autorizó los subsidios públicos a portacontenedores, quimiqueros y petroleros, y vuelve a justificarse por la persistencia del «dumping» de Corea del Sur a los constructores de la Unión Europea.



Pascal Lamy, comisario europeo de Comercio calificó la medida de «respiro temporal» y a la espera de que la OMC intervenga frente a las prácticas desleales de los astilleros asiáticos, después de la denuncia expresa de una Unión Europea cuyos constructores llegan al borde de la quiebra técnica.

Para el comisario europeo de la Competencia, Mario Monti, «las ayudas no significan la fórmula de la competitividad y únicamente su carácter excepcional viene obligado por la in-

justa situación en que no se puede abandonar a esta industria...»

Los expertos de Comercio han visado la elaboración de esta medida de Bruselas, estimando que el sector de astilleros aguarda por una sentencia de la Organización Mundial del Comercio (OMC) que «aún puede tardar unos dieciocho meses más en producirse». Consideran probado que el constructor naval europeo es víctima indiscriminada de un tirar los precios al suelo por parte de sus competidores surcoreanos, en los concretos segmentos



perpuesto las prácticas de «dumping» surcoreanas, el clima de sobrecapacidad en sus industrias y el parón general de la economía después de los atentados de septiembre de 2001. Concretamente y referido a esto último, la pujante construcción naval de buques para cruceros turísticos se vino abajo, hasta el punto que, desde entonces, no ha sido encargado más que uno en toda la Unión Europea.

SUSTITUCIÓN DE PETROLEROS MONOCASCO

El «Informe ROC» que ha sustentado la oportunidad excepcional de estas nuevas medidas se refiere a «un sector al borde de la quiebra técnica» y que «no ha hecho más que cerrar astilleros y despedir profesionales en los últimos años». Es el séptimo informe negativo que estudia Bruselas, y en todos los precedentes se apuntaba «a 2003 o 2004 como años del colapso general que podrían sufrir los astilleros de la Unión Europea si no llega pronto el proceso de sustitución de los viejos petroleros monocasco...»

Los constructores europeos visualizan esto último como la única oportunidad para cambiar el amargo signo de la coyuntura, y sus oficinas técnicas trazan proyectos de un pequeño petrolero de doble casco como argumento en que Europa volvería a conquistar un punto fuerte... Pero el marco de pesimismo se contempla por activa y por pasiva, con un significativo párrafo que circuló por Bruselas en la discusión de referencia: «incluso los astilleros surcoreanos están en seco, financieramente, para cumplir sus compromisos de obra en el presente año 2003...».

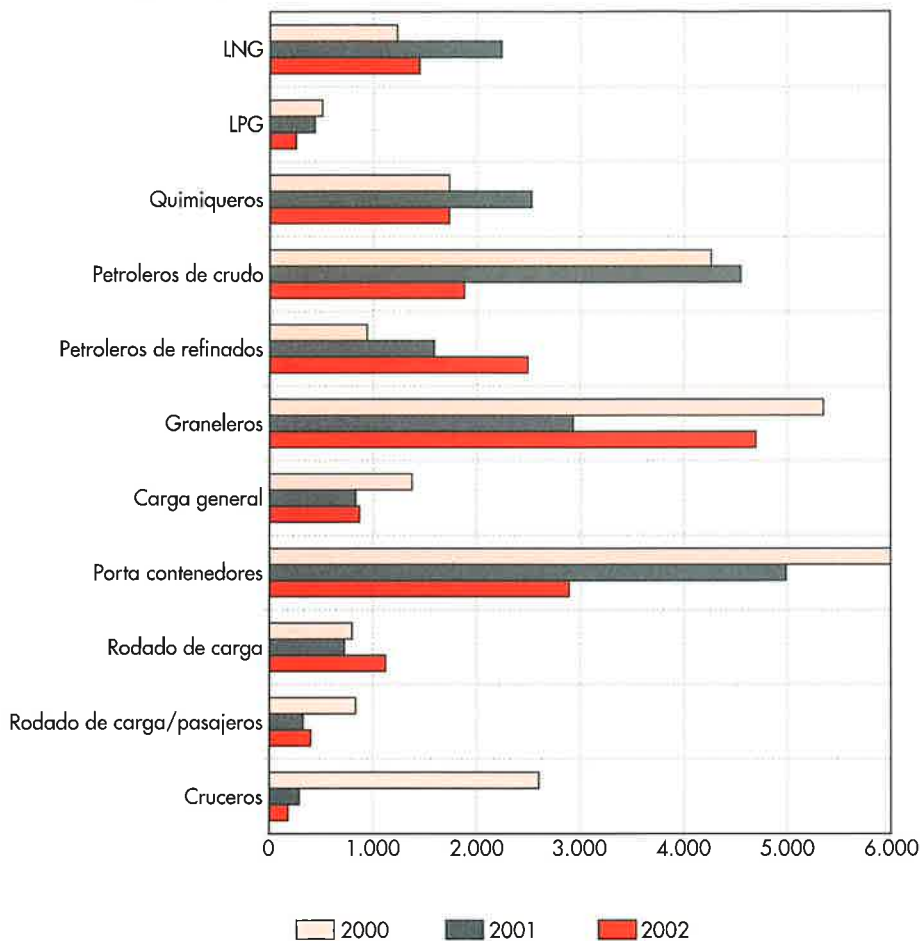
Lo considera «mecanismo excepcional de defensa» mientras el sector sigue a rastras de Seúl y amenaza quiebra técnica

a que ahora se abren los subsidios.

El horizonte de quiebra técnica que amenaza a la construcción naval europea no es ajeno a la coyuntura mundial, por otra parte, que se ha resentido después de 2002 —de «un 12% de caída en los precios constructivos de suyo ya anteriormente castigados en el nivel más bajo de los últimos diez años».

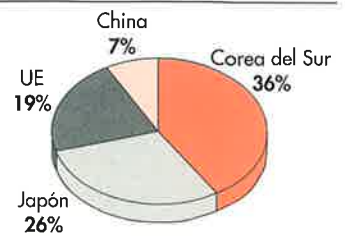
Los astilleros europeos vienen observando, desde 2002, una caída de pedidos del 70%, que amenazaron la congelación total a principios de 2003. Al sector europeo se le han su-

Pedidos por tipos de buques

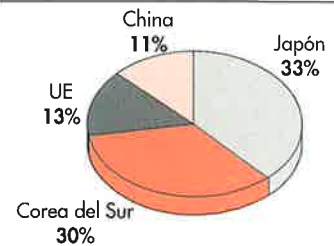


Evolución de las cuotas de mercado

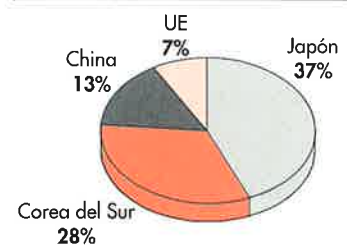
2000



2001



2002

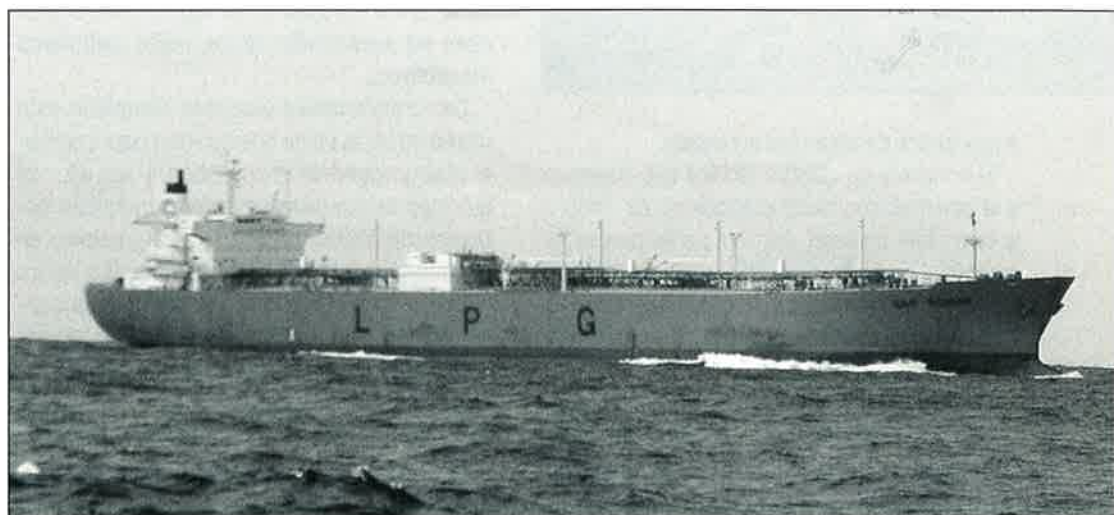


Por segmentos, los barcos más afectados por la caída de pedidos con los portacontenedores y los cruceros, sin que hayan remontado apenas los petroleros y quimiqueros, ni después de las últimas autorizaciones de sus subsidios, ni aún con los endurecimientos de las medidas de seguridad que les son exigibles desde el «paquete Erika I». Incluso los astilleros surcoreanos, que construyen la mayoría actual de grandes petroleros, levantan cartera de pedidos...

El referido «Informe ROC» que Bruselas ha

visto antes de lanzar esta nueva autorización de ayudas públicas a la construcción de gaseros delata gravemente a Seúl, cuyo gobierno «concede ayudas, en forma de pagos adelantados, a constructores como Daewoo y Hyundai, que se están dedicando agresivamente a barcos de transporte de gas licuado».

En este concreto segmento se ha producido en los últimos tiempos «un espectacular vuelco», ya que los astilleros europeos habían mandado siempre sobre Japón y Corea del



Sur, pero «en 2002 resulta que Seúl construye ocho gaseros mientras la Unión Europea solamente uno...».

Francia y España han puesto, naturalmente, el grito en el cielo —por ser sus industrias las más afectadas en ventas y precios— y aceptan sin demasiada fé ni optimismo las nuevas ayudas a gaseros. Ciertamente, las anteriores a portacontenedores, quimiqueros y petroleros no fueron el mecanismo de defensa esperado —vistos los pocos países solicitantes—, y es sintomático que Holanda y Dinamarca, por ejemplo, no hayan hecho solicitud hasta el presente, con estar sus astilleros no menos con el agua al cuello.

En definitiva, o se derrumba el tingladio de la vieja farsa surcoreana con un manotazo de la OMC, o el sector seguirá medio muerto y cautivo, con todas las trampas de la ley.

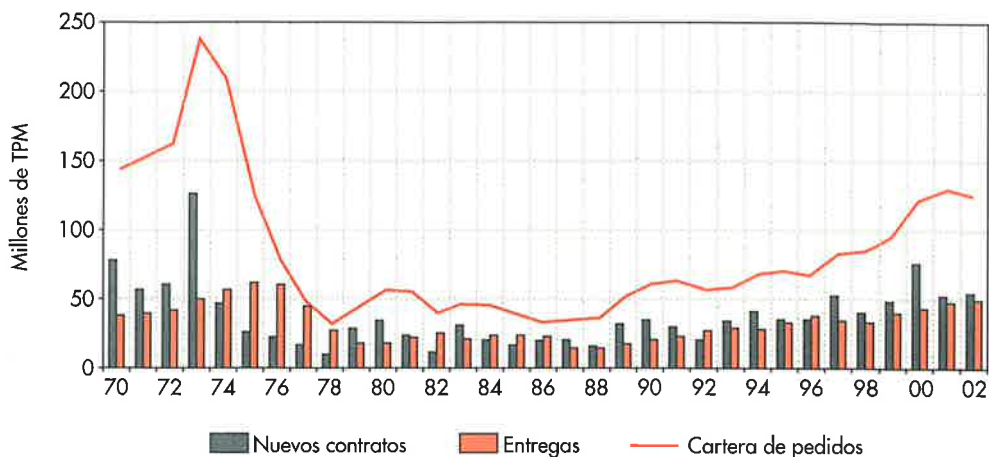
EL ASTILLERO EUROPEO 2015

Frente a todo este cúmulo de despropósitos en la coyuntura próxima, el Parlamento Europeo pedirá a la Comisión y a los gobiernos UE la creación de un gran consorcio naval, en la creencia de que solamente en esto residirá la solución frente al conflicto que plantean los asiáticos. Esta propuesta recibió una amplia mayoría en la Comisión de Energía e Industria y vislumbra «una actuación similar a lo que se ha hecho en el sector aeronáutico europeo». El Grupo Parlamentario Popular y el presidente de la SEPI —principal accionista de IZAR— apuestan decididamente por este experimento transnacional.

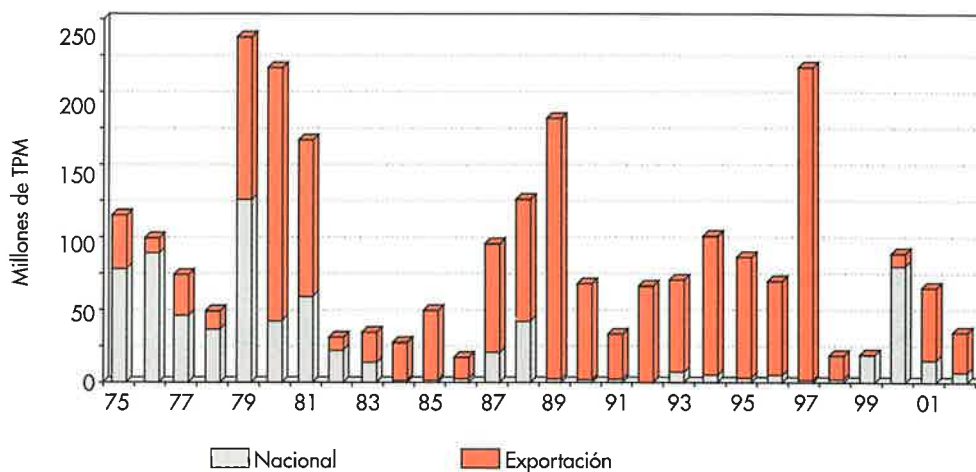
Del lado puramente empresarial, el programa «leaderSHIP 2015» acaba de ser lanzado, como una propuesta de futuro que se hacen a sí mismas las aproximadamente 9.000 empresas que dan trabajo a 350.000 personas, en construcción, reparación y conversión de buques mercantes y militares.

«Europa inventó el transporte marítimo de gas licuado, inició el desarrollo de los buques de dragado respetuoso con el medio ambiente, ha resuelto todos los problemas de propulsión, el corte con láser y las nuevas soldaduras y es

Construcción naval mundial. 1970-2002



Contratación de buques mercantes en los astilleros españoles



el líder mundial en investigación» —reflexiona el documento «leaderSHIP 2015— por lo que «no puede ceder el paso en una industria que aún hoy, en crisis, reporta 34.000 millones de euros anuales, más de la mitad para la exportación....»

La visión española de la coyuntura, muy débil porque —con los datos de la patronal Uninave— no se ha firmado ni un solo barco en los últimos seis meses, mejorará sensiblemente con esta nueva autorización de las ayudas públicas a la construcción de gaseros, principalmente los que más se construyen en España. El horizonte de la presumible privatización del astillero público IZAR sigue condicionando al equilibrio de su balance, al que ha vuelto a perjudicar la caída de la cartera de pedidos del último año, más una reciente sentencia del Tribunal de Justicia de la UE por la que el astillero deberá devolver 110,89 millones de euros recibidos en forma de crédito fiscal especial en 1998. ■

S. DE FRANCISCO

MEJORA EN LAS COMUNICACIONES DEL ESPERANZA DEL MAR

El buque hospital Esperanza del Mar ha mejorado notablemente su sistema de comunicaciones con la introducción de nuevos terminales de Inmarsat F que sitúan al barco del Instituto Social de la Marina en la vanguardia en aplicaciones de telemedicina.

Aprovechando la parada técnica que cada mes realiza el buque en su puerto base de Las Palmas, técnicos de la empresa Comitas, especializada en comunicaciones por satélite y telemedicina y responsable de la instalación de los nuevos equipos, realizaron pruebas de los diferentes sistemas de comunicaciones instalados: Voz, fax, datos, conexiones USB para datos y teléfonos analógicos; teléfono inalámbrico; comunicaciones de socorro; conexiones a PC; transmisión de imagen y sonido mediante el servicio MPDS (Mobil Packet Data Service).

Finalizada la instalación y tras las pruebas en puerto, el jueves día 5 se realizaron pruebas en alta mar, conectando con el laboratorio de Comitas, donde disponen de cámaras especiales para aplicaciones médicas (otorrino, oftalmología, dermatología), y con el Hospital



La directora general del ISM, M^a Antonia Lucena, el subdirector general de Acción Social Marítima, Carlos Fernández Navarro y el médico de Sanidad Marítima, José Luis Díez, observan los nuevos equipos.

General de la Defensa, donde prestaron su valiosa colaboración el jefe de Área Logística, coronel Manuel Hernández, el jefe de Servicio de Telemedicina, capitán Alberto Fernández, y diversos especialistas del Centro. A estos

ejercicios asistieron la directora general del Instituto Social de la Marina, M^a Antonia Lucena Varea, el subdirector general de Acción Social, Carlos Fernández,

el director provincial de Las Palmas, Fernando Lorenzo y responsables de la empresa Comitas.

Con la instalación de los nuevos equipos el buque hospital Esperanza del Mar viene a ser un banco de pruebas para las nuevas tecnologías aplicadas a la telemedicina en el sector marítimo pesquero, lo que a medio plazo arrojará unos resultados de gran valor para mejorar la salud del personal embarcado. Cabe esperar, asimismo, que en un día no muy lejano todos los buques dispongan de estos equipos que ahora están en fase experimental.

El Servicio de Sanidad Marítima, por su parte, trabaja ya en el desarrollo de los protocolos para optimizar el rendimiento de estos sistemas que, llegado el momento, serán trasladados al resto de la flota para hacer realidad en toda su extensión el término, Servicio de Asistencia Telemédica, (TMAS).

EL ISM CIERRA PREVENTIVAMENTE LA CASA DEL MAR DE LASTRES

El Instituto Social de la Marina acordó el cierre preventivo del centro que este organismo mantenía en Lastres (Asturias), dado el riesgo que su deteriorado estado general suponía para los potenciales usuarios.

La Casa del Mar de la localidad colunguesa de Lastres, acogía, además de las oficinas del ISM, el centro médico local. El Instituto aún no ha determinado el futuro del inmueble.



El director general de la empresa Comitas en un momento de las pruebas de videoconferencia.

REUNIÓN DE TRABAJO DE LOS DIRECTORES PROVINCIALES EN SEVILLA

La reunión de trabajo que anualmente organiza la Dirección General del ISM con los directores provinciales, para hacer balance de gestión del ejercicio anterior y fijar los objetivos del año en curso, ha tenido lugar en esta ocasión en Sevilla los días 18 y 19 de febrero.

La directora general del Instituto, al frente del equipo directivo, resumió la actividad del Organismo durante el año 2003, en lo que se refiere a la ejecución del presupuesto, a las actuaciones de los buques asistenciales, las intervenciones en el ámbito de la cooperación internacional, las publicaciones y campañas informativas y la actividad normativa y los primeros datos de la introducción del Proyecto Avante. M^a Antonia Lucena Varea indicó que se están empezando a ver los resultados del proceso de modernización y gestión iniciado en los años anteriores y expresó el reconocimiento por el esfuerzo colectivo realizado tanto cuantitativa como cualitativamente. En este sentido, resaltó la importancia que estos avances tienen para la entidad, el alcance de los proyectos puestos en marcha y el incremento de la presencia internacional del ISM. Como objetivos prioritarios del Organismo para el año en curso la directora señaló los relacionados con el área de Acción Social Marítima.

Los subdirectores generales de Administración y Análisis Presupuestario, Teresa Peña Gamarra, de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, Elena Martínez Carques, y de Acción Social Marítima, Carlos Fernández Navarro, expusieron por su parte los planes de trabajo y los objetivos de sus respectivos Departamentos.

En el área de Acción Social Marítima los objetivos de actuación prioritaria para el año 2004 serán los reconocimientos médicos previos al embarque (RMPE), la formación y la revisión de botiquines. El procedimiento de RMPE se someterá a revisión a partir del análisis de la situación actual, de las mejoras identificadas y la determinación de los



requerimientos funcionales, lo que deberá conducir a la implantación de un nuevo proceso.

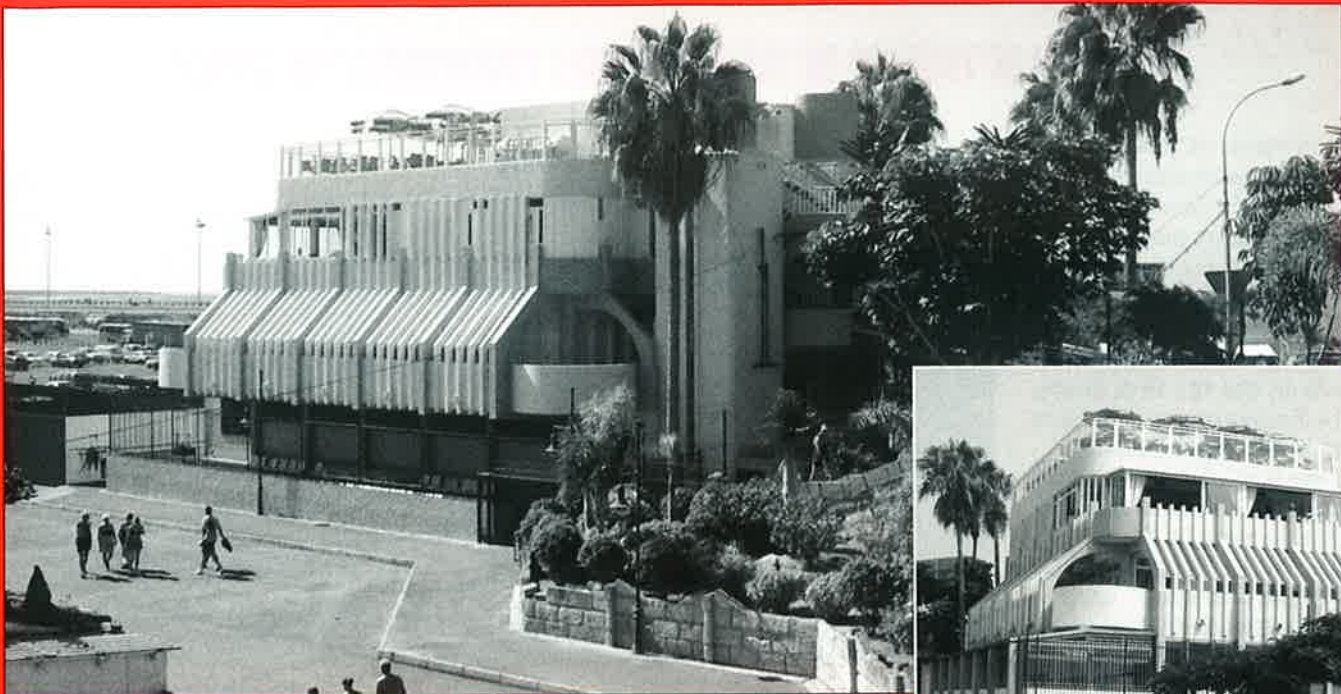
En lo que corresponde al área de formación se contempla la introducción de un proyecto de gestión de calidad en los centros de formación del Organismo. Para la revisión de botiquines cada Dirección Provincial elaborará una planificación específica que organice y distribuya temporalmente las revisiones de su flota, con especial atención a los botiquines A y B.

Fernández Navarro anunció que dichos objetivos de actuación prioritaria persiguen tanto la eficacia en el cumplimiento de la gestión asignada como la eficiencia en la gestión de manera que ésta se realice en el menor tiempo posible para los afiliados.

CURSO DE CARPINTERÍA EN GUIPUZCOA

La dirección provincial del Instituto Social de la Marina en Guipuzcoa, aprovechando la parada invernal de la flota de bajura, organizó, entre los pasados días 19 de enero a 20 de febrero, un curso de Carpintería en el que participaron 11 pescadores, completando un total de 100 horas de enseñanzas, fundamentalmente prácticas.

Asimismo, la dirección local de Hondarribia, organizó, entre el 2 y el 13 de febrero pasados, un curso de "Formación Sanitaria Específica Avanzada" para la flota de bajura de esa localidad.



► Dos aspectos de la remozada Casa del Mar de los Cristianos, que depende de la dirección provincial de Tenerife y que durante el pasado año ha sido reformada y pintada, llegando la inversión a 19.463.92 euros.



EL CLUB DE PENSIONISTAS DE SANTA POLA DONA UNA MAQUETA AL ISM

El presidente del Club de Pensionistas de Santa Pola (Alicante), Cipriano Pagés, ha hecho entrega al director provincial del Instituto Social de la Marina en Alicante, Sancho Álvarez Ordóñez, una maqueta realizada con palillos de dientes, que representa al que fue Buque Escuela de la Armada Española "Galatea". La maqueta, que fue realizada por el pescador, ya fallecido, Marcos Lloret Lara, ha quedado depositada en la sala de juntas de la nueva Casa del Mar.

La fragata "Galatea", llamada en un principio "Glenlee", fue construida en 1896 en Glasgow (Escocia) y tras pasar por distintas compañías abanderadas en Inglaterra e Italia, fue adquirida por la Armada Española, en 1922, que lo moderniza y lo acondiciona



como Buque Escuela de Guardamarinas. Con la entrada en servicio del "Juan Sebastián Elcano", en 1928 el "Galatea" pasa a ser buque escuela de Marinería hasta 1959, ao en que queda amarrado en El Ferrol como Ponton Escuela de Maniobra.

Tras causar baja en la lista oficial de Buques de la Armada, en 1982, y tras varias vicisitudes quedó amarrado en Sevilla, junto a la Torre del Oro. Aquí fue comprado por 40.000 libras por la Clyde Maritime Trust Glasgow y, en 1993, abandonó definitivamente España. Volvió a recuperar su antiguo nombre y en la actualidad se puede visitar como Museo en Glasgow.

Decreto de cofradías andaluzas

El Consejo de Gobierno de la Andalucía ha aprobado el decreto que regula el régimen de constitución y funcionamiento de las cofradías de pescadores y sus federaciones. El texto, que se enmarca en la Ley de Pesca y del Plan de Modernización del Sector Pesquero andaluz, pretende adaptar estas corporaciones sin ánimo de lucro a los tiempos que corren simplificando y agilizando las normas que regían los pósitos. El decreto aprobado atribuye a la Federación Andaluza de Cofradía de Pescadores la función de entidad interlocutora ante la administración andaluza y ha sido consensuado con los distintos agentes que componen el sector.



La norma aprobada por el Consejo de Gobierno de Andalucía tiene como objetivo impulsar la modernización del sector adaptándolo a las circunstancias pesqueras de la comunidad y dentro de marco de las normas de la Unión Europea.

El nuevo decreto establece la naturaleza jurídica de las cofradías y federaciones de pescadores y regula, entre otras materias, sus funciones; el proceso de creación, modificación y disolución; la elaboración de los estatutos; la afiliación y el censo; el régimen económico, presupuestario y contable; el régimen electoral, y

la organización y funciones de los órganos rectores.

Según el texto, las cofradías se configuran como corporaciones de derecho público sin ánimo de lucro, con estructura interna y funcionamiento democrático, que actúan como órganos de consulta y colaboración con la Administración en temas concernientes al sector pesquero, especialmente relacionados con la flota de bajura.

El decreto de cofradías, al igual que el aprobado por la Xunta de Galicia, regula el proceso de disolución de los pósitos. Pero a diferencia del texto gallego, la administración interviene únicamente para su disolución cuando éstos no mantengan actividad o no cuenten con órganos gestores legalmente constituidos. Esta disolución se efectuará mediante resolución de la Junta, previa consulta a la Federación Andaluza de Cofradía de Pescadores (FACP). La norma también difiere respecto a la gallega en lo relativo a las restricciones de mandatos de los patrones mayores y de su

edad de jubilación. Además, la norma ha sido consensuada por la Consejería de Agricultura y Pesca con la FACP, la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA), y los sindicatos mayoritarios en la comunidad (UGT y CC.OO.).

Los representantes de las 23 cofradías existentes en los 25 puestos pesqueros andaluces se muestran satisfechos con esta adecuación del decreto regulador de las cofradías a la publicación de la Ley de Pesca andaluza como afirmó a esta revista Jorge L. Campos secretario de FACP, que además el decreto recoge la existencia de la FACP como órgano de consulta y colaboración con la Administración. ■

La Ley de sanciones de la pesca llega al Parlamento gallego

El Consello de la Xunta aprobó y remitió al Parlamento Gallego la Ley de Protección y Control de los Recursos Marítimo-Pesqueros que revisa y actualiza las sanciones aplicables a las infracciones en materia de pesca marítima en las aguas interiores, marisqueo y acuicultura; ordena el sector pesquero y la comercialización de sus productos; y define las actividades náuticas de recreo y las subacuáticas para profesionales. En los cinco títulos que forman la Ley— además de especificar los supuestos de infracciones y de sanciones— también se articula la lucha contra la pesca ilegal realizada por los buques con bandera de conveniencia.



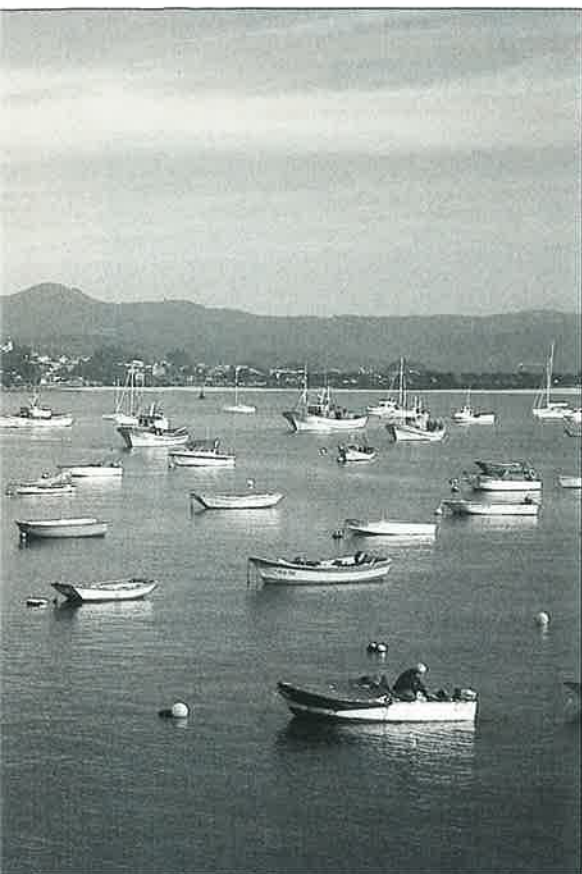
La principal característica de esta nueva ley de sanciones de la pesca, el marisqueo y la acuicultura es que puede inhabilitar a los profesionales para realizar su actividad en el supuesto de que se cometan faltas graves o muy graves. El texto permite la retirada del permiso de explotación (permex) o el bloqueo del acceso a ayudas, préstamos o subvenciones públicas durante un período de hasta cinco años.

El Título II clasifica las infracciones por su gravedad: leves, graves y muy graves, y por materia a la que se refieren: cooperación con las autoridades; pesca profesional en aguas interiores y marisqueo; acuicultura; pesca recreativa; actividades náuticas de recreo y subacuáticas profesionales; y ordenación del sector pesquero y comercialización de los productos.

El tercer título contempla las sanciones aplicables a las infracciones. La nueva ley amplía los castigos e incrementa las penalizaciones que ya recogía la norma anterior. La cuantía de las multas va desde los 60 euros a los 300.000 en la pesca profesional. En la pesca deportiva

la multa máxima es de 18.000 euros. Las sanciones, a su vez, están determinadas por conceptos como reincidencia y reiteración. El primero, según la ley, es cuando se comete más de una infracción de la misma naturaleza en el transcurso de un año. El segundo, se da cuando el presunto infractor, habiendo sido sancionado en firme en la vía administrativa, cometa en el plazo de un año una nueva infracción de naturaleza igual o superior.

Además, la futura Ley tiene como novedad— aparte de imponer multas elevadas—, la posibilidad de inhabilitar profesionalmente para la actividad pesquera o la retirada del permiso de explotación. Así, las acciones graves tales como la utilización de luces artificiales para concentración de bancos de peces, captura de inmaduros, la pesca submarina utilizando botellas de oxígeno, la ausencia de balizas en las artes de pesca, etcétera, podrán castigarse con la retirada del permex o la inhabilitación profesional hasta 3 años. Las faltas muy graves tales como empleo o tenencia de armas, explosivos, sustancias venenosas en los trabajos de pesca y marisqueo, la captura de espe-



cies en tiempo de veda, la utilización de artes no permitidas, etcétera, pueden suponer la inhabilitación por cinco años.

SUSPENSIÓN CONDICIONAL DE LA SANCIÓN

Para equilibrar la dureza de las sanciones la Ley contiene criterios atenuantes como la figura de 'suspensión condicional' de la sanción para aquellos profesionales que sea la primera vez que comenten una infracción, o no haya cometido ninguna en los últimos tres años, y que ésta no supere los 30.000 euros de multa. Para llevar poner en práctica esta medida atenuante, desde la Consellería de Pesca se pondrá en marcha un registro de sanciones que recogerá las resoluciones firmes que se hayan impuesto a los infractores. Esta base de datos permitirá a los técnicos de Pesca conocer el historial del infractor y, de esta forma, poder determinar la sanción que se impondrá. De esta forma, si es reincidente, esta circunstancia será un agravante que podrá duplicar la sanción impuesta. Por el contrario, como ya se ha indicado, si el expediente no figura en el registro, esta circunstancia será un atenuante a tener en cuenta. ■

BREVES

► El museo del Pescador de Bermeo recibe 26.000 visitas

El Museo del Pescador de Bermeo concluyó el año pasado la remodelación de las salas de "Pesca de Bajura" con el cambio de la sección dedicada a "Redes de Superficie", que ha quedado dividida en tres bloques que incluyen las antiguas redes sardineras, de deriva, primitivos cercos, boliches y trainas, así como cercos de jareta modernos.

Esta remodelación y otras actividades han elevado el número de visitantes en cerca de un 20 por ciento respecto a 2002. El pasado 2003 más de 26.000 personas visitaron las salas de este centro que pretende mantener la memoria de la cultura pesquera en una localidad en la que esta actividad está enraizada desde siglos.

► Intervenido tres toneladas de inmaduros en Huelva

Miembros del Servicio de Protección de la Naturaleza (Seprona) e inspectores de pesca de la Junta de Andalucía intervinieron tres toneladas de pescado inmaduro que no reunía la talla mínima. Entre los productos pesqueros intervenidos destacan chirlas, salmonetes y pez espada. De esta pesquería se han incautado 600 kilos en un furgón isotermo procedente de Lepe. Las Chirlas, 2.100 kilos, y los salmonetes fueron requisados en la lonja de Sevilla. El valor comercial de los productos intervenidos supera los 20.000 euros.



► Galicia contará en el 2005 con dos buques de salvamento

La Xunta de Galicia reforzará su capacidad de respuesta ante situaciones como la catástrofe del Prestige con la construcción de un buque remolcador y otro de apoyo para salvamento marítimo. Además, el gobierno autónomo tendrá a partir de 2005 dos helicópteros que sustituirán a los actuales Pesca I y

Pesca II que son alquilados.

La inversión que se realizará alcanza los 33,5 millones de euros; de los cuales la construcción del remolcador costará 7 millones, el buque de apoyo 6,3 millones y los helicópteros rondarán los 14 millones de euros.

► Se levanta la veda al marisqueo en el País Vasco



El Departamento de Agricultura y Pesca vasco ha levantado la veda para la actividad marisquera y la extracción de algas y argazos en el litoral. De esta forma esta comunidad se suma al resto de las regiones del Cantábrico-noroeste afectadas por el vertido

del Prestige. Los datos analizados por los técnicos de Instituto Tecnológico Pesquero y Alimentario (Azti) han mostrado una evolución favorable de la contaminación que no afecta a la actividad pesquera. Por tanto, únicamente existen en el litoral vasco restricciones para el mejillón.

La producción pesquera gallega en 2003 fue comparable a años anteriores

Las capturas de pesca fresca en Galicia se mantuvieron durante el 2003 en niveles similares a las obtenidas en años anteriores. La reducción de casi 7 puntos porcentuales de la producción pesquera fue paliada por la fuerte demanda de los productos que incrementó su valor final hasta los 334.662.945 euros lo que supone un 2,4% menos que el valor alcanzado en lonja por la producción del 2002. Estos datos ofrecidos por Pesca difieren con los presentados por la Coordinadora de Cofradías de Pescadores afectadas por el vertido del Prestige que en un estudio cifran en un 33% el descenso de capturas y en casi 72 millones de euros las pérdidas.



La producción de pesca fresca comercializada a través de las lonjas de Galicia durante el año 2003 ascendió a más de 126 toneladas. Esta cantidad representa, según los datos publicados por la Consellería de Pesca, una reducción del 6,8 por ciento respecto a las capturas de 2002, que alcanzó cerca de 134 toneladas. La producción de pesca fresca, si se evalúa teniendo en cuenta que los días de actividad pesquera durante el pasado año se redujeron en un 28 por ciento como consecuencia de la paralización de la actividad, se mantuvo prácti-

camente estable. Por otro lado el valor económico producido por la venta en 2003 ascendió a 334.662.945 euros que suponen un 2,4% menos que la cifra obtenida por la venta de las capturas de 2002. Por tanto, si se considera los días de pesca, la cantidad pescada y el valor obtenido por la venta en lonja, la producción pesquera en Galicia se mantuvo estable.

Por grupos de especies, encabeza la lista la captura de peces, que fue durante 2003 de más de 107 toneladas. El valor por su venta en lonja ascendió a 228 millones de euros. Dentro de este grupo destacan las 13.237 toneladas

de sardinas que supusieron un incremento cerca del 20% respecto a lo capturado en 2002.

La producción de bivalvos decreció en un 7,5%, pero fue compensada por el alza que los precios experimentaron en la venta. El incremento fue del 5,3% y se vendieron un total de 58,8 millones de euros.

En este grupo la especie estrella fue el berberecho, con 3.370 toneladas y un valor en lonja de 12,5 millones de euros. Por rendimiento económico, la almeja babosa se situó con 15,6 millones en primer lugar en este grupo.

Las capturas de cefalópodos se incrementaron desde las 2.459 toneladas de 2002 a las 2.648 toneladas de 2003. El valor económico de estas especies—especialmente el pulpo, que tiene mucha importancia en la flota de bajura—se incrementó proporcionalmente.

Respecto a los crustáceos, los datos aportados por Pesca son positivos ya que se incrementó la producción en la mayoría de las especies. Las capturas de nécora, centolla y otros crustáceos experimentaron cerca del 20 por ciento de incremento y, los percebes equilibraron el descenso en su producción con un notable incremento de su precio en lonja.

La productividad pesquera y marisquera de las rías fue buena con incrementos entre el 5 y el 20 por ciento en su producción. Las excepciones fueron la ría de Arousa y la Costa da Morte.

INFORME COFRADÍAS

Los datos ofrecidos por la administración autónoma contrastan con los presentados en un estudio realizado por la Coordinadora de Cofradías de Pescadores afectadas por el *Prestige*. En el estudio, realizado por técnicos de las cofradías utilizando informes de organismos oficiales y sus propios datos, cifra el descenso de las capturas en un 33%, lo que supone unas pérdidas económicas de casi 72 millones de euros. La Coordinadora advierte de que las secuelas de la marea negra han afectado al ciclo reproductivo de las especies que tendría como consecuencia el descenso de la productividad. Como argumento de sus afirmaciones apuntan que el descenso se concentra en las descargas de pescado fresco procedente de los caladeros más afectados por el vertido. Respecto al marisqueo, el estudio, advierte de que los buenos resultados se deben más al alto precio alcanzado por el producto que a la cantidad capturada y, añaden que algunos mariscadores a flote ya han sufrido un descenso en el sus capturas. ■



► Puerto de Cartagena cierra 2003 con un descenso en el tráfico de mercancías

El tráfico marítimo en el puerto de Cartagena descendió un 3 por ciento en 2003 respecto al ejercicio anterior tras siete años de incremento en los movimientos de mercancías.

El cambio de tendencia se debe al descenso experimentado por el segmento de graneles líquidos, especialmente el petróleo crudo que descendió entorno al 18 por ciento. La Autoridad Portuaria justifica este retroceso por la parada general que se produjo durante el segundo semestre del pasado año en la refinería de Repsol en Puertollano tras las explosiones.

El segmento de graneles sólido también ha experimentado un descenso de las importaciones de grano debido a que la buena cosecha de cereal registrada en nuestro país redujo la importación.

En lo relativo al transporte de pasajeros la evolución del puerto tampoco ha sido positiva ya que durante el 2003 llegaron a Cartagena 12.423 turistas. Esta cifra ha descendido de los más de 20.000 que llegaron durante el ejercicio de 1999.

Lo positivo del balance fue el incremento de los movimientos de la mercancía general especialmente los relacionados con el transporte de materiales de construcción, los productos siderometalúrgicos y los agroalimentarios.

► Lastres estrena su lonja virtual

La cofradía de Lastres, Asturias, ha puesto en funcionamiento una lonja virtual que permite la subasta de pescado sin la presencia física del producto. A diferencia con la tradicional subasta a la baja en la que los productos del mar pasan por

la cinta y los compradores realizan su puja accionando un mecanismo que determina el comprador y el precio pagado, en la lonja de Lastres el pescado no comparte sala con el público, sino que se exhibe mediante fotografías digital de gran calidad a tamaño real y con unas condiciones de luz y visión óptimas.

Una cinta transportadora distribuye la mercancía a lo largo de un amplio refrigerador con grandes cristales que permiten ver el producto antes de iniciarse la venta. Tras la adjudicación la cinta trans-

porta el pescado o el marisco hasta el punto de recogida.

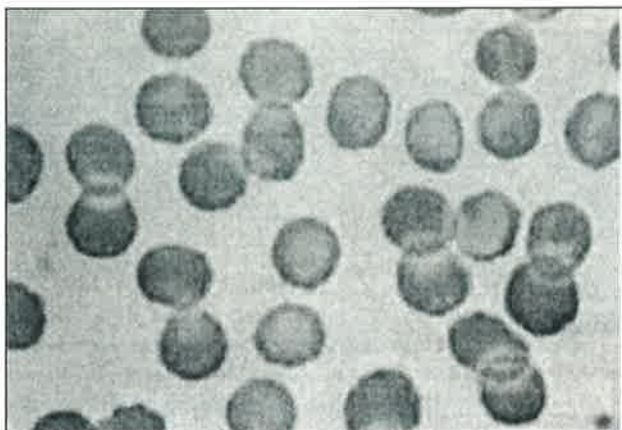
Desde que la mercancía llega a la lonja no sale de la sala de refrigeración y, por tanto, no se rompe la cadena de frío. La venta por internet estará en funcionamiento en unos meses a través de una red virtual privada y permitirá comprar el pescado a tiempo real desde cualquier punto.

► Un capitán es condenado por la muerte de un marinero sin salvavidas

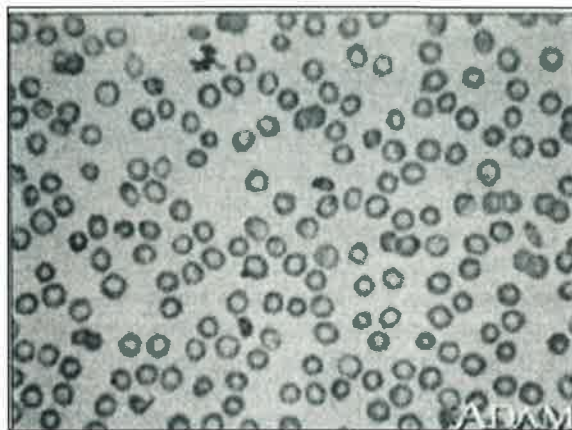
La Audiencia Provincial de A Coruña ha condenado al patrón y al capitán del pesquero Félix Villar, con base en Marín, con un año y medio de prisión al responsabilizarlos por se los que están obligados a facilitar los salvavidas. Además, la empresa armadora, que ha sido absuelta—puesto que el buque con chalecos para la marinería—responderá subsidiariamente a los 80.000 euros que los condenados tendrán que pagar a los padres como indemnización, más 6.000 a cada uno de los hermanos. La sentencia da por probado que el marinero Juan Agustín Sorbet cayó al mar cuando faenaba en el barco a 15 millas de la costa de Finisterre el 21 de enero de 1997 sin llevar puesto el chaleco salvavidas. Inicialmente el juzgado de lo Penal de A Coruña condenó al armador, al patrón y al capitán del barco a un año y medio de prisión por un delito contra los derechos de los trabajadores, más otro delito de homicidio por imprudencia al tolerar que los trabajadores del buque trabajase sin chaleco y sin cinturones, teniendo en cuenta el estado agitado del mar

Sanidad marítima

Talasemia



Glóbulos rojos normales.



Talasemia menor.

Talasemia es el nombre genérico con el que se conoce a un grupo de enfermedades hereditarias de la sangre que incluyen anomalías en la hemoglobina, componente de los glóbulos rojos. Estas enfermedades inciden especialmente en individuos de diversos países mediterráneos

La hemoglobina es una proteína de color rojo existente en los hematíes o glóbulos rojos. Su función principal es fijar el oxígeno y transportarlo hacia los tejidos. Está formada por cuatro cadenas de proteínas, cuyo átomo de hierro es capaz de combinarse de forma reversible con el oxígeno.

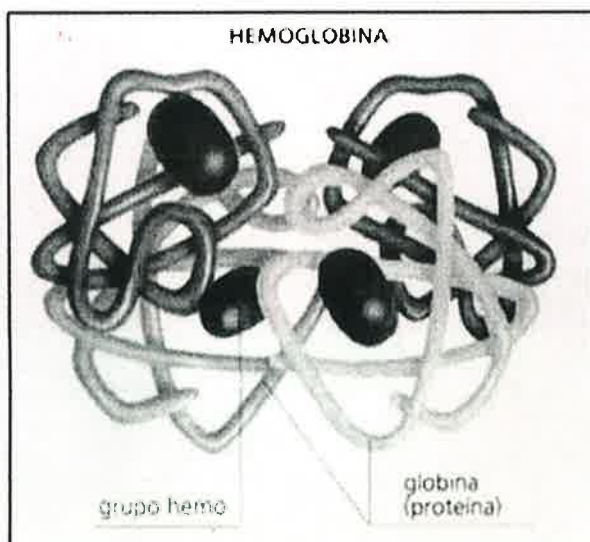
La estructura de la hemoglobina presente en el adulto estaría constituida por dos cadenas denominadas beta.

Los dos tipos principales de talasemia se denominan talasemia alfa y talasemia beta. Los individuos afectados por el primer tipo no producen suficiente cantidad de cadenas alfa y los afectados por el segundo, de cadenas beta. A

su vez, cada uno de estos tipos de talasemia puede adoptar formas diferentes, con síntomas que van de leves a severos.

TALASEMIA BETA

Es una entidad frecuente en el área del Mediterráneo. Su prevalencia/frecuencia en la población alcanza el 0,1% en el sur de Italia. En regiones del suroeste de España, su prevalencia,



si bien no está claramente establecida, se aproxima a la anteriormente citada.

Su herencia es de tipo autosómica dominante, el individuo hereda un gen de cadena Beta de cada uno de sus progenitores; los sujetos afectados pueden ser heterocigotos (heredan un solo gen de cadena Beta anómala) u homocigotos (los dos genes de la cadena Beta están alterados). El tipo de herencia determina la gravedad del trastorno.

Clinicamente, la Talasemia Beta se clasifica en:

- 1.- Talasemia Beta menor o rasgo talasémico Beta.
- 2.- Talasemia Beta mayor o anemia de Cooley.

1.- TALASEMIA BETA MINOR

Es un trastorno frecuente. Raramente produce manifestaciones clínicas importantes.

Los individuos afectados de este trastorno no manifiestan síntoma alguno. No son diagnosticados hasta que con motivo de un análisis de sangre rutinario, como el que se practica en el reconocimiento médico previo al embarque, se detecta una pequeña reducción en la concentración de hemoglobina. El llamado volumen corpuscular medio de los hematíes también se encuentra reducido debido a la "microcitosis" (pequeño tamaño) de los mismos.

La mayoría de los sujetos con el llamado rasgo talasémico Beta se quedan sin diagnosticar. Cuando la alteración es detectada está indicada la realización de una prueba llamada electroforesis de la hemoglobina para determinar el tipo exacto de hemoglobina que presenta el paciente.

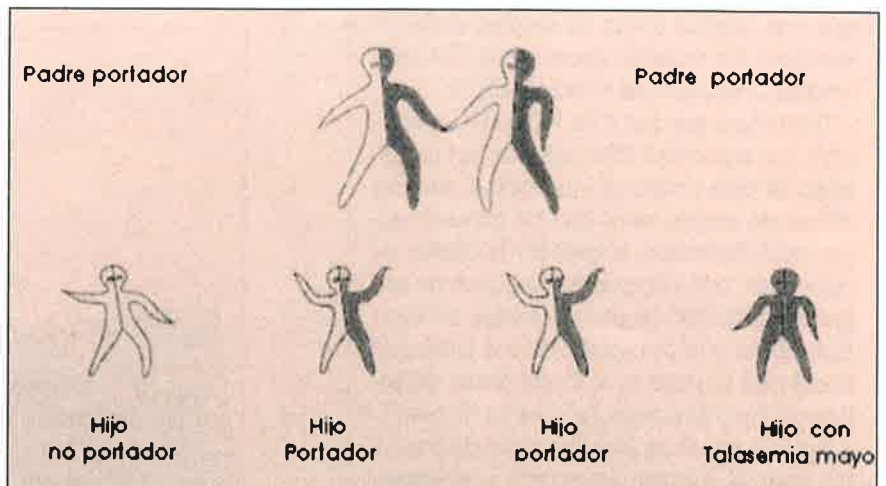
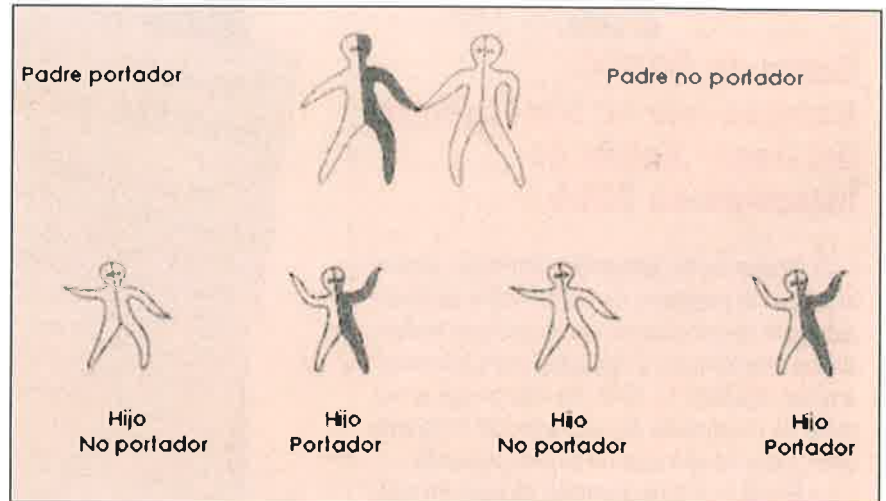
Respecto al tratamiento de este trastorno hereditario, es preciso señalar que los individuos que presentan una Talasemia Beta menor no padecen ningún trastorno grave.

Su diagnóstico evita que sean sometidos a tratamientos innecesarios a base de suministros de hierro.

El consejo genético a estos pacientes antes de un posible embarazo, es imprescindible para evitar que sus descendientes puedan presentar la forma grave de la enfermedad.

1.- TALASEMIA BETA MAYOR

En esta enfermedad, la producción de cadenas beta es prácticamente nula. Se manifiesta en los primeros cuatro a seis meses de vida como una anemia intensa y grave.



La esperanza de vida está reducida, por lo que las personas afectadas de esta trastorno precisan de un diagnóstico precoz y un tratamiento altamente especializado.

Afortunadamente, su prevalencia en comparación a la talasemia menor, es considerablemente inferior.

El reconocimiento médico previo al embarque en no pocas ocasiones permite el diagnóstico de trastornos que, como el comentado, permanecen sin diagnosticar en un buen número de casos.

En los pacientes con rasgo talasémico su diagnóstico resulta necesario para evitar posibles riesgos a sus descendientes. ■

ANGEL BOLADO HERNÁNDEZ

(MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA DE BARBATE)

JOSEFA RUIZ MUÑOZ

(ATS-DUE DE SANIDAD MARÍTIMA DE BARBATE)

El Gobierno proroga el programa de 2003

Cerca de 70.000 trabajadores se beneficiarán del Renta Activa de Inserción en 2004

El Gobierno ha aprobado prorrogar para el año 2004 el programa de Renta Activa de Inserción para desempleados con especiales necesidades económicas y dificultad para encontrar empleo regulado en 2003. Se estima que el número de potenciales beneficiarios del Programa en el presente año será de 66.998 personas.

La Renta Activa de Inserción se puso en marcha en el año 2000, siguiendo las directrices de la Unión Europea, que destacaban la idea de que una política eficaz de empleo debía de combinar los ingresos económicos con unas medidas adecuadas de inserción laboral.

Desde entonces cerca de 140.000 desempleados con especiales dificultades se han beneficiado de este programa, que incluye medidas activas de empleo como son los asesoramientos individualizados, la gestión de ofertas de colocación, o la incorporación a planes de empleo y realización de otras acciones de inserción laboral y la percepción de una prestación económica equivalente al 75 por ciento del salario mínimo interprofesional durante 10 meses.

Aunque este Programa no incluye diferencias por sexo, el volumen de mujeres beneficiarias del mismo triplica al de los hombres, dado que el número de mujeres mayores de 45 años en situación de paro de larga duración o desempleadas víctimas de la violencia doméstica es también mayor.

VIOLENCIA DOMÉSTICA

Este Programa se amplió el pasado año a las víctimas de la violencia doméstica con orden de protección y con derecho a cobrar la renta activa de inserción desde el primer día a partir de su solicitud sin esperar, como el resto de los colectivos, un periodo de tres meses. Hasta la fecha se han acogido al Programa cerca de 17.000 personas.

El Instituto Social de la Marina tiene desde el pasado año puestos en marcha los mecanismos precisos para acelerar el reconocimiento de la prestación de Renta Activa de Inserción para el colectivo de víctimas de la violencia doméstica.

Las empresas podrán enviar las bajas laborales por Internet

Las empresas podrán remitir a la Seguridad Social los partes médicos de baja de sus trabajadores a través de Internet desde el próximo 23 de mayo, según una orden del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales publicada en el Boletín Oficial del Estado del lunes 23 de febrero.

Según la orden ministerial, las empresas que se acojan a este método deberán utilizar el sistema de Remisión Electrónica de Datos (RED) con lo que podrán comunicar a la entidad gestora o a las mutuas de accidente de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social las copias de los partes médicos de baja. Estos partes deberán guardarse cuatro años

Novena Edición del Certamen Literario Santoña... la mar 2004

El Ayuntamiento de Santoña (Cantabria) ha convocado la novena edición del Certamen Literario "Santoña... la mar 2004" de relato corto de tema marino, con el objetivo de promover la afición y el cultivo de las actividades literarias. La dotación es de 6.000 euros y publicación del relato ganador y cuatro accésit premiados con la publicación.

Según las bases de la convocatoria podrán concurrir a este Certamen todas las personas que lo deseen, pudiendo presentar hasta un máximo de tres trabajos. Se tratará de un relato breve de tema de ambiente marino, con una extensión máxima de 20 folios (32 líneas por folio) mecanografiados a una cara.

Los trabajos deberán entregarse en el Registro General de entrada del ayuntamiento de Santoña, antes de las catorce horas del miércoles día 30 de junio de 2004, haciendo constar en el sobre el nombre del Certamen.

NOTA: Las personas interesadas podrán obtener más información en el Ayuntamiento de Santoña (Comisión de Cultura). C/ Manzanedo, s/n . 39740 Santoña (Cantabria) Tfno.: 942 660 354 Fax. 942 671 397



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 cinco
años de existencia.**

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



Centro de Formación Marítima de Bamio

El Salgueiral, s/n.
Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra)

Tel.: 986 51 02 55

Fax: 986 50 61 11

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

Cuando quiera seguridad, piense en Murimar.
Sólo MURIMAR pone a su servicio 70 años de
experiencia, más de 120 delegaciones
en el litoral español y una red internacional completa
de seguros y productos que se adaptan a todas las
necesidades que Vd. requiera.

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

Para mayor información,
llámenos al teléfono (91) 597 18 35.



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.