

Mar

N° 426
Abril 2004

Nuevo gobierno socialista

Jesús Caldera, ministro de
Trabajo y Asuntos Sociales

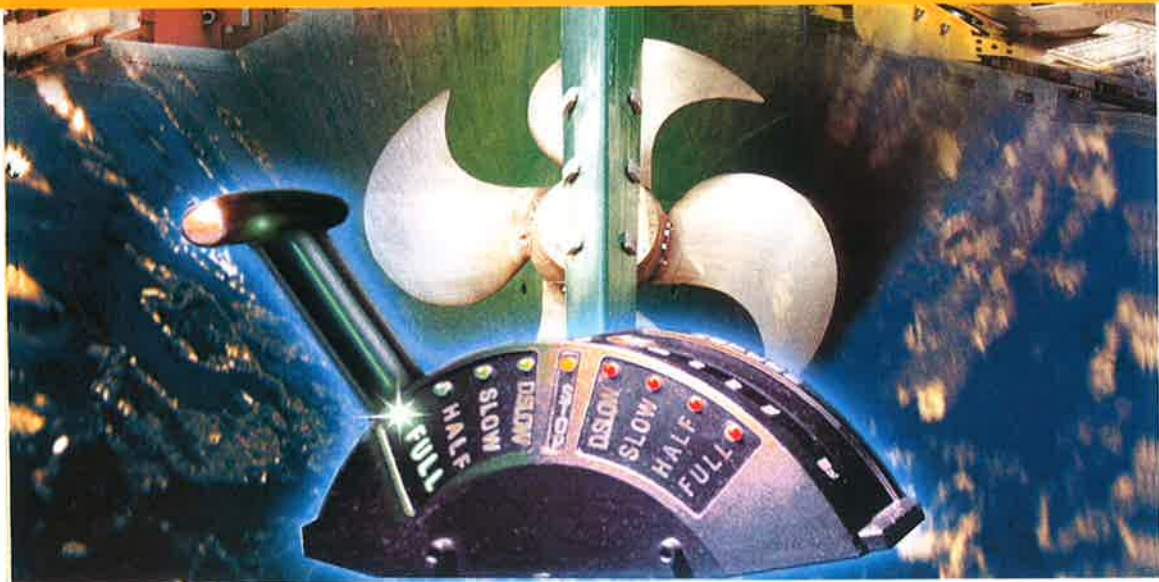
Elena Espinosa, ministra
de Agricultura y Pesca

Abierto el plazo
para regularizar
barcos pesqueros

3^a-TE-1-4109



¡MAK NÍFICOS!



MOTORES MARINOS CON RECONOCIMIENTO MUNDIAL

Un motor para cada necesidad. Eso es lo que le ofrece Caterpillar Motoren uno de los líderes mundiales en desarrollo y construcción de motores diesel, a través de Finanzauto S.A. Desde motores marinos hasta motores específicos para la industria del petróleo o para la generación de energía. Tecnología punta, como la gama de motores de las series M 20, M 25, M 32 C y M 43, con distintos rangos de potencia (desde 1.550 hasta 22.030 CV),

capaces de aportar soluciones incluso para cualquier tipo de propulsor o auxiliar en gas-oil o fuel-oil. No lo dude: por fiabilidad, potencia, economía y facilidad de instalación y mantenimiento, los motores MaK son la mejor elección del mercado. Y recuerde que además, Finanzauto S.A., como distribuidor oficial, pone a su disposición la más amplia oferta de servicio de asesoramiento y soporte al cliente, así como su extensa red de cobertura.

Central: c/ Arturo Soria, 125 - 28043 Madrid - Tel. 91 413 00 13 - www.finanzauto.es

MAK

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



**Barloworld
Finanzauto**

A las gentes del mar

Desde las páginas de vuestra revista, me dirijo a todos los hombres y mujeres del mar para enviaros un cordial saludo y haceros llegar mi mayor respeto por vuestro trabajo y entrega.

El cambio político que han votado los españoles en las pasadas elecciones de marzo va a tener repercusiones en materias tan trascendentales como la protección social, el empleo, la pesca y el transporte marítimo.

Nuestro país, tanto por ubicación como por vocación, ha hecho del mar uno de sus ejes económicos básicos. Por eso, todo lo relativo al ámbito pesquero tiene unas repercusiones inmediatas en la sociedad española.

Desde el departamento que dirijo, la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores y trabajadoras del mar es uno de nuestros objetivos prioritarios. Sé

que la dureza de las condiciones en las que desarrollan sus tareas cotidianas, hacen a este colectivo laboral especialmente vulnerable a determinadas enfermedades profesionales y a riesgos laborales específicos que queremos valorar adecuadamente para elaborar un catálogo de aquellas y establecer un plus de peligrosidad vinculado a ciertos puestos de trabajo.

Precisamente porque soy hombre de tierra adentro valoro mucho más el coraje y arrojo con los que los trabajadores del mar cumplen sus tareas cotidianas. La vida no se ve lo mismo desde un despacho que desde la cubierta de un barco, pero quiero

deciros que mi despacho está abierto para conocer directamente de vosotros todas vuestras preocupaciones y sugerencias para mejorar vuestro trabajo y la calidad de éste.

Me preocupa especialmente la siniestralidad laboral en vuestro sector y la formación, tanto en prevención de riesgos laborales como en la dirigida a mejorar la empleabilidad en vuestro sector.

La reducción de los accidentes laborales es una de las preocupaciones que va a ser objeto de medidas concretas, fundamentalmente dirigidas a la introducción de controles de calidad y transparencia para los servicios de prevención.

La protección social será otro de nuestros objetivos prioritarios. Además de reformas que mejoren el sistema actual de prestaciones a los colectivos de pensionistas más desfavorecidos

y que, paulatinamente, llegará a situar las pensiones más bajas en el horizonte de los 600 euros mensuales, vamos a corregir los efectos negativos sobre el cálculo de las pensiones de las carreras profesionales de carácter irregular, en las que se alternan periodos cotizados con periodos de no cotización.

Espero que esto sea el principio de una comunicación cercana con todos los trabajadores del mar, activos y jubilados, para que, entre todos, sigamos trabajando por la mejora de las condiciones de trabajo y de vida de este colectivo, en este sector tan importante de la economía española.



JESÚS CALDERA

Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales

e n este número

Nº 426 Abril 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. Acceso Muelles del
Poniente, 2 - Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1 -
Tel. 950 62 02 11.

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15.
Palma de Mallorca - Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Casa del Mar. C/ Albarda, 1 -
Tel. 93 443 96 00.

Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. -
Tel. 956 25 17 03.

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8.
Santander - Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. C/ Pez, 1. Cartagena
(Murcia) - Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y
Segarra, s/n. Grao de Castellón -
Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 -
Tel. 956 50 02 40.

Gijón (Asturias): Casa del Mar. Avda. Príncipe
de Asturias, 76. - Tel. 98 532 71 00.

Guipúzcoa: Casa del Mar. C/ Marinos, 1.
Pasaia (Guipúzcoa) - Tel. 943 40 40 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica,
9. - Tel. 959 25 74 11.

La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y
Cajal, 1 - Tel. 981 28 70 00.

Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castillo,
322 - Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Oficina Administrativa. Carril dos
Loureiros, 17. - Tel. 982 22 50 10.

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churruca, 2 -
Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del
Matadero, 4 (Puente del Carmen) -
Tel. 95 235 93 61.

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

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda.
de Anaga, s/n. - Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/ Fernando IV,
1 - Tel. 95 428 60 28.

Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos,
19 - Tel. 977 24 03 87.

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

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51 -
Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: Casa del Mar. Avda. de
la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra) - Tel. 986 50 17 81.

Vizcaya: Oficina Administrativa.
C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao (Vizcaya) -
Tel. 94 412 61 00.

O en cualquiera de sus 120 delegaciones
locales.

Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07

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

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: GRAFOFFSET, S.L. C/ Los

Herreros, 14. Pol. Ind. Los Ángeles.

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

Nuevo gobierno.

José Luis Rodríguez
Zapatero procedió a
la constitución del
nuevo gobierno.



10

**Jesús Caldera, nuevo ministro de
Trabajo y Asuntos Sociales.** Jesús
Caldera tomó posesión y nombró
un nuevo equipo en el ministerio de
Trabajo y Asuntos Sociales.

6 Nuevo gobierno.

10 Relevos en Trabajo y Asuntos
Sociales.

14 Hacia un nuevo censo de la flota.

18 Demandas de la pesca.

20 El papel de la ORP.

22 El peso de Feope.

24 Los autónomos en el mar.

26 Nuevas ayudas para la flota de
Marruecos.

28 Proyecto del IEO de Canarias.

34 Premio a los pescadores.

38 Cetáceos en las costas españolas.

42 Crisis en la pesca en Canarias.

48 Remolcadores para Fomento.

51 Canarias prorrogas ayudas.

52 Puerto de A Coruña.

56 Madrid, primer puerto deportivo.

60 Vigilancia en el Estrecho.

64 Seguridad en el trabajo en el mar.

68 De costa a costa.

72 Página médica.

74 Noticias breves.



14

**Regularización de
flotas.** El gobierno dio
un plazo para
regularizar barcos no
inscritos en el censo
de pesca.

El nombramiento del nuevo gobierno por el presidente José Luis Rodríguez Zapatero y los relevo en los cargos de máxima responsabilidad en la Administración pública han sido las notas dominantes de la actualidad en las últimas semanas. Diálogo y consenso, llamadas al talante de tolerancia que impregnó el periodo de la transición y rechazo a la crispación, han sido los mensajes que han dominado las propuestas del nuevo ejecutivo desde los debates parlamentarios hasta cada uno de los departamentos. De acuerdo con estos planteamientos, con los socialistas se abriría una nueva etapa de nuevas formas de gobernar cercanas al electorado y un talante de humildad donde el cumplimiento de los compromisos y la palabra dada en la campaña electoral constituye uno

de los objetivos más importantes reiterados por el nuevo presidente a todo su equipo.

En el caso del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el nuevo responsable Jesús Caldera procedió a la designación de su equipo y sobre todo, a una nueva reorganización del departamento que supone una potenciación del mismo respecto a la etapa anterior respondiendo a las necesidades y demandas de la sociedad actual. En esta línea, se ha procedido a la creación de la Secretaría de Estado de Servicios Sociales, la Secretaría de Estado de Emigración e Inmigración y la Secretaría general de Políticas de Igualdad que se suman a la

Secretaría de Estado de Seguridad Social y la Secretaría General de Empleo. En el corto periodo que va desde su llegada al

Ministerio, el responsable del departamento ha desarrollado algunos puntos del programa socialista entre los que destaca el mayor apoyo a las políticas

de dependencia que afectan a más de 3,5 millones de personas y el compromiso para subir las pensiones mínimas en los próximos cuatro años por un importe total de 4.000 millones de euros.

Y, en cuanto a las formas, otro compromiso con los interlocutores sociales: no habrá reformas por decreto.

En Agricultura y Pesca, la nueva responsable es una orensana de 44 años, Elena Espinosa que tomó posesión de su cargo ofreciendo una política de diálogo y colaboración con todo el sector de la pesca desde la altura a la bajura.

En materia de política de pesca, periodo de espera. Tras el parón que supone todo relevo, sobre la mesa hay importantes planes comunitarios que necesitan una respuesta desde la Administración española. La recuperación de las negociaciones con Marruecos para los intereses de la flota constituye otro de los objetivos a corto plazo. ■

Tiempos nuevos



Nuevo Gobierno socialista con 16 carteras, la mitad de ellas ocupadas por mujeres



Compromiso de **DIALOGO** y **RENOVACIÓN**

Cuando faltaban 10 minutos para las dos de la tarde del pasado 16 de abril, José Luis Rodríguez Zapatero (Valladolid 1960), secretario general del Partido Socialista Obrero Español, conseguía la confianza del Congreso de los diputados y era investido presidente del Gobierno de España, el quinto de la democracia.

La mayoría que le apoyó incluía los 164 votos de su propio partido, los 8 de Esquerra Republicana de Cataluña, los 5 de Izquierda Unida, los 3 de Coalición Canaria, los 2 del Bloque Nacionalista Gallego y el voto de la Chunta Aragonesista de José Antonio Labordeta. En total 183 votos que representan a 13,4 millones de electores y que rebasan la mayoría absoluta (176) exigible en primera votación para conseguir la investidura.



FOTO CON LOS REYES EN LA ZARZUELA. El nuevo Gobierno posa junto a los Reyes, tras prometer o jurar el cargo en el palacio de la Zarzuela. De izquierda a derecha, en primera fila José Bono (Defensa), Miguel Ángel Moratinos (Asuntos Exteriores), Magdalena Álvarez (Fomento), Pedro Solbes (vicepresidente segundo y ministro de Economía y Hacienda), José Luis Rodríguez Zapatero, presidente del Ejecutivo, don Juan Carlos y doña Sofía, María Teresa Fernández de la Vega (Vicepresidenta primera, ministra de la Presidencia y portavoz del Gabinete), Carmen Calvo (Cultura), Elena Salgado (Sanidad) y Elena Espinosa (Agricultura y Pesca). En la segunda fila, Jesús Caldera (Trabajo y Asuntos Sociales), Juan Fernando López Aguilar (Justicia), María Jesús San Segundo (Educación, Ciencia y Tecnología), José Montilla (Industria, Comercio y Turismo) María Antonia Trujillo (Vivienda), Cristina Narbona (Medio Ambiente), Jordi Sevilla (Administraciones Públicas), y José Antonio Alonso (Interior).

El deseo de José Luis Rodríguez Zapatero de ser elegido en la primera vuelta había puesto en marcha, en los días previos al debate de investidura, toda una maquinaria de diálogo y pactos. Dos hombres de la máxima confianza del presidente, Alfredo Pérez Rubalcaba, actual portavoz del grupo parlamentario socialista, y Jesús Caldera, ahora ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, se reunieron con todos los grupos parlamentarios para ir tejiendo el entramado de apoyos. Los grupos nacionalistas vasco (PNV) y catalán (CiU) decidieron abstenerse y sólo el Partido Popular votó en contra.

DEBATE DE INVESTIDURA

Las sesiones de investidura se celebraron los días 15 y 16 de abril. El candidato, José Luis Rodríguez Zapatero, consumió una hora y pocos minutos para dar a conocer lo que será su programa de Gobierno para los próximos cuatro años. Tras un recuerdo para las víctimas del atentado terrorista del 14 de marzo, el candidato reiteró su compromiso con la lucha anti-terrorista en todos los frentes.

El que es ya quinto presidente de la etapa democrática avanzó en su discurso de investidura los cinco ejes en los que se va a centrar la actividad del Gobierno: la renovación de la vida pública; una política exterior marcada por una visión

José Luis Rodríguez Zapatero baja de la tribuna tras pronunciar su discurso.



europea y europeísta; un desarrollo económico sustentado en la educación, investigación y la innovación que permita la creación de empleo estable; la puesta en marcha de nuevas políticas sociales para las nuevas necesidades de personas y familias y el desarrollo y extensión de los derechos civiles y políticos y del valor de la igualdad para lograr una convivencia avanzada.

La propuesta de mayor envergadura del candidato a la presidencia del Gobierno fue la de una reforma limitada de la Constitución Española, que acaba de cumplir 25 años. Según explicó se trata de reformar el Senado para convertirlo en una Cámara territorial, establecer la igualdad de varones y hembras en la sucesión a la Corona "sin alterar las previsiones que afectan al actual Príncipe de Asturias" e introducir en la Constitución "la denominación oficial de las 17 Comunidades y las dos ciudades autónomas", es decir, Ceuta y Melilla. También propuso incorporar al texto constitucional "una referencia a la próxima Constitución europea", que se firmará probablemente en junio en Madrid como homenaje a las víctimas del 11M.

Para ese gran reto, el nuevo Gobierno tendrá que contar con la colaboración del Partido Popular, ya que según establece el artículo 168 de la Constitución cualquier cambio que afecte a la Corona (Título Preliminar, Capítulo I y Títulos I y II) se procederá a su aprobación por mayoría de dos tercios de las Cámaras (Congreso y Senado) para, posteriormente, proceder a la disolución inmediata de las Cámaras. Las nuevas Cámaras tendrían que ratificar, de nuevo, la decisión también por esos dos tercios y después ser aprobada la reforma por referéndum.

El artículo que pretende modificar Zapatero es el 57 de la Constitución, que se encuentra en el Título II de la misma bajo el epígrafe "de la Corona". Dado lo complejo de su modificación, el presidente podría proponer iniciar el proceso al final de la Legislatura para evitar disolver las Cortes en plena actividad de ésta.

Otra de las prioridades que expuso Rodríguez Zapatero fue la de la modernización e impulso de la economía para que "el bienestar llegue a todos". En este sentido anunció que "mi Gobierno asume el principio de estabilidad presupuestaria y la no elevación de la presión fiscal global". Sí expresó su convencimiento de que para modernizar la economía es preciso invertir en Investigación, Desarrollo y Educación.

El ya presidente Rodríguez Zapatero mostró su convencimiento de que estas inversiones tienen como objetivo crear empleo, "pero un empleo de calidad que ponga fin a la escandalosa e injustificada precariedad en el empleo que azota, fundamentalmente, las vidas y los planes de futuro de los jóvenes de nuestro país".

EMPLEO ESTABLE

A continuación avanzó que "el Gobierno propondrá un acuerdo social de competitividad y empleo estable. En base a él definiremos sobre nuevas bases los supuestos de contratación temporal y las políticas activas de fomento del empleo estable, con atención especial a crear condiciones reales de accesibilidad al empleo para colectivos que, como mujeres, jóvenes, discapacitados y parados de larga duración, padecen dificultades especiales para acceder al empleo"

También se comprometió a adoptar medidas específicas para reducir drásticamente la siniestralidad laboral a través de un plan de actuación específico acordado con sindicatos y organizaciones empresarias.

POLÍTICAS SOCIALES

La oferta social expuesta por Rodríguez Zapatero se basó en las políticas destinadas a promover las condiciones de igualdad en el acceso a los bienes y servicios públicos y que garantizan la cohesión de la sociedad. Habló de los nuevos problemas que tiene la sociedad como son la vivienda, la dependencia, la discapacidad, el bajo nivel de una parte importante de las pensiones.

Para paliar el primero de ellos se comprometió a combatir la especulación del suelo y poner a disposición de los jóvenes 180.000 viviendas anuales tanto en propiedad como en alquiler. Para solucionar los segundos anunció un ambicioso Plan de Atención y Ayuda a las personas dependientes.

Otra prioridad apuntada por el candidato fue la elevación progresiva del Salario Mínimo Interprofesional hasta alcanzar los 600 euros mensuales al final de la legislatura, con el fin de recuperar la capacidad adquisitiva que se ha perdido en los últimos años.

El gobierno aprobará también una subida progresiva de las pensiones más bajas hasta alcanzar, dentro de cuatro años, un incremento por una cuantía equivalente a los 4.000 millones de euros. Zapatero advirtió que "no habrá campaña propagandística; habrá, simplemente, pensiones más dignas" en clara alusión a la controvertida campaña de publicidad que puso en marcha el anterior ministro de Trabajo y Asuntos Sociales.

NUEVO GOBIERNO CON 16 CARTERAS

Tras los debates en los que los otros grupos parlamentarios intervinieron para fijar posiciones, y en los que se recuperó el nervio y la dialéctica de los mejores momentos del parlamentarismo reciente, José Luis Rodríguez Zapatero quedó investido presidente del Gobierno.

Después de los obligados trámites de informar al Rey, la publicación del nombramiento en el Boletín Oficial del Estado, el nuevo presidente juró su cargo en el Palacio de la Zarzuela, el día 17 y a continuación hizo pública la composición del nuevo Gobierno al que pidió que "gobierne desde la humildad".

TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES, REFORZADO

El nuevo Gabinete (ver recuadro) cuenta con 16 carteras que por primera vez cumplen el principio de la paridad, es decir, que el actual Go-

EL NUEVO GOBIERNO

Este es el nuevo Gobierno elegido por José Luis Rodríguez Zapatero para llevar adelante los compromisos contraídos en su discurso de investidura:

● *Vicepresidenta primera, ministra de la Presidencia y portavoz del Gobierno*

María Teresa Fernández de la Vega

● *Vicepresidente segundo, ministro de Economía y Hacienda*

Pedro Solbes

● *Ministro de Asuntos Exteriores y Cooperación*

Miguel Ángel Moratinos

● *Ministro de Justicia*

Juan Fernando López Aguilar

● *Ministro de Defensa*

José Bono

● *Ministro de Interior*

José Antonio Alonso

● *Ministra de Fomento*

Magdalena Álvarez

● *Ministra de Educación y Ciencia*

María Jesús San Segundo

● *Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales*

Jesús Caldera

● *Ministro de Industria, Turismo y Comercio*

José Montilla

● *Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación*

Elena Espinosa

● *Ministro de Administraciones Públicas*

Jordi Sevilla

● *Ministra de Sanidad y Consumo*

Elena Salgado

● *Ministra de Medio Ambiente*

Cristina Narbona

● *Ministra de Cultura*

Carmen Calvo

● *Ministra de Vivienda*

María Antonia Trujillo

bierno lo integran el mismo número de mujeres que de hombres. Su configuración ha sufrido algunas modificaciones con respecto al anterior y se ha creado un nuevo departamento, el de Vivienda, que es una de las principales prioridades del nuevo Ejecutivo. Como novedades cabe destacar la potenciación del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales con la creación de dos nuevas Secretarías de Estado: la de Inmigración y Emigración, al frente de la cual está Consuelo Rumí, y la de Servicios Sociales, que la dirige Amparo Valcarce, y una Secretaría General de Políticas de Igualdad, de la que dependerá el Instituto de la Mujer, para este puesto ha sido nombrada Soledad Murillo. Se mantienen la Secretaría de Estado de Seguridad Social, con Octavio Granado al frente, y la Secretaría General de Empleo, dirigida por Valeriano Gómez, y está previsto crear la Delegación del Gobierno contra la Violencia de Género cuando la Ley esté aprobada.

Se han mantenido las dos vicepresidencias existentes: una, de marcado carácter político, que es la vicepresidencia primera al frente de la cual está María Teresa Fernández de la Vega, quien sustituirá al presidente del Gobierno cuando éste se encuentre fuera de España, hecho insólito en nuestro país. La otra, de carácter económico, y que reúne los ministerios de Economía y Hacienda y cuyo titular es Pedro Solbes. ■

C. H. C.



La vicepresidenta primera, María Teresa Fernández de la Vega, asistió a la toma de posesión del ministro.

Jesús Caldera ampliará la PROTECCIÓN SOCIAL

Jesús Caldera Sánchez-Capitán nació el 31 de octubre de 1957 en Béjar (Salamanca). Está casado y tiene tres hijas. Licenciado en Ciencias Políticas, Derecho y Sociología es secretario de Administración local, categoría superior. Ingresó en el PSOE en 1979, en 1982 obtuvo el acta de Diputado por primera vez, con sólo 25 años, y desde entonces toda su carrera política se ha desarrollado en el Parlamento.



Jesús Caldera recibe la cartera ministerial de su antecesor, Eduardo Zaplana.



Nuevo equipo de Trabajo.

De izquierda a derecha: Valeriano Gómez, secretario general de Empleo; Amparo Valcarce, secretaria de Estado de Servicios Sociales; Octavio Granada, secretario de Estado de Seguridad Social; el ministro; Consuelo Rumi, secretaria de Estado de Inmigración y Emigración; Aurora Domínguez, subsecretaria, y Julio Pérez, director del Gabinete del ministro.

Ha sido portavoz de su Grupo Parlamentario en la Comisión de Régimen de las Administraciones Públicas (1986-1989); portavoz en la Comisión de la relaciones con la CE (1989-1993); secretario general del Grupo Parlamentario Socialista (portavoz adjunto) (1993-1998); secretario en la Comisión de Infraestructuras (1998-2000) y portavoz del Grupo parlamentario Socialista en el Congreso en la última legislatura. En la actual ha vuelto a ser reelegido diputado por Salamanca.

Miembro de la Comisión Ejecutiva Federal y del Comité Federal del PSOE ha sido el coordinador del programa electoral que ha llevado a su partido a la victoria del 14 de marzo. También ha pertenecido a la Comisión de seguimiento del Pacto por las libertades y contra el Terrorismo en la anterior Legislatura, dos de los temas que más preocuparon al presidente Rodríguez Zapatero en su etapa en la oposición.

Muy unido al actual presidente del Gobierno desde su etapa parlamentaria, hay que recordar que Zapatero llegó también muy joven al Congreso de los Diputados, Jesús Caldera organizó junto a otros compañeros del partido la corriente "Nueva Vía", con el objetivo de renovar al PSOE, tras el fracaso electoral de 2000. Como líder de este movimiento José Luis Rodríguez Zapatero se alzó con la victoria en el XXXV Congreso del PSOE, accediendo a la Secretaría General el 22 de julio de 2000.

CUARTO PILAR DEL ESTADO DEL BIENESTAR

Defensor del Estado del Bienestar, de la universalización de la educación, la sanidad y las pensiones, el nuevo ministro de Trabajo y Asuntos Sociales se propone crear un cuarto pilar de ese Estado del Bienestar: los servicios sociales universales, cuyos destinatarios serán

las familias españolas, los discapacitados, las personas en situación de dependencia. "En la actualidad -señaló el ministro en el acto de toma de posesión- 3,5 millones de personas están en situación de dependencia y son 8,5 millones de familias las afectadas. Para ellos será el trabajo central de este ministerio".

En este punto anunció un gran programa para personas mayores dependientes y sugirió la potencialidad de crecimiento económico y creación de empleo que tendrá este nuevo sector de la dependencia

Acompañado en dicho acto por la vicepresidenta primera del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega, el presidente de la CEOE, José María Cuevas, el secretario general de la UGT, Cándido Méndez, Presidente del CES, Jaime Montalvo y los altos cargos del Departamento, entre otros, Jesús Caldera hizo referencia "a la herencia positiva dejada por anteriores Gobiernos" y anunció reformas para "mejorar la competitividad y el índice de productividad".

El ministro anunció que reforzará la Inspección de Trabajo para reducir el nivel de empleo temporal, y que mejorará la intermediación de los servicios públicos entre los empresarios y los desempleados que buscan trabajo.

Jesús Caldera apeló a la colaboración de las CCAA, los ayuntamientos y los agentes sociales para hacer frente "no a un problema sino a un fenómeno" como es el de la inmigración y avanzó la puesta en marcha de un plan que permita la emancipación de los jóvenes.

Como primera acción de Gobierno, Jesús Caldera, presentó al primer Consejo de Ministros el borrador de la ley para la prevención de la violencia de Género, uno de los retos pendientes de solucionar en los próximos cuatro años así como abordar la reforma del sistema de pensiones, dentro de los acuerdos del Pacto de Toledo. ■

Anunció un gran programa para personas mayores dependientes y sugirió la potencialidad de crecimiento económico y creación de empleo que tendrá este nuevo sector de la dependencia

OCTAVIO JOSÉ GRANADO MARTÍNEZ

Secretario de Estado de la Seguridad Social

El nuevo responsable de la Seguridad Social es burgalés y tiene 45 años. Casado con dos hijos es licenciado en Filosofía y Letras por la Universidad de Valladolid, profesor de Enseñanza Media y miembro de diversas sociedades científicas para el estudio de las drogodependencias.

Ha sido Concejal del Ayuntamiento de Burgos de 1981 a 1982 y de 1983 a 1987 y Procurador de las Cortes de Castilla y León en las Legislaturas I (1983-1987) II (1987-1991), III (1991-1995), IV (1995-1999) y V (1999-2003).

También fue Senador designado por la Co-

REFORMAS Y SUBIDA DE PENSIONES

En sus primeras declaraciones, tras la toma de posesión de su cargo, el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, anunció que, aunque el sistema de Seguridad Social está consolidado, es necesario continuar haciendo reformas para asegurar su futuro, pero siempre haciéndolas con consenso. "El sistema necesita no sólo estabilidades económicas, sino también políticas y este consenso que se alcanzó con el Pacto de Toledo y cuyo desarrollo nosotros vamos a impulsar debe seguir siendo uno de los ejes de actuación de

las reformas que pongamos en marcha los próximos años".

También se refirió el secretario de Estado al objetivo del nuevo Gobierno que es subir las pensiones mínimas. "España no puede permitirse las pensiones que tiene con el grado de desarrollo que ha alcanzado. Nosotros tenemos como objetivo mejorar las pensiones mínimas en esta Legislatura de una manera notable a través del incremento de las aportaciones del Gobierno y del incremento de la capacidad financiera del Sistema"

En este sentido Granado se mostró favorable a que se refuerce la contributividad, que las personas que se jubilen hayan contribuido más tiempo a la Seguridad Social, pero para ello "hay que conseguir reformar el mercado de trabajo, disminuyendo la precariedad laboral".

También se comprometió el secretario de Estado a combatir el fraude, mejorando la inspección, a conseguir que los trabajadores "vean el sistema de Seguridad Social como un sistema en el que merece la pena invertir" y a seguir incrementando el Fondo de Reserva de las Pensiones "con todos los excedentes del sistema contributivo" ■



munidad Autónoma de Castilla y León durante las legislaturas de 1983-1986; 1986-1989, 1993-1996, 1996-1999 y 1999-2000. Durante sus etapas como Senador ha sido vocal de distintas Comisiones, entre ellas la de Sanidad y Seguridad Social y la de Presupuestos. En la última etapa en el Senado fue portavoz del Grupo Socialista en las Comisiones de Presupuestos y de Economía y Hacienda y vocal de las Comisiones de las Comunidades Autónomas y Mixta para el Estudio del Problema de la Droga.

Es miembro de la Comisión ejecutiva Regional del PSOE de Castilla y León

ELENA ESPINOSA, **Ministra** **de Agricultura, Pesca y Alimentación**



La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación nació en Orense en 1960. Es licenciada en Económicas y su carrera profesional ha estado muy vinculada al mundo marítimo, ya que con sólo 28 años fue nombrada presidenta de la Autoridad Portuaria de Vigo, puesto en el que permaneció hasta 1996. Hasta su nombramiento para la cartera de Agricultura fue adjunta a la presidencia del astillero Rodman.

En el acto de toma de posesión, la nueva ministra se comprometió a desarrollar una política de diálogo con todos los sectores. En materia de pesca, entre sus objetivos más importantes se encuentra la ordenación del caladero nacional y las negociaciones en Bruselas para que el desarrollo de la Política Pesquera Común en materia de ajuste de recursos no ponga en peligro la supervivencia del sector.

En el caso de la agricultura, la modificación de la Ley de Arrendamientos Rústicos y la creación de un banco de tierras para la incorporación de los jóvenes a la actividad son algunas de las prioridades más inmediatas. Tanto para el sector de la pesca como para el agrario, el objetivo común es desarrollar una política en defensa del medio para evitar abandonos.

JUAN CARLOS MARTÍN FRAGUEIRO **Secretario General de Pesca Marítima**

El nuevo secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fragueiro es economista por la Universidad de Santiago de Compostela, auditor de cuentas y diplomado en Comunidades Europeas.

Desde 1984 hasta que fue nombrado para este cargo ha desarrollado su actividad profesional como director gerente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Marín y de la Organización de Productores de Pesca Fresca del Puerto y Ría de Marín.

Cuenta con una gran experiencia en materia internacional de pesca con Marruecos, Portugal, Argentina, Uruguay y Brasil, habiendo prestado asesoramiento desde el año 2002 a las administraciones pesqueras de Polonia, Lituania, Letonia, Rumania y Bulgaria.

En sus primeras declaraciones al frente de la secretaría general de Pesca Marítima, Martín Fragueiro, dijo que "España tiene que recuperar a Marruecos en



materia de pesca" y que trabajará de manera inmediata el plan de recursos pesqueros, en el plan del Mediterráneo y en el estado de los recursos pesqueros de la plataforma continental española.

Ante la existencia de barcos no inscritos y otros que han sido modificados



Pesca quiere **PONER ORDEN** en la flota

El ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha puesto en marcha una iniciativa a través un real decreto para poner orden en el conjunto de la flota pesquera. El objetivo con esta disposición es lograr que se inscriban en los registros correspondientes de la Lista Tercera y en el censo de la flota pesquera operativa todos los barcos que se dediquen a esta actividad y no lo estén, así como los que ya estando, han introducido importantes modificaciones en sus embarcaciones.

Según señala la propia Administración, en los últimos tiempos se ha comprobado la existencia, tanto de nuevos buques dedicados a la actividad pesquera como de otros con unas dimensiones, arqueo, potencia y material de casco que no tiene nada que ver con los barcos que anteriormente figuraban bajo ese mismo nombre. Para los responsables de la Administración, estas condiciones pueden modificar sustancialmente el esfuerzo pesquero en una determinada zona por lo que es preciso clarificar cuanto antes esta situación en beneficio del propio sector. Objetivo de la nueva disposición es clarificar igualmente cuando en las embarcaciones se han hecho cambios por motivos de seguridad como son los cambios o reforzamiento de los cascos o el paso de madera a poliéster.

El nuevo real decreto tiene como ámbito de aplicación los propietarios o armadores de buques construidos antes de la entrada en vigor de la ley 62/2003 del pasado mes de diciembre de medidas fiscales, administrativas y de orden social y pertenecientes a la lista tercera del re-



La Administración abrió un plazo de seis meses a partir del pasado 30 de diciembre para que los armadores presenten las solicitudes para reactivar barcos pesqueros o comunicar las modificaciones introducidas

Los armadores o propietarios de los barcos deberán expresar las aguas donde solicitan realizar tareas de pesca

gistro de matrícula de buques y empresas navieras que no figuren incluidos en el Censo de la Flota Pesquera Operativa. Los incluidos en este marco podrán solicitar su reactivación en un plazo de seis meses contados a partir de la entrada en vigor de esa ley del 30 de diciembre.

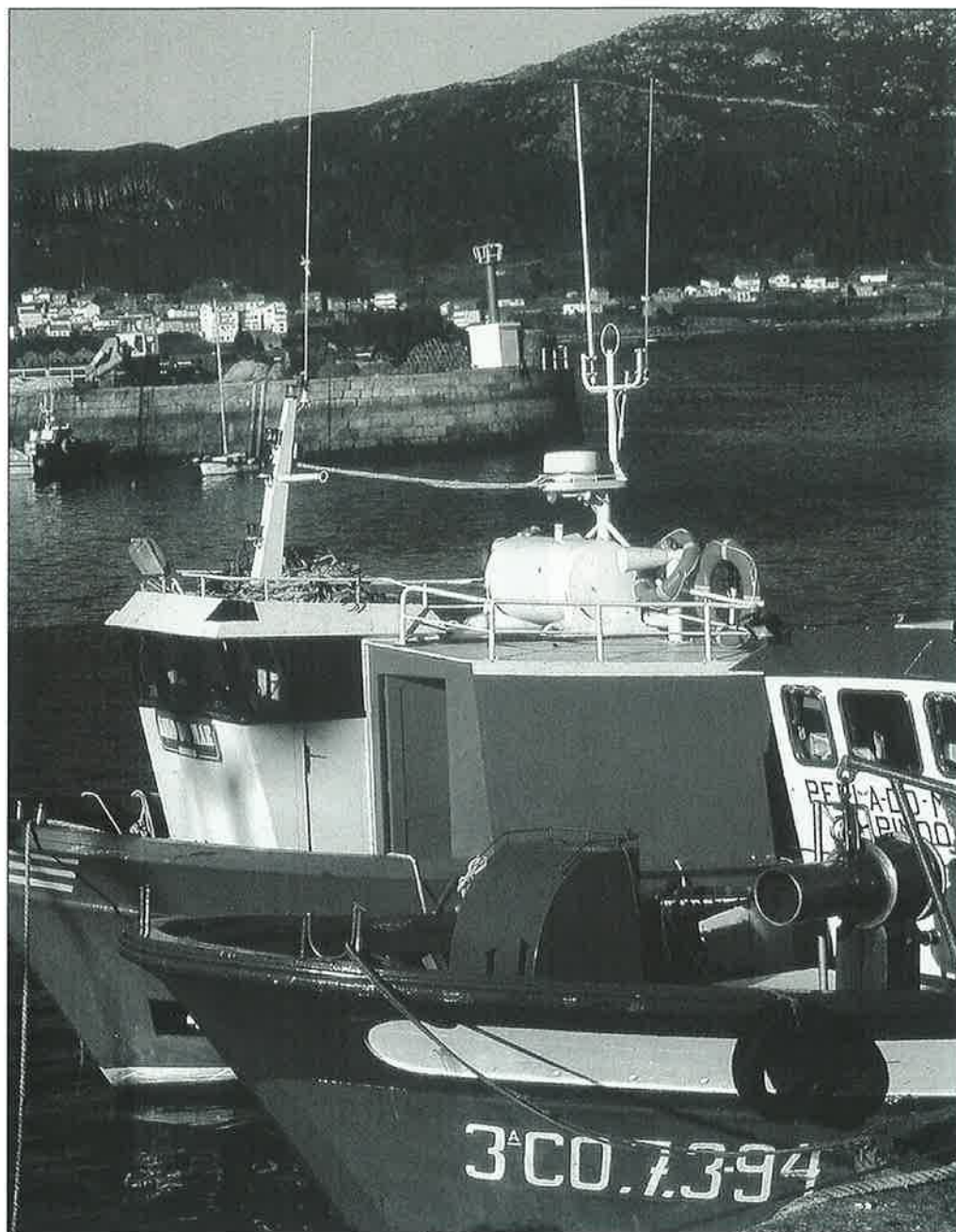
Las peticiones se deberán presentar en la Secretaría General de Pesca Marítima y los armadores o propietarios habrán de especificar expresamente las aguas donde solicitan realizar las labores de pesca, aguas interiores o exteriores o en ambos casos.

Para la reactivación de los barcos, los mismos deberán cumplir una serie de condiciones entre las que destacan las siguientes:

- Los barcos deberán superar un reconocimiento por parte de la Administración General del Estado en la que se constate la evidencia de que tanto el buque como las artes de pesca son acordes en con el tipo de actividad que se pretende ejercer. Igualmente se deberá comprobar que las características del barco reflejadas en la Hoja de Asiento coinciden con los certificados de navegabilidad y arqueo, tanto en dimensiones como en los materiales del barco y la potencia propulsora.

- En el supuesto de que las dimensiones de eslora, manga, puntal, arqueo, potencia propulsora y el material del casco coincidan

Pasado un año como máximo desde la fecha de alta provisional, para que ese barco pase a situación de alta definitiva en el censo de la flota pesquera operativa, el armador deberá justificar una actividad de 180 días o el 70% de los días autorizados en el caso de pesquerías reguladas



con las reflejadas inicialmente en la Hoja de Asiento del buque de que se trate, podrán ser incluidos en el censo de flota pesquera operativa siempre que cumplan todas las demás condiciones.

Si, por el contrario, esas características no coinciden, pero el buque ha superado el reconocimiento extraordinario de los servicios de inspección marítima por los que se acrediten las condiciones de flotabilidad y navegabilidad, de manera que no se comprometa la seguridad marítima, éste se considerará irregular y podrá actualizarse.

● No podrán ser incluidos en el censo de la flota pesquera operativa las embarcaciones a remo o a vela para faenar en aguas exteriores. De la misma manera, las embarcaciones con motor fuera borda únicamente podrán incluirse

en el censo con la limitación de no poder realizar actividades pesqueras en aguas exteriores a distancia superior a dos millas de la costa.

Una vez que los barcos han cumplido con todas las condiciones requeridas, y tras recibir los correspondientes informes, serán dados de alta provisional en el censo de la flota pesquera operativa mediante una resolución de la dirección general de Estructuras y Mercados Pesqueros.

La nueva disposición contempla que, pasado un año como máximo desde la fecha de alta provisional, para que ese barco pueda pasar a situación de alta definitiva en el censo de la flota pesquera operativa, el armador deberá justificar una actividad pesquera de al menos ciento ochenta días o un 70% de los días autorizados cuando se trate de pesque-

**La
regularización
de un barco
pesquero sólo
se podrá
realizar una vez
en la vida útil
del mismo**



rías específicas reguladas por su propia normativa, a partir de la fecha de alta provisional, por medio de certificación de despachos para la pesca y de venta en lonja o establecimiento autorizado por la comunidad autónoma. Si no se aportaran esas justificaciones, la embarcación causaría baja definitiva en el censo.

Para la actualización de los buques irregulares se deberán aportar las unidades pesqueras de forma que las mismas compensen los incrementos de arqueo y potencia de acuerdo con los criterios aplicables a la construcción y modernización de los buques pesqueros establecidos el pasado año por la Administración española sobre ordenación del sector pesquero y las ayudas estructurales.

En estos supuestos se admitirá la aportación, en el mismo puerto, de una sola baja para la regularización de un máximo de diez embarcaciones, siempre que la baja aportada sea del mismo caladero que las embarcaciones que se quieran regularizar. No se considerará barco irregular aquella embarcación en la que la variación exclusivamente de eslora respecto de la que figura en las anotaciones iniciales de Hoja de Asiento no supere una variación de hasta el 20%. A estos efectos, si la eslora no está definida en la Hoja, se considerará como eslora entre perpendiculares. En ningún caso se podrán sobrepasar los 15 metros de eslora total aplicando dicha variación.

Los armadores o propietarios de buques irregulares que no figuren en el censo de flota pesquera operativa, deberán presentar la solicitud y aportar la documentación que re-

quiera el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para poder figurar en el mismo. La regularización de un buque pesquero sólo se podrá llevar a cabo una sola vez en la vida útil de un barco y no se podrán acoger a la normativa de este real decreto las embarcaciones o buques pesqueros que ya hayan sido regularizados con anterioridad. La tramitación de los expedientes se hará desde la comunidades autónomas donde se deberá emitir el informe favorable de la autoridad pesquera a la dirección general de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento. Los buques que se reactiven o regularicen de acuerdo con esta disposición deberán permanecer activos de forma continuada y de alto en el censo de la flota pesquera operativa al menos dos años para poder ser aportados como baja.

La nueva disposición señala finalmente que los armadores que se acojan a este real decreto no tendrán derecho a ningún tipo de medida financiera para hacer frente a los procesos de reactivación o de regularización.

El nuevo real decreto contiene igualmente toda la información sobre las exigencias para llevar a cabo esos procesos. ■





El sector pide una **MAYOR PARTICIPACIÓN** en la Política Pesquera Común

A poco más de un año de la aprobación de la reforma de la Política Pesquera Común, el sector de la pesca plantea a la Comisión de la Unión Europea la necesidad de un desarrollo de la misma en colaboración con los sectores afectados y fundamentalmente teniendo en cuenta los posibles impactos socioeconómicos de cada medida.

Para la Cooperativa de Armadores de Vigo, ante algunas de las medidas adoptadas en los últimos meses y las que se teme que se puedan producir en el futuro, es imprescindible crear un nuevo clima en las relaciones entre la Administración comunitaria y el sector para lograr unas acciones más eficaces que tengan en cuenta los intereses que se mueven en el entorno de la pesca y que las medidas no se adopten simplemente desde la perspectiva de los técnicos o los científicos.

Entre algunas de las medidas que se reclaman a los responsables de la Comisión en materia de pesca, destacan la siguientes:

- Que los consejos regionales de pesca sean un punto de encuentro entre científicos y el sector para que las decisiones que se adopten sean equilibradas. Posibilidad de crear un consejo consultivo para aguas no comunitarias
- Avanzar en el reconocimiento del papel que juegan las empresas mixtas y lograr una mayor política de apoyo al papel de las mis-



mas, tanto en terceros países como en la propia Unión Europea.

- Dar un mayor protagonismo a la futura Agencia comunitaria de control de la pesca para que la misma pueda servir para el desarrollo de algunas cuestiones importantes en materia de pesca como la posibilidad de transferencias de cuotas entre empresas así como para mejorar la investigación científica

- El sector reclama una renegociación de los acuerdos adoptados en el seno de NAFO por considerar que las cuotas asignadas no responden a la realidad de los recursos en la zona. Para los armadores, era y es posible un incremento de las mismas sin poner en peligro el caladero. El sector confía en que la elaboración de nuevos informes científicos abran la posibilidad de una renegociación

- Los armadores rechazan igualmente los acuerdos comunitarios en relación con las pesquerías en aguas occidentales contra los que España ha presentado recurso ante el Tribunal de la UE por estimar que se ha dado a la flota un trato discriminatorio respecto a las medidas aplicadas para otros países por los años de referencia contemplados a la hora de asignar posibilidades de pesca. El sector rechaza la constitución de una nueva zona sensible sin que exista para la misma una justificación científica.

- En relación con los futuros planes para la recuperación de determinadas especies en caladeros comunitarios en peligro de extinción, el sector reclama nuevos mecanismos para su

negociación y aprobación. Los armadores insisten en una mayor implicación de los sectores afectados en todo ese proceso, una mayor flexibilidad a la hora de recortar las cuotas, sobre todo, que antes de adoptar una decisión de este tipo, se tengan en cuenta sus posibles efectos socioeconómicos en cada zona. En paralelo a las medidas de gestión, se reclama la posibilidad de aplicar medidas financieras para los colectivos afectados por los planes de recuperación de los recursos.

- El sector insta a la Comisión a tomar una posición más firme en relación con la pesca ilegal capturada por barcos con pabellones de conveniencia no regulados ni controlados y cuyas capturas acaban en muchos casos en los mercados comunitarios compitiendo con pesquerías legales. Entre otras pesquerías destacan los casos d el pez espada y otros túnidos donde esta situación pueda acabar con la propia flota comunitaria ocupada en los mismos sectores. Los armadores se inclinan por el desarrollo de medidas técnicas, vedas o paralizaciones temporales de actividad que por reducciones de esfuerzo pesquero o capacidad de la flota.

- Finalmente, desde el sector se reclama una nueva líneas de colaboración y entendimiento ente la Comisión, Estados miembros y los sectores afectados a la hora de aplicar la Política Pesquera Común para que no sea habitual la vía de los recursos ante el Tribunal de Justicia de Luxemburgo para dirimir diferencias como está sucediendo en la actualidad en el caso de España. ■

**Reclama que
antes de
adoptarse una
medida se tenga
en cuenta su
posible impacto
socioeconómico**

**Los armadores
reclaman una
mayor presencia
en los consejos
consultivos
regionales**



Los armadores quieren mayor peso en las Organizaciones Regionales de Pesca

El sector de la pesca comunitario, a través de las organizaciones Europêche-Cogeca, han solicitado a los responsables en Bruselas un mayor peso en el conjunto de las Organizaciones Pesqueras Regionales (OPR) para lograr tanto una mejor defensa de las flotas de los Estados miembros como una pesca responsable en esas zonas. Para ello harían falta más medios humanos y económicos, algo que en principio provoca el recelo en medios comunitarios. Para este sector es, sin embargo, fundamental una nueva estrategia en esas aguas.

Ante la dimensión de las flotas comunitarias y la falta de recursos suficientes en aguas propias, una parte muy importante de las flotas comunitarias desarrollan su actividad en aguas exteriores, tanto de terceros países como de zonas reguladas por organizaciones regionales de pesca como NAFO, ICCAT, CCMLR, NEAFC, CIAT, etc... Para los armadores comunitarios, el buen funcionamiento de los comités de gestión de esas organizaciones requiere la disponibilidad de los mejores informes científicos para desarrollar unas buenas negociaciones de las que depende en muchos casos el desarrollo de su actividad para las flotas. En opinión de los armadores, en este momento hay una serie de este tipo de organizaciones regionales de pesca donde hay unos barcos, por ejemplo los comunitarios, que siguen al pie de la letra las normas dictadas por esos organismos, mientras otros buques con banderas de conveniencia hacen caso omiso de las reglas de juego y desarrollan una pesca ilegal. En esta línea se estima que la pesca ilegal no controlada y regulada es uno de los pro-



blemas más importantes a los que se debe enfrentar la Unión Europea en aguas exteriores. Para los armadores, si no se cambia esta política en dichas aguas, a corto o medio plazo se verá amenazada la propia actividad de estas flotas.

Las asociaciones pesqueras comunitarias consideran indispensable que la normativa sobre la actividad de la pesca en esas aguas sea elaborada en el seno de las propias organizaciones regionales para que todos los barcos que faenan en las mismas tengan las mismas obligaciones, algo que no sucede o la menos, no se cumple en la actualidad. En esa misma línea se reclama a la Comisión de la Unión Europea que juegue un papel de liderazgo en el seno de las organizaciones regionales para la defensa de los intereses comunitarios. Para ello se considera que sería necesario un marco permanente de colaboración y coordinación entre la Comisión y el conjunto del sector para debatir las cuestiones de interés tanto antes de las reuniones de dichos organismos como durante el desarrollo de sus reuniones.

Los armadores comunitarios consideran que



la pesca ilegal no controlada ni regulada debe ser erradicada cuanto antes. En su opinión, las únicas medidas eficaces para lograr es objetivo, todavía no aplicadas en la Unión Europea, se centran en la identificación de los buques ilegales mediante la creación de un Registro de este tipo de embarcaciones así como la creación de otro Registro con los barcos autorizados a operar en dichas aguas. Una segunda medida sería la prohibición de las entradas y desembarcos de las capturas de esos barcos ilegales en los puestos y mercado comunitarios evitando igualmente los cambios de mercancía en alta mar entre embarcaciones.

En relación con este problema, en este momento una de las preocupaciones más importantes en el sector se concretan en el último acuerdo adoptado en el seno de NAFO donde se decidió un duro ajuste en las cuotas para la pesquería el fletán. A partir de ese acuerdo rechazado radicalmente por el sector, se reabrió el debate sobre la veracidad y fiabilidad de los informes técnicos por considerar que las posibilidades reales de pesca sin poner en peligro el futuro de los caladeros eran muy superiores a las cantidades fijadas por ese organismo.

Desde las asociaciones pesqueras se propone, entre otras medidas que por parte de la Unión Europea se amplíen recursos y medios humanos destinados a las organizaciones regionales de pesca, que se cree un puesto permanente de coordinación científico para todas esas aguas y que antes de cualquier decisión sobre esas pesquerías, se celebren las reuniones necesarias para que la Comisión tenga una clara propuesta de negociación y no como ha sucedido en el pasado que el sector ya se ha encontrado con los acuerdos adoptados sin su participación. ■

Se considera indispensable el destino de más medios humanos y económicos para defender los intereses de la flota comunitaria

Se propone un Registro de barcos ilegales que faenan en esas aguas para que los mismos no puedan desembarcar en puertos comunitarios



Un total de 13 organizaciones, con 353 empresas y un total de 437 barcos, integran la Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE), según los datos manejados por esta organización. De acuerdo con esos activos, según el secretario general de la misma, Javier Garat, las embarcaciones integradas en la misma suponen anualmente un volumen de capturas de unas 600.000 toneladas, lo que significa aproximadamente el 50% de todas las capturas de la flota española.

Aunque también existen organizaciones ligadas a la pesca en aguas nacionales ligadas a la bajura, especialmente en Andalucía y sobre todo en Levante, el grueso de las flotas corresponde a pesquerías de altura y gran altura donde destacan las capturas de atún, bonito, pez espada en caladeros de terceros países o en aguas bajo reglamentación de organizaciones internacionales. Según los datos elaborados por la Federación, éstas son las asociaciones integradas en la misma:

● **Asociación de Armadores de Arrastre de Tarragona. Tarragona. 39 empresas, 39 buques (Mediterránea).** Formada por 39 armadores con buques arrastreros que faenan exclusivamente en el Mediterráneo, pescando sobre todo merluza, gamba y rape. Los barcos de esta asociación aportan pescado fresco al puerto diariamente, sumando unas 950 tn/año, con un valor de unos 7.130.050 euros, dando empleo a 200 personas.

● **Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Barcelona y Gerona. Arenys de Mar. 37 empresas, 40 buques (Mediterránea).** Esta asociación agrupa a 37 armadores de buques que pescan con diferentes modalidades como el arrastre, el cerco o las artes menores, en el mar Mediterráneo. Se dedica a la pesca de todo tipo de especies demersales, principalmente merluza y gamba, que llegan al puerto a diario. Los datos sobre capturas, valor económico y empleo son muy similares a los de la Asociación de Tarragona.

● **Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Sanlúcar de Barrameda. Sanlúcar de Barrameda. 30 empresas, 41 buques (Golfo de Cádiz).** Asociación de

30 armadores que pescan con arrastre de fondo y de cerco en el Golfo de Cádiz. Se dedica sobre todo a captura de gamba, langostino, acedía y pijotas. Emplea directamente a unas 300 personas. Descarga en torno a las 1.000 tn. de pescado fresco al año, con un valor aproximado de 7 millones de euros.

● **Asociación Empresarial de Espaderos Guardeses (E&G). La Guardia. 22 empresas, 22 buques (Atlántico Norte, Atlántico Sur e Índico).** Flota que abarca 22 empresas pesqueras con barcos palangreros de superficie dedicados a la pesquería de especies altamente migratorias, como el pez espada y escualos, en el Atlántico Norte y Sur y en aguas internacionales del Océano Índico. Los buques de estas empresas realizan grandes desplazamientos al pescar este tipo de especies migratorias. Generan unos 250 empleos directos, desembarcan 8.500 tn/año de pescado con un valor aproximado de 17 millones de euros.

● **Asociación Gallega de Armadores de Buques de Pesca de Bacalao (AGARBA). Vigo. 1 empresa, 2 buques (Svalbard, NAFO, Hatton Bank).** El ámbito de esta asociación se ciñe a la comunidad autónoma de Galicia, y engloba a los buques pesqueros de bacalao que faenan en los caladeros de Svalbard, NAFO y los existentes en aguas internacionales. Las mareas que realizan las parejas bacaladeras oscilan mucho: entre tres y seis meses.

● **Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza (ANAMER). Vigo. 32 empresas, 56 buques (Aguas Internacionales: Atlántico Sudoccidental (Malvinas), NAFO, Hatton Bank, Groenlandia, CIEM XII, XIV, Países Terceros).** Es esta asociación se reúnen 32 armadores con buques congeladores españoles dedicados

principalmente a la pesca de merluza, cefalópodos (pota y calamar), gallineta, fletán negro y otras especies. Dentro de esta asociación se encuentran los buques de mayor porte y de tecnología más avanzada de toda la flota arrastrera española. La duración media de las mareas realizadas por estos barcos es de 5 meses.

● **Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesquerías Varias (ANAVAR). Vigo. 25 empresas, 37 buques (Aguas Internacionales: Atlántico Sudoccidental (Malvinas), NAFO, Hatton Bank, Groenlandia, CIEM XII, XIV, Países Terceros).** Asociación de ámbito nacional en la que se incluyen 25 empresas con 37 arrastreros congeladores que alternan su actividad en distintos caladeros de pesca y que capturan diferentes especies. Sus unidades pesqueras son arrastreros congeladores de tamaño medio y las principales especies que pescan son pota, calamar, pulpo, choco, merluza, platija, meiga, raya, gallineta, brótola, fletán y camarón. Las mareas que realizan varían entre tres y cuatro meses.

● **Asociación Nacional de Armadores de Buques Palangreros de Altura (ANAPA). Vigo. 35 empresas, 41 buques (Atlántico Norte, Pacífico, Índico, Países Terceros).** Todos sus buques son congeladores, que operan en la modalidad de palangre de superficie, aunque pueden operar con otro tipo de artes de pesca. Dedicán su actividad a la pesca del pez espada, marrajo y otros escualos. La duración media de las mareas de estos buques se sitúa entre los 45 y los 90 días. Su actividad se diversifica entre los tres océanos: Atlántico, Índico y Pacífico.

● **Asociación Provincial de Armadores de Buques de Cerco de Pontevedra (CERCO). Vigo. 6 empresas, 6 buques (Aguas interiores, Portugal).** Asociación que reúne a barcos que faenan en bajura al cerco. Son buques de muy diferente porte, desde cinco hasta cuarenta toneladas de registro bruto. La flota desarrolla su actividad en aguas de las rías gallegas y del propio litoral. La principal especie a la que se dedican estos barcos es la sardina, aunque también pescan caballa, jurel, espadín y otros. La duración de las mareas de estos barcos oscila entre las cuatro y doce horas, y aportan al puerto, siempre, pescado fresco del día.

● **Asociación Provincial de Armadores de Buques de Palangre y otras Artes de Pontevedra (ARPOAN). Vigo. 22 empresas, 24 buques (Atlántico Norte, Países Terceros).** Esta asociación tiene ámbito en la provincia de Pontevedra y está compuesta por barcos que faenan con el arte del palangre de superficie. La actividad de la flota de ARPOAN depende directamente de las especies a las que se dedica: pez espada, marrajo, tintorrera, palometa y bonito; todas ellas, con un marcado carácter migratorio. Debido a esta característica los barcos de esta asociación tienen que efectuar grandes desplazamientos al depender de la migración de esas especies.

● **Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Gran Sol (ANASOL). Vigo. 93 empresas, 111 buques (Censo NEAFC, Países Terceros (Mauritania), Aguas Internacionales).** Está formada por armadores de buques pesqueros que realizan su actividad en aguas de la Unión Europea, principalmente en las costas de Irlanda, Reino Unido y Francia. La mayoría de esta flota está

integrada por arrastreros, aunque también hay barcos que utilizan la modalidad del palangre. Las mareas efectuadas por estos buques varían entre 10 y 18 días, aportando al mercado para su comercialización en fresco, diferentes especies de pescado, entre los que cabe destacar gallo, rape, merluza, pulpo, raya, pota, platija, jurel, caballa, maruca, cigala, abadejo, escacho, cazón, besugo, calamar, bacaladilla, etc. La mayoría de las empresas asociadas a esta asociación tienen un carácter familiar.

● **Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca del litoral español y sur Portugal de Pontevedra (ARPOSUR). Vigo. 4 empresas, 4 buques (Litoral Cantábrico, Portugal).** La mayoría de sus buques son arrastreros, y alternaron siempre su actividad extractiva entre las aguas jurisdiccionales españolas y las portuguesas. Esta asociación aporta al puerto pescado fresco como rape, merluza, pulpo, faneca, jurel y cigala. Las mareas que realiza oscilan entre uno y cuatro días, para los barcos que faenan



en el litoral español, y hasta diez días para los que faenan en Portugal.

● **Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores (OPAGAC). Madrid. 7 empresas, 14 buques (Países Terceros, Índico, Pacífico, Atlántico).** Flota atunera congeladora de gran altura, que cuenta con 7 empresas y 14 buques cerquero. Opera en aguas internacionales del Índico (Madagascar, Mauricio, Seychelles, Comores), Atlántico (Mauritania, Senegal, Sao Tomé e Príncipe, Cabo Verde, Gabón, Guinea Bissau, Guinea Conakry, Costa de Marfil y Angola) y Pacífico. Las mareas de estos buques dependen del océano en el que se encuentren pero suelen durar entre uno y dos meses. Esta organización genera unos 800 empleos directos (tripulantes). Capturan 120.000 tn. de túnidos, principalmente rabil y listado, con un valor económico de aproximadamente 120 millones de euros.

● A su vez, las asociaciones AGARBA, ANAMER, ANAVAR, ANAPA, CERCO, ARPOAN, ANASOL y ARPOSUR están agrupadas en la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo (ARVI). Generan 6.600 empleos directos, capturan 400.000 tn. de pescado fresco, congelado y salazón, por un valor económico, en primera venta, de 120 millones de euros.

**Integra
353
empresas
con 437
barcos y
está
compuesta
por 13
organizaciones**



Los autónomos del REM deberán presentar declaración de la situación de actividad cuando se den de baja

Los trabajadores autónomos que estén dados de alta en el Régimen Especial del Mar, que se encuentren en situación de incapacidad laboral, deberán presentar ante el Instituto Social de la Marina o ante la Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social con la que haya contratado la contingencia, una declaración sobre la persona que va a gestionar directamente la actividad en el supuesto de ser titular de una embarcación o, en su caso, el cese temporal o definitivo de la actividad desarrollada. Así lo dispone una Resolución hecha pública por el ISM, el pasado martes 6 de abril en el Boletín Oficial del Estado.

Esta Resolución desarrolla parte del artículo 12 del Real Decreto del 10 de octubre del pasado año por el que se reguló la cobertura de las contingencias profesionales y la ampliación de la prestación por incapacidad temporal de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores por cuenta propia o autónomos.

TRÁMITE SENCILLO

El trámite que regula esta Resolución del ISM es sencillo. Se trata de que, cuando un trabajador propietario de una embarcación, que esté dado de alta en el Régimen Especial del Mar, solicite la baja por incapacidad temporal al ISM o a la Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales que le vaya a gestionar la contingencia, presente una declaración indicando que persona le va a sustituir en su trabajo.

En el caso de los trabajadores autónomos que se dedican al marisqueo la declaración que tienen que presentar cuando soliciten la baja es la de cese de actividad bien temporal o bien definitiva.

En el caso de que estas declaraciones no se presenten cuando se solicita la baja, que es lo más práctico, puede hacerse dentro de los 15 días siguientes a la fecha de la baja. Pero si es-

te plazo se supera la prestación económica se suspenderá de forma cautelar, pudiendo iniciarse de oficio las actuaciones oportunas a fin de verificar la situación en la que queda la actividad del beneficiario de la prestación.

En la Resolución también se especifica que mientras se mantenga la situación de incapacidad temporal los trabajadores a que se refiere esta Resolución estarán obligados a presentar semestralmente ante el Instituto Social de la Marina o ante la Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, según corresponda, la declaración de la situación de la actividad, si fueran requeridos a ello.

MEJORAS EN LAS PRESTACIONES

Esta Resolución del ISM es consecuencia de las medidas aprobadas el pasado

año por el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para mejorar y ampliar la protección social de los trabajadores autónomos con el fin de corregir discriminaciones y homologar la acción protectora de estos trabajadores con respecto a la dispensada en el Régimen General.

La principal mejora aprobada fue la de que los trabajadores por cuenta propia de los Regímenes Especiales del Mar, de Autónomos y Agrarios pudieran acceder a la prestación por incapacidad temporal, tanto por enfermedad común como por accidente de trabajo y enfermedad profesional en las mismas condiciones que el resto de trabajadores por cuenta ajena.

En el caso de enfermedad común o accidente laboral, todos los trabajadores por cuenta propia recibirán la prestación de la Seguridad Social a partir del cuarto día, al igual que sucede en el Régimen General (antes era a partir del décimo quinto día). La cuantía de la prestación es del 60 por ciento de la base reguladora desde el cuarto hasta el vigésimo día de baja y a partir de este y hasta el alta, es del por ciento.

ACCIDENTE DE TRABAJO

Cuando se trate de un accidente de trabajo la prestación se recibe desde el día siguiente, al igual que el Régimen General y la cuantía de



la misma es del 75 por ciento de la base reguladora. Esta es una prestación nueva dentro del Régimen Especial de Autónomos. La norma del pasado mes de octubre estableció que el acceso a la misma es voluntario y es condición indispensable que el trabajador autónomo se haya acogido a la cobertura, también voluntaria de la prestación por incapacidad temporal y pague la correspondiente cotización, que también está estipulada en la norma.

EXONERACIÓN DE CUOTAS

Entre las medidas puestas en marcha por Trabajo figuraba también la extensión de la exoneración de cuotas a todos los trabajadores por cuenta propia (incluidos los del Régimen Especial del Mar y el Agrario) que tengan 65 o más años de edad y acrediten 35 años de cotización efectiva a la Seguridad Social.

Otra de las mejoras en marcha es la reducción de los costes de la Seguridad Social de los jóvenes autónomos durante sus primeros años de actividad, de manera que sea posible impulsar y favorecer la viabilidad de sus proyectos empresariales en sus momentos iniciales, que suelen ser los más difíciles.

Todas estas medidas están beneficiando a un colectivo de casi tres millones de trabajadores. ■

Modificados los plazos para solicitar ayudas



El gobierno en funciones, en uno de sus últimos consejos de ministros, aprobó un real decreto por el que se modifican los plazos previstos inicialmente para solicitar ayudas los pescadores de la flota que operaba en el caladero de Marruecos. Esta disposición es consecuencia del correspondiente reglamento comunitario en la misma dirección elaborado a partir de las peticiones de la europarlamentaria socialista Rosa Miguélez. Con las nuevas medidas, se flexibilizan los plazos así como las exigencias a la hora de solicitar las ayudas.

En principio se espera que la medida pueda afectar a unos 1.500 trabajadores con posibilidad de acceder a una ayuda individual de hasta 12.000 euros.

De acuerdo con la normativa comunitaria específica para la reconversión de los buques y las ayudas a los pescadores, hay una serie de excepciones al reglamento sobre intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca. Estas excepciones se aplicaban a determinadas categorías de primas y ayudas públicas con respecto a las cuales la decisión administrativa para su concesión se adoptaba entre el uno de julio de 2001 y el 30 de junio de 2003. Sin embargo, hay un elevado número de pescadores afectados por la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos que han perdido su empleo consecuencia de una reorientación de la actividad pesquera de sus buques y que se hallan en la misma situación de los pescadores de los barcos cuya actividad pesquera se paralizó definitivamente.

Se ha considera que se debería ofrecer un trato equitativo a todos los pescadores, para lo que ha sido necesario esta-

blecer una serie de excepciones. En esta línea, se ha considera oportuno que el plazo mínimo inferior a un año recogido hasta ahora en la normativa se calcule desde el uno de enero de 2002, fecha en que finalizaba la posibilidad de abonar indemnizaciones por paralización temporal y no desde la fecha de pago efectivo de la prima. En esta línea se ha prorrogado doce meses el plazo para tomar la decisión administrativa y retrasar igualmente doce meses la fechas límites de admisibilidad de los gastos. El real decreto contempla que la fecha a tener en cuenta para el cálculo de las primas globales individuales será a partir del uno de enero de 2002 hasta el 31 de diciembre de ese mismo año. La cuantía máxima de la ayuda será de 12.000 euros y el pago será proporcional al periodo máximo consecutivo de inactividad como pescador que haya tenido durante ese periodo. El plazo para la resolución de las solicitudes finalizará el 30 de junio de 2004 y la fecha límite para el pago de ayudas será el 31 de diciembre de este año.

Para los expedientes de ayudas socioeconómicas iniciados antes de la publicación de esta nueva disposición, los plazos de pago se amplían también hasta el 31 de diciembre de este año. ■

La fecha a tener en cuenta para el cálculo de las primas será entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2002

La medida afectará a unos 1.500 trabajadores

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



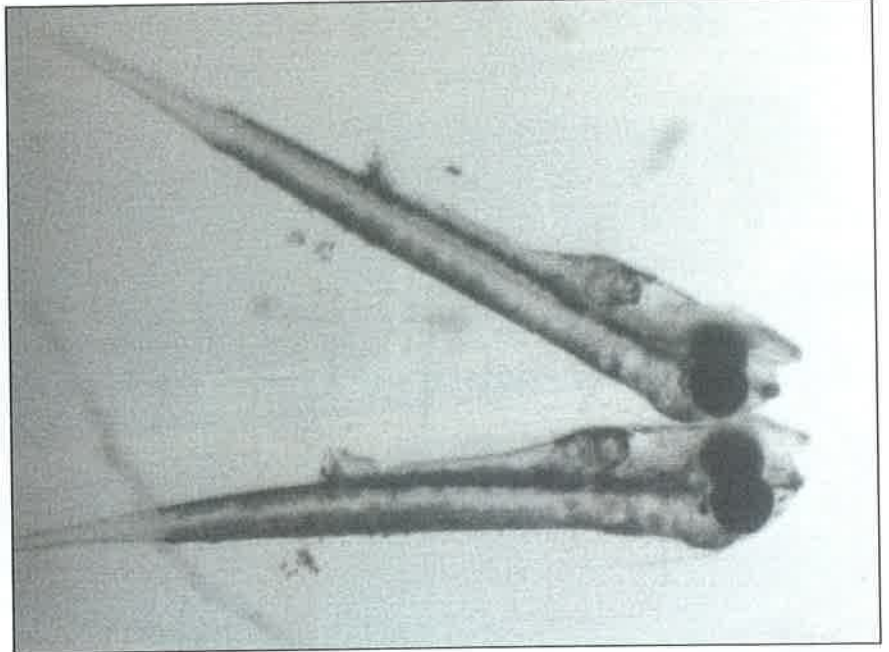
Salvador
Jerez:

“Hemos logrado puestas espontáneas”

Adaptación a la cautividad, rápido crecimiento e interés de mercado. Estos son los requisitos imprescindibles para el cultivo de una especie. Requisitos que se cumplen a la perfección en el caso del medregal, sobre el que llevan trabajando desde hace años científicos del Instituto Español de Oceanografía en Murcia y Canarias. Estos últimos, dirigidos por Salvador Jerez Herrera, lograron en 2002 la primera puesta espontánea de esta especie en cautividad, lo que supone un gran avance de cara a lograr su futura comercialización a través de la acuicultura. Sin embargo, como señala el responsable de esta investigación en el Centro Oceanográfico de Canarias, “nos quedan algunos años más de estudio para empezar a tener respuestas concretas y concluyentes”.



Larva de medregal a los diecisiete días



Larva de medregal a los cuatro días

A finales del mes de abril de 2002, un grupo de reproductores de medregal realizaba su primera puesta espontánea en cautividad. Era el fruto a los desvelos y horas de dedicación de un equipo de expertos del C.O. de Canarias, al frente del cual se hallan Salvador Jerez, como investigador principal, y Juana Rosa Cejas. Ha-

bían transcurrido cinco años desde que en 1997 llegara a estas instalaciones un grupo de medregales capturado por encargo de los científicos del IEO, con ocho kilogramos de peso medio. En el momento de la puesta, la primera que se producía en cautividad de forma espontánea, estos ejemplares superaban los 18 kilos.

En libertad, estos animales suelen alcanzar la madurez sexual a los cuatro años y unos ocho kilos de peso, en el caso de los machos, y a los cinco años y diez kilos, las hembras. Está claro que ha tenido que haber un periodo de adaptación, como señala a MAR Salvador Jerez, por lo que se ha retrasado unos años esta puesta. Sin embargo parece que la aclimatación, en estos momentos, es total, ya que el pasado año volvieron a realizar una nueva puesta.

Para que esa aclimatación llegara a producirse, los investigadores prefirieron mantener cierta distancia con estos ejemplares, evitando su manipulación todo lo posible, aunque ello fuera en detrimento de algunos experimentos científicos. *Al principio, los cambiábamos de tanques según iban creciendo para poder trabajar, y también porque algunos elementos de los tanques se van deteriorando... Cuando vimos que ya estaban más avanzados en la madurez, decidimos no tocarlos y mantenerlos en el mismo tanque.*

El tanque donde se encuentran desde entonces -tipo raceway-, al que se refiere Salvador Jerez, era el mayor que disponían en las instalaciones del Centro Oceanográfico y tiene una forma similar a una pista de carreras de caballos. Con una capacidad para unos quinientos

Uno de nuestros objetivos actuales es reducir la elevada mortandad de alevines tras la puesta, ya que la supervivencia a los sesenta días es el cuello de botella que presenta ahora la investigación.

(Salvador Jerez)



metros cúbicos de agua, unos cuarenta metros de largo por seis de ancho, y con zonas donde se alcanza una profundidad de hasta tres metros. A la vista de los resultados obtenidos, resultó ser un lugar adecuado para sus necesidades y allí se mantiene a este grupo aislado desde entonces.

IMPORTANTE PASO

Sin lugar a dudas, la consecución de estas puestas espontáneas significan un importantísimo paso adelante en la investigación por varios motivos. Uno sería el ya señalado de la

Medregal de un año.



adaptación a las condiciones de cautividad de los ejemplares capturados en su medio natural; otro, haría referencia a la calidad de la puesta que servirá de referencia para investigaciones futuras y, por lo tanto, a las mayores posibilidades de sacar un mayor número de alevines adelante.

En el Mediterráneo, los investigadores del C.O. de Murcia, al igual que los científicos italianos que están realizando estudios sobre esta especie, han logrado hasta el momento puestas mediante inducción hormonal. *Se produce un cierto bloqueo hormonal de los animales que no permite finalizar la maduración.*

Sin embargo, estas puestas obtenidas por inducción resultan ser muy numerosas y se producen en un corto espacio de tiempo, y los huevos no siempre tienen la calidad deseable. La sinceridad del investigador principal del proyecto de cultivo de medregal en Canarias le lleva a afirmar que *la obtención de puestas espontáneas puede deberse a las instalaciones en que se mantiene a los reproductores, el gran volumen de los tanques...* Esta afirmación viene a subrayar que los trabajos sobre esta especie están empezando, a pesar de los más de seis años transcurridos desde que llegaron los primeros ejemplares, pero que, a pesar de ello, los resultados ya obtenidos son más que signi-



ficativos y hacen presumir que su cultivo futuro será un éxito.

La puesta espontánea lograda en 2002 se prolongó a lo largo de unos 150 días y se recogieron once kilogramos de huevos. A lo largo de todo ese tiempo, la hembra hace puestas cada cuatro o cinco días. Una periodicidad que también intriga a los expertos que tratan de averiguar si se debe a algún condicionamiento externo, ya sea lunar o de otro tipo. Señal de que los trabajos de adaptación de esta especie van por buen camino fue la nueva puesta espontánea lograda en 2003. Puesta en la que, según datos preliminares, obtuvieron ocho kilos de huevos (lo que supone unos diez millones de huevos).

Los porcentajes de fecundación obtenidos se sitúan en torno al 62% (parte que sale viva de esa puesta). Tal y como explica nuestro interlocutor, de ese porcentaje se les murió un 80% hasta la eclosión. *Los porcentajes resultantes son bajos, comparados con los de la dorada o el bocinegro, y puede que ello se deba a posibles problemas de alimentación de los reproductores o a las técnicas de tratamiento de la recogida de huevos (manipulación).* Los interrogantes abundan más que las respuestas, entre otras cosas porque hay pocos procesos con los que comparar y sacar conclusiones.

Sin embargo, hay que reseñar que si en la puesta de 2002, el índice de eclosión fue del 13,5; en 2003, se logró el 20,1. *El avance que hemos logrado en la identificación de puntos críticos en el cultivo nos ha permitido pasar, en los primeros sesenta días, de una supervivencia del 0,54% a doblarla en la segunda puesta, llegando al 1,2%. Nuestro objetivo es aumentar dicho porcentaje en los próximos años. La supervivencia a los sesenta días refleja los distintos puntos críticos que se dan hasta esta edad y constituyen el cuello de botella que presenta ahora la investigación.*

EL ESCOLLO DE LA ALIMENTACIÓN

Los ejemplares de la primera puesta se desarrollan satisfactoriamente y ya superan los tres kilos. Los adultos también engordan según lo previsto, lo que quiere decir que la alimentación resulta aceptable para el crecimiento, aunque ya no están tan seguros de que sea la idónea para otras situaciones.

Los reproductores no se han acostumbrado a la alimentación inerte (piensos) y se les añade pescado de bajo valor comercial, como la caballa congelada o la sardina. *Es de suponer que esta alimentación no les proporcione todos los nutrientes ni todos los elementos que nece-*

Los porcentajes de fecundación de huevos son bajos, comparados con los de la dorada o el bocinegro. Puede que se deba a deficiencias en la alimentación de los reproductores o en las técnicas de manipulación de huevos



Los investigadores del Centro Oceanográfico de Canarias tienen prácticamente finalizados los trabajos sobre el bocinegro, por lo que esta especie está casi lista para su explotación comercial

sitan para realizar una reproducción adecuada, o para que los huevos tengan esa calidad necesaria... Lo mismo ocurre con los ejemplares nacidos en cautividad que han sido alimentados con piensos desarrollados para espáridos, como la dorada, siendo otras las necesidades del animal... Y de hecho, según las investigaciones realizadas en Murcia, parece que son

distintas. Tendremos que seguir estudiando este apartado.

A las larvas se les está dando alimento vivo en la primera fase, aunque realizan algunas pruebas con alimento microencapsulado que aún no parecen resultar del todo satisfactorias. Este tipo de alimento suele presentar el inconveniente del color, movimiento... Empiezan con

De la dorada al medregal, pasando por el bocinegro

Por el centro de cultivos marinos del IEO de Canarias ha pasado ya un buen número de especies. Aunque todo es relativo, lejos quedan ya los tiempos en que trabajaban sobre la dorada y la lubina.

Atendiendo al criterio de diversificación de la producción, se empezó también a trabajar con nuevas especies como la breca, el pulpo y también la sepia...aunque de forma experimental, mientras que con el sargo se ha logrado cerrar su ciclo biológico, como explica a MAR Salvador Jerez. También realizaron investigaciones sobre el atún, como especie de gran porte, al igual que el medregal. Mientras que esta última especie, que se encuentra en varias zonas del globo, entre ellas el Mediterráneo, por toda la costa atlántica, desde las islas británicas hasta el norte de África, fue revelando progresivamente sus enormes posibilidades de adaptación a los tanques de culti-

vo, los resultados con el atún fueron diametralmente opuestos.

Trataron de obtener un grupo de reproductores que se aclimatará a la cautividad, pero el resultado no fue muy satisfactorio posponiendo para un futuro su investigación. No debe de resultar fácil acostumbrar a un animal de ese porte y con unas grandes rutas migratorias a vivir en un reducido espacio sin que ello afecte a su comportamiento.

Paralelamente los científicos del Centro Oceanográfico de Canarias se centraron también en el bocinegro, otra especie de gran interés comercial. En la actualidad, la labor de los investigadores está prácticamente finalizada, quedando apenas unos "flequillos", como precisa Salvador Jerez, por lo que se puede afirmar que su dedicación se centra ahora en el medregal, sobre el que iniciaron los trabajos de investigación en 1997.

rotíferos y, más adelante, con artemia. Luego van solapando la presa viva con, cada vez de forma más habitual, pienso.

Otra buena noticia es que los nacidos en cautividad se han acostumbrado al contacto con sus cuidadores, dejándose manipular sin grandes problemas. Esta docilidad va a facilitar un seguimiento más profundo de su biología y la realización de pruebas que vengán a despejar las numerosas dudas que rodean a su fase de reproducción o a su comportamiento.

Es de suponer que otro de los momentos culminantes de la investigación será cuando obtengan la primera puesta realizada por los ejemplares que nacieron en cautividad. Para ello aún queda tiempo, por lo que siguen mimando a su grupo de reproductores, evitándoles en lo posible el más mínimo estrés. Los pequeños, de momento, son mantenidos en dos tanques independientes, para poder manipularlos libremente y evitar que, ante cualquier contrariedad que pudiera acaecer, no resulte afectada la totalidad de los ejemplares.

Si todo continúa según lo esperado, cuando este reportaje vea la luz los investigadores del Instituto Español de Oceanografía de Canarias y su equipo de apoyo estarán inmersos en el



Las labores de investigación en esta especie las comparten con sus compañeros del Centro Oceanográfico de Murcia, quienes han avanzado de forma notable en el estudio de los piensos más adecuados para esta especie y aspectos fisiológicos relacionados con el comportamiento y la reproducción, y con unos resultados bastante buenos, según el investigador principal sobre el medregal del C.O. de Canarias.

Las grandes expectativas que apunta esta especie hace que algunas empresas estén intentando trabajar ya en su cultivo. Sin embargo las investigaciones para conseguir cerrar el proceso de cultivo de medregal están dando sus primeros pasos. Salvador Jerez piensa que en un periodo de tiempo relativamente corto se empezarán a tener respuestas más concretas y concluyentes.

R.G.

tercer proceso de puesta de este grupo reproductor. Un proceso que, a buen seguro, les llevará a obtener respuesta a muchas de las preguntas e interrogantes que tienen que resolver. A pesar de ello, y como se señalaba al comienzo, los trabajos avanzan rápidamente y todo apunta a la viabilidad de su cultivo y a su rentabilidad comercial en un periodo de tiempo no excesivamente largo. ■

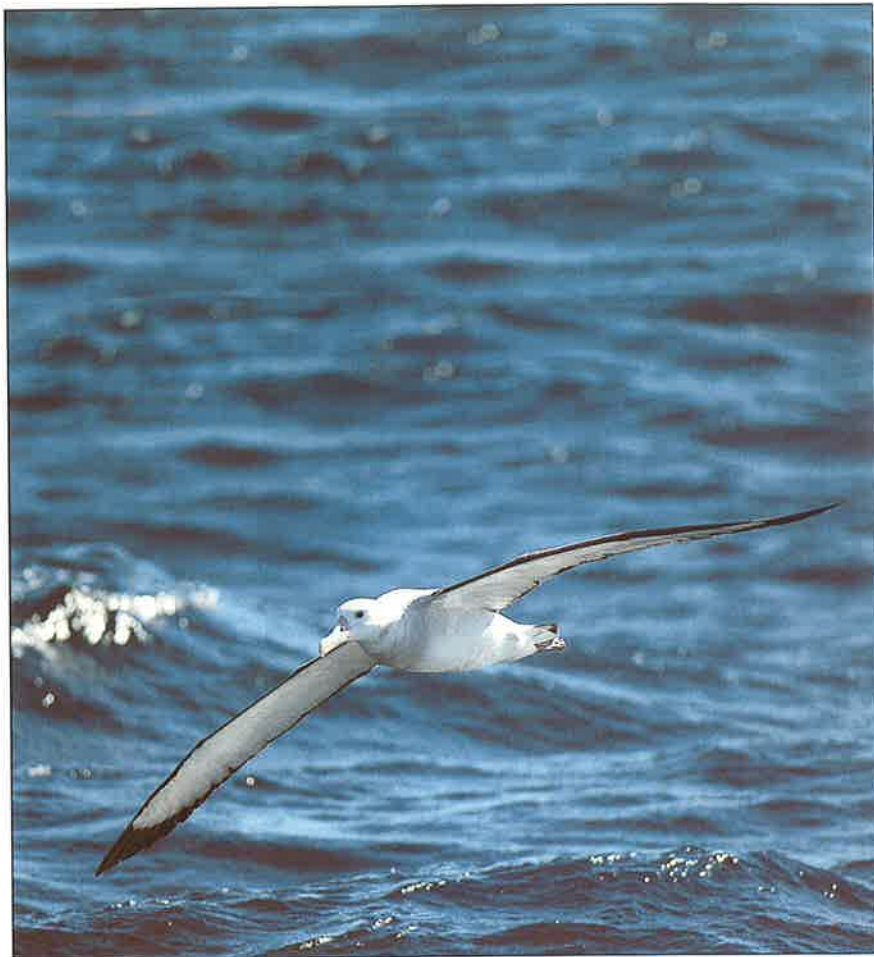
RAÚL GUTIÉRREZ
FOTOS: IEO DE CANARIAS



**Una grasa de
pescado**

**MANTIENE ALEJADAS
a las aves**

El concurso organizado por la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife), con el fin de lograr una solución "sencilla, barata, fácil de usar y efectiva" para frenar la alta mortalidad de aves marinas en la pesca con palangre, ya tiene un ganador. O, mejor dicho, dos, puesto que dos son los pescadores que presentaron la idea premiada: Una grasa de pescado que hace que las aves se mantengan alejadas de las faenas pesqueras. En total fueron presentadas 87 ideas procedentes de once países y el premio que se embolsaron los ganadores ascendió a 18.000 euros.



Peter Robinson, de Australia, y Alek Atken, de Nueva Zelanda, son los pescadores que presentaron la propuesta ganadora. Aseguran que llevan varios años combinando el uso de la grasa de pescado con una línea espantapájaros sin capturar una sola ave. Gracias a la combinación de ambas técnicas, pueden pescar de día, ya que de otro modo perderían tal cantidad de cebo a causa de las aves que no les tendría cuenta salir a pescar.

Las fuertes pérdidas económicas, evaluadas tanto en tiempo (desenganchar aves que han quedado atrapadas en los anzuelos) como en

carnadas que se comen las aves y ya no servirán para capturar peces, unido a la gran cantidad de aves marinas que mueren atrapadas en estos anzuelos (se calcula que unas 300.000 perecen ahogadas todos los años, estando algunas especies en peligro de extinción), es lo que llevó a la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) ha organizar este concurso de ideas entre el sector pesquero.

Y es que nadie mejor que los propios pescadores para proponer una solución que trae de cabeza a todos los organismos internacionales de pesca y grupos ecologistas. Y no se equivocaron los organizadores, ya que la propuesta ha partido de la experiencia acumulada por esos dos pescadores, así como mayoritariamente ha sucedido con el resto de las propuestas.

Un armador, un patrón de pesca, representantes de la Subsecretaría de Pesca de Chile y de la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de España, personas que trabajaron en organismos como la FAO, entre otros, componían el jurado que acordó otorgar el premio a la idea antes señalada, ya que consideraron que era la que mejor se ajustaba a las características re-

Una grasa de pescado, que se vierte al mar mediante goteo, provoca una mancha que mantiene alejadas a las aves. Esta sencilla idea es la ganadora del concurso "Cómo pescar menos aves y más peces"

La alta participación en el concurso ha puesto de relieve, una vez más, el elevado grado de concienciación que existe en el sector pesquero por paliar los problemas de la pesca sobre el medio ambiente



queridas: "sencilla, barata, fácil de usar y efectiva", además de que pueda aplicarse en cualquier punto del planeta.

EFFECTIVIDAD COMPROBADA

La idea premiada consiste en una grasa de pescado obtenida a partir de los hígados y otras vísceras que se suelen echar al mar como descartes. Esta grasa se va echando por un costado del barco al mar y la mancha que se va formando mantiene a las aves alejadas. Según Carles Carboneras, responsable del programa de aves marinas de la SEO/BirdLife, *no conocemos todavía el proceso, pero parece que las aves se mantienen a distancia para que no se dañe su plumaje. De lo que no hay duda es de que funciona.*

Pese a la efectividad comprobada de este método, Carles Carboneras señaló a MAR que quieren ser cautos, *habrá que experimentar más y comprobar si, tal como parece, el método es inofensivo para las aves. Si las aves no quieren meter las plumas donde está este líquido es por algo, y queremos saber exactamente por qué, comprobar que no tenga efectos negativos para el medio ambiente o para las aves.*

En teoría, prosigue el representante de la SEO/BirdLife, esta grasa debe disolverse en pocos minutos y reintegrarse al medio natural. Al fin y al cabo, se trata de un producto que está presente en el medio y no se le somete a ningún proceso químico ni se le transforma en modo alguno. Pero si las aves lo rehuyen tenemos que saber por qué, no vayamos a agravar su situación ni la de cualquier otra especie.

Ahora se trata de garantizar su total inocuidad, por lo que es el momento de experimentar y comprobar si se ha conseguido, tal y como se piensa, dar con la solución definitiva. Empresas de armadores gallegos, de Argentina, Brasil y, probablemente, Nueva Zelanda, comenzarán a hacer pruebas a gran escala. Se han ofrecido a utilizar este método y remitir sus conclusiones. Si los resultados son plenamente satisfactorios, Carles Carboneras anuncia que, a partir de ese momento, promocionarán la idea al máximo, al tiempo que intentarán que su utilización sea de obligado cumplimiento, a través de las recomendaciones de los organismos internacionales de pesca.

El origen del concurso partió, como ya se ha señalado, por la importante mortandad de aves marinas originada en la pesca con palangre. La alta participación en este concurso ha puesto de relieve, como aseguran sus organizadores, "el alto nivel de conciencia que existe en el sector pesquero sobre la magnitud de este problema".

Pero, junto a ese alto número de participantes, también destaca la gran variedad de ideas



presentadas, desde las que inciden en aumentar el proceso de hundimiento de la línea, pasando por las de cubrir la "zona de peligro" con redes, o las que se pueden catalogar como "ideas ingeniosas", como construir un modelo de tiburón que asuste a las aves. De las 87 ideas presentadas, 60 proceden de España, lo que se corresponde con la importancia de la flota palangrera española en el mundo.

Carles Carboneras señala a MAR que quieren aprovechar esta participación del sector pesquero y su concienciación sobre todos estos problemas para fomentar e incrementar esta colaboración, ampliándolos a otros campos de interés común. Además, como señala el responsable de campañas marinas de la SEO, este concurso patrocinado por Caixa Galicia y con la colaboración de BirdLife en Gran Bretaña y Holanda, ha reportado una enorme experiencia que podría ser utilizada por quien lo necesite para organizar actividades que ayuden a paliar la incidencia de otras artes de pesca en especies como las tortugas o los tiburones, o cualquier otro problema relacionado con el medio ambiente marino. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

¿Cómo se hace?

Evitar la captura de aves es un problema que requiere soluciones técnicas, por ello se les preguntó a los pescadores cómo solucionar el problema, tal y como comenta Carles Carboneras. Ahora ya se dispone de una posible solución de fácil preparación y sencilla aplicación, y que no es otra que una grasa de pescado.

La grasa se elabora a partir de los hígados y otras partes grasas de las vísceras del pescado (atún, boquerón, marrajo, perca...). Se machaca hasta obtener una pasta y, a continuación, se le añade sal para conservarlo y se reserva en un bidón de plástico, al que se le ha perforado el tapón.

Para poner en práctica este sistema no hay más que volcar el bidón en un costado o en la popa del buque, de forma que vaya gotteando. El sistema parece ser efectivo a partir del momento en que se forma una mancha a popa del buque durante el calado del palangre. Los que presentaron la idea señalan que son necesarios dos o tres litros de grasa por cada mil anzuelos.

Resulta tan sencilla la preparación de esta grasa que se puede elaborar a bordo. Para una efectividad total, el uso de esta grasa debe combinarse con una línea de espantapájaros tradicional. Todo apunta a que la receta es altamente efectiva. Si además es inocua, tanto para las aves como para cualquier otra especie marina, algo que en poco tiempo se comprobará, estaremos definitivamente ante la "solución" a un gravísimo problema: poner freno a la mortandad de aves marinas en la pesca con palangre. ■

R.G.



Delfín gris (*Grampus griseus*) capturado accidentalmente en las cercanías de las islas Cíes por un barco que trabaja con redes fijas de fondo, entregado a CEMMA en el puerto de Cangas, Pontevedra.

Las artes de pesca, TRAMPA MORTAL para los cetáceos

Ante el elevado número de capturas accidentales de cetáceos que se vienen produciendo en aguas gallegas, y debido a la importante infraestructura necesaria para evaluar el impacto de estas capturas, desde la Coordinadora para el Estudio de los Mamíferos Marinos (CEMMA) se diseñó una metodología para la detección de dichas capturas mediante entrevistas a los pescadores. Los resultados fueron muy satisfactorios, al tiempo que se apreciaba una importante colaboración por parte del sector pesquero. Sobre esta experiencia, así como de los resultados obtenidos, versa el siguiente trabajo realizado por Alfredo López y José A. Martínez, de la CEMMA.

Las aguas gallegas albergan una de las zonas de mayor biodiversidad de especies del litoral español, y en ellas faena una de las principales flotas pesqueras a nivel mundial. A nadie, conocedor del sector, se le escapa las consecuencias sobre la biodiversidad resultante de las actividades pesqueras y, más concretamente, la interacción entre la actividad pesquera y los cetáceos. Este hecho es importante en la plataforma gallega, ya que de los doscientos ejemplares de mamíferos marinos varados anualmente en la costa se puede asegurar que al menos un 25% muere por captura accidental en artes de pesca.

Las orientaciones de la legislación europea (Directiva Hábitats, Directiva 92/43/CEE, 1989 y Real Decreto 1997/1995) tienden, desde hace años, a promover la reducción del impacto de la pesca en las especies no objetivo. De esta filosofía emana la propuesta del reglamento específico sobre las capturas accidentales de cetáceos (Reglamento CE Nº 88/98).

La falta de información y el desinterés de los organismos gubernamentales en un asunto espinoso y con fuerte impacto social, provoca que no se puedan poner en marcha medidas



Delfín gris (Grampus griseus) capturado accidentalmente en la boca de la ría de Arousa, abandonado en el puerto de Castiñeiras, Ribeira, A Coruña.

concretas que atenúen las consecuencias negativas sobre el ecosistema.

MÉTODOS DE EVALUACIÓN DE CAPTURAS

Para evaluar el impacto de las capturas sólo hay un método fiable, que es el de la comprobación a bordo de estos hechos. Pero para poder llevar a cabo esta labor se necesita una fuerte financiación e infraestructura, y hasta ahora las campañas a bordo desarrolladas en Galicia entre los años 1998 y 2002 ofrecieron unos pobres resultados debido a la baja cobertura de los observadores (menos del 0,5% de las embarcaciones).

Es por ello que se ha diseñado una metodología para la detección de las capturas basado en entrevistas en las que se recogió diversa información sobre el impacto de la pesca, así como sobre el conocimiento y percepción de la situación por parte de los marineros.

Esta labor se basó en un trabajo en dos direcciones: Por un lado, de recogida de información; y, por otro, de aportación de información sobre las especies, conservación, pesca responsable, etc.

Los trabajos se desarrollaron gracias a los proyectos "Impacto de las pesquerías en los

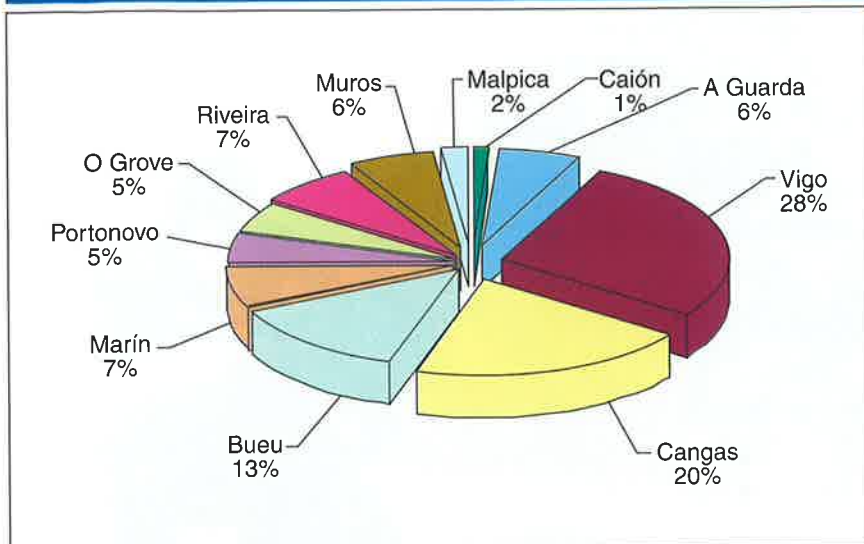
pequeños cetáceos en aguas costeras del noroeste de España y Escocia" (DG Pesca, Estudio 97/089), 1998-2000, "Pesquerías pelágicas en Escocia (UK) y Galicia (España): estudios de observación para la recolección de datos pesqueros y monitorización de capturas de pequeños cetáceos" (Study project 2000/27), 2001, y "Desarrollo de un software para estimar capturas no comunicadas o no contabilizadas y datos de esfuerzo, y aplicar modelos de manejo de las pesquerías" (DG Pesca, Estudio 97/170), 1998-2000; proyectos financiados por la CE y coordinados por la Universidad escocesa de Aberdeen, con la participación del Instituto de Investigaciones Mariñas de Vigo (CSIC), la Universidad de Vigo y la CEMMA. Así como el proyecto "Monitorización de poblaciones y evaluación de impactos sobre los mamíferos marinos en Galicia: cetáceos costeros", 2002, desarrollado por la CEMMA y financiado por la Fundación Biodiversidad.

RESULTADOS OBTENIDOS DE LAS ENTREVISTAS

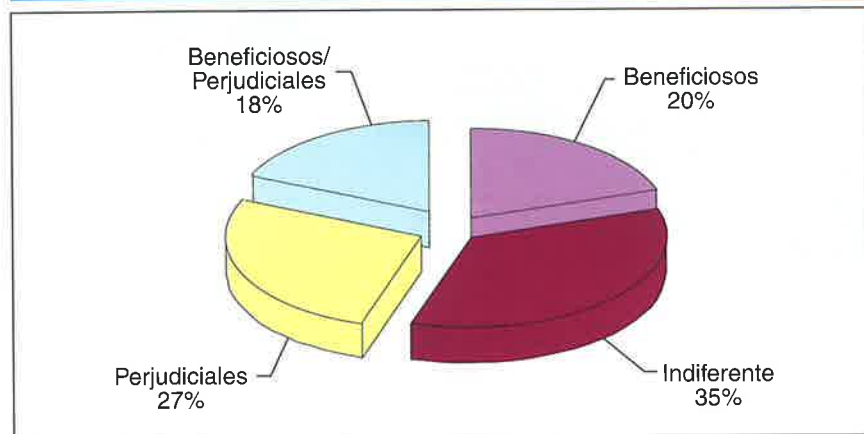
Entre los años 1998 y 2002 se realizaron 776 entrevistas en 55 puertos, estas encuestas se refirieron a la pesca litoral con excepción de

La práctica totalidad de los marineros manifiesta conocer a los cetáceos, aunque se comprueba que existe una gran confusión sobre la identificación de las diez especies más comunes

Proporción de las encuestas en los puertos de Galicia en el año 2002



Apreciación de los pescadores sobre la presencia de los cetáceos en el mar



36 que se referían a la pesca de altura en Gran Sol. De las 680 encuestas contestadas en el capítulo de incidencia de las capturas accidentales, la representatividad considerada se estima en el 16% de los 4.999 barcos de la flota gallega y el 5% de los 16.845 trabajadores del mar.

Por cada una de las entrevistas realizadas se rellenó un estadillo con la información aportada por el entrevistado y se utilizó una lámina de identificación de cetáceos como apoyo a la recogida de información. Las entrevistas fueron realizadas por el mismo equipo y se realizaron en gallego. Hay que destacar la colaboración de las personas entrevistadas; por ello, en muchos casos se hizo entrega como agradecimiento de diverso material de divulgación sobre los mamíferos marinos (camiseta, folletos, pegatinas, etc.).

Los resultados indican que la práctica totalidad de los marineros (99%) manifiesta conocer a los cetáceos; el 96% indica que es algo habitual observarlos durante las faenas de pesca y que estos animales son abundantes en las aguas gallegas, aunque se comprueba que existe una gran confusión sobre la identificación de las diez diferentes especies más comunes.

La percepción que los marineros tienen sobre los cetáceos es bastante heterogénea. El 20% considera que su presencia es beneficiosa y las razones que argumentan para ello, entre otros motivos, hacen referencia al papel de los cetáceos como depredadores y a su inter-

Los pescadores son receptivos a la información, participativos y colaboradores, observándose una tendencia al aumento de la concienciación ambiental en el sector



Delfín común (*Delphinus delphis*), capturado accidentalmente en la ría de Vigo, entregado a CEMMA en el puerto de Vigo, Pontevedra.

acción con las embarcaciones y los seres humanos. Un 27% los considera como perjudiciales para la actividad pesquera y los acusa de provocar importantes pérdidas económicas al sector, mientras que un 25% se manifiesta totalmente indiferente a este respecto. Se da la particularidad de que un 18% de los marineros considera que son beneficiosos en unos aspectos y perjudiciales en otros, indicando razones que justifican esta doble opinión.

Más de la mitad de los entrevistados (64%) son conscientes y conocedores de que los cetáceos son capturados accidentalmente por las artes de pesca, indicando que casi la mitad de éstos se recogen muertos (47%), pero una gran proporción de ellos (39%) consigue sobrevivir a la captura siendo liberados con vida.

Existen diferencias importantes en cuanto a la cantidad de capturas en función del tipo de arte de pesca. La pesca de arrastre, y principalmente el arrastre en pareja, es la más perjudicial. Cada arrastrero puede capturar como media 10 cetáceos al año. La flota de cerco es la segunda en importancia, y cada cerquero puede capturar una media de 4,5 cetáceos al año. La incidencia de los otros tipos de artes de pesca es menor.

Los entrevistados son conscientes del impacto negativo de la actividad pesquera en el medio y en la conservación de los recursos, pero en cambio no relacionan esta circunstancia con la difícil situación de supervivencia de algunas especies de cetáceos dado que las consideran abundantes.

FALTA DE INFORMACIÓN

La conclusión más importante respecto al método empleado indica que, siendo conscientes de sus limitaciones, las entrevistas constituyen una herramienta eficaz para evaluar diversos aspectos de la actividad pesquera y, en concreto, para realizar estimas de mortalidad de cetáceos por captura accidental.

A respecto de las capturas accidentales en artes de pesca puede decirse que constituyen una grave amenaza para la supervivencia de algunas especies de cetáceos de las aguas gallegas, siendo el arrastre el arte que provoca una mayor mortalidad, seguido del cerco y las redes fijas. El delfín común es la especie que resulta más afectada aunque la marsopa y delfín gris pueden ser las más vulnerables.

A pesar de que el sector pesquero es muy tradicional y mantiene creencias y costumbres arraigadas, es un sector receptivo a la información, participativo y colaborador, observándose una tendencia al aumento de la conciencia ambiental en el sector, así como una mejora en la consideración de los cetáceos y otros depredadores. Mantiene un amplio conocimiento de



los cetáceos pero existe una gran confusión en la identificación de las especies, aspecto potencialmente mejorable dado que se muestra muy receptivo a la información que se le suministra.

Es necesario seguir recopilando información para diseñar estrategias de gestión que resulten efectivas a la hora de reducir el impacto de las capturas accidentales. Resulta fundamental invertir esfuerzos para contribuir a que el sector pesquero se sensibilice con la conservación del medio marino, de los recursos y de la biodiversidad. Su colaboración es un elemento imprescindible para la comprensión de la cuestión pesquera desde el punto de vista del ecosistema, tal y como defienden las políticas europeas. ■

Delfín mular (Tursiops truncatus), capturado accidentalmente en la ría de Pontevedra, entregado a CEMMA en el puerto de Raxó, Pontevedra.

**ALFREDO LÓPEZ FERNÁNDEZ Y
JOSÉ A. MARTÍNEZ CEDEIRA**
FOTOS Y GRÁFICOS: **CEMMA**

El cierre de los caladeros de Marruecos fuerza el desguace de los barcos



El sector pesquero canario ha experimentado en la última década una crisis que ha tenido como último capítulo la no renovación del acuerdo de pesca con Marruecos. La pesca ha reducido su importancia en la economía del archipiélago al descender las capturas en todas las flotas y ha perdido centenares de puestos de trabajo en un lustro. La flota de bajura tampoco ha eludido la crisis aunque sus problemas se deben por un lado al furtivismo y a la pesca deportiva y, por otro, a la instalación de jaulas de dorada y lubina que han reducido sus zonas de pesca y están contaminando los fondos marinos.

HORAS BAJAS del sector pesquero canario



La crisis del sector extractivo canario ha afectado desde hace décadas a las distintas flotas y ha mantenido una evolución negativa en los últimos veinte años, reduciendo la importancia de la pesca del 2,5% del Valor Añadido Bruto (VAB) que representó en 1981, al 0,81% representado en 1991 para descender al 0,30% de 2001. La no firma de acuerdo con Marruecos, que impidió el acceso a aquellos caladeros a la flota canaria, ha supuesto un obstáculo difícil de salvar para muchos pescadores como se desprende de la concesión, por parte de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimenta-

ción del Gobierno de Canarias, de más de 3 millones de euros en ayudas canalizadas a través del Instrumento Financiero de Orientación Pesquera (IFOP) para el desguace o la paralización definitiva de 32 embarcaciones—mayoritariamente dedicadas a faenar con artes menores—con base en distintos puertos del archipiélago. Las embarcaciones artesanales autorizadas por la administración autónoma contaban en su mayoría con 20 años de antigüedad y se dedicaban principalmente a la actividad extractiva de túnidos en la modalidad de caña y cebo vivo.

La producción de la flota congeladora con base en Las Palmas de Gran Canaria se encuentra en una situación parecida como se desprende de los datos aportados en un informe de la consejería de Pesca que apunta un descenso de las más de 72.000 toneladas de 1991 a las 9.000 de 2001. El descenso del valor de la producción de la flota congeladora no guarda una relación directa con la caída de las descargas al haberse incrementado los precios aunque cae de los 76,3 millones de euros de 1999 a los 27,4 de 2001.

El sector pesquero ha perdido en los últimos años 2.300 puestos de trabajo directos pasando de representar el 0,93% del empleo total a tan sólo un 0,36%. Según el Censo de la flota operativa a finales de 2002 los barcos con base en Canarias empleaban a cerca de 4.100 trabajadores distribuidas entre las flotas arrastrea, atunera, cerco y artesanal.

Hace poco más de un lustro la flota pesquera empleaba a 5.658 marineros en el archipiélago, pero la no renovación del acuerdo pesquero entre la Unión Europea y el reino de Marruecos ha reducido los puestos de trabajo de la flota a poco más de 4000 en 2002.

SECTOR PESQUERO

La isla de Gran Canaria lidera en cuanto a puestos de trabajo directos creados por el sector con 2.114 empleos, que representan más





del 50% del total. Su media docena de cofradías sirven de base a 304 barcos que se reparten 23.592 TRB. En segunda posición está Tenerife con 781 tripulantes que significan el 19% del total de empleos del sector pesquero. Esta isla cuenta con diez cofradías de pescadores y 306 embarcaciones que suman 1.971 TRB. Las cifras ponen de manifiesto la diferencia existente entre el tonelaje de los barcos las respectivas flotas de estas dos islas, ya que aunque cuenten con casi el mismo número de embarcaciones las registradas en Gran Canaria tienen mucho más tonelaje.



La flota pesquera canaria se agrupa en seis segmentos. La flota arrastrera compuesta por 93 buques congeladores de gran tonelaje que faenan frente a las costas del Sahara y de Mauritania y emplean a una media de 17 tripulantes por embarcación.

La flota sardinal, cerqueros que faenaban al amparo del convenio de pesca entre la Unión Europea y Marruecos. Esta flota ha sufrido una drástica reducción del número de sus barcos. A finales de 2002 había únicamente 3 unidades que empleaban una media de 23 tripulantes.

Cofradía de los Cristianos, con el p

La cofradía de pescadores de Nuestra Señora de las Mercedes en la población de los Cristianos al sur de Tenerife ofrece la típica estampa de un puerto pesquero: hay trasiego de marineros arreglando sus aparejos o revisando sus embarcaciones mientras los pescadores jubilados charlan; aunque el mal tiempo, que ha forzado a los cerca de 150 socios entre armadores y marineros a amarrar sus barcos, asemeje la estampa más a un puerto del norte peninsular que a uno canario.

Nada en la imagen indica que el pósito está ubicado en una comunidad en la que el sector extractivo sufre una grave crisis que obliga a la flota de bajura al desguace. Tampoco se aprecia en la estampa cajas de pescado o las típicas carretillas para trasladarlas de los barcos a la lonja. Esta circunstancia se debe a que la cofradía tiene la peculiaridad de no contar con una lonja en la que vender las capturas obtenidas por los barcos pesqueros. A pesar de estas circunstancias adversas la cofradía de pescadores de los Cristianos, Tenerife, mantiene el censo de barcos y pescadores y tiene las cuentas saneadas.

Según el patrón mayor de la cofradía, Vicente Rivero, que ha vuelto a ser elegido



Punto de mira en la península

recientemente "las cosas no fueron siempre tan tranquilas. La Consejería de Pesca tuvo que nombrar una comisión gestora que avalara el proceso de elección de los órganos gestores, ya que el anterior presidente no aceptaba mi candidatura y después de más de veinte años en el cargo usaba la cofradía como centro de organización de sus negocios particulares".

Rivero compagina la pesca con la dirección del pósito. El tiempo que su barco *Margarita*, dedicado a la pesca del atún con cebo vivo, está amarrado a puerto debido a la inactividad pesquera lo dedica a resolver los problemas de los cerca de 150 armadores y marineros censados en la cofradía.

La cofradía, al no contar con el porcentaje económico que deja la venta del pescado, subsiste por medio del dinero que aportan el varamiento —especialmente embarcaciones deportivas—, el servicio de transporte de pescado y la venta de hielo y gasoil. Pero los Cristianos no es una excepción ya que ninguna cofradía en el archipiélago canario cuenta con lonja para subastar pescado.

El objetivo, expone Rivero, "es crear una lonja para realizar la primera venta de pescado aquí sin tener que montar las capturas

en camiones que las llevan al Puerto de Santa Cruz para que desde allí vuelvan a los Cristianos para ser vendidas en la pescaderías y restaurantes". Al realizar la primera venta en la cofradía se podría atajar el problema de furtivismo y la captura de pescado que no da la talla. Pero la situación, por el momento, no parece propicia puesto que a la escasa intención de la administración autonómica en este sentido se une la desmembración de la bajura incapacitada para presionar a sus políticos.

El otro gran problema de la flota de bajura canaria es el elevado número de licencias deportivas y el impacto que tienen en la pesca y en la venta de pescado en la isla. De acuerdo con informes científicos, se estima que los pescadores deportivos (51.341 licencias en el año 2000) capturan alrededor de 900 toneladas anuales de pescado blanco; mientras que los pescadores profesionales, según datos de la Consejería de Pesca, durante la campaña de 2001 capturaron 1.074 toneladas. Los datos son elocuentes.

Pero estos problemas no hacen que el patrón pierda la perspectiva "nosotros tenemos en el punto de mira a las cofradías de la península, que están mucho más avanzadas que nosotros".

**La flota
operativa con
base en
Canarias a
finales de
2002
empleaban a
4.100
tripulantes
distribuidos en
arrastreros,
atuneros,
cerqueros y
embarcaciones
artesanales**



El archipiélago canario cuenta con 27 cofradías repartidas entre Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife dedicadas mayoritariamente a la captura de pelágicos

Reivindicaciones de la bajura canaria

Los pescadores canarios han recogido en un escrito las necesidades que tiene el sector pesquero en el archipiélago. Los siete puntos que contiene el texto reivindican ante la administración autónoma la situación del colectivo y muestra las medidas necesarias para solventar los problemas que atraviesan.

- Potenciar canales continuos de dialogo entre los representantes políticos y el sector.

Contribuir desde la administración a la dinamización de las diferentes cofradías y federaciones, desvinculándolas de órganos políticos y conflictivos que no conviene impulsar.

Hasta hoy, los representantes políticos del sector, y muchos de sus funcionarios autonómicos, son nuestros primeros detractores y enemigos, por lo que solicitamos que dichos cargos presentes y futuros tengan una mayor y mejor conocimiento de la realidad del sector pesquero canario en la problemática del mismo.

- Reducir la burocratización y fiscalización de la administración autonómica que se ha producido en estos últimos años,

que presuponen al pescador profesional como un continuo delincuente fuera de toda norma.

Aprovechar los recursos de la comunidad para potenciar el desarrollo sostenible del sector, la seguridad, la perdurabilidad de la tradición y la renovación del sector pesquero artesanal.

Controlar el intrusismo de los pescadores no profesionales y/o furtivos con personal adecuado y medidas ágiles y eficaces.

- Definir el decreto de primera venta como un método para la mejora del sector no exclusivamente como se está desarrollando a través de sistemas faltos de perspectivas y que sólo buscan la ruina económica de sector tradicional pesquero y de las pequeñas cofradías de pescadores de Canarias.

- Formación del sector y colaboración de la administración técnica y humana para la creación de empresas relacionadas con la pesca. Evitar que la falta de recursos económicos y cualificación conlleven que el sector no pueda incorporarse a nuevos sistemas productivos y de gestión, y que los nuevos campos sean copados por intereses extranjeros o especuladores aje-

El tercer segmento está compuesto por una docena de atuneros. Barcos con una eslora media de 20 metros que emplean a una docena de trabajadores de media.

El cuarto grupo es la flota artesanal compuesta por buques con esloras entre los 10 y los 20 metros. La imposibilidad de faenar en el caladero canario-sahariano ha abocado a esta flota a un proceso de reconversión optando por el desguace o por la reconversión para faenar como buques polivalentes en aguas interiores. A finales de 2002 existían 23 unidades que contaban con siete tripulantes de media.

La flota artesanal de litoral forma el quinto segmento. Esta flota esta compuesta por una centena de unidades de una eslora media de 10 metros dedicada a la captura de túnidos con cebo vivo o pequeños pelágicos. Existe entorno a un centenar de embarcaciones con estas características, que emplean a unos 300 marineros. Y finalmente la flota de litoral compuesta por más de 800 pequeñas embarcaciones que realizan mareas que no superan nunca el día.

LA BAJURA

El archipiélago canario cuenta con 27 cofradías repartidas entre Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. La primera isla cuenta con una do-

nos al propio sector que únicamente son captadores de subvenciones europeas.

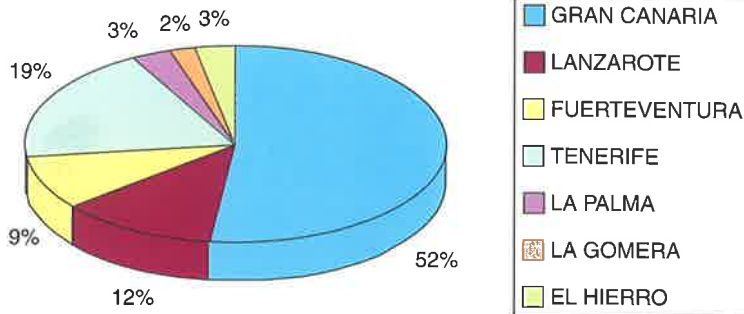
● *Evitar la proliferación de emisarios submarinos en áreas tradicionales de cría de pescado; el desarrollo de la acuicultura sin ningún control de impacto y procurar medidas para que el pescador profesional no sufra las consecuencias de la caza indiscriminada de subvenciones europeas y la especulación encubierta del subsector.*

Legislar en contra del uso de cerco de atún en Canarias que conlleve a la destrucción de toda la fuente de ingresos de los pesqueros atuneros canarios de artes tradicionales, siempre selectivas. Mantener y fomentar la pesca artesanal tal y como se ha hecho tradicionalmente en Canarias.

● *La dotación de la gestión plena de los puertos y refugios pesqueros a las cofradías con pleno derecho frente a las embarcaciones deportivas.*

● *Un plan consensuado con el sector y quinquenal, con un orden cronológico de las políticas que se van a desarrollar, tanto a instancias autonómicas como nacionales, con el fin de evitarla manipulación y el chantaje político.*

TRIPULANTES EN BARCOS OPERATIVOS CON BASE EN CANARIAS



Año 2002

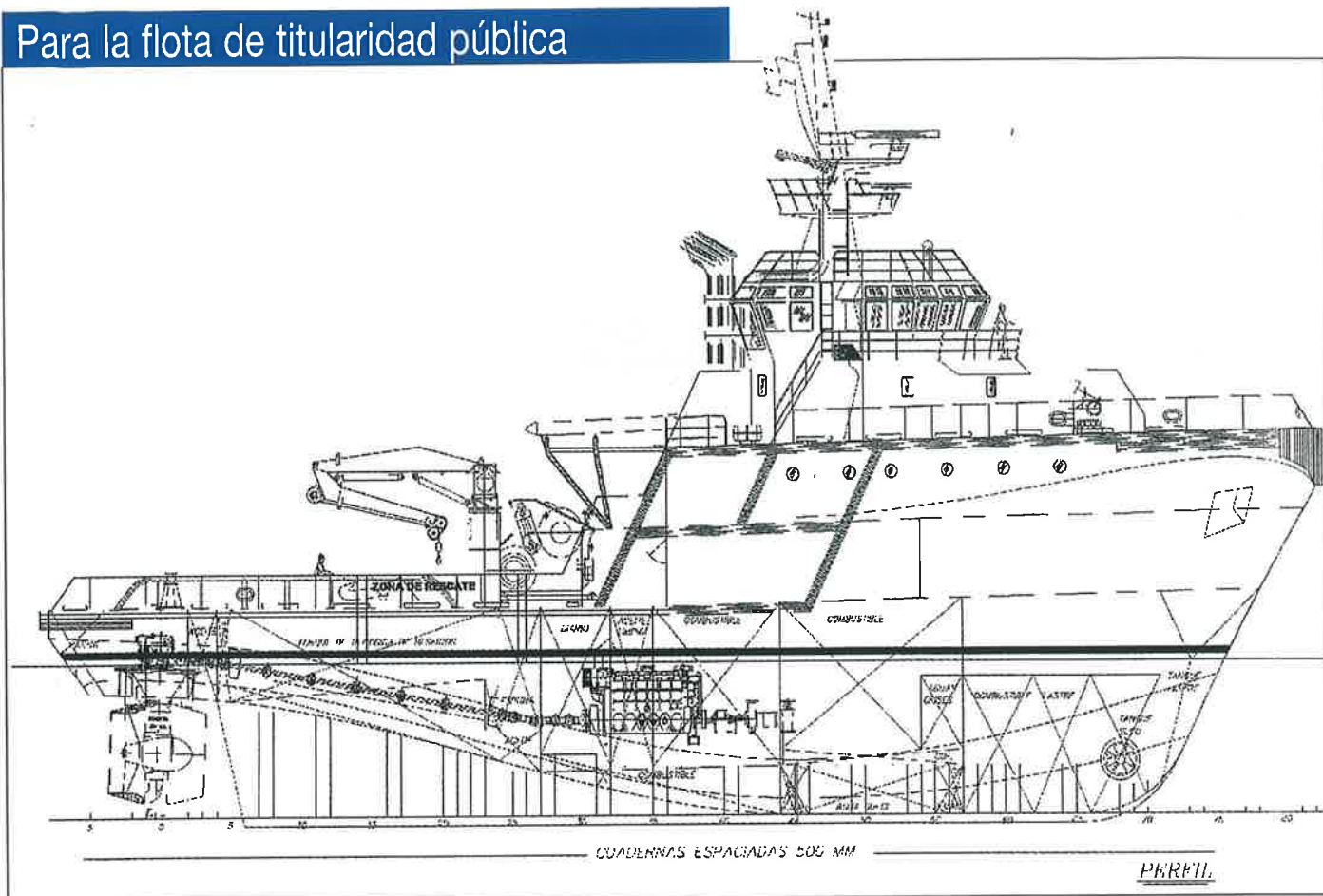
Gran Canaria	2.114
Lanzarote	491
Fuerteventura	366
Tenerife	781
La Palma	136
La Gomera	62
El Hierro	113



cena y en la segunda cuenta con quince pósitos repartidos en su litoral. Los pescadores agrupados en ellos se dedican principalmente a la captura de recursos pelágicos tales como el atún, sardina y caballa. Estas pesquerías representan el 84% del total de la oferta pesquera de los pósitos con 7, 5 toneladas capturas durante la campaña de 2001. Las especies demersales: merluza, lenguado, gallo, abadejo representan con 1,1 toneladas poco más del 12% de total de capturas.

Las cofradías canarias que agrupan a la bajura tienen ante sí dos retos principales: superar las consecuencias de la no renovación del acuerdo con Marruecos y la modernización. En ambos problemas es necesaria la implicación tanto de los pescadores como de la administración autónoma para que dar una solución satisfactoria. ■

J.M.S.



Por el consejo de ministros de 27 de febrero último ha sido autorizada la licitación del contrato de suministro de dos nuevos buques polivalentes y especializados en salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina, con los que se cumplen, a nivel de dotación de medios, las previsiones del Plan de Salvamento y Seguridad Marítima 2002-2005.

Fomento encarga DOS NUEVOS REMOLCADORES polivalentes

Estos buques incrementan la envergadura y capacidad de flota en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), organismo público dependiente del Ministerio de Fomento. Su presupuesto aproximado es de 72 millones de euros y el plazo de construcción será el de 18 meses para la primera unidad y 24 para la segunda.

POLIVALENCIA

Nos hallamos ante un buque polivalente, que suma la capacidad de remolque a la de salvamento, así como la de aspirar y almacenar residuos oleaginosos, pero, su construcción no diferirá –a la vista de los planos– de la de un remolcador de altura o buque "suply". Tal es la distribución que acomoda

los servicios en la mitad de proa y deja la popa expedita como zona de carga o almacenaje.

Por encima de sus características (ver cuadro) destaca la implementación del sistema de posicionamiento dinámico, un mecanismo de última generación que permite al buque mantenerse en posición fija, frente a corrientes o derivas, e incluso desplazarse con exactitud a lo largo de una predeterminada línea de derrota.

Tal parecería el prototipo de buque ideal para sustituir al remolcador "Ría de Vigo" en las labores inherentes a su vigilancia del dispositivo de separación de tráfico de Finisterre, uno de los más importantes de Europa, por no decir el que más. Pero la nueva serie de SASEMAR cumple multitud de funciones que exceden las propias de un remolcador, como tal fue el propósito del Plan Nacional de Salvamento Marítimo de "incre-

mentar el número y la capacidad de buques de titularidad pública al servicio de estas tareas”.

El nuevo buque dispone de suficientes dependencias para el albergue de naufragos o expertos asistentes a operaciones de salvamento, lucha contra la contaminación o atención a accidentes, incendios u otras catástrofes en alta mar, que se sumen a su tripulación habitual, de unas doce personas.

Sus sistemas de absorción de residuos oleaginosos son, así mismo, de generación, al combinar un juego de bombas con brazos abatibles, de manera que la succión pueda hacerse con bombas flotantes portátiles o con barreras de contención.

TECHO INVERSOR OMENTO

La seguridad marítima y la vigilancia costera han tocado techo inversor para 2004 en los rubros correspondientes del Ministerio de Fomento –hasta 123,5 millones de euros– que ha visto cómo se incrementan hasta el 12,5 y el 29 por ciento los presupuestos de Marina Mercante y SASEMAR respectivamente.

Ha sido el año del dispositivo de separación de tráfico de Finisterre y su nueva estación remota de radares, pero así mismo se perfeccionan los de Cabo la Nao y Palos, con nuevos equipos en los centros de Cartagena y Valencia, y existe una sensible ampliación de plantillas y formación, pero el grueso de la factura ha residido en la renovación de flota.

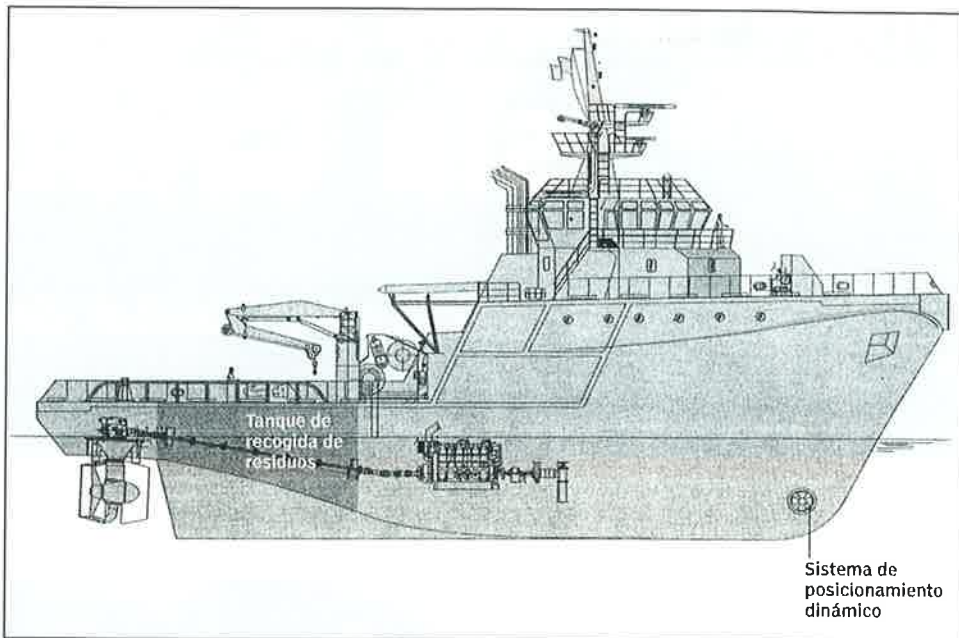
Si el año empezó con la adjudicación a Astilleros Armón de la construcción de dos remolcadores de 56 metros de eslora, por 29,5 millones de euros, los dos más que ahora se autorizan a construir importan otros 72 millones de euros, y, falta aún por licitar el buque de lucha contra la contaminación (el llamado “recogedor”, al que el Gobierno aludió al dictar sus primeras medidas después de la catástrofe del “Prestige”) que costará otros 45 millones de euros, y, cuyo diseño se coordinará con los expertos de la Agencia Mar Europea.

El conjunto de inversión podría escalar hasta los 146,5 millones de euros, pues habrá que sumar la contratación de unas 120 personas, que especialmente tripularán estos buques 24 horas del día y 365 días del año, es decir, con doble tripulación.

LA FACTURA DEL “PRESTIGE”

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) ha gastado, en actuaciones de emergencia realizadas tras el hundimiento del “Prestige” –hasta el 31 de diciembre último– la cantidad de 184,9 millones de euros, de los que el consejo de ministros ha autorizado las consiguientes tomas de razón, hasta siete veces.

De la cantidad referida, 184.858.604 euros exactamente, 27.387.750 han sido dedicados a la adquisición de materiales de lucha contra la contaminación, medios de contención y equipos de recogida de hidrocarburos, y, 157.470.854 en la contratación de servicios de recogida, fletamento de buques, aeronaves de reconocimiento, cofradías de pescadores, etc.



CARACTERÍSTICAS

Eslora	75 m
Manga	18 m
Potencia	Cuatro motores de 3.000 kw
Tiro	180 tn a punto fijo al 100% de potencia
Capacidad de almacenamiento de hidrocarburos	1.000 metros cúbicos

Dentro de estos últimos están incluidos los gastos comprometidos para la extracción y neutralización del fuel remanente en los restos del buque, con técnicas de lanzadera y bio-remediación, conforme al acuerdo de Consejo de Ministros de diciembre de 2003 que autorizó al Ministerio de Ciencia y Tecnología y a SASEMAR para concertar con REPSOL YPF las actuaciones necesarias.

GRUPOS DE EMERGENCIA

El Ministerio de Fomento reafirmó su apuesta sobre la mejora de la inspección de buques incorporando a 34 nuevos funcionarios, procedentes de la Oferta Pública de Empleo 2003 y dotó similar número de plazas para la de 2004.

Y la Dirección General de Marina Mercante está a punto de crear, en el presente a Grupos de Evaluación de Emergencias, en los que se integrarán expertos de la Administración Marítima –en sus ramas de Máquinas, Náutica, Ingeniería, etc.–, con la misión específica de la toma de decisiones importantes de actuación frente a catástrofes y accidentes marítimos.

Así mismo, SASEMAR creará un Grupo de Intervención Rápida, que ya operará en el presente año, de su Dirección de Operaciones.

El esfuerzo inversor en Formación ha hecho que se dupliquen en el presente año el número de cursos y unidades didácticas respecto del anterior, en rubros tan específicos como Radiocomunicaciones, Mercancías peligrosas, Riesgos laborales, etc.

S. DE FRANCISCO

La seguridad marítima y el salvamento alcanzan un techo inversor en 2004

Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n.
21410 Isla Cristina (Huelva)
Tel.: 959 331 345

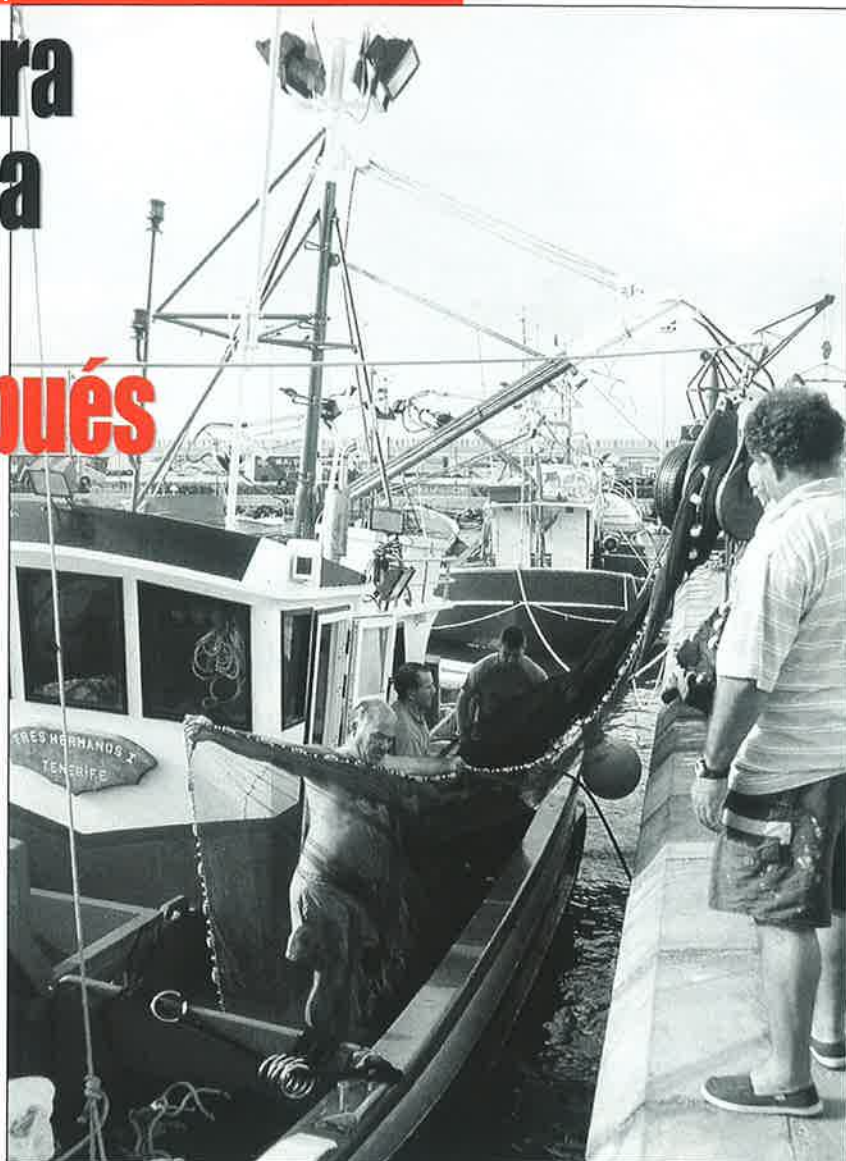
Dirección Provincial de Huelva



Por su condición de zona ultraperiférica

Las ayudas para renovar la flota canaria se aplicarán después de 2004

El sector de la pesca en Canarias, como zona ultraperiférica en el seno de la Unión Europea podrá disponer de las actuales ayudas para la renovación de la flota después de 2004 según el acuerdo adoptado por los ministros de Pesca de los quince en el marco del desarrollo de la Política Pesquera Común aprobada hace poco más de un año. Esta medida afectará también a las flotas de otras zonas como Madeira y Azores en Portugal y Guayana, Martinica, Reunión y Guadalupe en Francia considerando los problemas añadidos que les supone su situación geográfica.



Tampoco será obligatoria la reducción de la flota un 3% como se requiere en la actualidad en toda la UE para este tipo de actuaciones

La reforma de la Política Pesquera Común contempla, entre otros muchos puntos, el fin de las ayudas para la renovación de la flota a partir del 31 de diciembre de 2004 y del año 2006 para los procesos de modernización, siempre que las acciones no supongan aumento de la capacidad pesquera de los barcos en el marco de la filosofía comunitaria de recortar la capacidad de las flotas de los países miembros ajustando las mismas a unas posibilidades de pesca cada día más reducidas.

Tras el acuerdo comunitario, las ayudas para la renovación de la flota en Canarias se podrán conceder hasta finales de 2005 y las mismas pueden llegar a los pescadores y armadores afectados hasta diciembre de 2007. Para beneficiarse de esos apoyos, los barcos deberán estar inscritos en el registro de flota antes de finales de 2007.

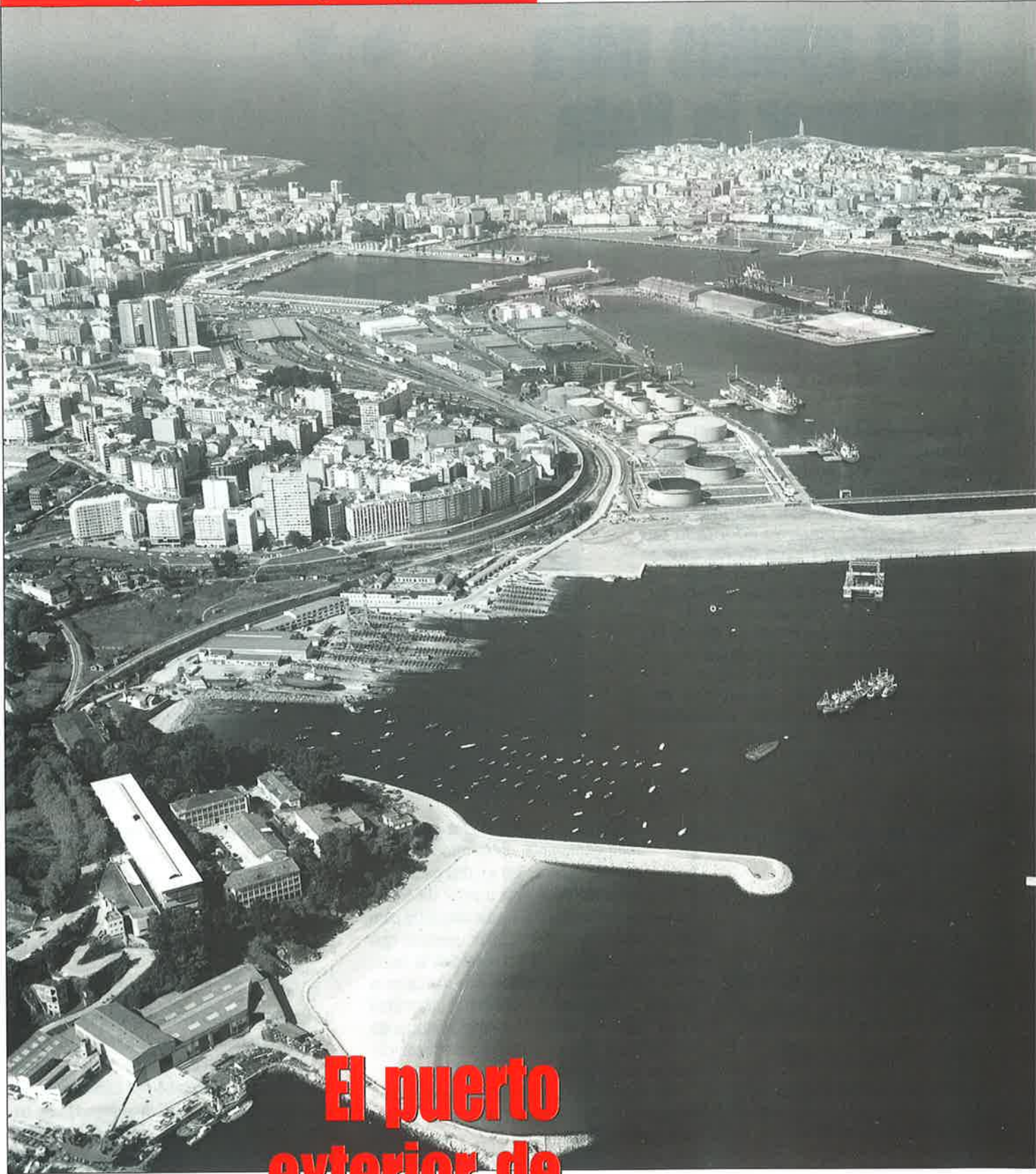
La normativa general contempla para los procesos de renovación de las flotas hasta el

año 2004, la obligación de que se reduzca la capacidad de la flota en un 3% en el periodo 2003/04 si se quiere acceder a las ayudas comunitarias. Esta exigencia no se aplicará tampoco para las zonas ultraperiféricas como Canarias que se apunten a las ayudas para la renovación de los barcos.

En el caso de la flota canaria, los ministros de los quince decidieron igualmente que para las islas haya unos niveles específicos de referencia de la flota en los que se tengan en cuenta la capacidad de los barcos locales y las posibilidades de pesca. Estas referencias se basarán en los dictámenes del comité científico comunitario que se encarga de la explotación de las pesquerías.

Fuentes comunitarias han justificado este trato para la flota canaria al no haberse contemplado la Misma en los Programas de Orientación Plurianual (POP IV) para la reducción de las flotas ■

Punta Langosteira es el lugar elegido



**El puerto
exterior de
A Coruña**

SE PONE EN



El puerto exterior de A Coruña se ubicará en Punta Langosteira, costará 505 millones de euros y estará operativo en 8 años. Estas son las características principales de una obra que ha recibido el impulso final para su ejecución, que se enmarca en el Plan Galicia, debido a la catástrofe del Prestige. El puerto de A Coruña soluciona con este proyecto la incapacidad de ampliación interior por inexistencia de suelo, los problemas medioambientales originados por la carga y descarga de carbones y aleja el peligro encajonado en un gran núcleo urbano. El proyecto está concebido para complementar sus tráficos con los del puerto vecino de Ferrol-San Ciprián.

El sistema portuario en la última década ha experimentado una transformación impulsada por la fuerte competencia que impera en el transporte de marítimo debida a la intensificación de la globalización económica. Ante esta situación los puertos han dejado de ser meros receptores de mercancías y pasajeros para convertirse en entes activos en busca de cargas para transportar y distribuir y, así, incrementar su papel económico en la región en que se asientan. Las Autoridades Portuarias se enfrentan al reto, por un lado, de dar servicio a barcos cada vez más grandes y responder mediante la incorporación de los avances tecnológicos a la manipulación y transmisión electrónica de datos y mercancías y, por otro lado, conjugar la expansión de estos puntos logísticos con el entorno social y medioambiental en que se encuentran.

De esta forma frente a Galicia transita una de las autopistas marítimas con más tráfico del planeta de la que sus puertos apenas captan tráficos a pesar de los desastres ecológicos y económicos que han causado los accidentes de los barcos que por ella transitan, como el reciente caso del *Prestige*.

Este desastre impulsó el Plan Galicia, que en lo relativo al sistema portuario, pretende resolver las carencias de los puertos gallegos. La construcción del puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteira y las obras del puerto de Ferrol mantendrá los tráficos actuales y favorecerá la captación de movimientos en otros segmentos. Además, la ciudad de A Coruña acabaría con el problema que genera en el barrio de Os Castros el transporte de carbón que abastece principalmente a Fenosa.

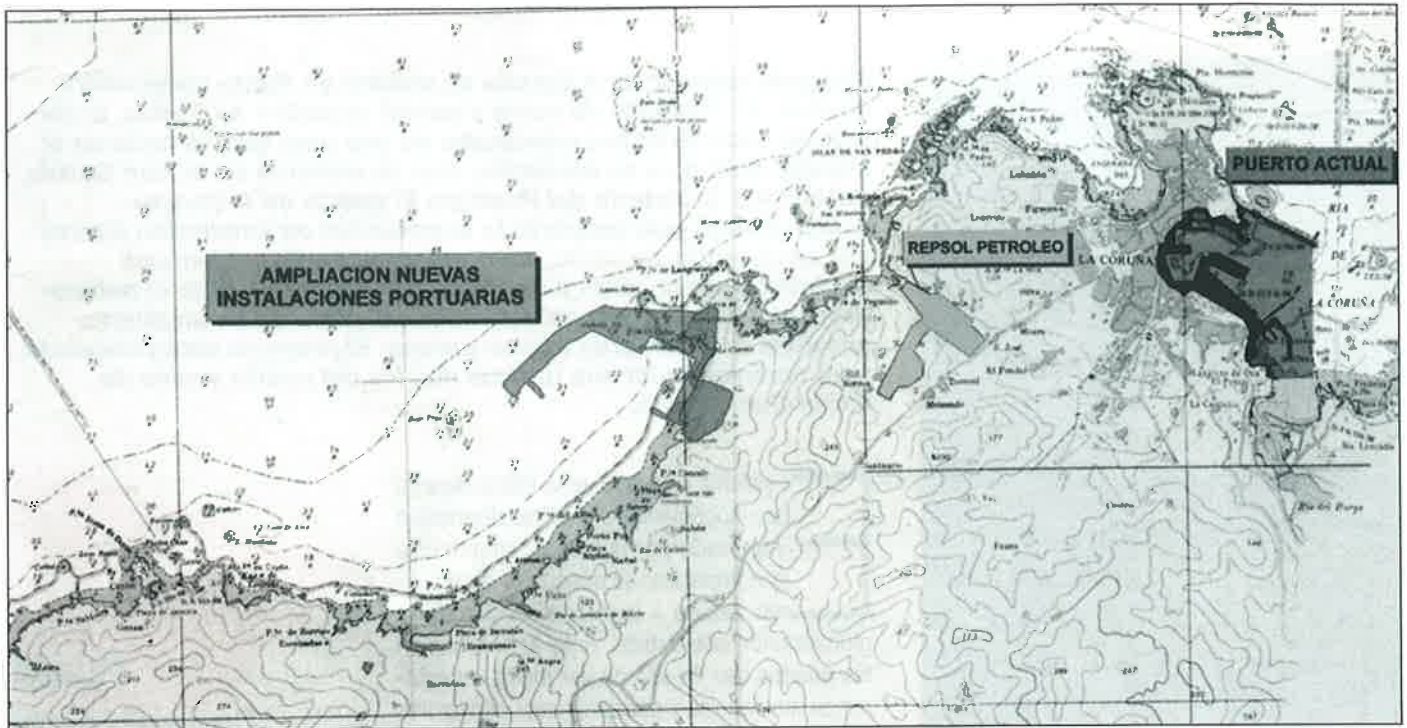
TRÁFICOS DEL PUERTO DE A CORUÑA

El puerto de A Coruña, que cerró el 2003 con 12.659 toneladas, ocupa el decimoprimer puesto por volumen de tráfico total en nuestro sistema portuario. Más del 60% del total transportado son graneles líquidos que se han mantenido estables en el último lustro. Los

Punta Langosteira:

- **Proximidad a vías de comunicación**
- **Cercanía con centros de producción e instalaciones industriales**
- **Alejado de núcleos urbanos**
- **Suelo disponible**

I MARCHA



Las cifras:

- **Dique de abrigo de 3.360 m.**
- **La obra se ejecutará en 96 meses.**
- **Costará 504 millones de €**
- **Mejora de accesos: 126 millones de €**

principales productos dentro de este tipo de mercancías son crudo de petróleo y productos refinados (fuel-oil, gasolina, gases, etcétera) que tienen como origen y destino la refinería de Bens. La evolución futura de este tipo de tráficos en el puerto no espera no cambiará ya que la producción de la refinería está estabilizada.

El tráfico de graneles sólidos supuso el ejercicio pasado el 30% del volumen total y han experimentado un constante incremento en la última década. Los principales productos en este segmento son carbón, coque de petróleo, cemento y clinker, piensos y cereales. Las previsiones de movimientos de los graneles sólidos son a incrementar su tráfico pero en porcentajes inferiores a los experimentados en los ejercicios pasados.

El tercer segmento en cuanto a volumen es la mercancía general que representa el 6% del total. Este tipo de tráfico ha incrementado sus movimientos anualmente en un 24%. A pesar de este notable incremento, se encuentra a gran distancia de los segmentos que lideran los movimientos en el puerto y tienen una importancia relativa en porcentaje de las subidas experimentadas en los últimos años (*ver cuadro I*).

PUERTO EXTERIOR

Los datos expuestos hasta este punto muestran que los tráficos actuales y los que habrá en el futuro son potencialmente peligrosos (petróleo) y contaminantes (carbón). Respecto a este último, la compañía Unión Fenosa inició en 2003 en el muelle del Centenario la cons-

trucción de una cúpula de 9.000 metros cuadrados que albergará más de 100.000 toneladas de carbón. Al cubrir la zona de transferencia del carbón desde los silos a los vagones que lo transportan a la central térmica se evitará la contaminación que sufren los vecinos de Os Castros debido al polvillo del carbón. La construcción del puerto exterior resolverá los problemas medioambientales y de seguridad, ya que evitará que se manipulen y almacenen tráficos potencialmente peligrosos en el puerto actual que está muy cercano al casco urbano de A Coruña.

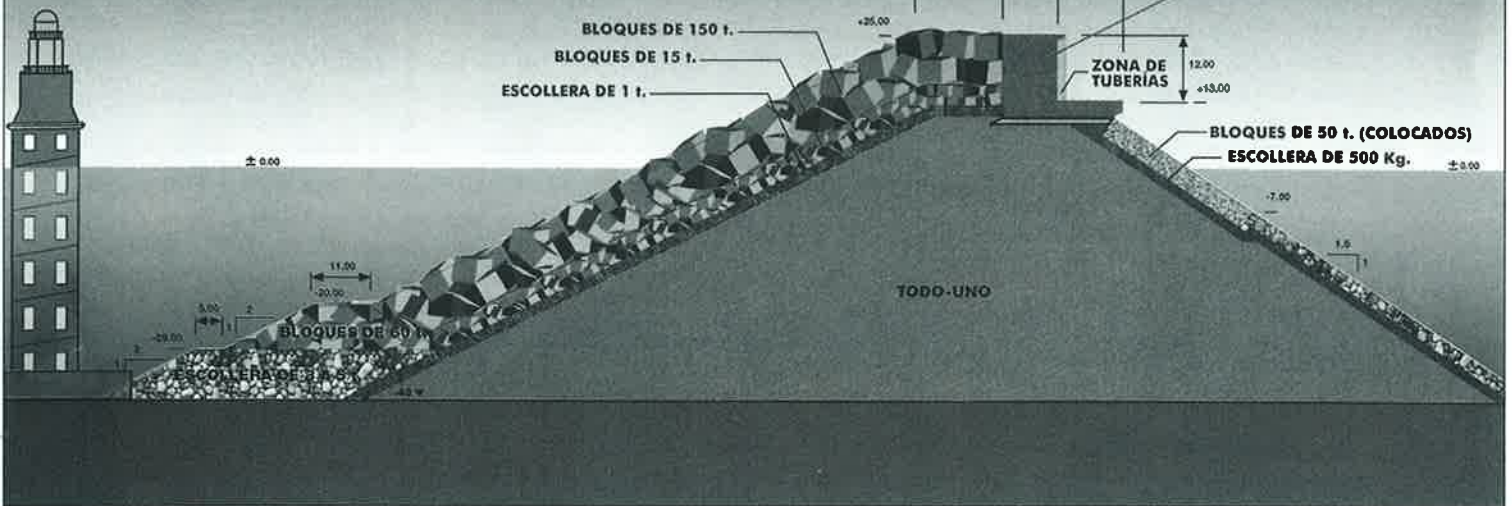
De acuerdo con los expertos de Puertos del Estado, el puerto exterior permite la construcción de nuevos muelles para el traslado de los graneles sólidos (carbón) evitando los problemas medioambientales que ocasionan a la población.

El nuevo puerto exterior se asienta, por tanto, en un compromiso por dar respuesta a los problemas medioambientales y de seguridad que tiene el puerto actual más que por captar más volumen de tráfico.

PUNTA LANGOSTEIRA

La ubicación del puerto exterior ha evaluado varias alternativas para la localización del puerto. El emplazamiento final se ha debido a parámetros técnico-constructivos de las obras, disponibilidad de materiales, operatividad de las instalaciones, condiciones de explotación, valoración económica y plazos de ejecución. Además, este punto está cercano a importantes vías de comunicación y centros de producción industrial, y alejado de núcleos

Sección tipo del dique de abrigo
(Comparativa con Torre de Hércules).



de población por lo cual su impacto medioambiental es moderado. La realización del puerto supone un reto para la ingeniería marítima española ya que la construcción de un dique de abrigo con gran calado. A este factor hay que añadir que la obra se desarrollará en una costa oceánica expuesta a un clima marítimo con niveles de oleaje imponentes (10 a 15 metros alcanzan las olas en esta zona). Estas circunstancias, según los expertos de Puertos del Estado, tendrán repercusiones tanto en el proceso de la obra como en el posterior mantenimiento del puerto.

PRESUPUESTO

El pasado mes de febrero el Ministerio de Fomento asignó fondos europeos al proyecto del Puerto Exterior de A Coruña. De esta forma se inició la tramitación administrativa para la financiación del proyecto, que contará para su desarrollo con subvenciones comunitarias, nacionales y locales. El presupuesto de inversión de las obras marítimas y portuarias de acuerdo con los diseños aprobados asciende a 455,7 millones de euros sin IVA. De esta cantidad, una cuantía cercana a 420 millones de euros se destinará a la ejecución del nuevo dique de abrigo. El alto coste se debe al elevado volumen de material a emplear (3 millones de m³ de hormigón, 12 m. de m³ de material "todo uno" y 5 millones de toneladas de escollera). Este importe no incluye los gastos de reparación y mantenimiento durante la vida útil del dique. El coste de las reparaciones necesarias en la instalación, tanto durante la construcción como de explotación, dependerá de numerosos factores entre los que hay que destacar la dura climatología de la zona con constantes tempo-

rales. Otras obras asociadas a la construcción del puerto han sido valoradas entorno a 22 millones de euros.

El pliego de condiciones aprobado por el consejo de la Autoridad Portuaria a finales de febrero fija el coste en 503.933.770 euros. El presupuesto total es de 630 millones de euros. El resto del dinero se empleará en la construcción de accesos viales y ferroviarios y otros servicios. El plazo para la presentación de ofertas finalizará el próximo 27 de julio y será para ejecutar un dique de abrigo de 3.360 metros de longitud total y un contradique de 579 metros, conformando una dársena de 230 hectáreas de agua abrigada con una anchura de bocana superior a 850 metros. También se construirá un muelle transversal a la costa de 900 metros de longitud y un calado de entre 16 y 22 metros.

El nuevo puerto de A Coruña mejorará las condiciones medio ambientales y de seguridad marítima de la ciudad y del puerto, ampliando su oferta de infraestructuras portuarias para hacer frente a los requerimientos de la demanda e incrementar las condiciones de seguridad del tráfico marítimo del Noroeste peninsular. ■

J.M.S.

Evolución de los tráficos de mercancías (Miles de Tn)

Mercancía	1997	1999	2001	2003
Graneles líquidos	7.646	7.407	7.199	7.608
Graneles sólidos	2.613	3.349	3.231	3.649
Mercancía general	167	267	425	771
Total mercancías	10.426	11.023	10.855	12.028
Pesca avituallamiento y tráfico total	1.003	1.099	926	631
Total tráfico	11.429	12.122	11.781	12.659

Fuente: Puertos del Estado.



Con la celebración de la "VI Exponáutica" en el Parque Ferial Juan Carlos I, Madrid ha vuelto a cumplir el rito anual de convertirse en el primer puerto deportivo de España y ha albergado más de 30.000 visitantes que desfilaron por los espacios expositores de 150 industrias náuticas de varios países.

Madrid, **PRIMER PUERTO** deportivo

Con la celebración de la "VI Exponáutica" en el Parque Ferial Juan Carlos I, Madrid ha vuelto a cumplir el rito anual de convertirse en el primer puerto deportivo de España y ha albergado más de 30.000 visitantes que desfilaron por los espacios expositores de 150 industrias náuticas de varios países.

Doscientas cincuenta embarcaciones, de entre los 3 y los 14 metros de eslora, fueron exhibidas ante un público variopinto, al que no arredró ni la inclemencia de la meteorología, y, la muestra interesó –además de por sus contenidos comerciales– como vistazo experto al sector por parte de sus propios protagonistas, o como cantera de aficionados y curiosos. Y es que la náutica de recreo no detiene su crecimiento en España, cada vez se compran más barcos y cada año es mayor el tamaño y las prestaciones de los mismos.



Esta sexta edición de "Exponáutica 2004", al dedicar 14.000 metros cuadrados de feria, ha sido consecuente con el gran reclamo de Madrid, que, un año tras de otro, no deja de ser la mitad del mercado nacional de la náutica de recreo, al tiempo de ser la ciudad en la viven multitud de propietarios de embarcaciones, titulados náuticos y expertos.

MADRID ES LA MITAD DEL MERCADO

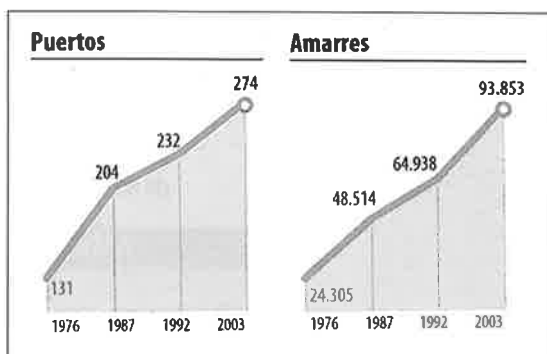
Las empresas constructoras miman este certamen como una de sus palancas más eficaces para la exportación, que ha sido, en los dos últimos años, la espita más valiosa, con crecimientos del 44 por ciento. La producción nacional se comporta sosteniendo el "boom" de la última década, pero detecta ya cuellos de botella o limitaciones, como la escasez de puertos deportivos

y plazas de amarre para las 217.000 embarcaciones de que consta el parque español.

AMARRAR, MÁS DIFÍCIL QUE APARCAR

De las 10.000 embarcaciones que España matricula anualmente, alrededor de un 35 por ciento necesitan amarre, lo que significa que son necesarios 2.500 plazas más al año para asegurar la salida de la producción.

Puede decirse que la flota española de embarcaciones de ocio dobla con creces el número de plazas de amarre. Llevada la cuestión a otros números, los 217.000 barcos existentes en los 274 puertos deportivos naciona-





La navegación de ocio resiste a la escasez de puntos de amarre y a la elevada fiscalidad de las lanchas

les han de pujar por solamente 93.800 amarres.

La dura ley de la oferta y la demanda repercute, así, los precios de venta de los atraques entre los 13.000 y los 30.000 euros, según esloras o ubicaciones, en lo más granado de Cataluña y Baleares, que son las zonas de mayor "overbooking", a lo que habrá que sumar las tampoco baratas tarifas de mantenimiento, desde 0,15 y 1,11 euros por metros y día de estancia.

COMPRA Y TENENCIA PAGAN IMPUESTOS

Los fabricantes españoles llevan una larga procura para restar fiscalidad a la tenencia y disfrute de una embarcaciones de recreo, al darse en nuestro país el caso -como no ocurre en el resto de la UE- de que tributa no solamente la compra de un barco sino la tenencia y disfrute.

Al igual que en el resto de la UE la compra de un barco en España significa el pago de un IVA del 16 por ciento, pero además se le grava al comprador con el llamado impuesto de matriculación (un 12 por ciento a los barcos de una eslora superior a 7,5 metros), lo que es algo desconocido en el resto de los países de la Unión Europea.

AMARRES EN ESPAÑA				
	2001	2002	VARIACIÓN	%
Producción*	135,2	141,2	6,0	4,45
Exportación*	35,7	51,6	15,8	44,44
Importación*	212,1	227,4	15,3	7,21
Consumo interno*	311,6	317,0	5,4	1,73
INDICADORES DE DEMANDA				
Total de títulos	22.179	33.249	11.070	49,91

* En millones de euros.

AMARRES EN ESPAÑA

CC.AA.	Hab. amarre
Cataluña	280,2
C. Valenciana	241,3
Murcia	198,4
Andalucía	572,6
Galicia	527,2
Asturias	1.134,5
Cantabria	240,8
País Vasco	684,4
Baleares	45,8
Canarias	313,6
Total España	435,2

Para los fabricantes esta doble imposición representa un castigo a sus ventas, pues muchos clientes europeos y españoles optan por el país más beneficioso fiscalmente, que tampoco será España para el caso de la transmisión del barco, con otro 4 por ciento sobre el valor de la compraventa. Pero esta cascada de impuestos no se detiene en el barco mismo, pues también se grava en España el uso del agua en los amarres, más las tasas a pagar en los reconocimientos periódicos del barco y sus certificaciones oficiales.

ESCAPARATE Y MUESTRA MULTIFUNCIONAL

Exponáutica 2004 ha vuelto a consolidarse como la plataforma en que se presentan las últimas novedades al cierre de la temporada de salones náuticos, y, entre ellas Madrid ha sumado -de su astillero Moggaro Aluminum- la presentación del "Moggaro 5,5", una embarcación que hace novedad e historia industrial con esta realización en aluminio soldado.

En barcos mayores de 40 pies de eslora, los



reyes de la muestra fueron el "Cranchi Endurance 41" (Náuticas Metropol), el "Sealine F-37" (Marina Port Ginesta), el "Antares 9,80 y 10,80" (Beneteau) y el "Ferreti 460" (Ventura Yachts).

Pero el conjunto multifuncional de catamaranes, windsurf, esquí acuático, buceo, submarinismo, kayak y vela, no quedó en pura exposición o estatismo, sino que se atendió al público interesado en el conocimiento de estas disciplinas, y, como número fuerte de la didáctica se presentó la nueva edición del "Curso de Navegación de Glénans", el mítico centro francés por el que han desfilado los más prestigiosos navegantes del mundo.

En resumen, Exponáutica 2004 se ha caracterizado por una dinámica de crecimiento, en ventas, en interés visitante, en barcos expuestos, en esloras de los mismos, y así mismo crece la apuesta tecnológica al servicio de la navegación, el esfuerzo de la industria constructora, auxiliar y fabricante de equipo.

El subsector de las lanchas a motor sigue siendo el área expositiva más importante, pero la vela y el charter son los segmentos que crecen con más intensidad en los últimos años, una época que se resiste a las limitaciones de la falta de amarres, de la alta fiscalidad, etc., y que va a reclamar -más temprano que tarde- una importante construcción de puertos deportivos o "marinas secas" donde depositar las embarcaciones con el menor daño medioambiental o de desplazamiento.

España se ha hecho sexto productor mundial en barcos para la

náutica de recreo y otros artículos, por lo que ingresó 141 millones de euros en 2002, pero ha sido sobremana un brillante exportador, escalando un crecimiento del 44 por ciento el valor de sus producciones, un poco de todo lo cual ha sido culpa de la Exponáutica madrileña. Ella, que, es la mitad del mercado nacional, hace también el milagro de convertir Madrid en el primer puerto deportivo español, aunque llovieran chuzos de punta, este año. ■

S. DE FRANCISCO
FOTOS: IFEMA

Espectacular balance exportador de los fabricantes

Un entristecido cierre de temporada

Exponáutica funciona como cierre de la temporada oficial de salones náuticos europeos y hubo de acusar un anticipo primaveral excesivamente lluvioso y desangelado, un final de marzo entristecido, de suyo, como el alma misma de los madrileños, por el horror de los atentados vividos apenas unos días atrás. Se hizo de tripas corazón y se cumplió dignamente, con profesionalidad organizativa, desde IFEMA -que publicó Exponáutica 2004 en toda Europa- y, desfilaron por el certamen más expositores e industrias que nunca, creció el tamaño de eslora media en los barcos presentados y los stands y dimensiones de la muestra.

Pero hubo más negocio que ocio propiamente dicho, comprensiblemente menos colorido y fervor festivo, aún cuando la

cantera de jóvenes que relaciona navegación y vacaciones va en aumento -como los encargos de charters y alquileres de barcos- pero gravitó en la singladura de Exponáutica como un semblante entristecido, viento de cara y mar de fondo, por todo cuanto Madrid dejó atrás, en agitadas aguas, sin razón y sin remedio.

De "EXPONÁUTICA-2004" ha podido esperarse este profesional testimonio de que la vida sigue, y, en esta sexta edición -hemos oído que la feria cambiará de nombre el año que viene- quedan aglutinados un lustro de esfuerzos empresariales, tras esa paradoja, del Madrid puerto deportivo, ya hecha realidad y remarcada con creces, es decir, negocio consolidado.

S. DE F.



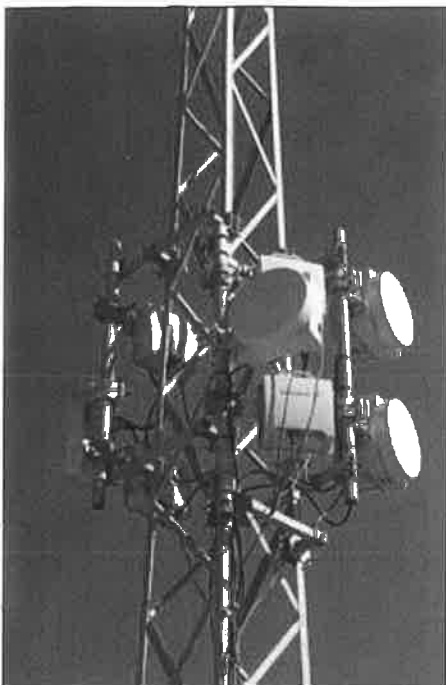
Patrullas mixtas hispano-marroquíes operan ya en aguas canarias

Desde el pasado 19 de febrero la Gendarmería Real de Marruecos y la Guardia Civil comparten la vigilancia de las aguas entre Canarias y el Sáhara Occidental, a bordo de la patrullera "Guadalupo", en cumplimiento de los Acuerdos Hispano-Marroquíes para la lucha contra la inmigración irregular.

El Delegado del Gobierno para la Extranjería y la Inmigración, Gonzalo Robles, aseguró que las tareas conjuntas se inician en "un clima de confianza", y que "en fase inmediata, agentes españoles de la Guardia Civil participarán en la misma vigilancia conjunta desde la costa africana". El acto de presentación de la nueva patrulla mixta tuvo lugar en Puerto del Rosario, la localidad canaria cuyas zonas costeras de Tuineje y Antigua reciben el grueso de las pateras y tráficos ilegales de subsaharianos y marroquíes.

PROLONGACIÓN DEL "SIVE" A LA CORNISA CANARIA

Como una respuesta conjunta al aseguramiento de la frontera sur de la Unión Europea contra el narcotráfico y la inmigración irregular empezó a funcionar el pasado año el Sistema Integrado de Vigilancia Exterior ("SIVE"), cuyo



centro de control quedó instalado en el Estrecho, una operación de coste aproximado a los 150 millones de euros.

Se trataba de un intento de blindaje electrónico del Estrecho, desde la Comandancia de Algeciras (ver "Revista MAR", número 415, abril 2003), de cuya experiencia y madurez habría de seguirse su ampliación a las costas de Canarias.

En el plazo de un año de funcionamiento SIVE ha sido un vigía atento y eficaz en la persecución del delito, pero así mismo su dimensión humanitaria –detección a tiempo de los naufragos de pateras– ha economizado muchas vidas, lo mismo que ha servido para disuadir la actuación de las mafias y los patrones delincuentes. El sistema, en fin, ha revolucionado los métodos de patrullaje de las costas próximas al Estrecho y acentuado la vigilancia, incluso en horas nocturnas o de baja visibilidad.

La distancia contextura geográfica de la zona a vigilar entre las Islas Canarias, principalmente, Fuerteventura y Lanzarote, y las aguas del Sáhara Occidental ha recomendado que la implantación del Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) sea precedido por las patrullas mixtas hispano-marroquíes, a bordo de la patrullera "Guadalupo".

Y así, desde el pasado 19 de febrero quedó implantada la vigilancia conjunta de esta agua, por agentes, del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, a los que se han sumado dos miembros de la Gendarmería Real marroquí, a los que dio la bienvenida –en nombre del Gobierno español– el Delegado para la Extranjería y la Inmigración, Gonzalo Robles.



COLABORACIÓN LEGAL MARRUECOS-ESPAÑA

La implantación de estas patrullas conjuntas para la lucha contra la inmigración irregular vienen a cumplir los acuerdos recientes de ambos gobiernos "para vigilar ambas costas, intercambiar información y desarticular las redes que operan en la zona".

Marruecos ha prometido "una leal colaboración" en este terreno e incluso ha aceptado, por primera vez, "a repatriar inmigrantes subsaharianos a través del territorio alauí, así como aplicar las medidas contra los tráfico ilegales lo mismo en tierra que en alta mar...".

Las zonas que se someterán a vigilancia más estrecha no han sido hechas públicas, comprensiblemente, si bien la patrullera "Guadalupo" tendrá base en Puerto del Rosario, punto en que –como en Tuineje y Antigua solían converger, hasta el presente, el mayor número de pateras y desembarcos.

Los dos agentes marroquíes, que no portan armas –por el momento– serán instruidos en las técnicas de abarreamiento y rescate de los tripulantes de las pateras y, con la madurez del sistema de patrullaje conjunto, éste se implementará también en la zona del Estrecho y las costas de Marruecos.

El gobierno español, a propósito de este reforzamiento de





Completan el sistema de blindaje electrónico (SIVE) y preparan su implantación próxima en la zona del Estrecho

medios para las costas de Canarias, ha firmado con Cruz Roja del Archipiélago un convenio de asistencia por valor de 300.000 euros, a los que la Consejería de Asuntos Sociales del Gobierno de Canarias ha añadido otros 50.000, en todos los casos para la mejora de dotaciones para ayuntamientos y cabildos que atienden, en el día a día y a pié de playa, los requerimientos de naufragos o accidentados, junto a las fuerzas de vigilancia.

ASISTENCIA INTEGRAL AL NAUFRAGO

Por "abarloamiento" se conoce, en medios marítimos, la maniobra por la que el buque de vigilancia o salvamento se acerca a la embarcación que trata de detener o asistir, momento de especial gravedad, por efectos del oleaje o el grado de nerviosismo de los tripulantes de la patera, se produce un vuelco o caída al mar de todo o parte del contingente de irregulares.

Una de las principales especialidades de vigilancia y salvamento que practicarán las patrullas mixtas hispano-marroquíes serán las maniobras para abarloar las lanchas o pate-

ras, ya que la transposición del sistema SIVE a la cornisa canaria tiene sus específicas diferencias con cuanto se hizo, hasta el presente en el Estrecho. Mientras este paso intercontinental apenas separa las costas en unos quince kilómetros, el campo de vigilancia entre Canarias y Sáhara Occidental dispara la distancia hasta los setenta o ciento treinta kilómetros, según zonas, y así mismo difiere la eficacia de los radares y las cámaras de infrarrojos para la detección.

En cualquier caso, el Gobierno español y Cruz Roja Española –con la Consejería de Asuntos Sociales del gobierno de Canarias–

un Plan de Asistencia Integral para los Ocupantes de Pateras, que comprende la solución de todas las necesidades básicas y humanitarias que se produzcan en su arribada, o, en el caso de naufragos o tripulantes a la deriva todo el apoyo salvamentista.

El Plan prevé la creación de un Centro de Coordinación y Equipos de Respuesta Inmediata a la Emergencia, sobre distintos puntos de la costa de Fuerteventura frente al Sáhara, para que –con una simple llamada a un teléfono único– se movilice al máximo la prestación de asistencia.





“SIVE”: OJO ATENTO Y VISIÓN HUMANITARIA

En la firma del acuerdo con Cruz Roja Española el ministro de Interior, Ángel Acebes calificó al Sistema Integral de Vigilancia Exterior (SIVE) de “ojo atento” que ha permitido una abierta lucha contra las mafias de la inmigración, pero destacó también “el aspecto humanitario de esta fórmula de vigilancia electrónica, que ha ayudado a salvar muchas vidas en peligro”.

Desde que se ha implantado esta panoplia de sistemas para la impermeabilización de la

frontera sur europea, “España repatria un 20 por cien más de inmigrantes irregulares, cifra que alcanzó los 92.000 en 2003 y 18.000 en lo que va de 2004”. La eficacia del sistema se demuestra así, por activa y por pasiva, y los medios humanitarios de ayuda –ahora implementados en Fuerteventura– deben “completar la tarea de hacer cumplir las leyes, disuadir a las mafias y salvar más vidas frente a las costa españolas”. ■

S. DE FRANCISCO



El doble túnel bajo el Estrecho pasa a estudio geotécnico y diseño

Un doble túnel ferroviario que servirá de enlace fijo a África y Europea, bajo el Estrecho y a una profundidad aproximada de 100 metros del fondo marino, ha recibido el visto bueno del Ministerio de Fomento, según ha podido saber esta Revista en fuentes del mismo.

El ministro Francisco Álvarez-Cascos firmó con su colega marroquí de Equipamientos y Transportes, Karim Ghellab, un Plan de Trabajo 2004-2006 que lleva una dotación de 27 millones de euros, para la puesta en marcha del proyecto.

La referida obra ha sido encargada a la sociedad estatal SECEGSA, por España, y la también ingeniería pública marroquí SNED, ya que serán ambos países

los que financien el proyecto al 50 por cien.

El doble túnel ferroviario alcanzaría una longitud de 38,7 kilómetros, de los que 27,7 discurrirían bajo el subsuelo marítimo del Estrecho, características que se matizarían después de los estudios geológicos y geotécnicos en que se ocupan actualmente las citadas ingenierías.

Tal importante obra de comunicaciones, un “euro-afrotunnel” –se diría a la vista del existente en el Canal de la Mancha– se ha desprendido, como el más espectacular acuerdo, del Comité Mixto hispano-marroquí que se celebró en Rabat el pasado 2 de diciembre.

S. DE F.

La dotación adecuada de las tripulaciones y la cultura de seguridad

Con ocasión del Día Marítimo Mundial, el Secretario General de la organización marítima Internacional/OMI emitía un mensaje bajo el lema de «Una navegación más segura exige una Cultura de seguridad», destacando en su texto la importancia de impulsar esa Cultura entre todas las personas que intervienen en el sector y subrayando la necesidad de que sea definida esencialmente por las prioridades de la dirección de las empresas.

Esa preponderancia de la gestión directiva para prevenir los siniestros marítimos e incrementar la prevención y contención de la contaminación del medio ambiente marino viene siendo defendida por la OMI a lo largo de los últimos años, incluyendo entre las medidas consideradas más eficaces, la de «dotar a los buques de las tripulaciones debidas»; es decir:

1. Que la dotación sea adecuada para el tráfico al que estén destinados y,
2. Que cada miembro de la tripulación esté en posesión de la acreditación profesional idónea, familiarizado con sus funciones y dispositivos, y con la aptitud necesarias para actuar en situaciones de emergencia, señalando co-



mo instrumentos a utilizar por los gestores, los convenios y normas internacionales relativos a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación —principalmente los elaborados por la propia OMI y los de la Organización Internacional del Trabajo/OIT— y la legislación nacional.

PLANIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN

La planificación de la dotación de un buque debe perseguir el objetivo de asegurar el número suficiente de trabajadores con la cualificación profesional necesaria, en los puestos adecuados según tráfico y navegación a efectuar en cada momento, para lograr una mayor seguridad operacional del buque y de prevención de la contaminación, haciendo las cosas más útiles económicamente.

Existen, por tanto, dos aspectos fundamentales a tener en cuenta a la hora de determinar la dotación de un buque: Número y competencia de los tripulantes.

● Número suficiente de tripulantes

En relación con el número de tripulantes, existen dos tipos de criterios a considerar: Un criterio técnico de seguridad y un criterio laboral de ordenación de trabajo a

CUADRO 1	
OIT Convenio núm. 180	OMI Convenio STCW-78/95 ¹
Documento de dotación mínima de seguridad.— Observar estos principios	
<ul style="list-style-type: none"> ● Suficiente, segura y eficiente 	<ul style="list-style-type: none"> ● Mantener guardias seguras ● Maniobras eficaces y seguras ● Integridad de estanquidad ● Funcionamiento y mantenimiento de equipos y dispositivos de seguridad ● Funcionamiento y mantenimiento de máquinas principal y auxiliares ● Proveer auxilios sanitarios
Tener en consideración:	
<ul style="list-style-type: none"> ● Descansos, para limitar la fatiga ● Instrumentos internacionales 	<ul style="list-style-type: none"> ● Viajes y tráficos ● Características de las máquinas ● Dimensiones del buque ● Construcción y equipo técnico ● Instrumentos internacionales
¹ El ámbito de este Convenio es la Marina Mercante. Para la Pesca existe el STCW-F/95, aún no en vigor por no haberse alcanzado el mínimo de ratificaciones.	



bordo, de fuerte influencia en el técnico.

Con el fin de garantizar la seguridad, la referencia la encontramos en el documento de seguridad indicador de la dotación mínima establecido por las autoridades marítimas, en cumplimiento de diversas normas internacionales, resumidas en el cuadro nº 1.

En torno a estos mínimos de dotación de seguridad, siempre se subraya la necesidad de considerar la *incidencia de la fatiga* en la eficiencia del personal, muy especialmente en el de guardia; aspecto éste que plantea dificultades de implantación práctica en el subsector pesquero por la propia dureza de la actividad, las poco favorables características ergonómicas de los buques y de la disposición de instalaciones y equipos de faena, entre otras cuestiones.

Desde la *perspectiva laboral*, también existen diversas normas que debe ser tenidas en consideración a la hora de dotar de personal una embarcación y que, posiblemente con mas frecuencia de la debida, no suele tenerse presente.

En el ámbito internacional, tanto la OMI —en el STCW-78/95— com la OIT —en el *convenio nº 180*— han dictado criterios mínimos que han de ser tenidos en consideración por los Esta-

dos Miembros para regular las jornadas de trabajo en el sector.

La importante incidencia que tienen las jornadas de trabajo sobre la seguridad a bordo se ha visto ratificada a nivel europeo para la Marina Mercante con la firma de un Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar, suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea; Acuerdo que ha sido adoptado como Directiva 1999/63/CE por el Consejo de la Unión Europea.

Esta regulación de las jornadas especiales de trabajo en la mar, los tiempos máximos de trabajo efectivo (jornada ordinaria + horas extraordinarias) y de presencia, los descansos entre jornadas y semanales, así como los turnos máximos de guardia, ha sido recogida en nuestro ámbito nacional a través de los Reales Decretos que se extractan en el cuadro nº 2.

● **Cualificación profesional**

Antes de entrar a analizar este segundo aspecto, conviene matizar su concepto ya que en los ámbitos laborales es habitual emplear el vocablo «competencia» para referirse a un concepto más amplio como lo es la «cualificación».



mediante un título o certificado, el conocimiento de teóricas generales y capacidades comunes a varias técnicas de nivel profesional al que se incorporará el tripulante.

— **Experiencia:** que aporta competencias adquiridas a través de la práctica profesional desarrollada durante la vida laboral activa.

— **Formación complementaria:** que permite la actualización continua de los conocimientos y capacidades adquiridos durante las etapas académica y laboral.

A modo de ejemplo, la figura nº 1 resume la Cualificación profesional de los marineros que forman parte de la guardia de navegación, de acuerdo con el Convenio STCW-78/95.

Esta separación de conceptos viene determinada en nuestro país por la Ley de las Cualificaciones y de la Formación Profesional³:

— **Competencia profesional,** es el conjunto de conocimientos y capacidades que permiten el ejercicio de la actividad profesional conforme a las exigencias de la producción y el empleo.

— **Cualificación profesional,** es el conjunto de competencias profesionales con significación para el empleo que pueden ser adquiridas a través de procesos formativos o de la experiencia laboral.

Con esta diferenciación, debemos entender que la tripulación de un buque debe tener la *Cualificación profesional adecuada*; cualificación que se fundamenta en tres pilares:

— **Formación académica:** que acredita,

● Otros principios a observar

A partir de estos aspectos de carácter general para todo tipo de buques, la planificación de la dotación deberá concretarse en función de los otros principios a observar, indicados en el STCW-78/95: *Viajes y tráficos, potencia de las máquinas y eslora o tonelaje del buque.*

La acreditación profesional que deberán poseer los tripulantes con responsabilidad de mando y de guardia será diferente en función de cada uno de esos principios y de acuerdo con las atribuciones que les confiere la acreditación.

MANTENIMIENTO DE LA CUALIFICACIÓN PROFESIONAL DE LOS TRIPULANTES

Como se indicaba en los epígrafes anteriores, la tripulación de un buque debe tener en todo momento la Cualificación profesional adecuada; esto compromete la necesidad de actualizar las competencias para adaptarlas a los requerimientos del trabajo a bordo.

Aunque esta actualización suponga una mayor profesionalidad y una mejor integración del trabajador en su entorno laboral, también contribuye a mejorar la gestión de la empresa en materia de seguridad operacional y prevención de la contaminación, así como a vigorizar su competitividad, por lo que la fun-

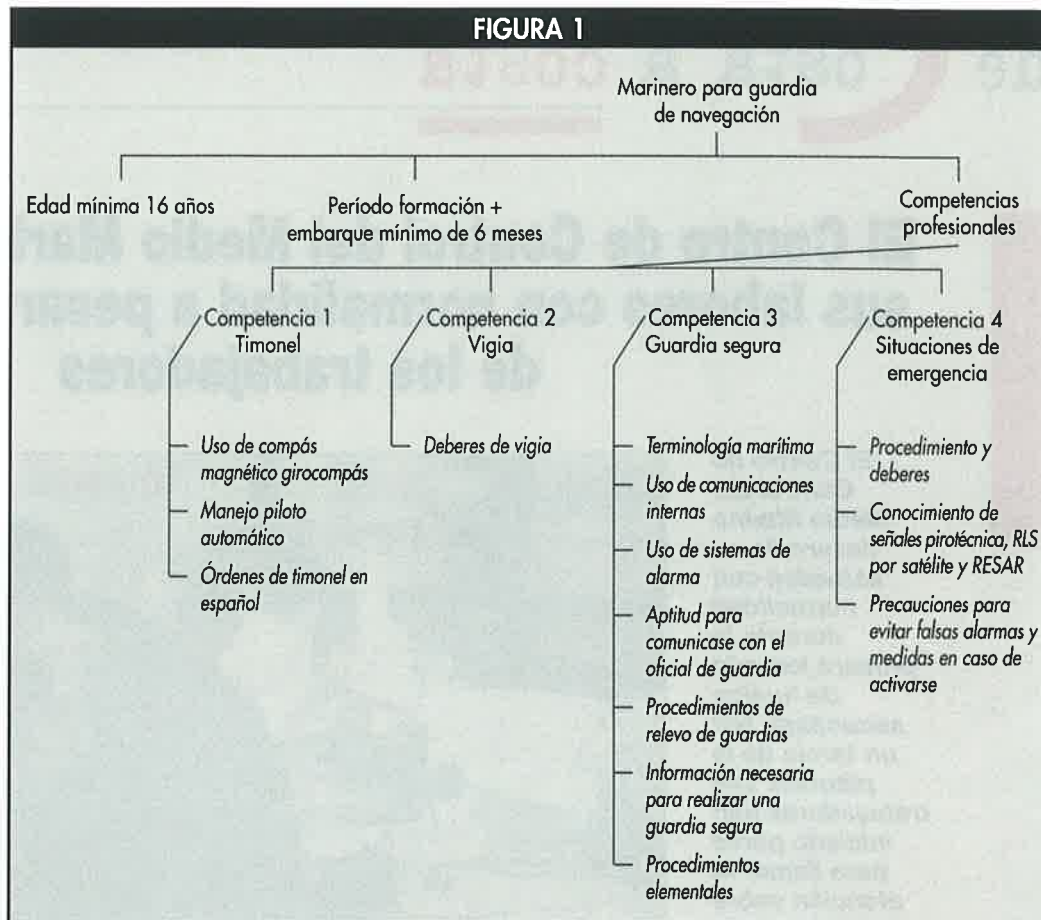
CUADRO 2	
Reales Decretos 1561/1995 y 285/2002	
—Jornadas especiales de trabajo—	
Tº Trabajo efectivo ≤ 40 h./sem.	Tº de Presencia ≤ 20 h/semana
Jornada diaria ≤ 12 h.	Descanso semanal = 1½ días
Turnos de guardia ≤ 4 h.	Descansos entre guardia ≥ 8 h.
⇩ Descanso entre jornadas ⇩	
Marina mercante ⇩ ⊙ En la mar 8 h ⊙ En el puerto 12 h.	Pesca ⇩ ⊙ En la mar 6 h.
Tº trabajo nocturno: 2.200-0700	Prohibido < 18 años
Excluye al Capitán Patrón ²	
Cuadros de control del tiempo de trabajo	
² Si no monta guardia.	

ción del mantenimiento de la Cualificación profesional de la tripulación debe efectuarse en el marco de un modelo de gestión compartido entre ambos: tripulante y empresa.

En esta línea, la OMI recomienda en su Código de Formación —documento Anexo al STCW-78/95— la implantación por las empresas de un plan de formación en el empleo.

Para abordar la elaboración de este tipo de planes formativos, las asociaciones empresariales y sindicales españolas más representativas viene firmando, desde 1992, los denominados *Acuerdos Nacionales de Formación Continua/ANFC*, constituyendo el marco idóneo para desarrollarlos.

El Acuerdo actual, tercero, estará vigente hasta el 31 de diciembre, de 2004 y prevé las siguientes modalidades para las empresas:



● **Planes de Formación sectoriales**

— *De Empresa*, para aquéllas empresas o grupos de empresa que laboren su propio Plan formativo y cuenten, al menos, con 100 trabajadores.

— *Agrupados*, para las empresas que cuenten con un número inferior a 100 trabajadores.

● **Planes de Formación intersectoriales**

Las Organizaciones Empresariales y Sindicales más representativas podrán solicitar financiación para Planes de Formación que trasciendan el ámbito sectorial y que por su naturaleza tengan un componente común a varias ramas de actividad.

● **Permisos individuales de formación**

Las acciones formativas para las cuáles puede solicitarse Permiso Individual de Formación deberán:

1. No estar incluidas en las acciones financiadas en el Plan de Formación de la Empresa o Agrupado.

2. Estar dirigidas al desarrollo o adaptación de las cualificaciones técnico-profesionales del trabajador y/o a su formación personal.

3. Estar reconocidas por una titulación oficial.

4. Parte del programa deberá ser presencial.

Los trabajadores que deseen acceder a estas ayudas deberán:

1. Haber prestado al menos un año de servicio en la empresa.

2. Obtener la correspondiente autorización por parte de la empresa para el disfrute del Permiso Individual de Formación solicitado, y según el procedimiento establecido en Convocatoria.

La *duración* del Permiso Retribuido de Formación tendrá un máximo de 200 horas de jornada, en función de las características de la acción formalizar a realizar.

El trabajador percibirá durante el permiso una *retribución* igual a su salario, así como las cotizaciones devengadas a la Seguridad Social durante el período correspondiente. El salario estará constituido por el salario base, antigüedad y complementos fijos, en función de lo recogido en el correspondiente convenio colectivo. Estas cantidades serán financiadas a través de la Fundación Tripartita.

● **Acciones Complementarias y de Acompañamiento a la Formación**

También, podrán financiarse aquellas actividades que pretendan la realización de estudios de detección de necesidades formativas, la elaboración de herramientas y/o metodologías aplicables a la Formación Continua. ■

JUAN VIÑAS

CAPITÁN DE MARINA MERCANTE. ASESOR TÉCNICO LABORAL MARÍTIMO DEL ISM

El Centro de Control del Medio Marino desarrolla sus labores con normalidad a pesar de los paros de los trabajadores

El Centro de Control del Medio Marino desarrolló su actividad con normalidad durante la primera jornada de huelga secundada por un tercio de la plantilla. Los trabajadores han iniciado paros para llamar la atención sobre un proyecto de ley que será votado en el parlamento mediante el cual el centro pasaría a ser el Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino, que permitiría la entrada a intereses particulares en la gestión del servicio. El ejecutivo autónomo, por su parte responde a los trabajadores subrayando el carácter público del centro en las tareas que realiza.



Los trabajadores del Centro de Control del Medio Marino iniciaron una huelga para manifestar su disconformidad con el proyecto de ley de que convertiría el centro en el Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino de Galicia. El paro fue secundado por la tercera parte de los trabajadores del centro (24 de los 72 que forman la plantilla) que lo prolongarán los martes, miércoles y jueves durante las próximas semanas y pretende llamar la atención sobre un cambio que supone la privatización encubierta del servicio.

El organismo ubicado en la localidad de Vilaxoán, Pontevedra centra su actividad en el control de la calidad de las aguas gallegas y los productos pesqueros que se capturan en ellas. Allí se realizan los muestreos, análisis de biotoxinas e hidrocarburos y patologías. Para

los trabajadores el cambio significa la pérdida de derecho y piden que el texto del proyecto exprese que el organismo dependerá de la Xunta de Galicia y no de un ente público de derecho privado.

Para los responsables de Pesca de Galicia el futuro Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino (ITCMM) es la evolución lógica del actual centro y éste mantendrá su carácter público en las labores relacionadas con la salud pública y la contaminación marina. En lo relativo a las tareas del Instituto relacionadas con el control de la calidad de las zonas de producción de los recursos pesqueros, los responsables de Pesca niegan que se vayan a trasladarse a manos particulares.

La idea de convertir el centro en instituto surge a partir del Prestige, y con el objetivo de proporcionar mayor cobertura a cualquier tipo de catástrofe o accidente. ■

La cofradía de Lira ofrece una jornada de trabajo en el mar como propuesta de ocio

La cofradía de pescadores de Lira-Carnota, A Coruña, pretende poner en marcha un proyecto para promocionar la actividad marinera desarrollada por los barcos de bajura en el cual se conjugan turismo y pesca profesional. El proyecto, que figura en el plan de puerto —un grupo de medidas destinadas a dignificar el trabajo que realizan las gentes del mar—, quiere dar respuesta a la atracción que ejerce en la mayoría de las personas de tierra adentro la actividad de los pescadores de bajura. Pero antes de que el barco soltara amarras se ha encontrado con problemas que desde Marina Mercante ve a la idea.



Quizá la pujanza de los reality shows ha impulsado a los responsables del pósito a ofrecer la posibilidad de participar en una jornada de pesca a toda persona que desee experimentar en vivo y en directo como se capturan nécoras o pulpos que habitualmente sólo ve en las pescaderías de las grandes superficies o en el plato en la mesa.

La idea nace con dos objetivos. Por un lado, impulsar el turismo en estas localidades de la Costa da Morte y, por otro, ayudar económicamente a los pescadores que enrolan a los turistas en sus barcos ya que la jornada cuesta 45 euros (el precio se ha fijado para evitar masificaciones en determinadas épocas y está incluido un ágape para los turistas).

Además, la jornada, que se iniciara al amanecer, pretende dignificar el trabajo de la pesca de bajura enseñando y enseñar divirtiendo a los turistas. Para ello en la embarcación los interesados irán acompañados de un monitor de

la cofradía que explicará las características de la embarcación, los artes de pesca que utiliza para capturar las distintas especies y también mostrará la belleza de costas gallegas vistas desde el mar. Tras la jornada (media docena de horas en el mar) los participantes podrán asistir a la subasta del producto y posteriormente a una degustación de pulpo que está incluida en el precio.

Pero a última hora el proyecto ha encontrado un obstáculo imprevisto: la Capitanía Marítima de A Coruña que plantea si es legal que barcos pesqueros enrolen turistas. Desde el órgano de Marina Mercante se plantean si la actividad transgrediera las normativas ya que los barcos inscritos en la tercera lista no pueden llevar pasajeros aunque la cofradía disponga de una póliza de seguro que cubre los riesgos que pudieran ocurrir durante la jornada en el mar. Al cierre de esta edición los responsables de la cofradía habían suspendido de forma cautelar la actividad. ■

BREVES

► La fiscalía portuguesa imputará al patrón de El Ladrillo únicamente por resistencia a la autoridad

El juicio contra el patrón de El Ladrillo, Agustín García, quedó listo para sentencia en una jornada al retirar la fiscalía portuguesa cuatro de los cinco cargos que se le imputaban al marino: agresión a la autoridad, pesca ilegal, huida y desobediencia.

El apresamiento del barco por la marina portuguesa el 8 de mayo del pasado año cuando se encontraba en aguas del país vecino fue el inicio de una pesadilla que le ha llevado a pasar cuatro meses en cárceles lusas y a tener su barco retenido en el puerto de Olhao un año.

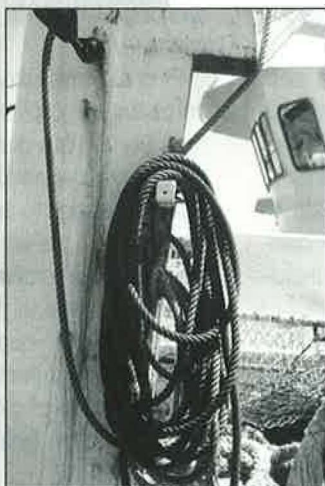
El suceso ha indignado al sector pesquero onubense desde el inicio. Los pescadores han criticado la falta de implicación de los responsables de Exteriores y Pesca en el caso, que a pesar de las gestiones iniciales no evitaron que el marino pasara por distintas prisiones y por un hospital psiquiátrico. Además, se criticó en su día la falta de claridad en la delimitación de las aguas de cada país.

La retirada de los cargos de la acusación y las lesiones en las caderas, en el costado derecho y el pulgar que presentaba el marino, confirmadas por el médico quince días después de ser apresado, muestran los métodos utilizados por la autoridad portuguesa durante el apresamiento del barco.

► La bajura asturiana crea una Organización de Productores

La Federación de Provincial de Pescadores de Asturias ha iniciado los trámites para crear una Organización de Productores. A tal fin Dimas García, presidente de los pescadores asturianos, tendrá que disolver la OPP creada hace más de tres lustros.

La nueva apuesta de la bajura asturiana en esta fórmula se debe a la financiación económica que desde la Unión Europea se dan a estas organizaciones representativas de la bajura para implantar planes de pesca,



PAÍS VASCO

Pescadores chilenos se e

El Gobierno vasco aprobó la firma de un acuerdo de cooperación pesquera con el Ministerio de Pesca de Chile para formar pescadores, potenciar la investigación y la inversión conjunta y contratar tripulantes del país austral en la flota de vasca. Este acuerdo se enmarca en la política ejecutivo autónomo de establecer acuerdos de pesca con terceros países como el firmado con Mauritania, o el que firmará en los próximos meses con el Gobierno de Brasil, pese a que en septiembre del pasado año la Comisión Europea anuló el convenio con Mauritania suscrito en términos similares a los actuales. La firma del acuerdo, como el anulado con Mauritania, vulnera la política común europea ya que las comunidades autónomas no tienen capacidad de firmar acuerdos de pesca.



El acuerdo sobre cooperación pesquera entre los departamentos de Pesca de Chile y País Vasco permitirá la formación y capacitación de pescadores artesanales, la recolocación de tripulantes pesqueros chilenos en la flota vasca y la potenciación de la investigación y la transferencia de tecnología pesquera.

También este ámbito una delegación pesquera del Gobierno vasco, liderada por el responsable del Departamento de Agricultura y Pesca Gonzalo Sáez de Samaniego ha negociado con estamentos brasileños un acuerdo estable de cooperación en materia pesquera.

El acuerdo pretende la construcción de un nuevo puerto pesquero en Camaçari, que impulsará el desarrollo de la flota artesanal de las comunidades pesqueras de la zona norte del estado de Bahía. El proyecto fue presentado ante el Gobierno vasco, las diputaciones forales de Vizcaya y Guipúzcoa y al Ayuntamiento de Bilbao por la Fundación Fundipisca, que coordina en Brasil el jesuita Francisco Javier Barturen.

El Ejecutivo vasco está dispuesto a corresponsabilizarse del proyecto. Las instituciones Brasileñas aportarían el terreno y el desarrollo de las infraestructuras y desde el país vasco se daría asistencia técnica a través del Instituto Tecnológico Pesquero y Alimentario (Aztí), astilleros vasco y empresas conserveras, y el apoyo financiero para la puesta en funcionamiento de equipamientos portuarios básicos.

Renovarán en la flota vasca



RENOVACIÓN DE LA FLOTA

Otros aspectos del convenio incluyen la colaboración de las empresas vascas en el proceso de renovación de la flota pesquera brasileña. También se prevé que la flota de Bermeo lleve a cabo campañas experimentales en aguas brasileñas para evaluar el estado de los recursos pesqueros.

Según el responsable de Pesca vasco el acuerdo no establece ningún tipo de cuota para los pescadores vascos, por lo que no transgredirá ninguna norma europea y, por tanto, debería recibir la aprobación de la Comisión Europea. Al contrario de lo que ocurrió con el convenio firmado entre el País vasco y Mauritania que Bruselas declaró nulo por considerar que socavaba sus competencias exclusivas lo relativo a tratados pesqueros con terceros países.

Desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se subraya que los departamentos de Pesca de las distintas autonomías pueden firmar convenios de cooperación con terceros países, pero no pueden incluir cuotas de pesca en sus aguas al margen de los acuerdos de la Unión Europea.

Desde Bruselas se volvió a recalcar que las comunidades autónomas no tienen capacidad para firmar acuerdos de pesca ya que de ser así la política de pesca común sería ineficaz e incoherente. ■

BREVES

gestión de caladeros y canales de comercialización de la pesca.

El reto que tendrá que superar la bajura del principado es la desunión que afecta esta flota que fue la causa principal de que la primera OPP creada en 1987 no cumpliera con sus objetivos al no contar con la unión de algunas cofradías de más entidad en la región.

► Galicia entierra a tres hombres del mar

La primera semana de abril ha sido especialmente dura en Galicia con el sector marítimo-pesquero. Primero fue la desaparición del percebeiro Joaquín Lourido cuando faenaba en Finisterra cuyo cuerpo sin vida apareció en Porto do Son una semana después. Al día siguiente desapareció en Noia el pescador José Luis del Río.

Y finalmente, José Manuel Castiñeira, tripulante del remolcador Ibaizábal murió ahogado cuando trabajaba para recuperar una gabarra que se encontraba a la deriva a 70 millas al norte de cabo Ortegal. Este marinero lucense se vio sorprendido por el repentino y rápido hundimiento de la gabarra que obligó a fallecido y a su compañero a saltar a una aguas con gran oleaje y escasa visibilidad. A pesar de los esfuerzos que hicieron de los tripulantes del remolcador no se pudo hacer nada.

► VIII Premio Literario Nostromo dedicado a Vázquez Montalbán

Por octavo año consecutivo la Asociación de Amigos de Nostromo ha convocado este premio literario que en esta ocasión dedica a Manuel Vázquez Montalbán.

El tema de ficción debe tener una relación directa con la navegación, industria y vida marítima. El premio consiste en una dotación económica de 9.000 euros y la publicación de la obra.

Para obtener más información dirigirse a la asociación o buscar en su página en la red: www.plnostromo.org.



La tartamudez

La tartamudez no es una enfermedad pero sí una dificultad que ocasiona mucho sufrimiento y que puede llevar al aislamiento de las personas que la padecen. La definición de tartamudez, según algunos autores, es una disfluencia (trastorno de la fluidez al hablar) pero también se la conoce como disfemia.

MANIFESTACIONES CLÍNICAS

Se caracteriza por vacilaciones, repeticiones y prolongación de los sonidos y sílabas provocando ansiedad en la persona que se ve incapaz de hablar de forma fluida. Puede haber problemas en la emisión de cualquier fonema, pero es más frecuente que aparezca al iniciar fonemas explosivos con b, p, etc.

Otros síntomas que pueden aparecer acompañando el tartamudeo son trastornos respiratorios y movimientos asociados que afectan a labios, mandíbulas, músculos de la cara e incluso a músculos que no intervienen en la fonación (tronco, hombros etc). Mueven la cabeza y /o los ojos, hacen muecas, movimientos de manos, brazos, dan golpes con los pies en el suelo, se tocan las orejas, palmadas en las rodillas, se cubren la boca con la mano etc. También pueden presentarse fenómenos de tipo neurovegetativo como sudoración, rubor facial etc..

El tartamudeo puede ser clónico, repetición

involuntaria y convulsiva de una sílaba, generalmente la primera de la primera palabra de una frase, siendo variable el número de repeticiones, o tónico, imposibilidad de emitir ciertas palabras durante un tiempo más o menos prolongado, es como un estado de inmovilidad muscular que impide la locución y que cuando el espasmo cede la palabra sale de una forma explosiva muy característica.

ORIGEN Y EVOLUCIÓN HISTÓRICA

La tartamudez se presenta en todas las culturas, razas, idiomas y periodos históricos. La tartamudez esta documentada en una piedra hindú donde está gravado un viejo proverbio que dice "La mayor de las sabidurías parece estupidez, la más grande de las elocuencias parece tartamudez". En jeroglíficos del siglo XX antes de Cristo aparece la palabra "nit nit" que podría hacer referencia a la tartamudez. Incluso se cree que Moisés, según los escritos bíblicos fue tartamudo, algunos babilonios dijeron de él que "estaba gravemente enmudecido o enlentecido y estorbado en su habla". En uno de los pasajes podemos leer que Moisés decía al Señor: "Señor facilita mi tarea y elimina el nudo de mi lengua para que ellos entienda mi habla". Esta cita y otras más hacen sospechar que, junto con jeroglíficos egipcios donde se encuentran ideogramas que representan a un hombre que tartamudeaba, pudieran ser los primeros casos documentados en la historia de la tartamudez

Demóstenes, magnífico orador, era tartamudo, él corregía su defecto metiéndose varias piedrecillas en la boca, ahora quien haya probado a hablar con piedras en la boca, sea tartamudo o no sabe lo difícil que es darse a entender así y el riesgo que corre de romperse la dentadura.

ETIOLOGÍA E INCIDENCIA DE LA TARTAMUDEZ

La ETIOLOGÍA de la tartamudez ha sido un tema que desde el siglo XV ha interesado a múltiples científicos.

Se desconoce a ciencia cierta cual es la ETIOLOGÍA de la tartamudez. Recientes estu-

CONSEJOS

El sufrimiento de los tartamudos puede llegar a ser muy grande. Por eso es importante que se conozca la experiencia que supone intentar decir algo y no poder. La Fundación Española para la Tartamudez recomienda:

- Evite comentarios como "relájate" "habla más despacio" no te pongas nervioso, por que estos comentarios en lugar de ayudar a la persona hacen que la situación se torne mas tensa y desagradable
- Sea paciente. No intente ayudar a la persona completando la frase
- Cuando la persona que tartamudea salga del bloqueo, no le diga frases como "te felicito", "lo hiciste bien", "estás hablando mucho mejor". Esto hace que se sienta evaluado cada vez que habla.
- Cuando hable con una persona que tartamudea, trate en todo momento de comportarse igual que lo haría con otra persona

dios sugieren que se produce como consecuencia de una interrelación de factores biológicos, psicológicos y sociales. No es un problema exclusivamente fisiológico ya que el tartamudo no tartamudea siempre con la misma palabra y cuando hablan solos o con una mascota prácticamente no tartamudean.

Lo que sí es indudable es la importancia de los componentes psicológicos en la tartamudez y dentro de ellos destaca la ansiedad. Se sabe que la ansiedad influye de manera determinante en el habla y que cuando el tartamudo está nervioso se bloquea mucho más. El tartamudo se pone nervioso cuando tartamudea y tartamudea más cuando está nervioso.

La tartamudez es un problema principalmente masculino. Por cada cuatro hombres, sólo una mujer tiene dificultades con la fluidez del lenguaje. Esto puede deberse a una cuestión genética, aunque también se puede deber, aunque no hay pruebas de ello, a que la sociedad es mucho más exigente con el hombre que con la mujer, en España hay aproximadamente 800.000 personas tartamudas y tres veces más de hombres que de mujeres.

Las personas que tartamudean son tan inteligentes como las que hablan con fluidez. Auténticos genios como Newton han tenido problemas de tartamudez. De hecho los tartamudos tienen una capacidad verbal increíblemente desarrollada ya que uno de sus trucos es sustituir las palabras que les resultan difíciles por términos más fáciles para ellos. Por ejemplo preferirán pedir té (más corta) que café.

EVOLUCIÓN Y TRATAMIENTO DE LA TARTAMUDEZ

Hasta ahora los científicos no lograban ponerse de acuerdo sobre el origen del tartamudeo.

La tartamudez es cíclica y aparece y desaparece por periodos de tiempo variables.

Se sabe que el tartamudo suele recuperar la fluidez cuando canta, habla en coro, y cuando se dirige a un animal o a un recién nacido. Cuando una persona empieza a tomar conciencia de que es tartamuda ya no está pendiente únicamente de lo que dice. Curiosamente los tartamudos son capaces de superar su defecto temporalmente cuando leen en voz alta, cantan al unísono con otras personas y cuando habla en un entorno ruidoso.

Según un estudio reciente de la Universidad de Texas, las personas tartamudean como consecuencia de una hiperactividad del hemisferio derecho del cerebro y una falta de actividad en el sistema auditivo del hemisferio izquierdo. Estos defectos dificultan la producción del lenguaje y hacen que una persona padezca este problema.

Tony es tartamudo. Se traba cada dos o tres palabras. Sólo consigue decir su nombre tras 11 intentos. Preguntar la hora o pedir un café puede ser un verdadero martirio, aunque hacer una llamada telefónica es todavía peor, ya que por lo general le cuelgan el teléfono. Esta primavera Tony participará en un estudio que se llevará a cabo en Texas y cuyo objetivo es eliminar totalmente su tartamudeo. Un equipo de neurocientíficos del Health Science Center de la Universidad de Texas, en San Antonio, intentará interrumpir el presunto circuito defectuoso de su cerebro que le hace tartamudear. El primer paso consistirá en paralizar temporalmente algunas zonas concretas del cerebro con pulsaciones magnéticas. Si todo sale como previsto, quizá ensayen el método de efectos permanentes: cirugía cerebral. Operar el cerebro para eliminar el tartamudeo parece una medida muy radical, no obstante la tartamudez se trata de un trastorno del habla tan grave que puede llegar a incapacitar al afectado.

¿Podrían imaginar los problemas de un contra-maestro tartamudo a la hora de dirigir la maniobra? Los voluntarios ya han probado todos los tratamientos disponibles y algunas de estas personas han dicho claramente que están dispuestos a hacer lo que haga falta para superar su problema. ■

**M^a ELENA GARCÍA
ACEBES
D.U.E. DE SANIDAD
MARÍTIMA MADRID**



Se celebró en el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio

CURSO DE TÉCNICAS PESQUERAS Y DE SEGURIDAD PARA PATRONES DE BUQUES PESQUEROS

Durante el pasado mes de marzo el Instituto Social de la Marina organizó en el Centro Nacional de Formación Marítima que tiene en la localidad pontevedresa de Bamio un curso de Técnicas Pesqueras y de Seguridad para Patrones de Buques Pesqueros. Durante 116 horas lectivas se proporcionó a los 19 participantes, todos patrones de buques pesqueros procedentes de Túnez, la adquisición de destrezas en técnicas básicas utilizadas en las funciones de los patrones de los buques pesqueros, posibilitándoles una autoevaluación sobre la adecuación de sus actuales competencias profesionales a las necesidades y posibilidades de desarrollo profesional en esta actividad marítima.

El contenido de este curso se centró en la formación y seguridad marítimas, manipula-



ción de productos pesqueros, técnicas de pesca, navegación marítima y evaluación.

Las clases teóricas estuvieron acompañadas de prácticas en los simuladores de pesca y navegación y visitas a distintos puertos, barcos de pesca de cerco y arrastre, fábricas de redes y centros de transformación de pescado.

Del 18 al 20 de octubre

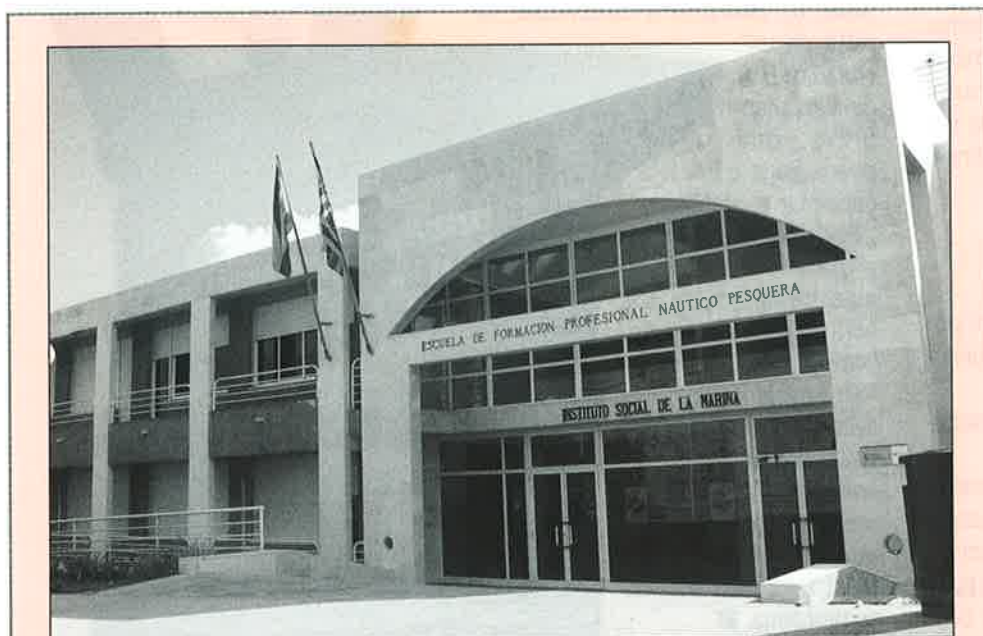
SEMANA EUROPEA PARA LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

Bajo el eslogan "Construyendo Seguridad" se va a celebrar la Semana Europea para la Seguridad y Salud en el Trabajo, durante los próximos días 18 a 22 de octubre, cuyo objetivo es concienciar y fomentar las actividades que permitan hacer de Europa un lugar de trabajo seguro y saludable. Durante esos días y promovidos por la Agencia Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo, que tiene su sede en Bilbao, se celebrarán una serie de actos.

La Semana Europea servirá no sólo para poner de manifiesto los riesgos laborales existentes, especialmente en el sector de la construcción, sino que también propondrá las soluciones puestas en práctica por los más de 30 países participantes.

En España la Semana cuenta con la participación de los agentes sociales, a través de seminarios, congresos, jornadas técnicas, bajo la coordinación del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, como centro de referencia nacional de la Agencia Europea.

Con el objetivo de que esta Semana tenga la mayor difusión el pasado 30 de Abril se presentó, en Dublín, la mayor campaña de seguridad y salud que se haya lanzado en Europa, bajo el patrocinio de la Presidencia europea, la Comisión y los agentes sociales.



Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Palma de Mallorca

Este es el aspecto que presenta la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera que el Instituto Social de la Marina tiene en Palma de Mallorca después de las reformas que se han llevado a cabo en ella con un coste total de 309.541 euros.



L A N E K O II CONGRESO II INTERNATIONAL
SEGURTASUN ETA INTERNACIONAL CONGRESS
OSASUNAREN DE SEGURIDAD FOR SAFETY
NAZIOARTEKO Y SALUD EN AND HEALTH
II. BILTZARRA EL TRABAJO AT WORK

16 • 17 • 18 JUN • 2004 • KURSAAL • DONOSTIA

16, 17 Y 18 JUNIO

KURSAAL • SAN SEBASTIÁN

II CONGRESO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

SESIONES PLENARIAS

- GESTIÓN DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
- IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE PREVENCIÓN EN LA EMPRESA
- CERTIFICACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN
- APORTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS
- TECNOLOGÍAS EMERGENTES
- RESPONSABILIDAD EN LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES
- PROBLEMAS DE LA SALUD LABORAL
- UNIÓN EUROPEA: SITUACIÓN DE LA PREVENCIÓN

TALLERES

- ESTUDIOS COMPARATIVOS DE SISTEMAS DE GESTIÓN
- MÉTODOS PARA LA IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE RIESGOS
- RESPONSABILIDADES DERIVADAS DE LA COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES
- RESPONSABILIDADES DE LOS TRABAJADORES
- RESPONSABILIDADES PENALES
- RESPONSABILIDADES DERIVADAS DEL PRODUCTO
- CLÁUSULAS DE SALVAGUARDA PARA PRODUCTOS DEFECTUOSOS
- DIÁLOGO SOCIAL Y SALUD LABORAL
- NUEVA RECOMENDACIÓN EUROPEA SOBRE ENFERMEDADES PROFESIONALES
- LIBRO BLANCO SOBRE LA VIGILANCIA DE LA SALUD DE LOS TRABAJADORES
- PROBLEMÁTICA DE LA PROFESIÓN DE MEDICINA DEL TRABAJO

COMUNICACIONES LIBRES
EXPOSICIÓN DE POSTERS
COLOQUIOS

**ATRACTIVO PROGRAMA SOCIAL
CENA DE GALA EN EL MUSEO CHILLIDA LEKU**

Programa e información sobre el Congreso disponible en:
www.congresswork.org

**un país
en marcha**



DEPARTAMENTO DE JUSTICIA,
EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL
JUSTIZIA, LAN EGIA
GOBIERNO VASCO



OSALAN
Laneko Segurtasun eta
Osasunaren Eusko Erakundea
Instituto Vasco de Seguridad y
Salud Laborales

Información:

94 423 52 11 • 902 492 000

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.