

Mar

Nº 429
Julio-agosto 2004

**Nueva
etapa
de diálogo
social**

**Asistirá a las flotas que operan
en los caladeros del norte**

El ISM construirá un nuevo barco hospital

Foto: M. C. B. / A. B. / A. B.

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



Las últimas semanas han sido movidas en lo que se refiere a la actualidad tanto en materia de pesca como en lo que afecta a Trabajo y Asuntos Sociales. Y, no ha sido necesario esperar a los 100 días del nuevo gobierno para constatar que, de la presentación de programas, se ha pasado al inicio de acciones concretas.

En materia de pesca, la Administración ha comenzado los trabajos para poner sobre la mesa un plan integral para todos los caladeros con el fin de adoptar las soluciones que correspondan en cada caso con la mirada puesta en la sostenibilidad de los mismos. Agricultura ha señalado su compromiso de luchar para que las futuras generaciones tengan donde pescar. Pero también con una visión realista sobre la situación de la pesca, se dictaron

normas para procesos de reconversión y reordenación de la actividad con medidas para la prejubilación de los pescadores y para su cambio de actividad. En esta misma línea de utilizar lo más correctamente los recursos pesqueros disponibles, en este caso en terceros países, se aprobaron disposiciones para que los derechos sean utilizados en su totalidad y que no se pierda ninguna posibilidad de pesca.

En el campo de Trabajo y Asuntos Sociales, el mes ha venido igualmente intenso. Se inició una nueva etapa de diálogo social con la firma de una declaración de intenciones entre el go-

bierno, sindicatos y los empresarios que arrancará formalmente en septiembre con tres puntos básicos sobre la mesa, mejora de la productividad y competitividad, recortar la temporalidad en el empleo y aumentar la cohesión social. Todo ello, recordó el presidente José Luis Rodríguez Zapatero, siempre con el acuerdo de todos. Y, en esta línea, desde

del pasado uno de julio entró en vigor la subida del 6,6% del Salario Mínimo Interprofesional que está previsto llegue al final de esta legislatura a los 600 euros.

Finalmente, cabe destacar la presentación por parte del secretario de Estado de la Seguridad Social los grandes ejes del departamento para esta legislatura basados en el diálogo y el consenso. Octavio Granada, entre otros compromisos, destacó el destino del 90% del excedente de la Seguridad Social al Fondo de Reserva, la posibilidad del retraso en la edad de jubilación, unos mayores controles en las políticas de prejubilaciones y el compromiso de subida de las pensiones más bajas un 26% durante esta legislatura.

El otoño, a diferencia de otras ocasiones, se presenta, en principio, con diálogo

Y, en el Instituto Social de la Marina, llegó el relevo. Eduardo González López es el nuevo director general. Nueva etapa en el ISM. ■

De la pesca al diálogo social



XXI SEMANA DE ESTUDIOS DEL MAR

Edita: Asociación de Estudios del Mar. 390 páginas

La Asociación de Estudios del Mar ha editado una nueva publicación donde se recogen las ponencias desarrolladas durante la última de sus reuniones anuales celebrada en esta ocasión en Melilla. El hecho de que la misma tuviera lugar en esta ciudad española en la costa norte de Africa, supuso en esta ocasión la apertura de un debate sobre la delimitación de las aguas en relación con los países limítrofes.

Como ya es habitual en estas jornadas de estudio, se pusieron sobre la mesa algunas de las cuestiones que han sido actualidad en los últimos meses por parte de expertos en cada una de las materias. En este sentido, la Semana abordó cuestiones relacionadas con el salvamento marítimo, con el transporte por mar, la importancia del petróleo y los riesgos que conlleva su transporte marítimo y finalmente el debate sobre la catástrofe del Prestige y las alternativas teóricas ante un problema de estas características.

Tras la celebración de los debates, la junta rectora de la Asociación de Estudios del Mar elaboró una serie de conclusiones que afectan tanto a la problemática concreta de Melilla, ciudad donde tuvieron lugar las jornadas, como sobre el resto de las cuestiones de actualidad. En esa línea, la Asociación señala que España solamente ha delimitado el mar territorial en sus fronteras peninsulares así como en su plataforma continental en el Golfo de Vizcaya, respecto a Francia y el mediterráneo respecto a Italia. "Queda por hacer- señalan, el enorme

esfuerzo negociador y son muchos y difíciles los problemas a resolver. Debe advertirse que, antes de emprender cualquier negociación en esta materia, es preciso tener una idea de cuál será la sentencia judicial o arbitral posible más favorable y cuál la más desfavorable. Si la negociación permite acercarse al primer parámetro, es peligroso inclinarse más allá. Si no se puede alcanzar el segundo, es preferible emprender el camino del arreglo judicial".

En relación con otras cuestiones de actualidad, la Asociación señala la conveniencia de crear una comisión autonómica de salvamento marítimo y lucha

contra la contaminación marina para reunir en un solo órgano la totalidad de las instituciones que dentro del gobierno de Melilla ostentan tales funciones. Las conclusiones señalan la necesidad de seguir investigando para lograr artefactos, útiles y barcos capaces de dar soluciones a los problemas habituales y excepcionales de contaminación marina, como el caso del Prestige así como contar con una eficaz red de alerta ante este tipo de catástrofes. Finalmente se señala al sector marítimo como un pilar clave en el transporte de mercancías para el desarrollo económico pero se insta a los poderes públicos a promover su mayor desarrollo desde la competitividad. ■



e n este número

Nº 429 Julio-agosto 2004

Editor:

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

Director general:

Eduardo González López.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco,
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/ Alameda, 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/ Churruga, 2 -
Tel. 91 591 99 00.
Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del
Matadero, 4 (Puente del Carmen) -
Tel. 95 235 93 61.
Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina
España, 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: GRAFFOFFSET, 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.



56

Nueva etapa de diálogo social.

Gobierno, patronal y sindicatos han sentado las bases para el inicio de una nueva etapa de diálogo social en otoño.



6

Nuevo barco hospital.

El Instituto Social de la Marina ha adjudicado la construcción de un nuevo barco hospital por un importe de 16,7 millones de euros para asistir a la flota que opera en los caladeros del norte.

- 6 El ISM construirá un nuevo barco hospital
- 8 Nombrado nuevo director general del ISM
- 9 Nombramientos en Pesca y en Marina Mercante
- 10 Ayudas para reordenar la pesca
- 14 Nuevas reglas de juego para acceder a caladeros de terceros países
- 20 Regulado el acceso al box irlandés
- 22 Pesca prepara un plan integral para el sector
- 24 Las líneas del programa en Seguridad Social
- 28 Así va la costera del bonito
- 32 Isla Cristina, un centro remozado
- 36 FAO señala la estabilidad en capturas
- 42 Avanza la extracción del Prestige
- 48 Los perjuicios del arrastre
- 55 Normas de acceso a las aguas de NEAFC
- 56 Bases para el una nueva etapa de diálogo social
- 58 Subió el Salario Mínimo Interprofesional
- 60 La seguridad en los transportes de viajeros por mar
- 64 El tren de bolos desata la polémica
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves



10

Ayudas para reordenación del sector pesquero. El gobierno fijó ayudas encaminadas a reordenar la actividad de la pesca para ajustar activos a las posibilidades de capturas.

El Instituto Social de la Marina va a construir un nuevo buque hospital y de apoyo logístico para atender sanitariamente a la flota pesquera española que faena en el Golfo de Vizcaya y en el Atlántico Norte, integrada por 1.500 buques y 19.000 tripulantes, que se dedican, preferentemente, a la captura del bocarte, bonito y pez espada. El nuevo buque estará listo dentro de 21 meses y en el se van a invertir 16,7 millones de euros.

El ISM construirá un NUEVO BUQUE HOSPITAL



El nuevo buque sanitario será bastante similar al buque "Esperanza del Mar", también del Instituto Social de la Marina, que presta actualmente servicio en el caladero mauritano, aunque será de menor tamaño y estará preparado para prestar servicio en las duras condiciones de mar del Atlántico Norte. Incorporará todas las mejoras tecnológicas de más reciente desarrollo en los aspectos sanitarios y de seguridad, tanto del propio buque como de las condiciones en las que se va a realizar el trabajo a bordo. Poseerá

una gran capacidad de maniobra y dispondrá de los más modernos sistemas electrónicos de ayudas a la navegación y comunicaciones, así como los medios más eficaces de control de la contaminación ambiental.

16,7 MILLONES DE EUROS DE INVERSIÓN

El Instituto Social de la Marina va a invertir en la construcción del nuevo buque hospital 16.750.000 euros y de ella se va a encargar la empresa Izar Construcciones Navales, S.A. Astillero Gijón, después de que el ISM hiciera la correspondiente adjudicación, tras la fase de concurso oficial, al que también se presentó la empresa Astilleros Gondan, S.A. de Figueras, Castropol (Asturias). El plazo previsto de construcción es de 21 meses.

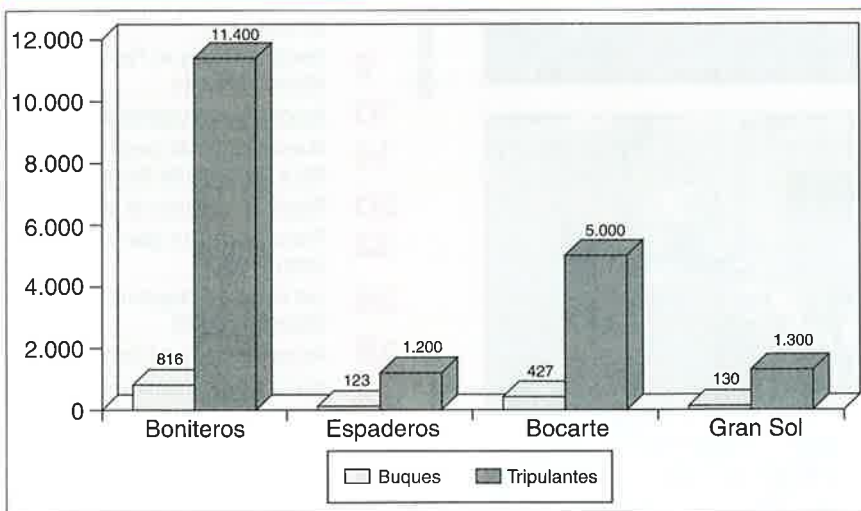
LOCALIZACIÓN DE LOS CALADEROS

En la zona de actuación prevista para el nuevo barco sanitario faena una flota pesquera estimada en alrededor de 1.500 buques, en los que trabajan cerca de 19.000 hombres. Estos barcos operan permanentemente, como es el caso de la flota espadera, o en temporadas o costeras determinadas como el bonito y el bocarte. Las flotas dedicadas a la pesca de estas dos últimas especies así como a la merluza faenan entre los paralelos 40 y 50 N y los meridianos 3 y 30 W, con un alejamiento máximo de los puertos base de 1.500 millas, para el bonito, y de 1000 millas para los pesqueros del gran Sol.

Por su parte, la flota del pez espada faena preferentemente entre los paralelos 36 y 40 N y los meridianos 13 y 20 W con un alejamiento máximo de los puertos base de 1.500 millas

Las tripulaciones embarcadas en estas flotas proceden de Galicia (73 por ciento), país Vasco (16 por ciento), Cantabria (6 por ciento) y Asturias (5 por ciento).

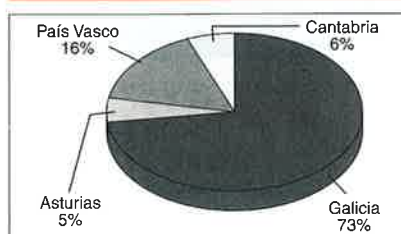
BUQUES Y TRIPULANTES



BUQUES



COLECTIVO AFECTADO POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS





CARACTERÍSTICAS DEL NUEVO BUQUE HOSPITAL

El nuevo buque asistencial tendrá 75 metros de eslora total, 14 metros de manga, 7,20 metros de punta a cubierta y 4,30 metros de calado de diseño. Podrá alcanzar una velocidad de crucero de 16 nudos contará con una autonomía de 5.000 millas. Dispondrá de una reserva de 100.000 litros de gasoil para atender a pesqueros.

Estará equipado con dos propulsores principales omnidireccionales de popa que, junto con la hélice azimutal de proa, le confieren un alto grado de maniobrabilidad en marcha y a buque parado y capacidad para vuelta a casa en caso de emergencia. Estará dotado de aparatos electrónicos de navegación y comunicaciones de última generación con capacidad para videoconferencia y telemedicina.

Para su actividad asistencial contará con cuatro lanchas de trabajo de transporte de enfermos o accidentados y de ayuda médica muy similares a las que lleva el "Esperanza del Mar", cuyo sistema de arriado y recuperación por el costado de babor del buque es de gran seguridad. Dispondrá, también, de una bodega de 400 metros cúbicos para transporte de ayuda humanitaria en caso de catástrofes.

ZONA HOSPITALARIA

El área hospitalaria estará dotada de sala de curas con capacidad para operaciones quirúrgicas en casos excepcionales; Unidad de Cuidados Intensivos con capacidad para dos pacientes y dos camarotes individuales y tres dobles. Una de las camas de la UCI está preparada para atender a grandes quemados y los camarotes individuales podrán servir, también, para atender enfermos contagiosos o psiquiátricos. Llevará también control de enfermería,

sala de rayos X, farmacia, laboratorio, despacho médico para consultas ambulatorias.

El nuevo buque podrá acomodar a 28 tripulantes y personal sanitarios (dos médicos y un ATS); 10 enfermos y accidentados y camarotes de reserva para 12 personas. Todos los camarotes tendrán luz y ventilación natural.

El diseño incluye una zona de cubierta despejada para evacuaciones vía helicóptero y tendrá, además, capacidad de suministro de combustible, agua dulce, aire comprimido, electricidad, etc., a los buques que lo necesiten y contará con un equipo de buceadores para asistencia logística. Con la construcción de este buque hospital la Seguridad Social española se convierte en la única en el mundo que cuenta con dos buques sanitarios para atender médicamente a las flotas embarcadas, cumpliendo así los objetivos contenidos en el Programa de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina, que son mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar. ■

C.H.

Igual que el "Esperanza del Mar", el nuevo buque hospital estará dotado de lanchas para transportar enfermos y de UCI.

COBERTURA DE PESCADORES CON EL NUEVO BUQUE

Modalidad	Periodo	Barcos
Boniteros	1 junio-30 septiembre	816
Espaderos	Todo el año	123
Flota dedicada a la captura del bocarte	1 marzo-30 junio	427
Pesqueros de Gran Sol	Todo el año	130
TOTAL		1.496
Colectivo afectado por CC AA.	Trabajadores	Porcentaje
Galicia	13.839	73
País Vasco	2.945	16
Asturias	1.022	5
Cantabria	1.094	6
TOTAL	18.900	100



Eduardo González López, nuevo director general del ISM

Eduardo González López es el nuevo director general del Instituto Social de la Marina, según el acuerdo tomado por el Consejo de Ministros del pasado 2 de julio. El nombramiento se realizó a propuesta del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. El nuevo responsable del ISM tomó posesión de su cargo el martes, 6 de julio, en un sencillo acto, que estuvo presidido por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, y en el que también estuvieron presentes los secretarios de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, y de Servicios Sociales, Amparo Valcarce; la subsecretaria del Departamento, Aurora Domínguez; el jefe de Gabinete del secretario de Estado de la Seguridad Social, José Antonio Panizo, y la familia del director general del ISM. El titular de Trabajo dio la bienvenida a Eduardo González, al equipo del ministerio y recordó las líneas de actuación del Departamento, que pasan por la mejora de la protección social y el avance en las políticas de igualdad.



Eduardo González López nació el 27 de junio de 1955 en Baños de Montemayor (Cáceres). Está casado y tiene dos hijas. Se licenció en Ciencias Políticas y Sociología en la Universidad Complutense, de Madrid, en 1978 y es funcionario de la Administración Local con Habilitación de Carácter Nacional y Secretario Interventor desde 1984. Es Técnico Urbanista (Instituto Nacional de Administración Pública, 2002)

Su primer destino profesional fue como Secretario del Ayuntamiento de Dumbria, en A Coruña, donde permaneció hasta 1995. En ese año se trasladó a Madrid, donde ha ejercido, hasta su nombramiento como director general del ISM, el mismo puesto en los Ayuntamientos de Los Molinos y Guadarrama, localidades de la sierra madrileña próximas a El Escorial y como Secretario de la Mancomunidad de Servicios Sociales y Consumo "La Maliciosa", comarca de Guadarrama.

Ha sido también vicepresidente del Colegio Provincial de Secretarios, Interventores y Tesoreros de A Coruña entre 1991 y 1994 y Vocal del Consejo General de COSITAL, 1994-1995.

CONTINUIDAD DEL ISM

En unas primeras declaraciones a la revista "MAR", para saludar al colectivo marítimo pesquero, Eduardo González ha confirmado, apoyándose en las palabras pronunciadas por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, en el Consejo General del ISM, celebrado el pasado 13 de julio, la permanencia y revitalización de este Organismo y desmintió los rumores surgidos en los últimos meses sobre su desaparición.

"Hay que seguir trabajando para la gente del mar desde un nuevo marco, ha dicho González, en el que hay que tener en cuenta la realidad de las Comunidades Autónomas, que han asumido ya varias competencias del ISM. Pero hay un núcleo de prestaciones que, tanto constitucional como estatutariamente son intransferibles como son las referentes a la protección social, asistencia sanitaria y formación de los trabajadores del mar embarcados y que ninguna otra administración pública puede llevar a cabo como lo hace el ISM".

El nuevo director general está decidido a "potenciar todo lo que de específico tiene este Organismo y mejorar la gestión en cuanto a cotizaciones y pago de pensiones en colaboración con otros organismos de la propia Administración de la Seguridad Social, pensando en que la gente del mar reciba nuestras prestaciones con mayor eficacia. Para ello contamos con el apoyo de todas las organizaciones empresariales, sindicales y profesionales del sector que están representadas en el Consejo General del ISM y que sienten a esta institución como propia". **C. H. C.**

Felipe Martínez Martínez, director general de la Marina Mercante

El nuevo director general de la Marina Mercante es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid y pertenece a la escala de Técnicos Facultativos Superiores del Ministerio de Medio Ambiente. Es profesor titular de Ingeniería Hidráulica EUITOP de la Universidad Politécnica de Madrid, en excedencia desde 1987. Hasta su nombramiento ejercía como vocal asesor en el ministerio de medio Ambiente.

A lo largo de su carrera profesional en la Administración ha sido gerente de los Servicios Técnicos Centrales en el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) y director del Centro de Estudios de Puertos y Costas. En 1989 fue nombrado director general del CEDEX, puesto en el que permaneció diez años.

Felipe Martínez Martínez ha realizado estancias y estudios de perfeccionamiento en el extranjero: Bureau of Reclamation (USA), diplomado en Mecánica de Ríos por la Universidad de Colorado (USA). Ha sido director, asesor, profesor y miembro de la comisión docente de varios cursos nacionales e internacionales. Es, además autor de numerosos informes, estudios y proyectos así como de publicaciones, artículos y conferencias sobre temas de matemática aplicada, hidráulica, puertos y costas y tecnología propia de la Ingeniería Civil. Pertenece a diferentes comisiones, comités, grupos de trabajo y asociaciones técnicas nacionales e internacionales.

También ha sido consejero del Co-



legio Nacional de Ingenieros de Caminos, vocal de la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología y vicepresidente de la Asociación Internacional de Ingeniería e Investigación Hidráulica. Ha ejercido también como consejero de distintas empresas públicas y vocal de los consejos rectores del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo y Puertos del Estado.

Fernando Curcio Ruigómez, director general de Recursos Pesqueros del MAPA

El Consejo de Ministros del pasado 11 de junio nombró a Fernando Curcio Ruigómez, director general de Pesca Marítima del ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

El nuevo director general es licenciado en Derecho y funcionario de la carrera diplomática. En su dilatada experiencia profesional en el ministe-

rio de Asuntos Exteriores ha ocupado puestos de responsabilidad en las embajadas de España en Sudán, Yemen, Paraguay, Zimbabue, Zambia y Malawi.

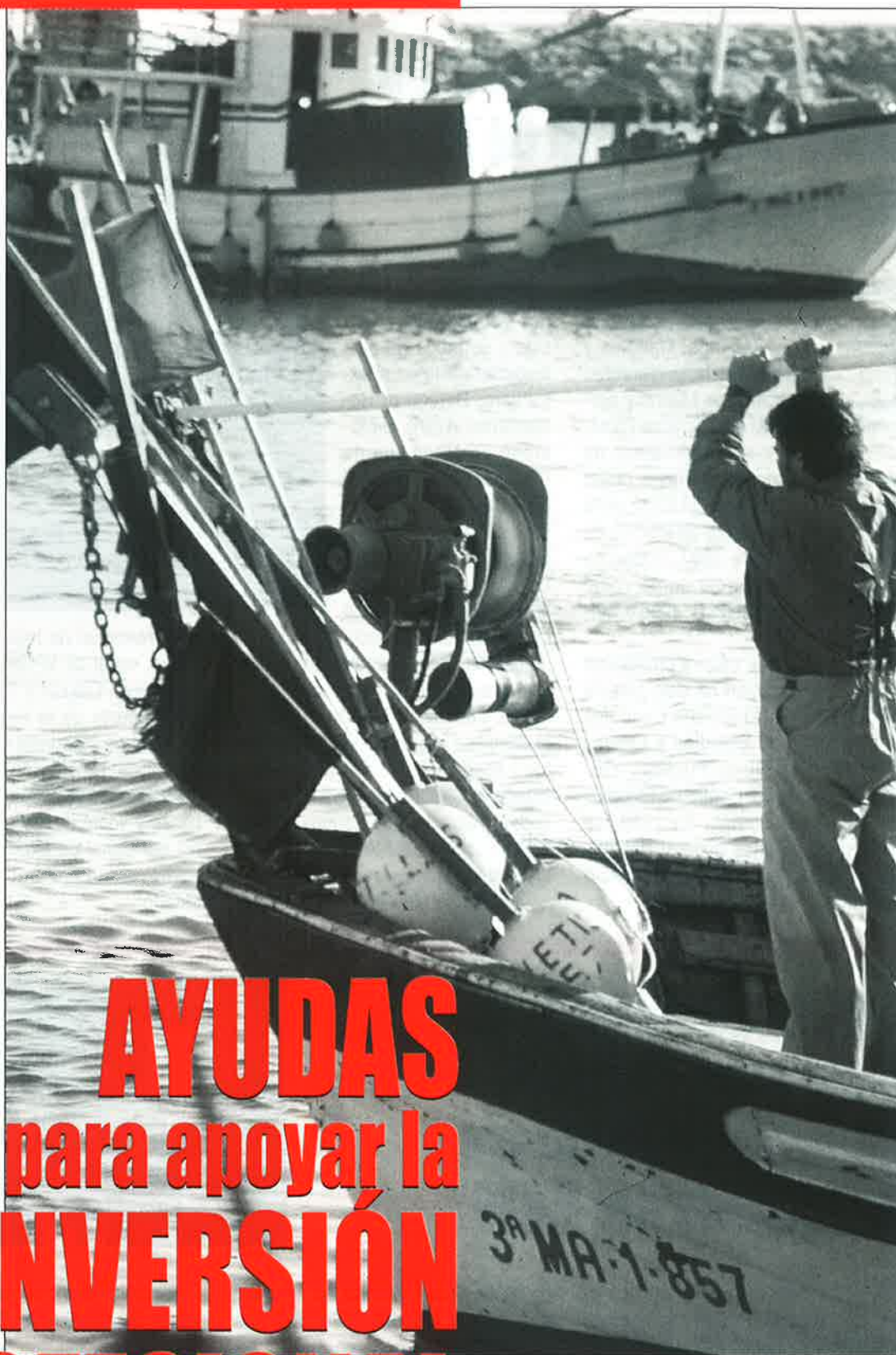
Desde el año 200 a 2002 fue subdirector general de Organismos Multilaterales de pesca de la Secretaría General de Pesca Marítima del MAPA y desde 2002 hasta ahora venía desempeñando el cargo de Consejero de



Relaciones Exteriores en la Representación Permanente de España ante la Unión Europea.

Fernando Curcio cuenta con el Diploma sobre Comunidades Europeas de la Escuela Diplomática y es postgrado en Estudios Europeos por la Facultad de Ciencias Económicas, sociales y Políticas de la Universidad Católica de Lovaina (Bélgica).

Tras los cambios introducidos por la Unión Europea, la Administración pesquera española ha procedido a la adaptación de la normativa en todo lo referido a las medidas socioeconómicas encaminadas a la cofinanciación de los regímenes nacionales en materia de ayuda a la jubilación anticipada para los pescadores, a la concesión de primas globales individuales y primas compensatorias individuales no renovables. Estas ayudas van destinadas a fomentar la reconversión profesional de los pescadores, a la diversificación de sus actividades así como para la concesión de primas destinadas a los pescadores con edad inferior a los 35 años para la adquisición de un buque pesquero en propiedad total o parcial.



AYUDAS para apoyar la RECONVERSIÓN PROFESIONAL de los pescadores

La elaboración de esta disposición se ha hecho en colaboración y coordinación con el conjunto de las comunidades autónomas que serán los organismos competentes a efectos de la tramitación de todas las medidas.



TIPOS DE AYUDAS

Según el contenido de esta disposición, las medidas socioeconómicas contempladas en este nuevo real decreto se concretan en las siguientes:

a) Planes de jubilaciones.

A esta medida pueden acceder los pescadores que estén dados de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y haber completado, al menos, al cumplir los sesenta y cinco años de edad o equivalente un periodo mínimo de cotización de quince años

b) Primas globales individuales.

Los pescadores que reúnan las condiciones exigidas podrán acceder a una prima global individual de hasta 10.000 euros por persona, siempre que el buque pesquero donde estaban embarcados sea objeto de una paralización definitiva en función de los años de actividad y de cotización al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Se requiere que hayan cotizado al menos 12 meses y si la misma fuera menor, la prima se reduciría proporcionalmente

c) Primas compensatorias individuales no renovables.

Para acceder a esta prima, los pescadores que opten por la misma deberán justificar al

menos cinco años en el ejercicio de la profesión. Las ayudas pueden ir en dos direcciones. Por un lado, como ayuda a su reconversión profesional en un sector que no sea la pesca dentro de un plan social individual o colectivo sobre la base de un coste subvencionable limitado a 50.000 euros por beneficiario determinando la autoridad de gestión la cuantía individual en función de la amplitud del proyecto de reconversión y los compromisos financieros contraídos por el beneficiario

d) Ayudas a pescadores de edad inferior a los 35 años.

Este apoyo está contemplado para la concesión de primas individuales a pescadores con edad inferior a los 35 años que puedan acreditar al menos cinco

años de ejercicio de la profesión o que puedan acreditar una formación profesional equivalente cuando adquieran por primera vez un buque de pesca en propiedad total o parcial, siempre que cumpla los requisitos siguientes:

Uno de los objetivos es lograr una mayor diversificación de las actividades en el propio sector





1º Que el barco de pesca tenga una eslora entre los 7 y los 24 metros y que en el momento de la adquisición de la propiedad tenga una antigüedad entre 10 y 20 años. El barco deberá igualmente estar operativo e inscrito en la Tercera lista del Registro oficial de Matrícula de Buques y en el Registro de Buques Pesqueros

2º La transferencia de la propiedad no se debe producir en el seno de la misma familia hasta el segundo grado de parentesco

3º Por parte del organismo competente se determinará la cuantía de cada prima individual en función del tamaño y la edad del barco así como las condiciones financieras planteadas para su compra

4º La cuantía de la prima no será en ningún caso del 10% del coste de adquisición de la propiedad ni rebasar los 50.000 euros.

EXIGENCIAS

Para el conjunto de las ayudas previstas se contemplan una serie de exigencia diferentes.

En el caso de los planes de jubilación se requiere en primer lugar que el afectado esté dado de alta en el Régimen Especial de la

Seguridad Social para los Trabajadores del Mar y haber completado, al menos, al cumplir los 65 años, o equivalente, un periodo mínimo de cotización de 15 años. La persona debe tener como mínimo 55 años o más y no haber cumplido la edad legal de jubilación en el momento cuando formalice la solicitud, haber ejercido al menos durante 10 años la profesión de pescador enrolado y en alta o en alguna de las situaciones asimiladas al alta. Los beneficiarios no pueden superar el número de puestos de trabajo suprimidos a bordo de los buques pesqueros como resultado de la paralización definitiva de las actividades pesqueras durante todo el periodo de programación.

Se considera como situación asimilada al alta toda aquella que lleva aparejada la reserva del puesto de trabajo

Para acceder a las primas globales individuales, el beneficiario deberá estar igualmente dado de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y haber cotizado al mismo durante un periodo mínimo de doce meses. Se requiere tener menos de 55 años o si se supera ese techo, no tener la posibilidad de jubilarse. Es preciso estar





enrolado y en alta o en situaciones asimiladas en el buque objeto de ajuste estructural desde el momento en que el armador solicite la prima por paralización definitiva, la ayuda para constituir una sociedad mixta o la solicitud para la exportación del barco hasta que finalice la relación laboral con la empresa armadora

Para acceder a las primas compensatorias individuales no renovables, los beneficiarios deberán estar dados de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, tener menos de 55 años o siendo mayor, no tener la posibilidad de jubilarse y cumplir las exigencias requeridas en esta normativa

Finalmente para las ayudas a pescadores con menos de 35 años, se requiere cumplir los requisitos concretos señalados para este tipo de apoyos así como estar dado de alta en el

Régimen Especial la de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar

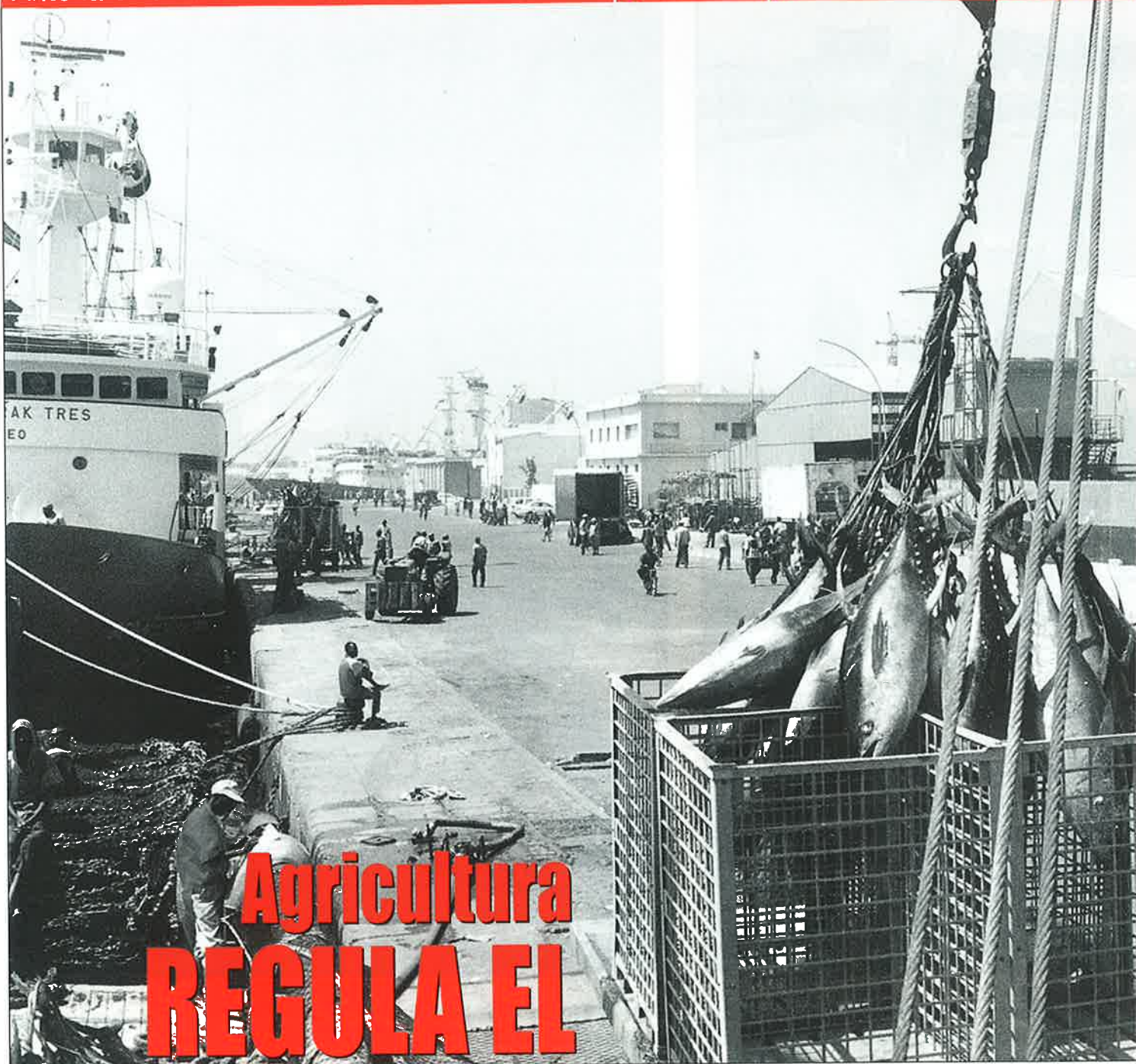
Para la tramitación de las ayudas, la competencia se halla en el órgano correspondiente de cada comunidad autónoma. Si se trata de barcos aportados a una sociedad mixta, la Secretaría General de Pesca Marítima comunicará a cada comunidad autónoma los datos sobre el barco exportado. En el caso de un barco con paralización definitiva, la ayuda no será efectiva hasta su baja en el Censo de Flota

Por parte de las autoridades competentes se pondrán en marcha los correspondientes controles para que, entre otras situaciones, un pescador no se pueda beneficiar a la vez de dos tipos de ayudas o que una persona prejubilada siga ejerciendo la actividad pesquera. ■

V. M.

Se primará a los pescadores con edad inferior a los 35 años para la compra de un barco en propiedad total o parcial

Ante la existencia de un número de barcos superior a las posibilidades de pesca



Agricultura
REGULA EL
ACCESO
de los barcos a
caladeros de
terceros países

A propuesta del ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el gobierno aprobó un real decreto por el que se regula el acceso de los barcos españoles a las aguas de los caladeros de terceros países con quienes hay suscritos acuerdos por parte de la Unión Europea. Aunque las condiciones generales para acceder a esas aguas, cánones de acceso o modalidades de pesca vienen fijadas en cada uno de esos compromisos, el Estado miembro tiene la capacidad para determinar reglas de juego complementarias para ejercer la actividad pesquera en esas aguas en función de las condiciones de cada flota.



La Unión Europea, siguiendo en este punto la política iniciada en su día por las autoridades españolas, mantiene una importante actividad en materia de acuerdos pesqueros con terceros países para dar salida a las necesidades que tiene una parte muy importante de la flota comunitaria. Actualmente hay en vigor 15 acuerdos junto a otros en proceso de negociación. Aunque la filosofía y el contenido de los que se están negociando y los que se negociarán en el futuro van a tener poco que ver con los que hoy están en vigor, ya que los mismos estarán ligadas no solo al pago de un canon, sino a una políti-



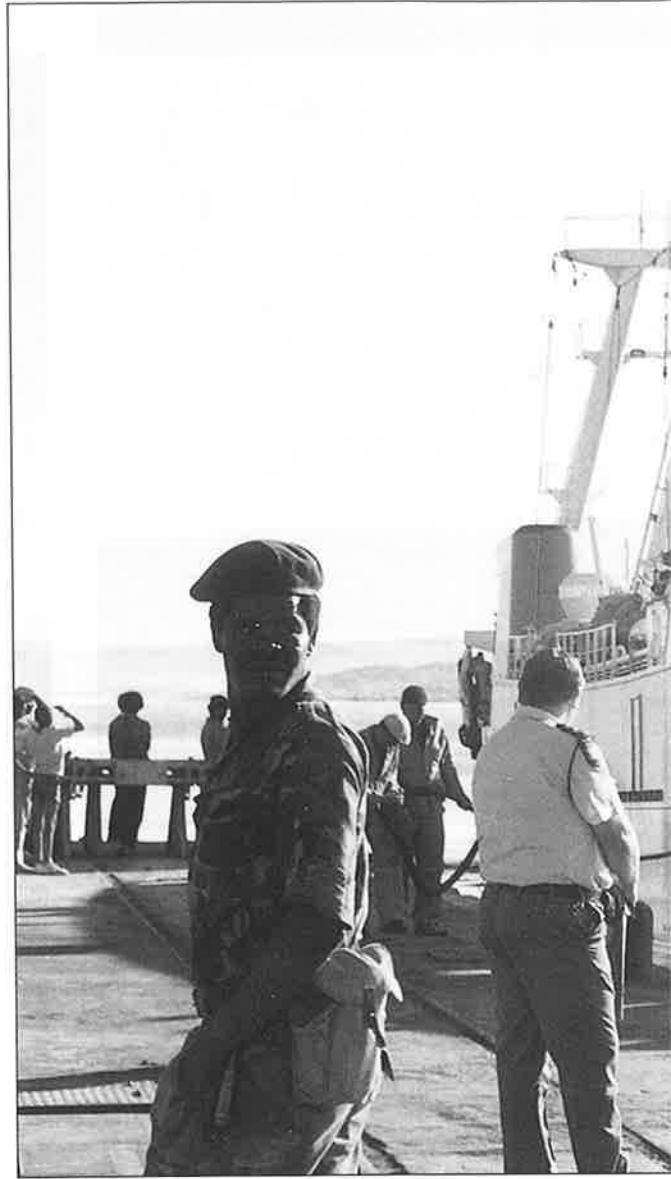
ca de colaboración, en todo caso el objetivo sigue siendo abrir puertas a la actividad de la flota.

España ha sido tradicionalmente uno de los países que más han utilizado este tipo de acuerdos para sus flotas de altura y gran altura en caladeros lejanos ante la existencia de un fuerte excedente de flota que no puede operar en los caladeros propios. Esta situación se ha agravado en los últimos años fundamentalmente consecuencia de la no renovación en 1999 del acuerdo con Marruecos, lo que se ha traducido en la necesidad de recolocar parte de esos barcos en otros caladeros con lo que se han incrementado los excedentes.

A la vista de esta nueva coyuntura, la Administración pesquera ha dictado una serie de normas para regular las posibilidades de acceso de esa flota a los caladeros de terceros países en aras de que nunca se pierdan derechos de pesca y que a la vez haya un equilibrio entre los intereses de todas las flotas.

Según se indica en este real decreto, podrán acceder a la zona de pesca de los diferentes terceros países, con los que exista un acuerdo comunitario y en función de las posibilidades de pesca asignadas a España, los buques incluidos en el Censo de Buques de Pesca Marítima que cumplan los requisitos de idoneidad establecidos entre la Unión Europea y los diferentes países y que obtengan en permiso especial requerido. En este sentido, las empresas deberán solicitar el mismo a la secretaria general de Pesca Marítima indican-

Actualmente la UE tiene suscritos 15 acuerdos con posibilidad de ejercer la actividad pesquera en ocho modalidades



do la modalidad y el periodo para el que se solicita el mismo.

Por parte de la Administración se han establecido los correspondientes criterios de selección para acceder a cada uno de los caladeros y en función de las modalidades de pesca.

En el caso de las posibilidades de pesca para especies demersales, cuando se trate de una actividad desarrollada históricamente, en el listado de barcos para esta modalidad se incluirán en primer lugar los buques que hubieren obtenido y utilizado una licencia en la misma modalidad en el periodo inmediatamente anterior al que se solicita, ordenados en función de los periodos de pesca y disfrutados en esa modalidad. En el caso de los barcos dados de baja, aportados por una nueva construcción, que disponga de una licencia en aguas de un tercer país en el momento de causar baja o de su hundimiento, el barco de nueva construcción tendrá el mismo número de orden en el listado que tenía el buque de baja aportado. En el supuesto de existir igual-

dad en los periodos en la modalidad que se solicita, los barcos se ordenarán mediante la suma de los periodos en otra modalidad del mismo acuerdo

En segundo lugar se incluirán las solicitudes de los demás barcos ordenados en función de los periodos disfrutados por cada uno en la modalidad que se trate. En el caso de coincidencia del número de periodos, se recurrirá al resto de periodos en las demás modalidades.

Cuando aplicando todos estos criterios persista la igualdad entre los derechos de los barcos, se procederá a seleccionar el buque o buques propuestos de común acuerdo con los armadores o entidades asociativas que los representen, dando prioridad los barcos que no dispongan de una alternativa de pesca y cuyas características técnicas permitan optimizar la actividad de la flota que opera en la zona. Si no hubiera un acuerdo o si por parte de la Administración se considera que el acuerdo no es el adecuado, se procederá a la selección mediante sorteo

**La no
renovación del
acuerdo con
Marruecos
supuso dejar
sin
posibilidades
de faenar a un
número
importante de
barcos que
han ido a
otros
caladeros**



En el caso de la ordenación de las posibilidades de pesca para especies pelágicas altamente migratorias en la modalidad de palangre, cuando se trate de una actividad pesquera desarrollada históricamente, en primer lugar tendrán prioridad para lograr la licencia, los buques que la hubieran obtenido y utilizado en el periodo inmediatamente anterior al periodo para el que se solicita. Si se trata de barcos dados de baja aportados para una nueva construcción que dispongan de una licencia en aguas de un tercer país en el momento de causar baja o de su hundimiento, el buque de nueva construcción tendrá la misma prioridad que los barcos en activo siempre que el buque aportado como baja o hundido hubiera utilizado la licencia en el periodo en el que se dio de baja. En segundo lugar se incluirán las solicitudes de aquellos barcos que habiendo solicitado licencia para el periodo anterior no hubieran podido disfrutar de la misma por falta de posibilidades.

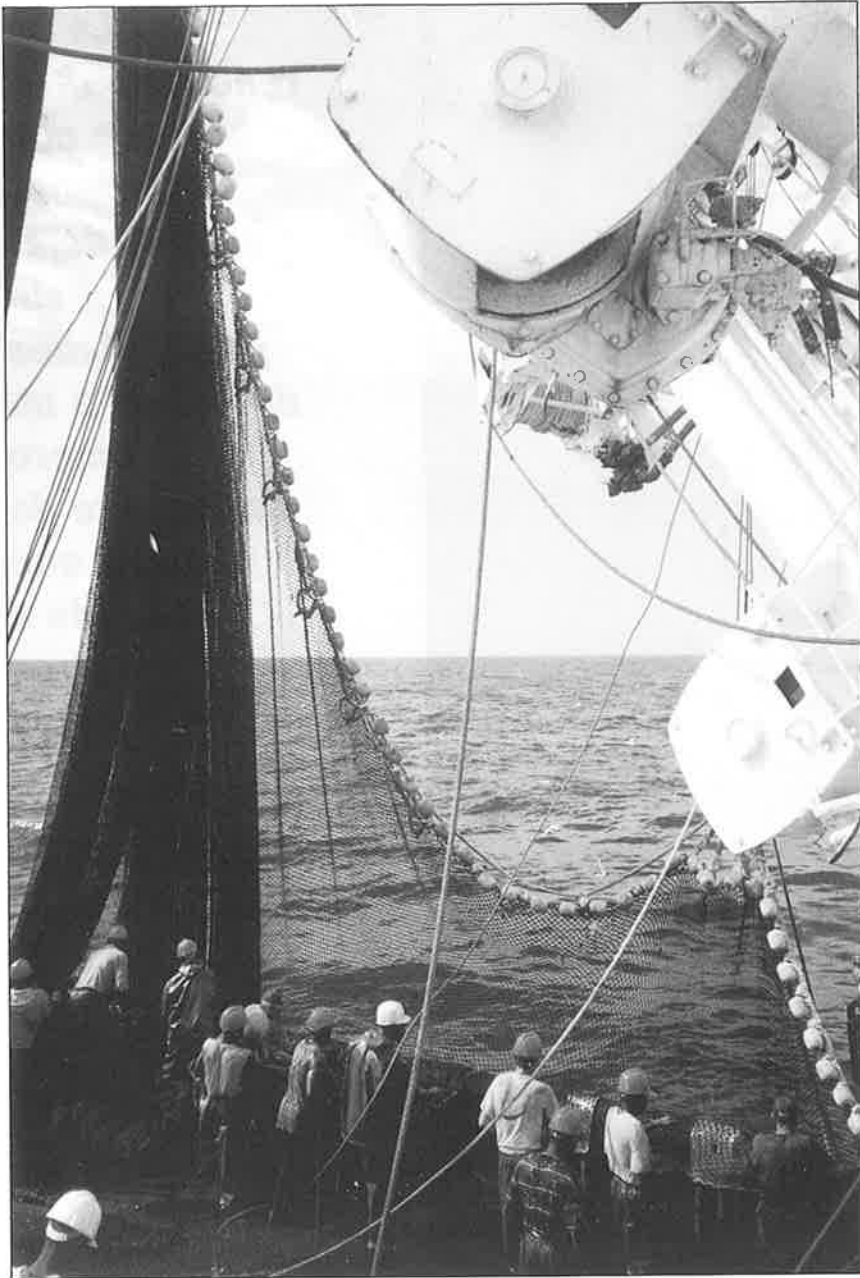
En tercer lugar se incluirán los demás barcos

solicitantes y los buques que, habiendo logrado una licencia de pesca en el mismo acuerdo anterior, no la hayan utilizado, todos ellos en igualdad de condiciones.

Caso de que las peticiones sean superiores a las posibilidades de pesca, el procedimiento para la adjudicación de las mismas sería igual al dispuesto en el caso de la pesquería para especies demersales

Para la pesquería de especies pelágicas altamente migratorias en la modalidad de atuneros, cuando se trata de una actividad pesquera desarrollada históricamente, tienen prioridad en la obtención de la licencia aquellos barcos que la hubieran obtenido en la misma modalidad en el periodo inmediatamente anterior al que se solicita. En el caso de barcos dados de baja, aportados para una nueva construcción, que dispongan de una licencia en aguas de un tercer país

En el momento de causar baja o de su hundimiento, el barco de nueva construcción tendrá la misma prioridad que los buques en acti-



vo. En segundo lugar se hallan las solicitudes de los demás barcos en función de los periodos que ostenten.

De acuerdo con esta normativa, los listados definitivos que se adopten por parte de la Administración pesquera deberán ajustarse a las posibilidades disponibles e incluirán solamente aquellos barcos que hayan abonado los cánones y demás contrapartidas exigibles en el periodo que se trate. La actividad pesquera estará condicionada además a que los armadores obtengan la correspondiente licencia expedida por las autoridades del tercer país que se trate así como a la autorización expresa de la Administración pesquera española mediante un permiso temporal de pesca que podrá ser sustituido por una resolución en la que se incluyan los barcos autorizados

La disposición oficial contempla igualmente la posibilidad de que los barcos que estén dis-

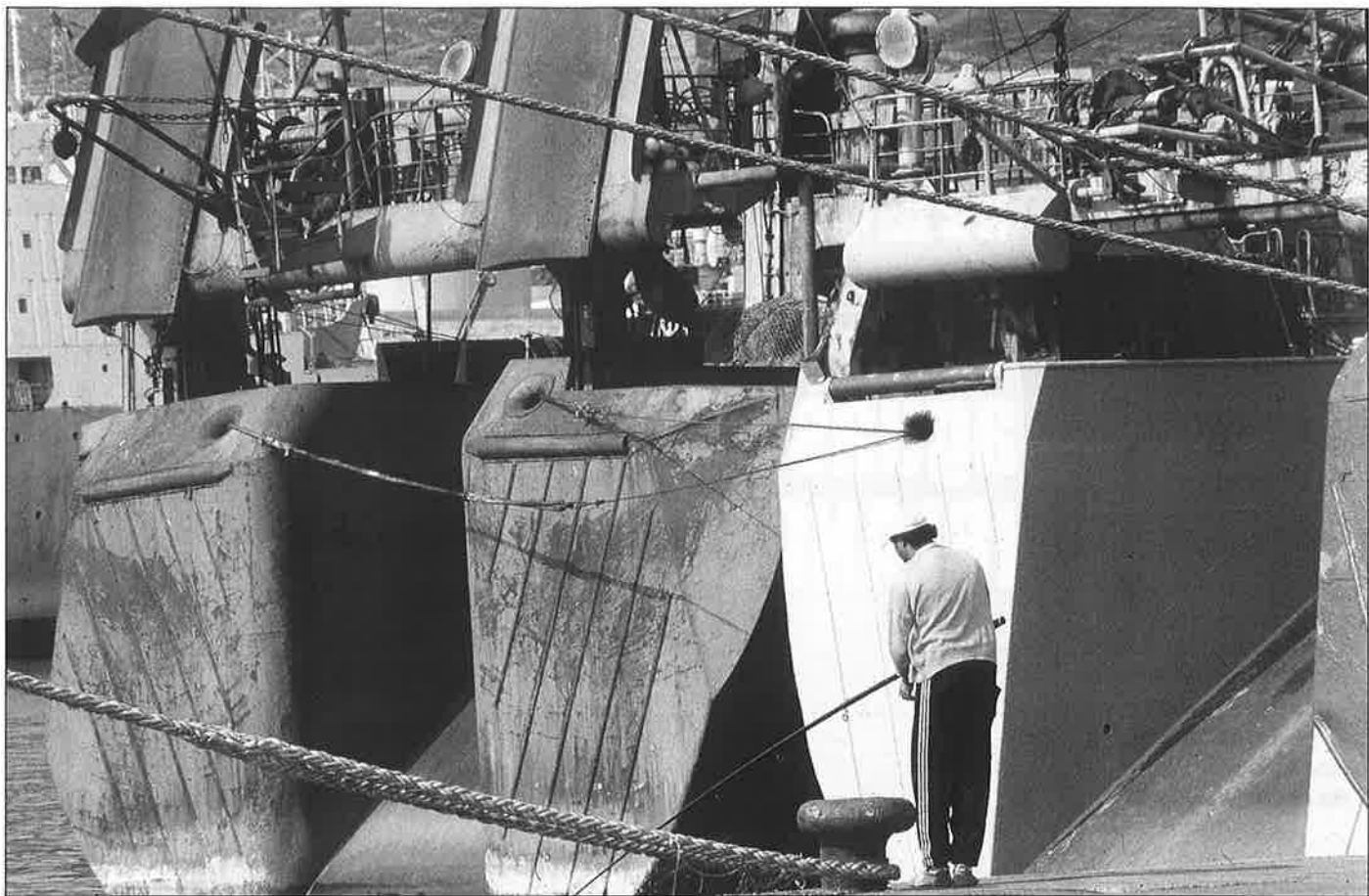
frutando de una licencia al amparo de un determinado acuerdo, siempre que cumplan los criterios establecidos y con la autorización de la Administración pesquera, en el caso que se trate de buques de la misma empresa armadora, podrán ser sustituidos en las siguientes circunstancias:

a) de forma definitiva por otro barco de la misma empresa o distinta empresa, cuando exista una limitación de TRB o GT el nuevo barco no podrá superar el TRB o GT del barco sustituido salvo si ese aumento no crea perjuicios al resto de los barcos con licencia

b) de forma temporal por otro buque de la misma o diferente empresa armadora si el nuevo es de similares características al que se sustituye. Si hubiera limitación de tonelaje o potencia, se aplicarían las mismas exigencias que en el caso anterior

Un buque adquirirá solamente los mismos derechos que el anterior si la sustitución es definitiva. La sustitución definitiva de un buque por otro podrá hacerse para uno o para todos los acuerdos en los que faenaba el mismo, no pudiendo separarse los periodos dentro de un mismo acuerdo en función de las diferentes modalidades. Las nuevas construcciones de barcos conservarán todos los periodos genera-





dos en las distintas modalidades del buque aportado como baja, en todos y cada uno de los acuerdos en los que hubiera faenado. En el supuesto de aportar como baja dos o más buques para una nueva construcción, el barco nuevo conservará los periodos pertenecientes al que mayor número de periodos tuviera.

Por parte de la Administración pesquera se reconocerá a cada barco los periodos que le corresponden en función de las licencias obtenidas en al zona de pesca de cada tercer país con quien exista un acuerdo pesquero. La normativa de la Administración pesquera contempla, igualmente la posibilidad de que en un determinado acuerdo se hayan superado las posibilidades de pesca asignadas, mientras algunos barcos no hubieran utilizado las suyas. En ese caso se produciría tanto una pérdida de derechos por los periodos generados en la modalidad de especies demersales, mientras en los buques palanqueros habría una pérdida del derecho preferencial para la renovación de la licencia

Por el contrario, los barcos siniestrados o hundidos y los inactivos debido a obras de modernización o reparación, podrán seguir generando periodos. En ningún caso los mismos podrán superar dos años completos pro hundimiento o pérdida total del buque y de seis meses si se trata de una reparación por fuerza mayor. ■

V. M.

Los ministros de Pesca comunitarios acordaron por unanimidad dar luz verde al conjunto de normas por las que se regula el acceso de las flotas comunitarias a las aguas del noroeste de la UE, los caladeros comprendidos entre el golfo de Vizcaya y el oeste y el noroeste de las costas irlandesas, entre las que se halla el antiguo "box" irlandés. La Administración española mantiene su recurso ante el Tribunal de Justicia comunitario por estar en contra de que se haya declarado una nueva zona sensible, aunque más reducida que la anterior y contra el periodo de referencia fijado por la Unión Europea para asignar el esfuerzo pesquero en esas aguas de cada país. En el caso de España se tomaron como referencia los años de 1998 a 2002, periodo cuando la flota española tenía restringido el acceso sólo para 40 barcos.

REGULADO el acceso a las aguas del "BOX IRLANDÉS"



El compromiso alcanzado por los ministros de pesca contempla el establecimiento de un esfuerzo pesquero de carácter anual para cada país medido en términos de kilovatios-potencia del barco por día y en función de los días que el barco se halla en la mar, limitación que se aplica a los barcos con más de 15 metros de eslora

La normativa para el acceso a estas aguas se aprobó en Bruselas en otoño de 2003 con la oposición de la Administración española y el rechazo también de las autoridades irlandesas, al ser las dos las más afectadas directamente. Los irlandeses simplemente de forma testimonial en cuanto en la práctica no afecta a sus intereses, mientras para España suponía mante-



ner en parte una vieja discriminación de su flota en aguas comunitarias desde el momento de la adhesión.

La integración española en la Unión Europea en materia de pesca, ante el temor y los recelos que despertaba su flota a otros Estados miembros, se caracterizó por un proceso de grave discriminación a la hora de acceder a determinadas aguas mientras se cerraba la entrada al llamado "box" irlandés. En los años siguientes se fueron suavizando esas condiciones y muy especialmente en 1996. A partir de esa fecha se abrió la posibilidad para que al menos unos 40 barcos españoles pudieran acceder a las aguas de esa zona frente a las costas irlandesas.

Tras la reforma de la Política Pesquera Común en 2002, se abrió el debate sobre la aplicación de una serie de reglamentaciones entre las que se hallaban las normas para acceder a las llamadas aguas occidentales entre las que se encuentra el "box". Estas negociaciones tuvieron lugar el pasado otoño donde, a efectos de los intereses españoles se destacan dos puntos en los que tanto la Administración española como el sector no están de acuerdo. Se acoge favorablemente la eliminación de zonas prohibidas para nadie, pero se rechaza la instauración de una nueva zona sensible que es aproximadamente el 40% de la superficie del antiguo "box" donde estará limitado el acceso de los barcos. Por otra parte, a la hora de cal-

cular la presencia de cada país, Bruselas impuso que se tuviera en cuenta el esfuerzo del que disponía cada Estado entre los años 1998 y 2002, fechas en las que España tuvo un acceso restringido sólo para una parte de su flota que actualmente ya sólo es de unos 190 barcos frente a los 300 que había en el momento del ingreso en la Unión Europea.

En el acuerdo adoptado el pasado mes, la Unión Europea asignó a España un total de 91 millones de kilovatios por día anuales para las aguas del noroeste. De esa cifra, 88,1 millones serán para la pesca de especies demersales, 380.000 kilovatios día para la captura de vieiras y 2,9 millones de kilovatios día para la captura de bueyes y centollas. En el caso concreto de la zona declarada como biológicamente sensible, una parte del antiguo "box", habrá una limitación del esfuerzo de pesca para las embarcaciones con más de 10 metros de eslora. En estas aguas, las posibilidades para la flota española se concretan en 5,6 millones de kilovatios por día para la captura de especies demersales. Una nota de interés para esta pesquería es el acuerdo de los ministros para que los días de tránsito de un barco entre una y otra zona de pesca no contabilicen siempre que en esas jornadas los barcos no lleven a cabo ninguna actividad pesquera, medida que es favorable para la flota española. ■

V. MATÉ

***España
mantiene, sin
embargo,
el recurso
contra el
establecimiento
de una zona
sensible más
reducida y el
periodo elegido
para valorar los
derechos de
cada país***

Pesca elaborará un Plan integral de recuperación de caladeros



El ministerio de Agricultura elaborará un plan integral donde se recojan específicamente las condiciones de los caladeros nacionales con el fin de adoptar las medidas necesarias que permitan su sostenibilidad, según las manifestaciones del secretario general de Pesca Marítima en el Congreso de los Diputados, Juan Carlos Martín Fragueiro, donde explicó las grandes líneas en esta materia del departamento. Para el desarrollo de ese estudio se hará una evaluación, ordenación y regeneración del caladero nacional.

El secretario general de Pesca Marítima expuso su programa en el Parlamento

Este plan integral, según el responsable de pesca, se pretende recoja todas las características de los diferentes artes y especies de cara a conocer exactamente el nivel de esfuerzo máximo que se puede realizar en cada zona. La secretaría general de Pesca Marítima ya se halla trabajando en estas cuestiones para conocer el impacto de cada una de las pesquerías en la plataforma, algo indispensable que sin embargo no se conoce "porque el gobierno anterior no había hecho los deberes en esta materia".

De acuerdo con la filosofía de poner orden y conocer exactamente cómo se halla cada uno de los caladeros nacionales, Juan Carlos Martín señaló que se van a revisar todas las vedas, no solamente las que vienen impuestas desde Bruselas, sino también las nacionales que se considera en algunos casos tienen carácter político, no científico. El objetivo central de los

responsables del departamento es elaborar una especie de Libro Blanco sobre la realidad del sector, disponibilidades y capacidad de pesca de cara a implantar medidas que permitan a las futuras generaciones la posibilidad de seguir pescando y viviendo de la pesca porque hay unos caladeros ordenados y vivos.

Además de las medidas que se apliquen en el caladero interior y que afectan fundamentalmente a la flota de bajura, la Administración pesquera pretende el mantenimiento de la actividad y el empleo en los caladeros exteriores en terceros países con los que la Unión Europea mantiene diferentes acuerdos. Agricultura apuesta por el fomento de las sociedades mixtas así como por la beberá contar con la nueva política que pretende aplicar en el futuro la Unión Europea.

El control de la actividad de la pesca desde la extracción a los procesos de transformación y comercialización constituyen otros de los objetivos de la Administración junto con una mayor inspección y vigilancia del sector. Pesca quiere impulsar los procesos de trazabilidad en los productos de la pesca e igualmente mantener el impulso a la acuicultura.

Para lograr esos objetivos, Juan Carlos Martín señaló su decisión de aprovechar al máximo todos los recursos del Instrumento de Financiación del Ordenamiento Pesquero, IFOP. ■ **V. M.**

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS PREVIOS AL EMBARQUE



**Tu salud
es lo primero**



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



Sistema de pensiones:

**“ HAY MOTIVOS PARA LA REFORMA,
PERO NO PARA LA ALARMA ”**

Retrasar voluntariamente la jubilación, cambiar la normativa para evitar las prejubilaciones en empresas con beneficios, subida de un 26 por ciento de las pensiones de jubilación, viudedad y orfandad, mejorar los periodos de cotización y las bases por las que cotizan los autónomos, promocionar la jubilación parcial y el acceso a la pensión de viudedad de los homosexuales y las parejas de hecho, son algunas de las actuaciones que el Gobierno se propone llevar a cabo en esta Legislatura con el fin de reformar y consolidar el sistema de pensiones. Así lo avanzó el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, en su primera comparecencia en la Comisión no permanente del Pacto de Toledo, del Congreso de los Diputados. Para llevarlas a cabo el secretario de Estado recabó el consenso político y social y anunció que “todas las medidas se acordarán en el seno del Parlamento y se discutirán en esta Comisión al tiempo que se concertarán con los interlocutores sociales”.

Una de las medidas anunciadas por Octavio Granado en sede parlamentaria y que ha tenido una importante repercusión ha sido la decisión de modificar la ley de igualdad de las pensiones, aprobada por el Gobierno del Partido Popular, que impedía a las Comunidades Autónomas incrementar las pensiones no contributivas.

El Ejecutivo es partidario de que las CCAA puedan ofrecer un complemento a las pensiones no contributivas, es decir, las que no se conceden por cotización, sino por necesidades sociales. Octavio Granado considera positivo que puedan mejorarlas “con complementos concretos” o “en especie”, co-

no pueden ser ayudas al transporte, vivienda o servicios sociales. Aunque dejó muy claro, el responsable de la Seguridad Social, que la posibilidad de mejorar las pensiones por parte de las CCAA afecta "solamente a las prestaciones no contributivas. La subida de las pensiones contributivas es competencia exclusiva de la Administración Central".

Está ha sido, sin duda, una buena noticia para las Comunidades Autónomas, especialmente para Cataluña y Andalucía que ya venían realizando estas mejoras. Precisamente, la Junta de Andalucía, en defensa de esta iniciativa, había presentado recurso ante el Tribunal Constitucional que falló a su favor y en contra del Gobierno popular. Fue, entonces, cuando el Ejecutivo puso en marcha la Ley que prohíbe estos incrementos en el ámbito autonómico.

CULTURA DEL ACUERDO

En esta primera intervención en la Comisión no permanente del Pacto de Toledo, Octavio Granado, comenzó hablando de la cultura del acuerdo que siempre ha presidido las negociaciones del Pacto de Toledo de 1995 y su reedición de octubre del pasado año. Por eso afirmó "para este secretario de Estado es fundamental que las actuaciones que hemos de emprender durante esta Legislatura con el objetivo de la reforma y consolidación de nuestro sistema de pensiones se acuerden en el seno del Parlamento y se discutan en esta Comisión al tiempo que se conciertan con los interlocutores sociales. Diálogo político y diálogo social, por tanto, para una reforma acordada en contenidos y plazos, con el objetivo de su consolidación".

También puso de relieve Octavio Granado su intención de conectar el programa de trabajo de la secretaría de Estado de la Seguridad Social, durante esta Legislatura, con las conclusiones del reciente informe sobre el Pacto de Toledo emitido por la Comisión el pasado mes de octubre.

BUENA SALUD

Hizo, a continuación, Granado un diagnóstico sobre la situación actual de la Seguridad Social. Según dijo esta goza de "buena salud", ya que junio ha concluido con 17.275.000 afiliados con lo que se ha superado la "ratio" de 2,5 cotizantes por pensionista y las previsiones de ingresos superan las estimaciones presupuestarias.

Anunció como una buena noticia que, de esa



"Hay que establecer una mayor correspondencia entre las cotizaciones y las prestaciones" (Octavio Granado)

DISTRIBUCIÓN POR GRUPOS DE EDAD DE LAS ALTAS INICIALES DE JUBILACIÓN EN EL RÉGIMEN GENERAL 2002-2004

Edades	Año 2002	Año 2003	Año 2004 (acumulado a abril)
Menores de 65 años	60.473	66.523	27.948
Con 65 años	40.056	39.291	13.972
Mayores de 65 años	5.970	6.892	2.859
Total altas	106.499	112.706	44.779

ESTRUCTURA PORCENTUAL

Edades	Año 2002	Año 2003	Año 2004 (acumulado a abril)
Menores de 65 años	56,8%	59,0%	62,4%
Con 65 años	37,6%	34,9%	31,2%
Mayores de 65 años	5,6%	6,1%	6,4%
Total altas	100,0%	100,0%	100,0%

ALTAS EN JUBILACIÓN EN FUNCIÓN DE LOS AÑOS COTIZADOS

Distribución porcentual de altas en jubilación según años cotizados 1998 ⁽¹⁾

	R. GENERAL	AUTÓNOMOS	AGRARIO C/Ajena	AGRARIO C/Propia	MAR	CARBÓN	HOGAR	TOTAL
>=15	1,06	11,56	11,20	13,40	1,19	0,00	19,75	5,00
16-20	4,06	22,79	10,56	13,10	2,98	0,31	42,85	8,99
21-25	7,58	16,59	6,69	12,09	5,48	1,09	18,44	9,45
26-30	8,34	16,10	7,46	10,06	12,07	2,25	9,01	9,57
31-31	7,57	10,52	5,01	6,87	19,22	3,41	3,24	7,75
>=35	71,39	22,45	60,08	44,49	59,05	92,94	6,71	59,23
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Distribución porcentual de altas en jubilación según años cotizados 2003

	R. GENERAL	AUTÓNOMOS	AGRARIO C/Ajena	AGRARIO C/Propia	MAR	CARBÓN	HOGAR	TOTAL
>=15	1,14	6,68	14,37	70,12	0,79	0,08	17,00	3,75
16-20	4,65	17,40	14,46	15,05	3,67	0,00	34,61	8,77
21-25	5,66	16,25	8,98	10,14	5,28	0,15	22,17	8,29
26-30	7,55	15,02	5,96	10,74	10,84	1,38	12,37	9,01
31-31	8,62	13,18	6,62	9,25	17,19	2,23	5,90	9,32
>=35	72,38	31,47	49,61	47,70	62,22	96,15	7,95	60,86
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Se toma como referencia al año 1998 por mantener criterios homogéneos en la obtención de datos con el año 2003

Durante esta legislatura se incrementarán las pensiones mínimas de jubilación, viudedad, orfandad e incapacidad permanente un 26 por ciento

cifra final de cotizantes, el 40 por ciento son mujeres y más de un millón son inmigrantes.

REALISMO

No quiso el secretario de Estado recrearse en la buena situación de la Seguridad Social y, de forma realista, analizó también los riesgos de futuro como son el envejecimiento de la población y el crecimiento de españoles mayores de 65 años que se incorporará al sistema de pensiones a partir de 2020 que puede hacer peligrar el equilibrio en la solidaridad intergeneracional en que se basa el sistema.

El efecto del envejecimiento de la población llega a España más tarde pero su efecto se hará patente de una forma más pronunciada. Al final de esta década, los mayores de 65 aumentarán a un ritmo de cien mil cada año y de doscientos mil a partir de 2020, mientras que el grupo de 18 a 65 años no crecerá.

Granado hizo suyo el diagnóstico hecho por distintos organismos nacionales e internacionales como la OCDE, el Fondo Monetario Internacional, la Comisión Europea o el propio Banco de España que coinciden en que "no se han

aprobado medidas para fortalecer la relación entre esfuerzo contributivo y las pensiones, lo cual parece indispensable para garantizar la sostenibilidad a largo plazo".

Así pues, afirmó que "hay motivos sobrados para las reformas, pero no para la alarma. Y desde luego, hay razones de peso para emprenderlas ahora, porque es ahora cuando pueden abordarse sin costes sociales y evitando el riesgo indudable de plantear "reformas para la crisis".

Granado reiteró que "la responsabilidad no es sinónimo de alarmismo, pero hay motivos sobrados para emprender ahora las reformas, porque es ahora cuando pueden abordarse sin costes sociales"

JUBILACIONES

Le preocupa al secretario de Estado que, a pesar de las reformas emprendidas en el año 2001, el porcentaje de personas que se han jubilado con menos de 65 años ha aumentado del 55 por ciento al 62,4 por ciento. Y considera negativo que, además, las medidas para incentivar la jubilación con más de 65 años hayan in-



crementado el porcentaje de jubilados dentro de este segmento en menos de un punto.

Ante esta tendencia, el Gobierno pretende incentivar la permanencia en el puesto de trabajo después de los 65 años (la edad media de jubilación está fijada en 62 años) y está estudiando, también, aumentar el porcentaje de mejora de la pensión por cada año de más cotizado (en la actualidad es de un 2%) y aplicar estos aumentos no sólo a los afiliados con 35 años cotizados, sino también a otras personas con una vida laboral más corta, como 25 años. Otra vía que se está estudiando es la jubilación parcial.

A juicio de Granado parte de estas entradas anticipadas en el sistema se deben a procesos de incapacidad permanente en los que, con frecuencia, entran trabajadores veteranos en ocupaciones con diversos grados de penosidad o peligrosidad.

A juicio del secretario de Estado de la Seguridad Social, "es preciso acordar con los agentes sociales y con los empleadores un marco apropiado que permita a estos trabajadores veteranos reubicar sus ocupaciones en la propia empresa o en el mercado de trabajo, pasando a actividades menos dificultosas, que no ofrezcan como única alternativa a la dificultad laboral el abandono de la vida activa".

FRENO A LAS PREJUBILACIONES

Las prejubilaciones anticipadas en empresas con beneficios, que despiden a los trabajadores más veteranos con propuestas individuales, que repercuten a la Seguridad Social parte de los costes salariales, fue otra de las cuestiones abordadas por el secretario de Estado en su comparecencia parlamentaria. Para evitarlas el Gobierno está estudiando modificaciones normativas que permitan la disuasión de esta práctica.

No obstante Granado diferenció la situación de los trabajadores veteranos afectados por empresas en crisis o que desaparecen.

APOYO A LAS FAMILIAS

Octavio Granado afirmó también que "de todas las prestaciones del sistema, las que más difícilmente se han adaptado a los cambios sociales son las ayudas a la familia". Hizo referencia a los problemas legales que están teniendo las parejas de homosexuales y las parejas de hecho para poder recibir la pensión de viudedad.

"Las nuevas formas de familia, dijo, han de incorporarse a la acción protectora del nivel contributivo y esta reformulación debe recuperar el carácter de la prestación como renta de sustitución de las necesidades familiares que se producen como consecuencia del fallecimiento de una persona".



INCAPACIDAD TEMPORAL

Especial importancia dio en su intervención el secretario de Estado a las prestaciones de incapacidad, "ya que son fundamentales para garantizar la salud y seguridad de los trabajadores". Pero Granado señaló que en la actualidad existe un problema serio de gestión.

Para solucionarlo se ha creado en el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) una subdirección general de control de la Incapacidad Temporal y se van a incrementar los efectivos sanitarios del INSS tanto con nuevas plazas como con la contratación de médicos interinos. También se va a reforzar con las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales y las Comunidades Autónomas el intercambio de información y se va a reforzar la acción inspectora en el área de Seguridad Social. ■

C. H. C.

El Gobierno negociará con empresas y sindicatos el retraso voluntario de la jubilación

REFORZAMIENTO DEL FONDO DE RESERVA

Octavio Granado anunció a la Comisión no permanente del Pacto de Toledo que el Gobierno va a seguir dotando el Fondo de Reserva de las Pensiones con los excedentes de la Seguridad Social, pero no al cien por cien sino que un diez por ciento podrá ser destinado a "otras utilidades", ya que así lo permite la Ley que regula el funcionamiento de este Fondo. El destino que se da a ese diez por ciento está siendo negociado con los agentes sociales que ya han hecho varias propuestas. Entre ellas destinarlo a fomentar el retraso de la jubilación.

También anunció que se están estudiando en qué activos invertir el Fondo ya existente, dada su relevante cuantía. Según Granado este es un debate ya existente en otros países "con el fin de reducir la concentración de riesgos en un único gestor".

"En nuestro caso, dijo, el volumen del Fondo de Reserva hace necesario un estudio detenido de los activos en que se invierte, y el posible repunte de los tipos de interés obliga a la reconsideración del aumento de la duración de su cartera, decidido en la etapa anterior en una coyuntura de tipos de interés decreciente".

En la actualidad el Fondo de Reserva está dotado con 18.900 millones de euros, que suponen más del 96 por ciento del excedente contributivo del sistema y cubren 4,3 mensualidades de la nómina de la Seguridad Social.

Así va la COSTERA del BONITO

Bien pertrechados de víveres, combustible y hielo, los barcos gallegos, asturianos y vascos, que realizan la costera del bonito partieron a finales de mayo, desde sus puertos de origen, hacia las Islas Azores para ir siguiendo a los cardúmenes de túnidos hasta llegar a latitudes cercanas a Irlanda. Cerca de ellos navega el buque hospital "Científico", fletado por el Instituto Social de la Marina para atender sanitariamente a los casi 7.000 hombres que integran esta flota.



Desde el punto de vista sanitario el primer mes de la costera, el de junio, ha sido bastante tranquilo. Según nos ha comentado el doctor José Manuel González Vallecillo, quien junto al doctor José Luis González Vallecillo y el ATS Víctor Martínez Montagut, todos del servicio de Sanidad Marítima del ISM, han atendido a la flota en esta primera etapa, "sólo se ha realizado una evacuación. Se trataba de un enfermo con hemorragia digestiva que, una vez estabilizado, fue desembarcado. Otros dos han sido hospitalizados en el buque sanitario y el resto han sido patologías variadas, pero no graves"





Destaca el doctor González Vallecillo que no ha habido patologías traumáticas "ello ha sido debido a que, en contra de lo que suele ser habitual en esa época, las condiciones de la mar han sido tranquilas, lo que ha facilitado el trabajo de los pescadores".

Sobre la marcha de la costera el facultativo del ISM asegura que, aunque se ha desarrollado en aguas a 400 millas de las Azores y aproximadamente a 800 de Finesterre, "la flota ha estado más dispersa de lo habitual buscando los bancos de atunes. Han llegado a latitudes más altas que otros años, pero a finales de mes empezaron a asentarse las capturas lo

que hace presagiar que la campaña va a ser buena".

Hay otro factor para el optimismo y es que los pescadores han detectado que hay abundancia de bocarte en la zona y este constituye la base alimenticia de los bonitos.

TAMAÑOS VARIADOS

El comienzo de la costera se ha caracterizado por capturas poco abundantes y de tamaño variado, aunque se ha cogido bastante bonito de tamaño pequeño (monos) que es el menos cotizado.

Los bonitos procedentes de la primera ma-

Las primeras subastas en lonja marcaron precios altos



una semana después a 3,09 euros. Las variedades cimarrón y bonita pequeña se pagaron entre 7 y 9 euros.

Los precios han continuado bajando porque los bonitos de las primeras mareas siempre se pagan más caros y la prueba es que ya han empezado a comprar algunas conserveras, que siempre esperan a los precios más bajos (más de 2,80 euros por kilo es prohibitivo para ellas). Claro que el consumidor suele pagar en la pescadería el doble, ya que los pescaderos han de compensar la merma por el desecho de cabeza, cola y tripas que alcanza hasta el 45 por ciento.

ETIQUETADO

Es importante recordar que en esta campaña se está diferenciando el bonito con distintas etiquetas, según su procedencia: de la flota artesanal del Cantábrico, de los caladeros del Mediterráneo o de aguas próximas a la costa Este de Estados Unidos. Se trata de que el consumidor pueda diferenciarlo y no pague cantidades que no corresponden con las distintas calidades.

AÑORANZA

Durante el mes de julio la flota que hace la costera del bonito va en aumento. Sin embargo, los pescadores se quejan de que las capturas ya no son tan abundantes. Todos recuerdan la temporada de 1999 en que algunos barcos cargaron hasta 14.000 kilos de bonito. Ahora los pescadores consideran que si no se hacen siete mareas no hay beneficio.

También se recuerdan lo que fueron las flotas de bajura de Galicia y Asturias. Ahora las más potentes son las de Cantabria y País Vasco que cuentan con mayor número de embarcaciones que tienen en el currican y sobre todo en el tanqueo (pesca con cebo vivo y el buque a la deriva sobre el cardumen) la base de su actividad.

Para detectar los bancos, los atuneros se valen de los medios tecnológicos: sondas, sónares y rádares sirven para detectar los cardúmenes. Las primeras puntas de atún blanco se localizan en junio a la altura de las Azores. En

rea (cada viaje de 15 o más días) se subastaron a las 7 de la mañana en la lonja de Gijón, el pasado 17 de junio, la misma fecha en que se realizó la subasta del pasado año. Fueron 6.220 kilos de bonito que fueron descargados por dos "arrantzales", lo que hace que se este convirtiendo también en una tradición que sean los vascos los que inauguren la costera.

Los precios fueron altos. Los más grandes, que son los más cotizados, se pagaron en la rula (lonja) asturiana a 14,6 euros el kilo; los recordados (medianos) a algo más y los pequeños a 4,79 euros. Sin embargo, una semana después estos precios habían experimentado un importante recorte y en el mismo puerto, El Musel (Gijón) los bonitos grandes se pagaron a 7,93 euros por kilo, es decir, un 45,68 por ciento menos. En el caso del bonito recortado, que suele tener un peso de entre 4 y 7 kilos, la pérdida de precio fue porcentualmente similar. Una semana antes se pagó a 9,37 euros el kilo y el 23 de junio había bajado a 5,1, un 45,57% menos. Curiosamente, el bonito pequeño fue el que menos bajó, ya que había partido de un precio más bajo (4,79 euros) y se pagó





octubre, la migración de los bonitos alcanza las costas de Irlanda y hasta allí son seguidos por boniteros de 6 países.

En España no todos los barcos dedicados a esta pesquería realizan la campaña completa. Un buen número de ellos aguarda a que el bonito entre en el Cantábrico, entre agosto y septiembre y, mientras, se dedican a pescar otras especies.

RUTINA

Durante la costera la vida a bordo es monótona. Se trabaja desde el amanecer hasta entrada la noche. Solamente el ruido de bolas sueltas de los carretes de los anzuelos al chocar entre ellas, cuando ha entrado pescado, rompe la monotonía. Empieza entonces la subida a bordo de los bonitos y el trabajo más delicado: la preparación del bonito para bajarlo a las neveras. Del estado de conservación de las piezas dependerá su cotización en lonja.

El descanso, las cartas y la radio ocupan el poco tiempo libre. También se aprovechan estos ratos para conectar con los puertos para ver como van los precios. El regreso de la marea es lo más aburrido, ya que son varios días en los que no hay nada que hacer, porque el trabajo ya está finalizado.

Para los facultativos del Instituto Social de la Marina, que atienden sanitariamente a esta flota, desde el buque hospital "Científico" el trabajo se va complicando a medida que avanza la costera. Ello es debido a que el número de barcos va aumentando, son de mayor tamaño, puesto que van más lejos que al principio, y llevan más tripulación a bordo.

Pero son cinco meses que aprovechan para

subir a los barcos, conocer los problemas de los trabajadores, adiestrarles en el manejo de los botiquines y darles consejos útiles para prevenir enfermedades y mejorar su salud.

Mientras, en tierra, el bonito no falta en ninguna mesa haciendo bueno el refrán "después de San Juan, la sardina y el bonito untan el pan". ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

Nota: Las fotos han sido realizadas por el doctor José Manuel González Vallecillo, de la Dirección Provincial del ISM en Cantabria. También son suyas las aparecidas en el anterior número de "MAR" en el reportaje sobre la Costera del Bonito así como la de la portada de dicho número.

DATOS PARA COMUNICAR CON EL BUQUE CIENTÍFICO

Distintivo de llamada: **EAWZ**
 Frecuencia de escucha: **6224 Khz**
 Canales: **VHF 16 y otros**
 Llamada de socorro: **2182 Khz**
 Teléfono móvil: **608 087 028**

COMUNICACIONES VÍA SATÉLITE

INMARSAT "MINI M"

Telf.: 00 (871/874) 762 712 140

Fax: 00 (871/874) 762 712 141

Datos: 00 (871/874) 762 712 142

INMARSAT "M"

Telf.: 00 (871/874) 622 485 910

00 (871/874) 622 485 911

Fax.: 00 (871/874) 622 485 912

Datos: 00 (871/874) 622 485 913

INMARSAT "B"

Telf.: 00 (871/874) 322 485 913

00 (871/874) 322 485 915

Fax: 00 (871/874) 322 485 911

Datos: 00 (871/874) 322 485 910

HSD (64K) 00 (871/874) 381 030 367

Email: biocientifico@mail.station12.com

* Los datos señalados en amarillo son los más utilizados.



NUEVA ETAPA para el Centro Nacional de Formación Marítima de ISLA CRISTINA

Con el objetivo de conocer las diferentes modalidades de simuladores existentes en el mercado, sus características particulares y sus posibilidades de cara a la formación, se han celebrado en el Centro Nacional de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Isla Cristina (Huelva) unas "Jornadas sobre simulación y simuladores aplicados a la formación marítima". Según nos ha explicado el director del Centro, José Carlos Macías, el desarrollo de las Jornadas ha sido una buena oportunidad para que los 23 asistentes a las mismas, procedentes de todos los centros formativos del ISM, pudieran conocer las nuevas instalaciones del Centro Nacional de Formación que ha sido remodelado en su totalidad.



A estas "Jornadas sobre simulación y simuladores aplicados a la Formación Marítima", que se celebraron durante los días 28 de junio a 2 de julio, asistieron 23 representantes de las Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesqueras que el ISM tiene en Palma de Mallorca, Gijón, Las Palmas, Bueu (Pontevedra), Bermeo (Vizca-

ya) así como de los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio, del de la propia Isla Cristina y de los servicios centrales de Madrid.

En total se impartieron 6 ponencias a cargo de expertos de organismos públicos y de empresas privadas tanto nacionales como internacionales, que se complementaron con demostraciones de nuevos equipos y sistemas.



El director provincial del ISM, Carlos Garau, inauguró las Jornadas.

OBJETIVOS

En el acto de inauguración fue el director provincial del Instituto Social de la Marina en Huelva, Carlos Garau Lefler, quien se encargó de definir ampliamente los objetivos de estas Jornadas. Tras señalar que los simuladores se han convertido en "una herramienta indispensable en la formación marítima", Carlos Garau aseguró que "la utilización de simuladores trata de conseguir una interacción entre el alumno y el entorno virtual, de forma que éste se familiarice con las condiciones del entorno simulado, permitiendo un elevado grado de realismo en el que pueda llevarse a cabo la formación y posterior evaluación de la competencia"

En base a esto y a la gran oferta de simuladores existentes en el mercado el director provincial del ISM justificó la celebración de la Jornadas y marcó sus objetivos. Entre ellos, cabe destacar la posibilidad de conocer las diferentes modalidades de simuladores existentes en el mercado, sus características particulares y sus posibilidades de cara a la formación.

También fueron objetivos de estas Jornadas establecer las orientaciones generales mínimas para la adquisición y adecuación de simuladores y las condiciones que deben poseer y acreditar los profesores que utilizan los simuladores en la formación así como marcar las pautas de la formación inicial que deben impartir las empresas adjudicatarias al suministrar un nuevo simulador.



TEMAS TRATADOS

En el transcurso de las Jornadas fueron analizados y tratados diferentes aspectos en la formación con simuladores. Por una parte se analizaron las normas generales de rendimiento de los simuladores empleados en la formación y evaluación de la competencia. Además, se hizo un amplio estudio de las posibles técnicas de instrucción con simuladores para los profesores que imparten esta formación. Y también se vieron los últimos avances tecnológicos actuales en el diseño y programación de simuladores y se presentaron los nuevos simuladores empleados en la formación marítima.

**Los simuladores
se han
convertido, en la
actualidad, en
una herramienta
indispensable en
la formación
marítima**



LOS SIMULADORES Y LA FORMACIÓN MARÍTIMA

Según explicó el director provincial del ISM en Huelva, Carlos Garau, en el acto de apertura de las Jornadas "hace unos años se pensaba que los simuladores eran un complemento útil para la formación de los profesionales relacio-

nados con la actividad marítima, pero se han hecho tan imprescindibles en la formación marítima que el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar en su forma enmendada (STCW-78/95) establece las normas de rendimiento y otras disposiciones que deben cumplir los simuladores empleados en la formación marítima, tanto para la demostración de la suficiencia como para la evaluación de competencias".

También se establece en dicha normativa que los profesores que imparten formación con simuladores deberán haber recibido la orientación necesaria sobre técnicas de instrucción con simuladores y haber adquirido la experiencia práctica en el uso del tipo de simulador utilizado.

Por su parte la Organización Marítima Internacional, a través del Código de Formación, establece normas generales de rendimiento de los simuladores empleados en la formación que hacen hincapié en la adecuación de los objetivos, el grado de realismo en función de



ISLA CRISTINA: EL SEGUNDO GRAN CENTRO DE FORMACIÓN MARÍTIMA DEL ISM

Como comentaba al principio de este trabajo el director del Centro Nacional de Formación Isla Cristina, José Carlos Macías, la celebración de las "Jornadas sobre simulación y simuladores aplicados a la formación marítima" ha servido de tarjeta de presentación de las nuevas instalaciones del Centro.

Las reformas comenzaron en septiembre de 2002 y finalizaron en diciembre de 2003. Merced a ellas el centro docente cuenta con unas instalaciones más amplias y modernas y su edificio es el referente de la actividad náutico pesquera de la zona.

Tanto el director provincial del ISM en Huelva, Carlos Garau como el responsable del Centro, José Carlos Macías nos comentan que las mejoras realizadas han comprendido reformas totales de solerías,

paredes, ventanas, sistema de ventilación y aire acondicionado, comunicaciones, etc., así como una adecuación de las dependencias existentes, incluyendo un salón de actos más acorde a las necesidades actuales y la edificación de cuatro plantas más en un edificio anexo que independiza los distintos servicios.

En cuanto a su equipamiento, se ha dotado al Centro de nuevos simuladores para incorporar nuevas titulaciones y certificados marítimos, todo ello, para afrontar la demanda sobre formación de titulaciones marítimas y profesionales y formación especializada en buques tanques, petroleros, quimiqueros y gaseros. El coste total de la operación ha sido de 1.900.435 euros.

Pero, además está previsto invertir otros 550.000 en la ampliación del Simulador del Sistema Mundial de Socorro y

en la adquisición de un Simulador de Máquinas y otro Operador VTS y 201.285 euros más en la construcción de una Escuela Residencia para albergar a los alumnos que reciben formación marítima en el Centro.

El actual Centro Nacional de Formación Marítima Isla Cristina tiene su origen en la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera, que comenzó su andadura, en 1977/78, con el primer curso de Formación Profesional Reglada Marítimo Pesquera que comprendía las enseñanzas de Máquinas y Punteo y Cubierta de pesca. En 1981 se autorizó a la Escuela a impartir los Certificados de Competencia Marinera y tres años más tarde los cursos de Motorista Naval, Patrón de Pesca Local y de Pesca de Litoral de 2ª clase.

Desde la publicación del Plan Piloto de

los objetivos de la formación, la posibilidad de un entorno controlado en el que el alumno pueda interactuar y el profesor pueda controlar, supervisar y registrar los ejercicios.

En el mencionado Código se establecen, también, las recomendaciones para distintos tipos de simuladores, tales como arpa, navegación y servicio de guardia, gobierno y maniobra del buque, manipulación y estiba de la carga, radiocomunicaciones y funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares.

CONCLUSIONES

Al finalizar las Jornadas los asistentes mantuvieron un debate del que salieron una serie de propuestas de debate interno relacionadas con la formación, perfil y requisitos que han de tener los profesores que tienen que manejar los simuladores y sobre la unificación de normas para adquirir estos. Pero, quizá, las más interesantes fueron, por una parte, la que se refiere a la creación de una red de centros que utilicen

simuladores para que mantengan unas relaciones permanentes, que permitan la creación de un foro de ámbito nacional para la realización de comunicaciones y debates y el intercambio de experiencias.

Y de otro lado la propuesta de dar continuidad a estas Jornadas para permitir la incorporación de las experiencias e investigaciones de los profesores y empresas en las distintas aplicaciones y una permanente actualización y puesta al día de los conocimientos. ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO



Formación del Instituto Social de la Marina en el curso 88/89 comenzaron los cursos de Formación Ocupacional Marítima: Acuicultura, Redero, Soldadura, Módulos de Seguridad Marítima, Formación Sanitaria, Competencia Marinera y Mecánico Naval de 2ª clase.

● FONDO SOCIAL EUROPEO

Diez años más tarde la Escuela es homologada por la Dirección General de la Marina Mercante para la impartición de Certificados de Especialidad Marítima en Supervivencia en el Mar, primer nivel y segundo nivel. También se homologan los de Lucha contra Incendios y otros, que se complementan con los de formación sanitaria y prevención en riesgos laborales. Todos ellos se encuentran en la actualidad encuadrados en el programa de cursos cofinanciados por el Fondo Social Europeo, dentro del "Plan de formación con-

tinua en seguridad y salud en el trabajo marítimo", que se enmarca en la "Iniciativa Empresarial y Formación Continua" que tiene una vigencia de 2000-2006.

● ESPECIALIZACIÓN

La necesidad de una formación profesional adecuada a las demandas de un sector marítimo moderno y competitivo llevó a los responsables del Centro a realizar una oferta formativa cada vez más especializada y adaptada a las nuevas técnicas de comunicación. Así se introducen los cursos de Operador del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, que se imparten con simuladores de alta tecnología.

Pero también se han introducido otros cursos como Buceador Profesional o Instalador de Energías Alternativas que se adaptan a las necesidades del mercado laboral. Todo ello ha llevado a que la de-

manda de cursos vaya en aumento y cada año se formen en las aulas de isla Cristina 2.000 alumnos de toda España.

Pero, además, la presencia de estos alumnos, un total de 12.000 en los últimos siete años, ha fomentado, según nos cuentan los responsables del ISM, en la localidad isleña una actividad empresarial que ha beneficiado al sector servicios y ha contribuido a difundir en todo el territorio nacional el potencial turístico y económico de la zona.

Finalmente, merece la pena destacar que el Centro colabora en los programas de cooperación internacional que tiene en marcha el ISM para la formación en países como Mauritania, Senegal, Argelia y Venezuela.

El de Isla Cristina es el segundo Centro Nacional de Formación Marítima con que cuenta el ISM. El otro se encuentra en Bario (Vilagarcía de Arousa). ■ C.H.C.

Según los datos manejados por



Las capturas mundiales de pescado en los últimos años se enmarcan en una línea de estabilidad en el entorno de los 94 millones de toneladas, incluida China, de acuerdo con los datos manejados por la organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO). A pesar de esta estabilidad, desde FAO se indica igualmente que mientras en algunos caladeros se ha logrado una cierta recuperación de los mismos, en muchas otras aguas hay graves problemas para el mantenimiento de los recursos ante la política de sobreexplotación seguida por diferentes flotas. Ante esta circunstancia, desde el organismo internacional se hace un llamamiento para una explotación racional y responsable de los recursos



ESTABILIDAD en las capturas de pesca



dos por FAO, ya se han adherido a ese Código un total de 52 países cuya política pesquera contempla medidas como el apoyo a la pesca selectiva, la prohibición de técnicas destructivas y la regulación de los niveles de capturas en función de las posibilidades de pesca de cada momento de acuerdo con los datos científicos.

Según los datos manejados por Naciones Unidas, desde 1960, el consumo mundial de pescado ha experimentado un crecimiento del 240% mientras se ha estabilizado la demanda e incluso hay una tendencia a la disminución de la oferta por capturas, aunque sigue creciendo la producción acuícola. Para los responsables de pesca de FAO, aproximadamente el 75% de los recursos se hallan en este momento sobreexplotados con procesos de recuperación lenta, lo que afecta a los precios que se están pagando por los productos de la pesca en países desarrollados pero, sobre todo, a las posibilidades de alimentación de los países subdesarrollados. Para Naciones Unidas, una de las razones de esa sobreexplotación se halla en la política de subvenciones a las flotas pesqueras que se practican en todo el mundo y que suponen actualmente unos 20.000 millones de dólares, la cuarta parte del valor de la producción pesquera que es de unos 85.000 millones de dólares.

Desde la organización mundial se han adoptado diferentes medidas encaminadas a la protección de los caladeros

Una de las medidas adoptadas en los últimos años con el objetivo de lograr unas pesquerías más responsables en todo el mundo fue la aprobación del Código de Conducta en 1995 con el apoyo de 170 países, en cuya redacción fue importante la aportación española al ser uno de los países más interesados en la defensa de la pesca en los océanos al tener una gran dependencia de las capturas en esas aguas. En este momento, según datos maneja-



Sin embargo, mientras en unos caladeros aumentaron las posibilidades de pesca, otras muchas aguas se hallan sobreexplotadas por flotas ilegales

PRODUCCIÓN PESQUERA MUNDIAL Y SU UTILIZACIÓN

	1996	1997	1998	1999	2000	2001*
	(.....millones de toneladas.....)					
PRODUCCIÓN						
CONTINENTAL						
Captura	7,4	7,5	8,0	8,5	8,8	8,8
Acuicultura	15,9	17,5	18,5	20,1	21,4	22,4
Continental total	23,3	25,0	26,5	28,6	30,2	31,2
MARINA						
Captura	86,1	86,4	79,3	84,7	86,0	82,5
Acuicultura	10,8	11,1	12,0	13,3	14,2	15,1
Marina total	96,9	97,5	91,3	98,0	100,2	97,6
Captura total	93,5	93,9	87,3	93,2	94,8	91,3
Acuicultura total	26,7	28,6	30,5	33,4	35,6	37,5
Total de la pesca mundial	120,2	122,5	117,8	126,6	130,4	128,8
UTILIZACIÓN						
Consumo humano	88,0	90,8	92,7	94,4	96,7	99,4
Usos no alimentarios	32,2	31,7	25,1	32,2	33,7	29,4
Población (miles de millones)	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,1
Suministro de pescado como alimento por persona (kg)	15,3	15,6	15,7	15,8	16,0	16,2

Con exclusión de las plantas acuáticas.
* Estimación preliminar.

PRODUCCIÓN PESQUERA MUNDIAL Y SU UTILIZACIÓN, EXCLUIDA CHINA

	1996	1997	1998	1999	2000	2001*
	(.....millones de toneladas.....)					
PRODUCCIÓN						
CONTINENTAL						
Captura	5,7	5,7	5,8	6,2	6,6	6,6
Acuicultura	4,9	5,1	5,2	5,9	6,3	6,5
Continental total	10,6	10,8	11,0	12,1	12,9	13,1
MARINA						
Captura	73,6	72,5	64,3	69,8	71,3	67,9
Acuicultura	4,1	4,2	4,5	4,7	4,7	5,0
Marina total	77,7	76,7	68,8	74,5	76,0	72,9
Captura total	79,3	78,2	70,1	76,0	77,9	74,5
Acuicultura total	9,0	9,3	9,7	10,6	11,0	11,5
Total de la pesca mundial	88,3	87,5	79,8	86,6	88,9	86,0
UTILIZACIÓN						
Consumo humano	60,4	61,5	61,3	61,9	63,0	65,7
Usos no alimentarios	27,9	26,0	18,5	24,7	25,9	20,9
Población (miles de millones)	4,5	4,6	4,7	4,7	4,8	4,9
Suministro de pescado como alimento por persona (kg)	13,3	13,4	13,1	13,1	13,1	13,3

Con exclusión de las plantas acuáticas.
* Estimación preliminar.



USOS Y CAPTURAS

Uno de los problemas iniciales con que se encuentra la propia FAO a la hora de abordar la problemática de la actividad de la pesca en todo el mundo es la falta de unas estadísticas fiables sobre todo en lo que afecta a los países subdesarrollados o en vías de desarrollo donde hay una elevada tasa de autoconsumo. El caso más destacable de esa escasa fiabilidad en los datos es el de China, el principal país productor de pesca del mundo con una producción de 41 millones de toneladas de las que unas 24 corresponden a la acuicultura y más de 17 a capturas, cifras en ambos casos que se consideran muy elevadas.



De acuerdo con esta situación, desde FAO se pretende una mayor coordinación con cada uno de los países a la hora de elaborar las cifras.

Contando con esa reserva, los datos manejados por FAO en materia de pesca contemplan para 2000 una producción total de capturas de 94,8 millones de toneladas que bajaron a 91,3 millones de toneladas en 2001 según datos provisionales. Tomando como referencia 2000, de esos 94,8 millones de toneladas, 8,8 millones de toneladas correspondieron a las aguas continentales, mientras las capturas en aguas marinas fueron 86 millones de toneladas. En lo que se refiere a la acuicultura, la producción en ese año fue de 35,6 millones de toneladas, 21,4 millones en aguas continentales y 14,2 en aguas marinas. En total, las disponibilidades en pesca fueron de 130,4 millones de toneladas de las que 100,2 correspondieron a las aguas marinas y 30,2 a las aguas continentales.

Frente a estas cifras, el consumo humano de pescado en el mismo periodo fue de 96,7 millones de toneladas, mientras para usos no alimentario se destinan nada menos que otras 33,7 millones de toneladas.

Por áreas de pesca, de la producción total, 21,3 millones de toneladas corresponden al Pacífico noroeste, 15,8 millones de toneladas

al Pacífico sudeste, 10,9 millones de toneladas al Atlántico noreste, 9,9 millones de toneladas al Pacífico centro-oeste, 4,7 millones de toneladas al Océano Índico este y otros 3,9 millones de toneladas al Océano Índico oeste.

Por producciones, el mayor volumen corresponde a la anchoveta con 11,3 millones de toneladas, 3 al colín de Alaska, 2,4 a la arenque del Atlántico, 1,9 millones al listado, 1,7 millones a la anchoita japonesa, 1,5 al jurel chileno, 1,5 al pez sable, estornino y capelán y 1,4 a la bacaladilla.

PESCADORES Y FLOTAS

Durante los últimos años se ha producido un fuerte incremento del empleo en el sector de la pesca consecuencia directa del aumento de actividad tanto en la de capturas en el mar como en la acuicultura marina y continental. En 2000, las estimaciones de FAO apuntaban a una cifra de 35 millones de personas computando en esa cifra tanto los trabajadores a jornada completa como con jornadas parciales frente a los 28 millones de empleos del decenio anterior y de los 12 millones que había sólo en los años setenta, aunque en esas cifras en muchos casos no se contempla el empleo de autosubsistencia que existe en los países menos desarrollados. De esa cifra, el grueso con casi 30 millones de trabajadores corresponde a

**La acuicultura,
tanto marina
como
continental,
mantiene su
fuerte ritmo de
crecimiento**



Los datos sobre la producción de pescado en China donde se llevan a cabo las mayores capturas del mundo, no son fiables para los organismos internacionales

los países asiáticos seguidos de África con 2,5 millones, mientras su importancia es mucho más reducida en el resto

La importancia de la acuicultura en el empleo ha seguido igualmente una línea al alza duplicado su peso desde el los años ochenta para suponer en 2000 un total de 7,5 millones de empleos. Mientras en el caso de la actividad de capturas el empleo en el sector de la pesca ha registrado un crecimiento medio

anual del 2,2%, en el caso de la acuicultura ese porcentaje se eleva al 7%.una vez más las mayores tasas de crecimiento se han registrado en los países asiáticos y muy especialmente en China donde los trabajadores en la acuicultura se han duplicado en la última década. Frente a este comportamiento del empleo en los países menos desarrollados, el empleo ha ido disminuyendo progresivamente en los países más desarrollados

Como son los casos de Noruega o Japón, otra de las características del comportamiento del empleo en los países desarrollados es la edad avanzada de los trabajadores y la escasa incorporación de los jóvenes a la actividad.

En lo que se refiere a las flotas, según las estimaciones de FAO, el censo mundial sería de 1,3 millones de barcos con cubierta y otros 2,8 millones de unidades sin cubierta el 65% de los cuales no tiene motor. Asia es con mucha diferencia la zona del planeta donde se concentra la mayor parte de esa flota de muy pequeñas embarcaciones, el 84% de los barcos con cubierta, el 51% de los barcos sin cubierta y el 83% de los barcos sin motor. El 15,4% de la flota restante de los pesqueros sin cubierta se reparte entre Europa con el 8,9%, América del norte y central con el 4,5%, África con el 1%, América del sur con el

PESCADORES Y PISCICULTORES EN EL MUNDO POR CONTINENTES

	1970	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
(.....miles.....)													
Total													
África	1.360	1.553	1.917	2.092	1.757	2.032	2.070	2.238	2.359	2.357	2.453	2.491	2.585
América del Norte y Central	408	547	767	755	757	777	777	770	776	782	786	788	751
América del Sur	492	543	769	738	763	874	810	814	802	805	798	782	784
Asia	9.301	13.690	21.656	24.707	25.423	26.342	27.317	28.552	28.964	29.136	29.458	29.160	29.509
Europa	682	642	654	928	914	901	881	864	870	837	835	858	821
Oceanía	42	62	74	77	79	80	74	76	77	78	82	82	86
Mundo	12.285	17.036	27.837	29.297	29.691	31.005	31.928	33.314	33.847	33.995	34.411	34.163	34.536
De los cuales piscicultores													
África*	...	...	...	...	...	5	6	14	62	55	56	57	75
América del Norte y Central	...	...	53	73	101	206	206	176	182	185	191	190	190
América del Sur	...	...	16	15	15	20	30	43	44	42	41	42	41
Asia	...	...	3.698	3.882	4.292	4.927	5.389	6.003	6.051	6.569	6.758	6.930	7.132
Europa	...	...	11	12	13	23	26	18	23	25	25	26	27
Oceanía	...	...	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	1	1	4	5	5	5	5
Mundo	...	...	3.778	3.983	4.423	5.182	5.657	6.254	6.366	6.880	7.075	7.249	7.470

*Los datos de 1993-1995 no son comparables con los de los años siguientes, y fueron comunicados solamente por un número limitado de países. n.s. = no significativo.

0,6% y una cifra insignificante en Oceanía.

Las cifras sobre la evolución de las flotas en los últimos años, según reconoce la propia FAO no son muy fiables, aunque hay unas tendencias claras. En los países más desarrollados, muy especialmente en Europa y en Japón, se ha producido un recorte importante en las flotas, aunque ello no ha reducido su capacidad para la pesca al mejorar sus condiciones técnicas. En los países menos desarrollados o en vías de desarrollo, hay una estabilidad en el volumen de las flotas.

Una nota a destacar en la evolución de las flotas en todo el mundo, según las informaciones manejadas por los servicios de información marítima del Lloyds es el incremento del número de grandes barcos registrados en pabellones prácticamente desconocidos, lo que supone un motivo de preocupación para los organismos pesqueros internacionales ante la posibilidad de actividades de pesca ilegales

PERSPECTIVAS DE FUTURO

Por parte de FAO, además de analizar la situación actual de la pesca en el mundo, se elaboran permanentemente análisis sobre el futuro comportamiento de esta actividad tanto desde la perspectiva de las capturas como de la demanda y el comercio con el horizonte en 2015 y 2030. Del conjunto de los análisis efectuados se consolidan varias tendencias cuyas notas características más importantes serían las siguientes:

a) La producción, el consumo total y la demanda para la alimentación y el consumo por cabeza en el mundo aumentarán durante los tres próximos decenios. Sin embargo, la tasa de tales aumentos irá decreciendo a lo largo del tiempo.

b) La producción mundial de la pesca de captura se estancará, mientras aumentará la de la acuicultura, aunque con unos niveles de crecimiento inferiores al pasado

c) En los países desarrollados, las pautas del



consumo reflejarán la demanda y las importaciones de especies de costo/valor elevados

d) En los países en desarrollo, el flujo comercial reflejará la exportación de especies de costo/valor elevados y la importación de especies de costo/valor bajos

América Latina, Europa y China se considera van a seguir siendo los principales proveedores de pescados destinados fines distintos al consumo humano. En conjunto, la mayor contribución al aumento de la producción mundial de pescado de capturas se producirá en América Latina, mientras se ha producido un estancamiento de capturas en los países comunitarios con un incremento en la acuicultura

En lo que afecta al consumo, se prevé un aumento del mismo pasando de los 16 kilos por persona y año a entre 19 y 21 kilos para 2030. Este aumento se producirá especialmente en países de Asia, América Latina y Caribe mientras se estabilizaría en la mayor parte de las demás zonas

En el campo del comercio, aumentarán las exportaciones netas desde regiones o países como China, Caribe o América Latina, mientras aumentarán las importaciones en Europa, Estados Unidos y Japón. ■

V. M.

**Más de una
cuarta parte de
las capturas no
se destinan a
la alimentación
humana**

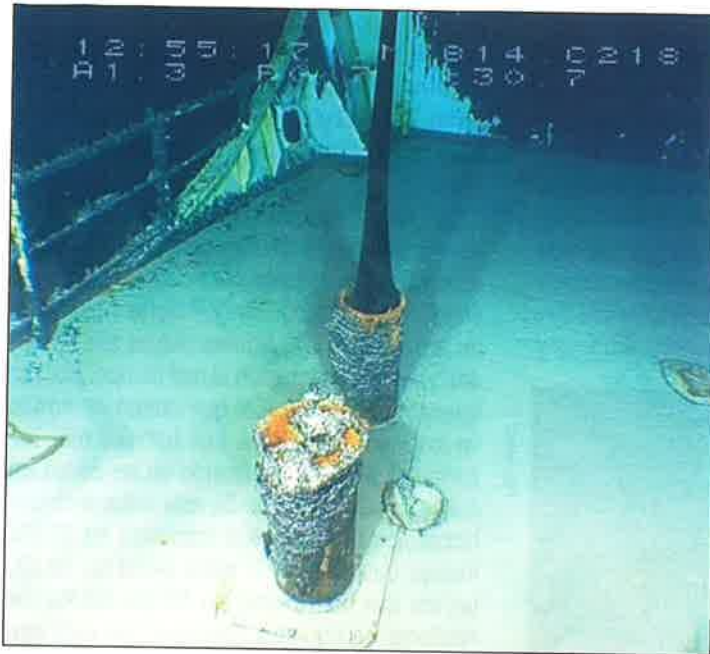


Veintiún meses después de la catástrofe del Prestige, los trabajos para la extracción del fuel se desarrollan según lo previsto por los técnicos. De seguirse así, y si las condiciones meteorológicas no lo impiden, el vaciado de las algo más de 13.000 toneladas que hay en los tanques se habrá terminado para finales de septiembre o comienzos de octubre. Después, comenzarán los trabajos con bacterias (biorremediación) para terminar con las 711 toneladas de fuel que hay en los depósitos de popa. La labor de las bacterias se alargará unos 15 años. Mientras se realizan estas tareas, se mantienen los dispositivos de limpieza y vigilancia en las playas más afectadas. Toda precaución es poca. Por otro lado, el Gobierno creó un nuevo fondo de tres millones de euros para los afectados por el Prestige.

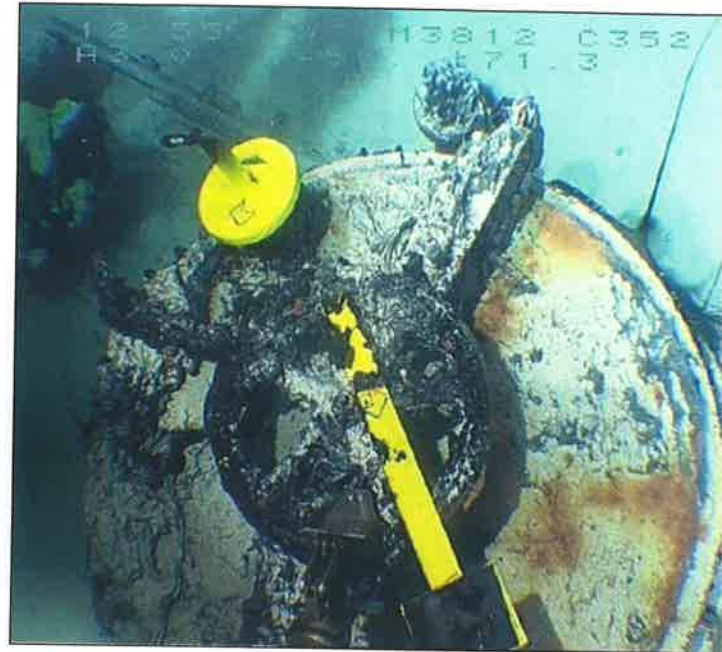
La extracción de fuel, A BUEN RITMO



Polar Prince y Odin durante los trabajos de extracción del fuel.



Fotos Itiemer



Hundir el Prestige, o tomar las decisiones que acabaron con el petrolero a cuatro mil metros de profundidad y a 200 kilómetros de la costa gallega, dio origen a una de las mayores tragedias -económica, social y ecológica- de las ocurridas en el transporte marítimo mundial. A día de hoy, continúa la lucha por paliar sus consecuencias. Destacan los trabajos de extracción de fuel, que se están desarrollando según los plazos previstos por los expertos de Repsol. Una operación que ha exigido el desarrollo de una tecnología punta y cuyo coste rondará los cien millones de euros.

Los buques Odín y Polar Prince comenzaron los trabajos el pasado mes de junio, después de que el mal tiempo obligara a retrasar la extracción del fuel un par de semanas. Tras el primer mes de trabajo, en el que se extrajeron 2.500 toneladas mediante dos lanzaderas, los técnicos aseguraron que el dispositivo para recuperar el fuel funcionaba a plena satisfacción y que estaban totalmente convencidos del éxito de la operación. Por si algo fallara en alguna de las fases de los trabajos y se escapara fuel hacia la superficie, en la zona permanecen constantemente cuatro remolcadores dotados para la lucha anticontaminación que se encargarían de cerrar un perímetro que impediría la expansión del hidrocarburo.

A las dos lanzaderas utilizadas inicialmente en los trabajos de extracción fueron incorporándose, sucesivamente, otras tres, con lo cual se produjo una notable agilización en el vaciado de los cuatro tanques de proa que albergaban las poco más de 13.000 toneladas, una agilización que viene a compensar el llenado más lento de las mismas a medida que se van vaciando los tanques.

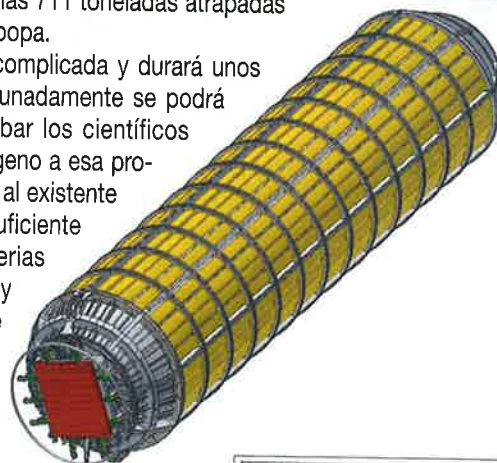
La operación completa de cada lanzadera, desde que se inicia su descenso, se efectúa el llenado de fuel, hasta que vacía su contenido en el buque nodriza, es de dos días. Sólo el proceso de hundimiento de la lanzadera dura unas tres o cuatro horas. Tal y como apuntaron los investigadores, y corroboran los técnicos de Repsol que llevan a cabo estas tareas, a medida que se vayan vaciando los tanques, se prevé que las operaciones puedan alargarse hasta los cinco días.

BIORREMIEDIACIÓN

Se espera, si las condiciones climatológicas y tecnológicas no lo impiden, que el vaciado de los tanques se complete para finales de septiembre o comienzos de octubre. Entonces será cuando se inicie la segunda fase de limpieza, la que se desarrollará mediante la batalla que librarán unos cuantos billones de bacterias a cuatro mil metros de profundidad, y que dejarán los tanques del pecio libres de cualquier rastro de fuel. Estas bacterias actuarán sobre los tanques que ahora se están vaciando, y en los que los técnicos estiman que quedará alrededor de un 10% de las 13.100 toneladas sin poder extraerse, y las 711 toneladas atrapadas en los tanques de popa.

La batalla será complicada y durará unos quince años. Afortunadamente se podrá librar tras comprobar los científicos que el nivel de oxígeno a esa profundidad es similar al existente en la superficie, suficiente para que las bacterias se reproduzcan y sean capaces de acabar con el fuel. Naturalmen-

Lo que quede en los tanques de proa sin poder ser extraído, junto a las 711 toneladas de los tanques de popa, será tratado con biorremediación. El trabajo de las bacterias se prolongará durante unos quince años



te, habrá que potenciar esa reproducción bacteriana mediante la aportación de algunos nutrientes. En ello están trabajando expertos en biorremediación de las universidades de Granada y Texas.

Detrás quedan dieciséis meses de trabajos, realizando análisis de precisión, desarrollando la más moderna tecnología, la participación de quinientos trabajadores y un coste aproximado de unos cien millones de euros. A todo ello hay que sumar los daños en los fondos marinos y



Foto Repsol YPF

da mucho por hacer. Los expertos deberán seguir trabajando para saber exactamente cuáles serán las consecuencias reales de este accidente. Las visibles y las posibles repercusiones cuya incidencia conoceremos en un futuro próximo.

Las visibles siguen disminuyendo. Este año, el problema se localiza en unas siete playas y en cantidades de poca consideración. La zona entre los cabos Touriñán y Fisterra sigue siendo la más afectada. Algunas playas son "visitadas", especialmente con el mal tiempo, por pequeñas galletas de fuel que quedó enterrado en los fondos próximos. Los trabajos más importantes se están realizando en las zonas rocosas y en acantilados. Se está trabajando con hidrolimpieza y métodos manuales en 60.000 metros cuadrados. En otros cerca de 70.000 (en los que se incluyen los 16.000 del Parque Nacional de las Islas Atlánticas) se está empleando la biorremediación.

A pesar de la situación descrita, y de que los científicos no prevén empeoramientos en la zona, aunque no se descarta la presencia de pequeñas partículas de hidrocarburo, no se dismantlarán los servicios de vigilancia y limpieza, en los que están trabajando en Galicia 294 personas, especialmente en la Costa da Morte. El dispositivo se mantendrá, en principio, hasta el mes de octubre, fecha en la que se decidirá si es necesario mantenerlo, según la directora de la Oficina del Comisionado para el Prestige.

NUEVO FONDO PARA LOS AFECTADOS

La zona más castigada de la Costa da Morte fue objeto de especial atención en la visita que, el mes de julio, realizó a Galicia el presidente del Gobierno, Rodríguez Zapatero. Días antes, el Consejo de Ministros había acordado crear un nuevo fondo de tres millones de euros para los titulares de actividades pesqueras, marisqueo y acuicultura afectados por la catástrofe del Prestige, a fin de compensar las pérdidas sufridas dentro de lo posible. El propio Gobierno quiso destacar que es consciente de que con este nuevo fondo no se remedian todos los efectos de la catástrofe, por lo que las medidas contenidas en este Real Decreto Ley habrán de ir seguidas de otras que se recogerán en los próximos Presupuestos Generales del Estado.

Cabe destacar que se elimina el límite de compensación del anterior decreto establecido en 160 millones de euros, así como que se modifica la posibilidad de que las compensaciones no se terminen con los daños producidos inmediatamente después del accidente.

Asimismo, el Gobierno destina 249,5 millones de euros a paliar los daños del Prestige. Este dinero será gestionado por el Instituto de



Foto Repsol YPF

en las costas y playas, pérdidas económicas de los pescadores y mariscadores junto a las de toda la industria que vive de la pesca y de sus derivados, daños en sectores como el turístico, las inversiones en recogida del chapapote y limpieza de las costas y fondos marinos accesibles. Después de tanto desastre, se empieza a ver la luz tras una de las mayores catástrofes ecológicas de la historia, aunque que-



Crédito Oficial (ICO) y se destinará a compensar los gastos de las comunidades autónomas de Galicia, País Vasco, Asturias y Cantabria, así como los gastos de limpieza realizados por los municipios afectados, y también se podrá proceder al pago inmediato de los daños y perjuicios sufridos por particulares y entidades. El Gobierno ha cifrado en 150 millones de euros las indemnizaciones pendientes de pago a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos afectados por el hundimiento del Prestige. Esta cantidad, sumada a los 99 millones correspondientes a las solicitudes particulares, es la que conforma la cantidad de los 249,5 millones aprobados.

La Coordinadora de Cofradías se muestra satisfecha con la reforma del decreto de adelanto de las indemnizaciones, que aumenta su cuantía de 161 a 249,5 millones de euros, pero muestra sus reservas ante el fondo de com-

pensación de tres millones de euros, al considerarlo escaso e insuficiente para hacer frente a daños futuros en los recursos pesqueros.

Asimismo, la ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, comunicó al conselleiro de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, Xosé Manuel Barreiro, la decisión del Gobierno central de correr con todos los gastos del tratamiento de los residuos procedentes del Prestige, tal y como había solicitado el Parlamento gallego de forma unánime.

PETROLEROS OBSOLETOS

A pesar de los grandes esfuerzos que se vienen realizando sobre el pecio logren evitar que 13.800 toneladas de fuel se esparzan por el mar, no deberá olvidarse que, a partir del nefasto 19 de noviembre de 2002, este viejo petrolero vertió unas 63.000 toneladas de fuel que anegaron las costas de Galicia, Asturias, Cantabria y del sur de Francia. Las pocas medidas adoptadas desde entonces para evitar otra catástrofe similar se han logrado, en el mejor de los casos, con grandes esfuerzos, dados los intereses de las grandes petroleras y las del transporte marítimo. La Unión Europea no ha sido hasta el momento una excepción (ver recuadro).

Las normas aprobadas en su día para la eliminación progresiva de los petroleros monocasco se enfrentan a una paradoja: Hay que eliminar esos barcos pero, ante el aumento ac-

El Gobierno crea un nuevo fondo para los pescadores afectados por la marea negra, de tres millones de euros, y dota al ICO con 250 millones para el pago de daños y perjuicios sufridos por particulares y entidades



Cristina Narbona, ministra de Medio Ambiente, anunció la decisión del Gobierno central de hacerse cargo de todos los gastos derivados del tratamiento de los residuos, tras la petición formulada por el Parlamento gallego



Fotos Repsol YPF



tual de cuotas aprobado por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) para hacer frente a la subida del precio del barril, se está generando un mayor transporte de petróleo por vía marítima. Greenpeace ha denunciado esta situación que está llevando, ante la escasez de buques seguros, a la vuelta a los mares de petroleros monocasco cuya presencia se había reducido.

Esta demanda de petroleros tiene lugar poco después, según recalca la organización ecologista, de que la Organización Marítima Internacional (OMI) haya aprobado la aceleración del calendario de eliminación de buques petroleros monocasco que deben ser sustituidos en 2010. Puede que los barcos que ya estaban yendo camino de su desguace vean prolongada su vida más de lo esperado. Este incremento de la demanda de petroleros, además, puede aumentar el precio del transporte ante la escasez de buques, haciendo más atractivos económicamente a aquellos buques en peores condiciones.

Esta situación pone de relieve que, junto a los intereses ya existentes en mantener determinadas situaciones en el transporte marítimo, las fluctuaciones del precio del crudo lleven a incrementar el número de nuevos "Prestiges" a surcar los océanos. Dinero manda, y la conclu-

La UE da otra de arena

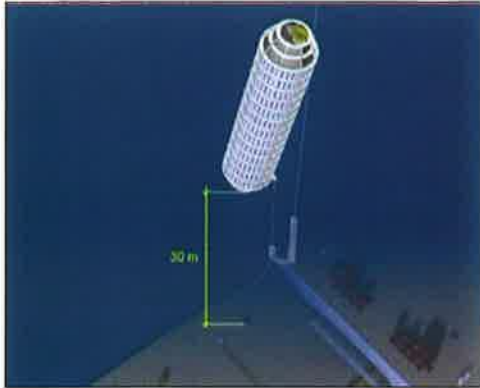
Resulta realmente desesperanzador que, con la situación que rodea al transporte marítimo y, en general, a la política existente sobre una fuente de energía como el petróleo, los organismos responsables de aportar soluciones y medidas de seguridad sigan lanzando balones fuera. La última de estas actuaciones nos la brinda la Unión Europea. Y, más concretamente, los decepcionantes resultados alcanzados en la reunión de ministros de Transporte del pasado 11 de junio.

Las presiones de los gobiernos de Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Dinamarca, Chipre y Malta –casualmente los que poseen importantes sectores navales– dieron al traste con una medida positiva, descafeinándola. Así, la decisión de que la contaminación de las aguas de la UE por una acción negligente pudiera acarrear sanciones penales (añadidas a las económicas y administrativas), se ha visto atenuada por los gobiernos antes señalados, logrando que estas sanciones no fueran obligatorias.

España, Francia, Portugal e Italia, defensores de las sanciones, optaron finalmente por una decisión que acarreará un mal menor: ceder para que, al menos, la norma no fuera bloqueada, ya que consideran que la directiva representa una mejora de la situación actual. Una de estas mejoras es que la responsabilidad se extienda más allá de capitanes y armadores, alcanzando a toda la cadena de responsables. Las palabras de la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, resumen perfectamente la situación: No es lo que queríamos, pero es más de lo que teníamos.

Nunca Más, el colectivo que destacó en la lucha contra las consecuencias de la catástrofe, calificó el acuerdo como "decepcionante", ya que la no obligatoriedad de sanciones derivadas de contaminar el mar hace que el acuerdo carezca de efectividad para reforzar la seguridad marítima y la protección de los ciudadanos y de los países.

La nueva directiva comunitaria deberá pasar ahora el trámite parlamentario antes de ser finalmente adoptada. ■ R. G.



Fotos Repsol YPF



Las presiones de países con importantes sectores navales consiguen que la aplicación de sanciones penales por contaminar las aguas de la UE no sean obligatorias, según el acuerdo alcanzado por el Consejo de ministros de Transportes

sión es que parece que hemos aprendido poco de la reciente historia, ayudando los intereses de las grandes multinacionales a presionar para que los recuerdos que queden sean borrados lo antes posible.

En las costas y, especialmente, en los marineros y voluntarios que trabajaron luchando contra el chapapote, no parece que vaya a ser tan fácil borrar esos recuerdos. De hecho, las cofradías gallegas siguen luchando. En esta ocasión, presentando un ambicioso plan ante la UE para luchar contra la contaminación. Se trata del proyecto Sole-Mar, realizado por la Comisión de Cofradías afectadas por el Prestige en colaboración con las tres universidades gallegas, que opta a una subvención europea. También han colaborado organismos especializados como los franceses Ifremer y Le Cedre.

El objetivo fundamental de este plan es realizar un estudio completo del sector pesquero

gallego que sirva de base para la elaboración de un plan de contingencia, de cómo abordar la lucha contra la contaminación. Se persigue el que se tenga en cuenta la realidad de las costas, con una puesta en común de medios y experiencias de los países vecinos. Y en el terreno de los recursos humanos, se prestará especial atención a la formación de cuadros para luchar contra la contaminación, así como sistematizar y organizar los métodos empleados en la lucha contra el fuel del Prestige.

Mientras los organismos competentes en la adopción de medidas tendentes a evitar nuevos desastres como el del Prestige no adopten una política real en ese sentido, más vale que se adopten todas las medidas posibles para que un nuevo desastre de este tipo cause el menor daño posible. Y los pescadores parecen tenerlo meridianamente claro. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



El arrastre ASOLA las profundidades marinas

Hasta el más recóndito rincón del Planeta es escudriñado por las diferentes industrias para aumentar sus beneficios. Da igual el coste, económico o medio ambiental; lo importante es explotar nuevos recursos. Este es el caso de la pesca de arrastre, que ahora pugna por llevar su destructivo arte de pesca a las profundidades marinas. Un espacio apenas estudiado y tremendamente frágil está siendo destrozado por empresas de no más de doce países. Unas empresas potentes, capaces de explotar unos recursos al alcance sólo de la más moderna tecnología. A pesar de los intentos para que se lograra una moratoria sobre este tipo de pesca en la reunión de la ONU sobre los Océanos y la Ley del Mar, que tuvo lugar el pasado mes de junio, la propuesta no salió adelante. Greenpeace anuncia que proseguirá su lucha ante la próxima Asamblea General de la ONU, a finales de noviembre.

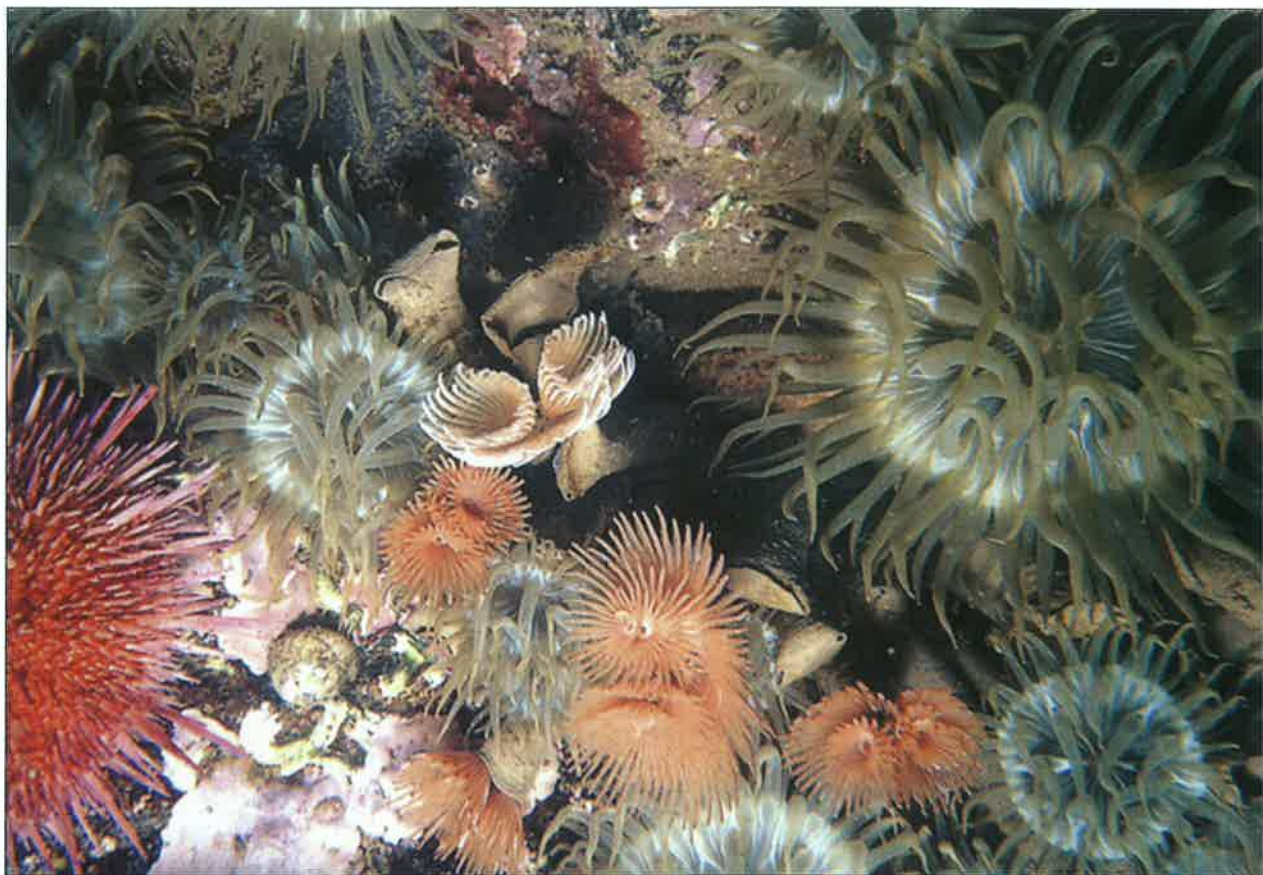
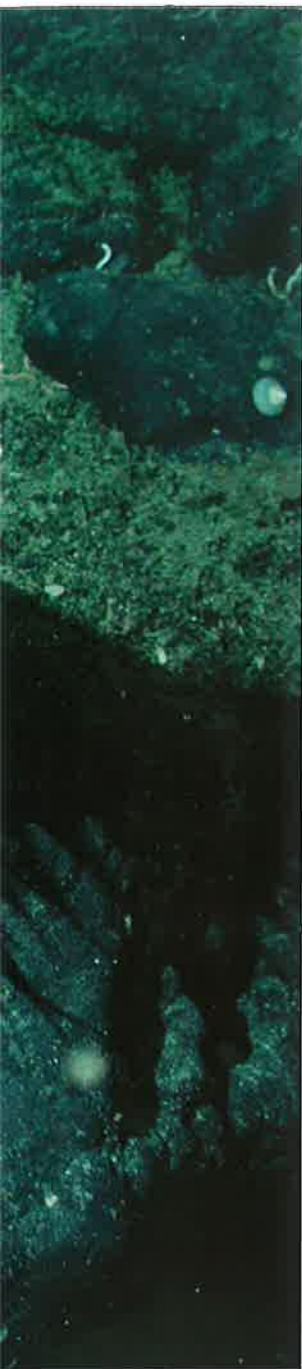


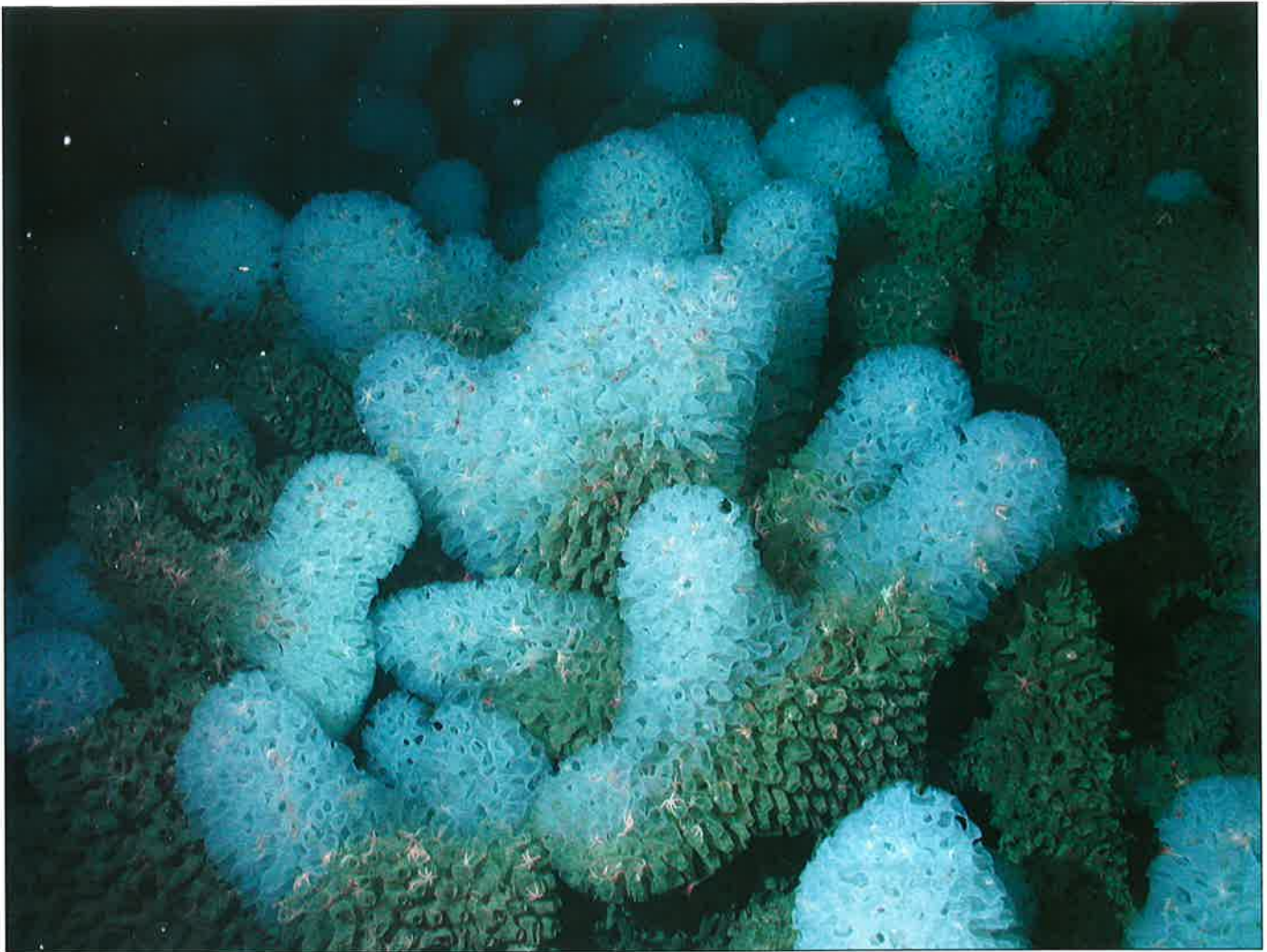
Foto: Archivo

Moratoria sobre la pesca de arrastre de profundidad en aguas internacionales. Esta era la petición de numerosas Organizaciones No Gubernamentales (ONG) junto al de una serie de países como Noruega, Canadá, Tailandia o Costa Rica. Se aprovechaba el debate, el pasado mes de junio, dentro del Proceso Consultivo Informal sobre los Océanos y el Derecho del Mar de Naciones Unidas (UNICPOLOS, en sus siglas inglesas) para tratar de frenar la destrucción que está ocasionando este tipo de pesca sobre los fondos marinos. Estos debates sirven para elaborar recomendaciones encaminadas a proteger los océanos

que se discutirán en la posterior Asamblea General de Naciones Unidas.

A pesar de las evidencias científicas de que este arte de pesca es el responsable del 95% del daño causado a la biodiversidad de las profundidades marinas, un hábitat del que apenas se conocen su flora y su fauna, países como Islandia y Japón bloquearon cualquier posibilidad de moratoria, debido a las presiones de sus respectivos ministerios de Pesca, que evidentemente respondían a los intereses de sus respectivas y potentes industrias del sector. Ofrecieron, como contrapartida, una débil recomendación para que los estados consideren caso por caso, siempre que haya evidencias

La Unión Mundial para la Conservación, a la que pertenecen 72 Estados y cerca de mil ONG, ha solicitado a la ONU la protección inmediata de las montañas marinas de los efectos del arrastre de fondo en alta mar



**La firme
oposición de
Islandia y Japón,
junto a la
ambigüedad de la UE,
impidieron que en
una reunión
preparatoria de la
próxima
Asamblea General
de la ONU se lleve
una propuesta de
moratoria para el
arrastre a
grandes
profundidades**

científicas, posibilitando "una prohibición interina sobre prácticas destructivas ejercidas por barcos que actúen en aguas internacionales". En la práctica, esto significa que la pesca de arrastre seguirá llevándose a cabo, como señala a MAR María José Caballero, miembro de Greenpeace y una de las portavoces de la coalición de organizaciones ecologistas que asistió a la reunión de la ONU.

El resultado ha sido decepcionante, puesto que el arrastre de profundidad seguirá sin regularse a pesar del apoyo de muchos países para terminar con esta práctica devastadora, al igual que la postura mantenida por la Unión Europea, según María José Caballero, ya que cuando se quiera demostrar que hay algo valioso a tres mil metros de profundidad en una zona en concreto no habrá nada que proteger. La UE ha apoyado una propuesta similar a la presentada por Japón e Islandia, en la que está a favor de que se establezca una decisión caso por caso. La portavoz de Greenpeace entiende menos aún la postura de la UE si se tiene en cuenta que prohibió recientemente la pesca de arrastre en el monte submarino situado al noroeste de Escocia, así como zonas similares en Canarias, Madeira y Azores.

DISCREPANCIAS EN LA UE

Con esta política, la UE mantiene una postura contradictoria a primera vista. Si protege sus profundidades marinas es que reconoce la importancia de las mismas. Entonces, ¿porqué no aprueba que se protejan las del resto del Planeta hasta que los científicos valoren la importancia de estos rincones?, ¿o es que también se está plegando a los intereses de las potentes industrias pesqueras europeas? Además, los ministros de Medio Ambiente de la UE, incluida la española Cristina Narbona, eran partidarios de proteger estos fondos marinos; sin embargo, prevaleció el no rotundo de la Comisión de Pesca.

Tampoco se entiende mucho este empeño en no controlar esta explotación cuando el producto de esta pesquería apenas llega al 0,2% del total, teniendo, por el contrario, mucho que perder.

El rechazo a adoptar una moratoria contrasta, asimismo, con las actuaciones de los dos últimos años emanadas de Naciones Unidas, como la solicitud de una actuación urgente para preservar las profundidades marinas más vulnerables. En 2002, el Proceso Consultivo In-

formal sobre Océanos y La Ley del Mar (UNICPOLOS) recomendó a la Asamblea General de Naciones Unidas la realización de una petición urgente para mejorar la gestión de las vulnerables áreas de las profundidades marinas y su biodiversidad. Esta demanda fue apoyada por la Asamblea General de Naciones Unidas de 2002. Esta misma petición y el posterior apoyo de UNICPOLOS y la ONU, respectivamente, fueron reiterados al año siguiente.

En febrero de 2004, la Convención sobre la Biodiversidad Biológica solicitó medidas urgentes a corto, medio y largo plazo para conservar estos ecosistemas. Al mismo tiempo, mil científicos marinos solicitaron una acción rápida para proteger los ecosistemas de corales y esponjas marinas en la reunión anual de la Asociación Americana para el Avance de la Ciencia, e identificaron la pesca de arrastre como una de las principales amenazas, instando a la ONU a que estableciera una moratoria.

Estas son algunas de las recomendaciones realizadas por los científicos durante los últimos años, ante el aumento de la presión pesquera sobre las profundidades marinas, y que se unen a las presiones realizadas por los grupos ecologistas y un buen número de países. Y es que las industrias pesqueras de una docena de países, las más potentes y con la más moderna tecnología, ante la deplorable situación en que se encuentran los caladeros tradicionales, pretenden arrojar sus redes sobre los pocos parajes vírgenes y a salvo del expolio del ser humano que quedan por el momento en nuestro Planeta.

MONTES MARINOS

Tal y como destacan en sus investigaciones los científicos, los montes marinos no son más que montañas cuyas cimas se sitúan por encima de los mil metros de profundidad. En menos del 1% de estos montes se han tomado muestras biológicas. Ello quiere decir que, por causa de la pesca de arrastre, muchas de las especies que habitan estos ecosistemas pueden desaparecer sin siquiera haber sido identificadas. Y es que según recientes estudios realizados en montes submarinos del Pacífico Suroeste, los niveles de endemismo detectado entre las 850 especies encontradas podría alcanzar el 29%. Es decir: que en ese ecosistema en concreto, unas 260 especies sólo se han localizado en ese espacio, lo que implica que son especies muy vulnerables a la extinción.

Recientemente se ha comprobado que la mayor parte de las especies de coral habita a profundidades más oscuras y frías, y que muchos de ellos son similares a los de aguas poco profundas en apariencia y de gran impor-



tancia para la industria pesquera, ya que dan cabida a una extraordinaria diversidad biológica, donde tienen cabida desde especies comerciales, como el mero, a otras tan singulares como el calamar gigante. Los arrecifes de coral de *Lophelia* del Noreste del Atlántico tienen más de 1.300 especies de invertebrados, lo que da una idea aproximada de su riqueza biológica, similar a los de los mares poco profundos tropicales. El crecimiento de este coral es de 5,5 mm. al año, y sus mayores enemigos son el arrastre y la contaminación. En España, uno de los mejores exponentes de estos hábitat se encuentra en el Banco de Galicia, en una zona muy próxima a la del hundimiento del Prestige.

Además, según insisten los científicos, debe de tenerse en cuenta que a causa de su longevidad (los corales y esponjas se desarrollan con extrema lentitud durante siglos), algunos



Foto: Archivo

corales de los montes marinos pueden servir de archivo de las condiciones climáticas pasadas, por lo que son de gran interés para entender el cambio climático global.

Dentro de este singular espacio, también la vida animal se desarrolla con mayor lentitud que la que pueda observarse en aguas menos profundas. Algunas especies de peces pueden llegar a vivir hasta los 150 años. Naturalmente, su reproducción no resulta tan prolífica como el de otras especies, por lo que una pesquería comercial podría extinguirlas en muy pocos años. Por ello, los expertos avisan de que nunca se podrá plantear la explotación de estos nuevos caladeros como una alternativa a la crítica situación por la que atraviesan los actuales.

Toda esa información sobre el clima, junto al cobijo que ofrecen a un importantísimo número de especies que, al igual que ocurre en las selvas tropicales terrestres, alberga a multitud de especies desconocidas por los científicos, está actualmente en peligro a causa del arrastre de grandes y pesadas redes por el suelo marino para atrapar gambas y peces. Estas redes, unidas a dos planchas de metal de unas diez toneladas que se clavan en los fondos, destruyen todo lo que pillan a su paso. A su paso sólo queda terreno desertizado. La vida que se ha desarrollado en estos hábitat durante siglos queda eliminada en una sola pasada de estas redes.

La comunidad internacional ha pedido insistentemente que se detenga y elimine la pesca no regulada. El arrastre, como señalan las ONG presentes en la pasada reunión, está totalmen-

Las razones para una moratoria

La Unión Mundial para la Conservación (UICN en sus siglas en inglés), que engloba a 72 estados y cerca de mil ONG, solicitó a la Asamblea General de Naciones Unidas la inmediata protección de las montañas marinas, los corales de profundidad y otros puntos críticos de biodiversidad de los efectos del arrastre de fondo en alta mar, hasta que estas zonas puedan ser identificadas y sean dotadas de medidas de protección, incluyendo medidas internacionales de gestión efectivas ante este arte de pesca.

La petición tampoco es nueva. En numerosas ocasiones se ha reiterado la necesidad de evitar y eliminar la pesca no regulada. Y la pesca de arrastre no está regulada en amplias zonas de los océanos. Una situación más que preocupante

ya que supone que las aguas a más de 200 millas de las costas quedan expuestas al saqueo de los que dispongan de la tecnología necesaria para ello, sin que se tengan en cuenta las consecuencias de esta actuación.

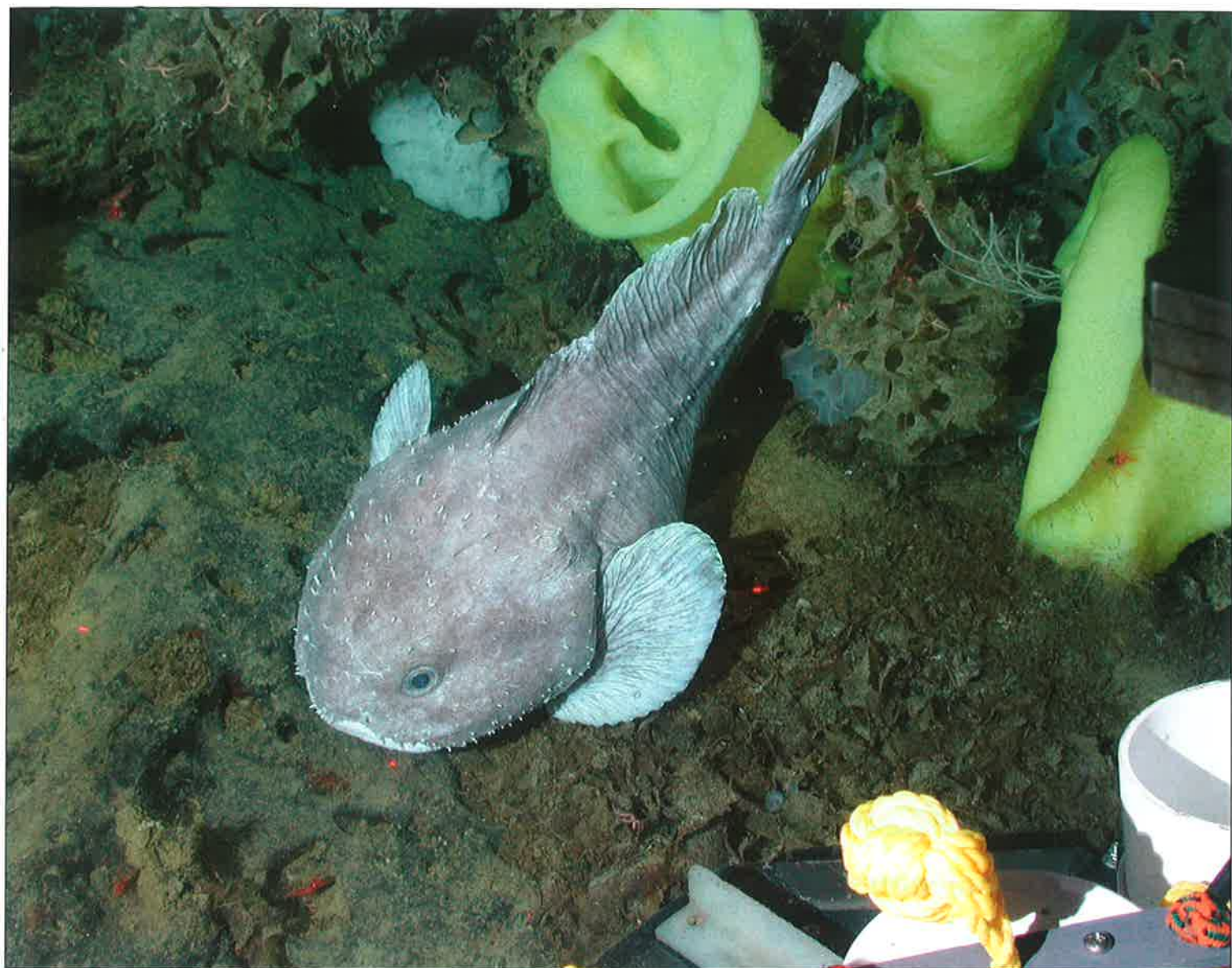
Las ONG presentaron un documento conjunto para que se adopte una resolución que lleve a una moratoria con los siguientes objetivos:

- Evaluar la biodiversidad de profundidad y los ecosistemas, incluidas las poblaciones de especies de peces y su vulnerabilidad a la pesca de arrastre en los océanos.

- Adoptar y aplicar regímenes de obligado cumplimiento para proteger las biodiversidades de la pesca de arrastre y conservar y gestionar las industrias pes-

queras de arrastre, de acuerdo con la Convención de la ONU de la Ley del Mar (UNCLOS, 1982) o el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO (1995), entre otros.

Ecologistas, científicos y un buen número de estados creen necesario que se adopten medidas que protejan los recursos marinos antes de que sean expoliados. El que a estas pesquerías se dediquen una docena de países y no más de doscientos barcos, junto al valor y cantidad de las capturas, muy poco relevante en estos momentos, hace pensar que aún es posible esta protección. Nos jugamos el futuro de los mares y, por extensión, de nuestro vapuleado Planeta. Y esta afirmación, por lo descrito anteriormente, no resulta gratuita. ■ R.G.



te fuera de control más allá de las 200 millas, lo que representa un importante agujero en la gobernabilidad de los océanos del mundo.

Tal y como señalan los ecologistas, el fuerte declive de las pesquerías en aguas costeras, unido al importante avance tecnológico, hacen que se vaya a la localización y captura de especies inaccesibles hasta hace poco. Destacan que la destrucción de estos hábitat lleva, paradójicamente, aparejada el aniquilamiento de especies asociadas a esas estructuras y de un importante valor comercial en la actualidad, como es el caso del pez reloj, lo que demuestra lo insostenible que resultan estas pesquerías.

FRENAR LA DESTRUCCIÓN

Todo el mundo reconoce que los océanos están en crisis. No podemos continuar explotándolos hasta su extinción, señaló Sebastián Losada, responsable de la Campaña de Océanos de Greenpeace, en el transcurso de una

acción para llamar la atención sobre la destrucción de los mares durante el Día Mundial del Medio Ambiente. Las profundidades marinas son los últimos espacios desconocidos del Planeta. Estamos ante una carrera contrarreloj y las Naciones Unidas tienen que llegar a un compromiso real para salvar los océanos.

María José Caballero indica a MAR que confía en el cambio de postura de la UE, y a ello dedicarán buena parte de los esfuerzos de la organización ecologista hasta la celebración de la Asamblea General de Naciones Unidas, prevista en principio para el próximo mes de noviembre. Insiste en que este tipo de pesca tan sólo beneficia a unos pocos (no más de a doce países con unos doscientos barcos en total) mientras que la destrucción nos afecta a todos. Además, la explotación de estas pesquerías a grandes profundidades no son factibles durante un espacio prolongado de tiempo, ya que no se reproducen con la necesaria rapidez para ello, por lo que se agotarán en un breve



**“Resulta decepcionante que el arrastre de profundidad continúe sin regularse a pesar del apoyo de muchos países para terminar con esta práctica devastadora. Seguiremos trabajando para que la ONU decrete una moratoria”
(María José Caballero)**

espacio de tiempo. Algo que ya es notorio, como señala la portavoz de Greenpeace, en pesquerías como la del fletán (valga como ejemplo el que de las 40.772 toneladas capturadas por España en 1994 se pasó a 4.800 autorizadas para este año y poco más de 4.000 para 2005). Y además resulta poco sostenible, ya que se calcula que por cada tonelada de peces capturados se emplean 20 toneladas de fuel.

Enfrente estarán esas potentes industrias pesqueras, que ven en las grandes profundidades nuevos bancos de peces que pueden aliviar la presión sobre los actuales caladeros, aunque sea un recurso escaso. Ello, junto con la demanda de los consumidores y los altos valores del mercado de los productos de la pesca de profundidad, ha llevado a los barcos a áreas fuera de la jurisdicción nacional. Esta industria está apremiando a Gobiernos, investi-

gadores y organizaciones supranacionales de pesca, para que se sienten las bases de una futura gestión de estos bancos.

Mientras, estas empresas están realizando prospecciones en diferentes zonas del planeta y ya han constatado que existen nuevas especies comestibles susceptibles de ser comercializadas.

Tal y como se han desarrollado las pesquerías en los últimos tiempos, llevando los caladeros al agotamiento, nada hace pensar que se vaya a gestionar mejor la pesca a grandes profundidades en alta mar. Ello, sin contar las consecuencias destructivas y poco selectivas de las artes de pesca de arrastre.

Parece que no deberían caber dudas acerca del peligro que entraña este nuevo paso en la explotación de los mares. Un paso que, como señala Greenpeace, nos sitúa ante la última frontera para pescar, por lo que habría que valorar detenidamente la incidencia de esta actuación sobre los ecosistemas marinos. Y eso es lo que piden los científicos, tiempo para valorar: una moratoria. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

FOTOS: DEAN BAIGENT-MERCER/GREENPEACE



Regulación de pesquerías Aguas del Atlántico Nordeste

El ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha dictado nuevas normas por las que se regulan las posibilidades de pesca en aguas de la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (NEAFC) y muy especialmente en los aspectos relacionados con la transmisión de los derechos de acceso.

La elaboración de esta disposición se ha hecho tras consultas a las comunidades autónomas afectadas y al sector pesquero, en virtud del desarrollo de la Ley de Ordenación del Sector Pesquero de altura y gran altura que opera en el ámbito de los límites geográficos de esas aguas así como en virtud de la Ley de Pesca Marítima por la que se admite la posibilidad de transmisión de derechos de pesca entre los buques.

La filosofía de esta nueva disposición y sus objetivos responden a la necesidad de que, en un momento cuando no es fácil el acceso a los diferentes caladeros tanto de terceros países como en aguas reguladas por organismos internacionales, se utilicen al máximo todas las posibilidades de pesca. Esta regulación afecta a los censos de las flotas de altura y gran altura, así como a palanqueros mayores de 100 TRB. Se pretende que

se puedan producir transmisiones de posibilidades de pesca cuya finalidad real no sea la adecuación de la flota a las condiciones reales de un caladero. En esta línea, por un lado se pretende establecer un mínimo de posibilidades de pesca para un barco, pero también que un buque disponga de unos derechos superiores a los que realmente puede desarrollar, con lo que se estaría causando un perjuicio al conjunto de la flota. La Administración quiere establecer un criterio permanente de distribución

de las posibilidades de pesca cuando las mismas se asignen en forma de kilovatios de esfuerzo. Si un barco no dispone de un mínimo de posibilidades de pesca, el mismo debe abandonar la pesquería en esas aguas.

La transmisión de posibilidades de pesca queda restringida a buques o grupos de buques pertenecientes a determinadas categorías y censos. ■

Se quiere un mayor control en la transmisión de derechos para que no se pierdan posibilidades de pesca

La medida afecta a las flotas de altura, gran altura y palanqueros mayores de 100 TRB

Antes de cumplir sus primeros cien días en el poder el Gobierno socialista ha conseguido firmar con los agentes sociales un documento de intenciones que sirve de punto de partida para la futura negociación del "Pacto sobre la competitividad, el empleo estable y la cohesión social". Fue el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, quien suscribió el documento, que consta de 9 folios y 13 puntos a negociar, con los presidentes de las organizaciones empresariales CEOE, José María Cuevas, y CEPYME, Jesús Bárcenas, y con los secretarios generales de los sindicatos UGT y CCOO, Cándido Méndez y José María Fidalgo. Rodríguez Zapatero puso un único requisito al inicio del diálogo social "Avanzaremos únicamente con el acuerdo de todos".



EN MARCHA EL PACTO SOCIAL POR EL EMPLEO ESTABLE

Competitividad, empleo de calidad y cohesión social son los principales objetivos del proceso de diálogo social iniciado oficialmente el pasado 8 de julio en el Patio de Columnas del Palacio de La Moncloa, sede de la presidencia del Gobierno, con la firma entre el Gobierno, sindicatos y patronal del documento que marcará la agenda del pacto social que se debatirá en distintas mesas.

CALIDAD DE VIDA

Un diálogo social que parte del hecho de que en la actualidad hay un insuficiente volumen de empleo y una elevada tasa de temporalidad. La declaración suscrita define las orientaciones generales para un modelo de crecimiento basado en la competitividad y se apoya en mejorar la educación, la inversión pública y el respeto al medio ambiente.

Con este pacto social el presidente del Gobierno quiere "poner en acción conjuntamente nuestras respectivas capacidades y competencias con el fin de abordar aspectos esenciales de nuestro sistema económico y de nuestro sistema de relaciones de trabajo. Al hacerlo así no nos quedamos en consideraciones abstractas. Abordamos elementos que inciden directamente en la vida cotidiana de millones de ciudadanos y, por tanto, en su calidad de vida, en sus posibilidades de promoción, progreso y bienestar.

El presidente quiere también "más empleo y de mayor calidad, estable y mejor remunerado. La creación de empleo es irrenunciable porque es una pieza esencial del sistema de bienestar".

Este objetivo figura también en el preámbulo del documento en el que se señala que se pretende lograr mediante la generación de más puestos de trabajo, el aumento de la tasa de actividad, la incorporación de más jóvenes,



mujeres y discapacitados al mercado laboral y también de los inmigrantes con respeto a la legalidad.

DIAGNÓSTICO COMÚN

Tanto los representantes de la patronal como de los sindicatos han coincidido en que el documento suscrito es positivo porque, al menos, hay un diagnóstico común. Para el presidente de CEOE, José María Cuevas, se trata de "un compromiso singular y novedoso en su contenido y en su forma porque se establece el gran objetivo que ha de presidir este proceso de diálogo social considerándolo como un todo, con las etapas, discusiones o las mesas que tengamos que abrir".

El líder de UGT, Cándido Méndez, definió la firma de la declaración como un paso "importante y positivo con el que el Gobierno demuestra su respeto al diálogo social". Méndez reclamó la reactivación del modelo productivo a través de la inversión pública y privada y que se mejore la calidad del empleo y de "nuestros productos y servicios". Aunque se mostró confiado en el diálogo, el responsable de UGT fue el único que advirtió que las "dificultades" podrían surgir cuando empiecen las negociaciones.

José María Fidalgo, secretario general de CCOO, dijo que era una suerte que "Gobierno, organizaciones empresariales y sindicales coincidamos en un diagnóstico de los retos que en el próximo periodo tiene nuestra economía y nuestra sociedad y en apostar por un empleo masivo y de calidad".

TRECE PUNTOS

El documento firmado, que consta de nueve folios y se articula en trece puntos, recoge en su inicio la importancia del diálogo social "como uno de los activos más importantes en el proceso de construcción y consolidación de España como un Estado social y democrático de derecho, que ha dado como resultado acuerdos de indiscutida trascendencia socio-económica".

Los temas a tratar en esta nueva etapa de diálogo social son: la temporalidad, la incorporación al mercado laboral de jóvenes, mayores, mujeres e inmigrantes, nuevo modelo de formación, reforma del INEM, incremento de la inspección de Trabajo, accidentes laborales, política industrial, negociación colectiva, salario mínimo interprofesional, Seguridad Social, participación de los trabajadores y papel de los agentes sociales.

COMISIÓN DE EXPERTOS

En el documento suscrito por el Gobierno y los agentes sociales se contempla también la creación de una comisión de expertos para el análisis y evaluación de las políticas de empleo desarrolladas en las últimas décadas para que sirvan de apoyo a las negociaciones.

También se recoge la creación de una comisión de seguimiento y evaluación para abordar distintos asuntos contenidos en el diálogo social que se constituyó el pasado 21 de julio.

Todo ello será a partir de septiembre en que el ejecutivo comenzará a abrir las mesas del diálogo que, dado lo amplio de la agenda, puede durar toda la legislatura.

Finalmente cabe destacar que a la firma del documento asistieron el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, el equipo económico que asesora al presidente del Gobierno y que lidera Miguel Sebastián y los negociadores del documento que se había cerrado la noche anterior en el ministerio de Trabajo y que estaba encabezado por Valeriano Gómez, secretario general de Empleo, Juan Jiménez Aguilar, de CEOE; Elías Aparicio, de CEPYME; Toni Ferrer, de UGT, e Ignacio Fernández Toxo, de CCOO. ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO

LAS PENSIONES EN EL PACTO SOCIAL

Las reformas a abordar en el sistema de pensiones figuran en el documento en los mismos términos de las recomendaciones del Pacto de Toledo. El objetivo esencial es reforzar la contributividad a partir de una mayor correspondencia entre las aportaciones y las prestaciones, mejorar las pensiones más bajas, continuar dotando el Fondo de Reserva, potenciar la previsión social complementaria en convenios y compaginar el equilibrio del sistema con la generación de un entorno adecuado para seguir creando empleo.

Para el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, "este es un documento muy importante que va a marcar esta Legislatura y que ahora tiene que traducirse en análisis concretos y en discusiones de las que salgan las medidas que puedan enmarcar la reforma de nuestro sistema de protección social".

Desde el pasado 1 de julio asciende a 490,8 euros al mes



SUBIÓ EL SALARIO MÍNIMO INTERPROFESIONAL

Desde el pasado 1 de julio el Salario Mínimo Interprofesional ha subido un 6,6 por ciento y ha quedado fijado en 490,8 euros al mes. Según ha explicado el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, "con esta decisión aprobada por el Gobierno unas 600.000 personas recuperan, de una sola vez, el poder adquisitivo perdido desde 1996 como consecuencia de la desviación entre el IPC real y el IPC previsto", Este es el primer paso dado por el ejecutivo para cumplir el compromiso electoral de su partido de situar el SMI en 600 euros al mes cuando finalice la Legislatura.

Según el Real Decreto Ley, aprobado por el Gobierno, publicado en el Boletín Oficial del Estado del pasado 26 de junio, el nuevo salario mínimo interprofesional (SMI) ha quedado fijado desde el pasado 1 de julio en 16,36 euros al día, 490,8 euros al mes y 6.871, 2 euros al año. Esta subida que supone un incremento del 6,6 por ciento sobre el salario anterior, beneficiará, según los datos facilitados por el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a unas 600.000 personas, cifra en la que se incluyen los trabajadores que perciben el SMI y los perceptores de prestaciones del sistema de protección por desempleo.

Para los trabajadores eventuales y temporeros, cuyos servicios a una misma empresa no excedan de 120 días, el salario no podrá resultar inferior a 23,24 euros por jornada. Para los empleados de hogar el salario mínimo será de 3,83 euros por hora trabajada.

EL IPREM, NUEVO INDICADOR

El SMI en España tradicionalmente ha estado revestido de unas características especiales, que lo diferencian de los salarios mínimos vigentes en los países de nuestro entorno. Así, el SMI tiene, en primer lugar un efecto laboral que es servir de suelo o garantía salarial mínima de los trabajadores para que ninguno pueda percibir por su trabajo un salario por debajo del mínimo.

Dentro de este efecto directo laboral se incluyen los supuestos en que el SMI se utiliza como referente para determinar el salario o retribución de trabajadores como los empleados del hogar, con contratos de formación, con discapacidad, empleados en las escuelas taller, penados que realizan actividades laborales en talleres penitenciarios.

Pero el SMI se viene utilizando también como indicador del nivel de renta que permite el acceso a determinados beneficios en algunos ámbitos sociolaborales como educación, vivienda o justicia, que afectan a la percepción de becas, pago de tasas, anticipos para vivienda, acceso a las viviendas de protección oficial, revisión de alquileres, exenciones fiscales, acceso a la justicia gratuita.

Además, el SMI se utiliza como parámetro de referencia para la cuantificación de determinadas prestaciones sociales tales como el subsidio de desempleo, el subsidio agrario, la renta fija de inserción, entre otros mecanismos de protección.

Ahora, con el nuevo Real Decreto Ley la nueva cuantía del salario mínimo se desvincula de las cuantías de todas las prestaciones, ayudas, subvenciones, en ámbitos distintos del sociolaboral (justicia, vivienda o educación) como las mencionadas anteriormente, y que han constituido el obstáculo más importante para su elevación hasta un nivel más digno.

Como nuevo referente se crea un índice de rentas, **el indicador público de rentas de efectos múltiples (IPREM)**, cuya cuantía la fijará el Gobierno anualmente a través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, aunque para lo que resta del presente año la cuantía será la del SMI vigente para este año antes de la subida de julio, es decir, de 460,5 euros mensuales.

INDICADORES QUE PERMANECEN VINCULADOS EL SMI

Según el Real Decreto Ley se mantiene la vinculación con el SMI el salario de los trabajadores en las relaciones laborales de carácter especial de empleados del hogar o penados que trabajen en talleres penitenciarios; el salario de los trabajadores con contratos de formación; las cantidades a abonar a los trabajadores por el Fondo de Garantía Salarial; las bases mínimas de cotización en los Regímenes de la Seguridad Social y las subvenciones de los salarios en los centros especiales de empleo de trabajadores con discapacidad y en los programas de escuelas-taller, casas de oficios y talleres de empleo.

PROTECCIÓN POR DESEMPLEO

El sistema de protección por desempleo recibe en la nueva norma un tratamiento especial. Aunque las cuantías de las prestaciones por desempleo se desvinculan del Salario Mínimo Interprofesional a partir del 1 de julio y pasan a estar referenciadas al IPREM, se ha hecho de tal forma que permite el incremento del salario mínimo que se establece en este Real Decreto Ley se extienda también a los percep-



tores por desempleo, en particular a los que perciben las cuantías mínimas.

En relación al sistema de protección por desempleo la nueva norma incluye las siguientes medidas: se mantiene la vinculación con el SMI de los requisitos de rentas y responsabilidades familiares que se exigen para el acceso y mantenimiento de las citadas prestaciones.

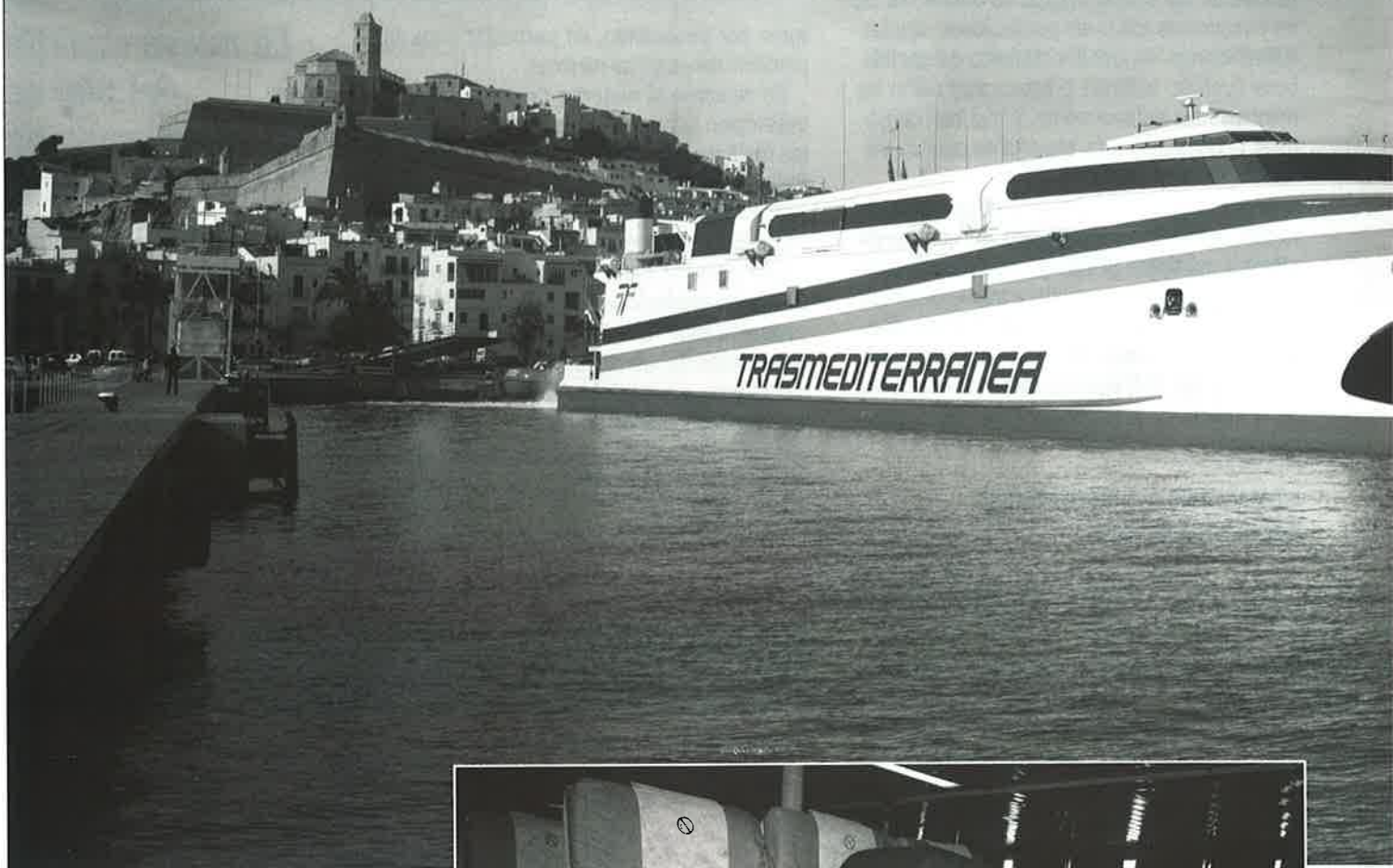
Con carácter definitivo, las cuantías de las diferentes prestaciones se desvinculan del SMI y pasan a estar referenciadas en el IPREM. Los perceptores de las diferentes prestaciones por desempleo, en particular cuando se trata de las cuantías mínimas de estas, se beneficiarán del incremento de esta subida del SMI que se realiza en el Real Decreto Ley. ■ C. H.

La nueva cuantía del SMI se desvincula de todas las prestaciones, ayudas y subvenciones de ámbitos distintos al sociolaboral

Los porcentajes que serán de aplicación al IPREM para calcular las cuantías de las prestaciones y que han sido incrementados son los siguientes:

Tipo de prestación		Regulación actual % SMI	Real Decreto Ley % IPREM
Presentado por desempleo	Tope máximo	170	175
	Tope máximo con 1 hijo a cargo	195	200
	Tope máximo con 2 hijos a cargo	220	225
	Tope mínimo	75	80
	Tope mínimo con hijo a cargo	100	107
Subsidio por desempleo	Cuantía mínima	75	80
	Cuantía con 2 familiares a cargo	100	107
	Cuantía con 3 o más familiares a cargo	125	133
Renta activa de inserción		75	80
Subsidio Agrario		75	80
Renta Agraria	Desde 35 hasta 64 jornadas	75	80
	Desde 65 hasta 94 jornadas	80	85
	Desde 95 hasta 124 jornadas	85	91
	Desde 125 hasta 154 jornadas	90	96
	Desde 155 hasta 179 jornadas	95	101
	Desde 180 jornadas	100	107

La seguridad de los ferries es BUENA



Los ferries españoles "Sorolla" y "Milenium Dos", pertenecientes a la compañía Transmediterránea, son los más seguros de Europa, según el Informe 2004 de ADAC/RACE, que chequea anualmente los procesos de operación de estos buques, su estado general y mantenimiento y todo lo relacionado con la seguridad del pasaje.





Expertos independientes y que viajaron "de incógnito", durante buena parte de las pruebas, concluyeron que 17 ferries han merecido la calificación de "buenos", 9 "muy buenos" y 6 "aceptables", en su Informe para los Clubs Automovilísticos Europeos, interesados en conocer la calidad y seguridad de este tipo de buques en que se puede viajar con coche.

Por el carácter estratégico de España para esta tipología de buques se analizaron cinco rutas del Estrecho y las Islas Baleares, de las

que Ibiza-Valencia y Barcelona-Palma decantaron las mejores calificaciones.

ESPAÑA, UNA POTENCIA EN FERRIES

En datos de la Dirección General de Marina Mercante correspondientes al cierre de 2002, la flota española se compone de 30 barcos en los que el turista puede viajar con su propio coche y la calidad y seguridad del servicio ha ido mejorando sensiblemente, pues si en el Informe de Seguridad ADAC/RACE 2000 —anterior último llevado a cabo— los buques españoles obtuvieron los puestos 8º y 9º, en el presente han ido al copo.

**De los 32 barcos
analizados, 17
fueron
calificados como
buenos, 9
como muy
buenos y 6
aceptables**



auscultan todo lo externo y visible, desde la limpieza de los pasillos hasta la iluminación, puertas y vías de evacuación, embarques, acomodaciones, paneles de aviso y alarma, detectores y mangueras, etc.

Y hasta el final continúan con su visión de conjunto y recuento de los elementos de diseño, estabilidad y operación. No necesitan acceder hasta las "tripas" del sistema —momento en que se identifican y piden lo más demostrativo a la tripulación—, como si existen "cajas negras", el programa de salvamento o gestión de la emergencia, las frecuencias de radio existentes, así como su solicitud de realización de simulacros.

Entonces ya revisan puntos fuertes y débiles del sistema y acceden a la interioridad del mismo, a la comprobación de mamparas y bodegas de carga, a si los vehículos viajan bien afianzados, funciona la estanqueidad y son conformes las escalas de las líneas de flotación, etc. También observarán si la tripulación está lo suficientemente motivada, si se han hecho correctamente las listas de pasajeros, si se han dado las instrucciones al pasaje en todos los idiomas reglamentarios, etc.

Este importante test de la seguridad marítima europea empezó a practicarse en 1996 y ya en el 98 mereció la financiación de la Comisión Europea y el impulso de la Alianza Internacional de Turismo (AIT) y la Federación Internacional del Automóvil (FIA). El Real Automóvil Club de España (RACE) y su homónimo de Alemania

ADAC consideran a España el auténtico banco de pruebas del sector, tanto por su calidad como potencia turística como por los retos, estrictamente navales, de atención a la enorme demanda de las zonas de Estrecho a Islas.

En este importante segmento marítimo del turismo europeo han tenido lugar las pruebas, a todo lo que va corrido de 2004, sobre todos los elementos sensibles de la seguridad a bordo y, específicamente sobre el diseño y estabilidad, medidas contra incendios, equipos salvavidas, gestión de emergencias y comunicaciones.

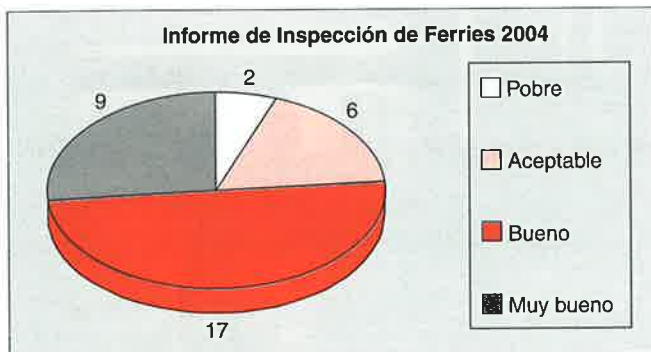
PUNTOS DE VALORACIÓN FUERTE/DÉBIL

Los autores del Informe de Seguridad son expertos que inician su tarea "de incógnito" — con su billete, su equipaje y su coche— y hasta el último tramo de los test no han de identificarse al personal de a bordo. En un principio

UN ANTES Y UN DESPUÉS DE LA AMENAZA TERRORISTA

El mundillo de los ferries tiene medio siglo de funcionamiento, desde que en el puerto de Dover (1953) se iniciará la peculiaridad de hacer saltar a los vehículos del muelle al buque y viceversa, usándose —en un principio— unas enormes plataformas para el referido salto.

La tecnología RO-RO se impuso prontamente y los vehículos y camiones entraron y salieron rodando ("roll-on" y "roll-off", en la terminología inglesa), como en el común de los buques. El sistema registró un preocupante indicio de peligro, cuando en 1994 tuvo lugar el hundimiento del ferrie "Estonia", con 900 pasajeros a bordo. Navegaba por el Mar Báltico cuando una fuerte tormenta y su oleaje correspondiente arrancaron la rampa de carga de los vehículos y hubo de revisarse el sistema al completo, siendo las principales exigencias nuevas el anclaje de los vehículos para resistir las oscilaciones de la navegación y todos los reforzamientos de seguridad activa y pasiva, mientras las zonas de pasajeros eran elevadas a mayor altura y distancia, respecto de las bodegas.



Dos barcos de Trasmediterránea, entre los más seguros



El sector se fortaleció y fue creciendo sin altibajos ni incidente mayor, a tasas del 10 por ciento anual, siendo hoy día —datos de la Dirección General de Marina Mercante— casi un millón y medio de turistas los que rotan entre península y Baleares, por este medio que asegura el vehículo propio para las vacaciones, anualmente.

Un antes y un después de la amenaza global del terrorismo se plasmó el pasado 1 de julio, cuando entra en vigor en todo el mundo el Código de Seguridad ISPS (“International Ship and Port Facility Security”), que, por lo que se refiere al tráfico de ferries, extremará “la vigilancia en puertos y embarques, cerrándose los servicios de puerto e instalándose cámaras de vigilancia en muelles y terminales de carga y se efectuará lo mismo el control de pasajeros que la identificación automática de buques”.

AFRONTAR LA EMERGENCIA

La señal de emergencia en el ferrie (“una sirena que alterna siete pitidos cortos con uno largo”) obliga a dirigirse inmediatamente al punto de encuentro estipulado, sin pérdida de tiempo ni para hacerse cargo de las pertenencias propias.

La llegada al punto de encuentro permite escuchar las instrucciones de la tripulación y tomar el chaleco salvavidas, vestirlo y ayudar a hacerlo a los niños y personas con menor movilidad. Una auténtica nueva cultura de la seguridad entra en el sector, con códigos y protocolos a la vista, para que el propio pasajero sepa debe prescindir de los ascensores, cuanto aprende así mismo a hacer sonar alarmas si detecta fuegos o incidencias y, sin asumir riesgos excesivos, cada viajero se siente un poco protagonista del esfuerzo colectivo por la seguridad. Tiene a su disposición un sistema de video y altavoces del barco para el seguimiento constante de los mensajes, conoce perfecta-

mente las vías de evacuación, así como todas las prohibiciones y medidas de prudencia a bordo, siendo visibles las ubicaciones de aspersores y mangueras.

La previsión de maniobrabilidad ha llegado a extremos tan plausibles como la existencia de un pasillo separado para pasajeros en sillas de ruedas y la celebración de simulacros y ejercicios regulares de salvamento, en algunos de los ferries mejor puntuados en el referido test 2004.

S. DE FRANCISCO

Flota española: Más unidades de mayor porte

Durante el pasado 2003 la flota española midió de alta 12 buques de nueva construcción, de pabellón nacional y uno más de pabellón extranjero, tres nuevos gaseros, 3 rp-ro, 3 buques de pasaje, 3 tanques petroquímicos y 1 petrolero. es decir, se sumaron 324.309 GT con una inversión aproximada de 420 millones de euros.

El tonelaje total ha crecido un 10 por ciento, de manera que el pabellón español mejora en unidades y sigue la tendencia de construir cada vez barcos de mayor porte, que los navieros consideran competitivos.

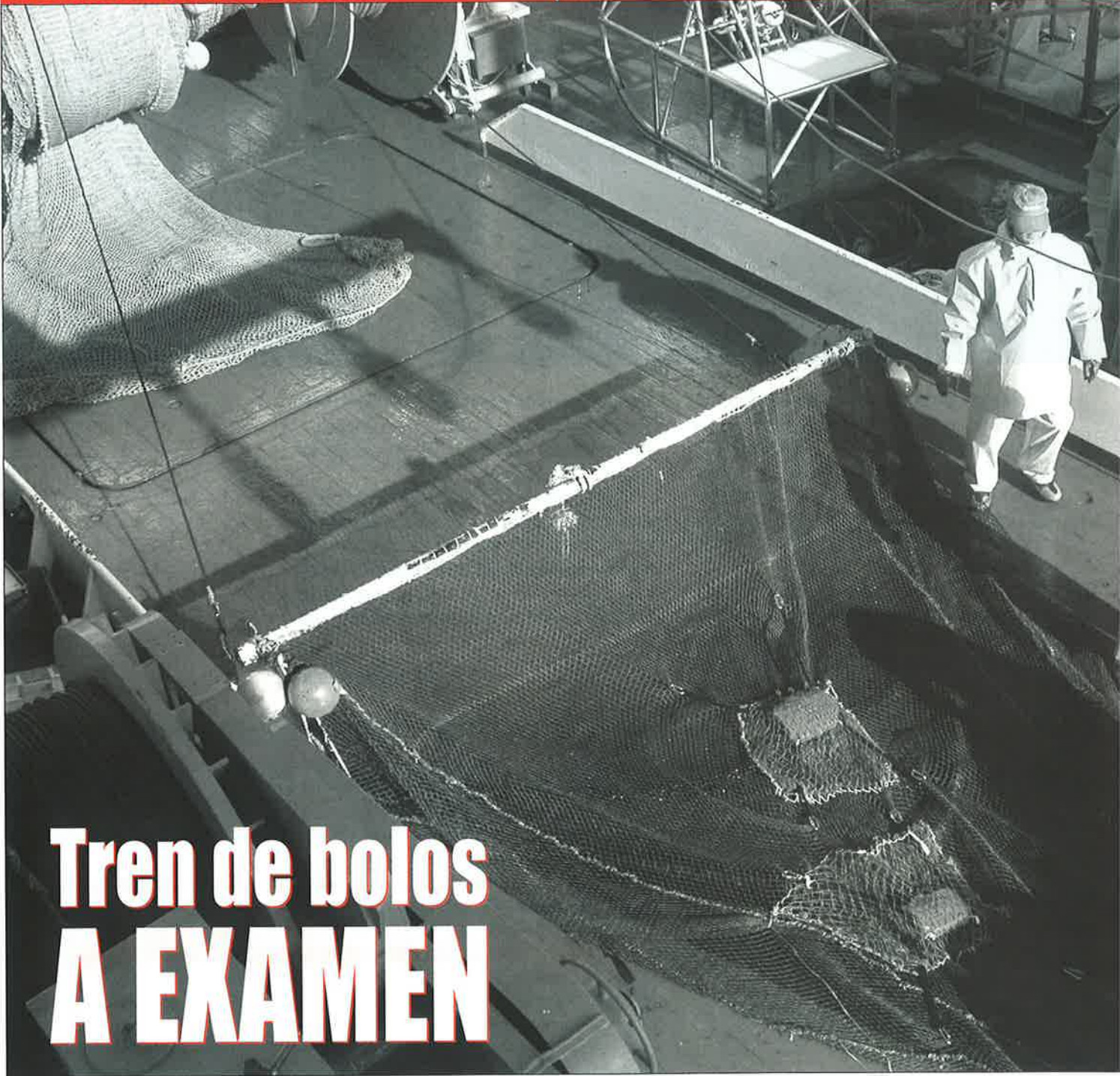
Otro aspecto positivo del conjunto marítimo español es la progresiva reducción de la antigüedad de sus buques, de los 17 años de media en 2003 se ha pasado a los 16,5 en 2003.

El sector naviero español será en los próximos años uno de los de mayor recorrido, y sus buques de pasaje empiezan a competir con las aerolíneas en las rutas de baleares, Estrecho y canarias. La fusión Balearia-Matutes y la privatización de Trasmediterránea prometen un apasionante clima de competitividad, de la que solo pueden seguirse ventajas de calidad y costes para el usuario.

TRÁFICO DE LÍNEAS REGULARES POR ORIGEN DESTINO*

	Pasajeros(miles)		Mercancías (miles Tn)	
	200	2001	200	2001
Península-Baleares	1.242,8	1.556,6	4.899,2	5.320,5
Península-N. África	3.116,1	3.097,6	1.046,0	1.143,3
Península-Canarias	49,0	12,1	4.455,3	4.602,8
Total	4.407,9	4.666,3	10.400,5	11.066,6

*No incluye interbaleares ni Intercanarias



Tren de bolos A EXAMEN

Científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) han probado un sistema para analizar el impacto producido por el tren de bolos en el ecosistema marino del Cantábrico. La experiencia ha mostrado la validez del diseño experimental—consistente en muestreos previos y posteriores a una perturbación producto de la pesca de arrastre—, aunque la corta duración de la experiencia ha no permitido realizar muestreos suficientes para valorar científicamente las repercusiones en un sentido o en otro. Para determinar los efectos de esta modalidad de pesca sobre los fondos rocosos marinos, los expertos habrán de embarcarse en los barcos que utilizan este arte y analizar el contenido de sus capturas. De esta forma se acabaría con el enfrentamiento que han mantenido desde el año 2000 la bajura asturiana con la flota de arrastre que utiliza el tren de bolos.

La experiencia dirigida por Francisco Sánchez Delgado, especialista en biología marina del (IEO), ha analizado el impacto producido por el arte de arrastre dotado de tren de bolos en el caladero de El Cachucho, cerca de Lastres, Asturias. Para delimitar el efecto de este arte de pesca sobre el hábitat rocoso donde viven las especies, los científicos han puesto en práctica un sistema de muestreos previos y posteriores que han sido grabados por un robot para poder determinar la perturbación producida por la pesca de arrastre.



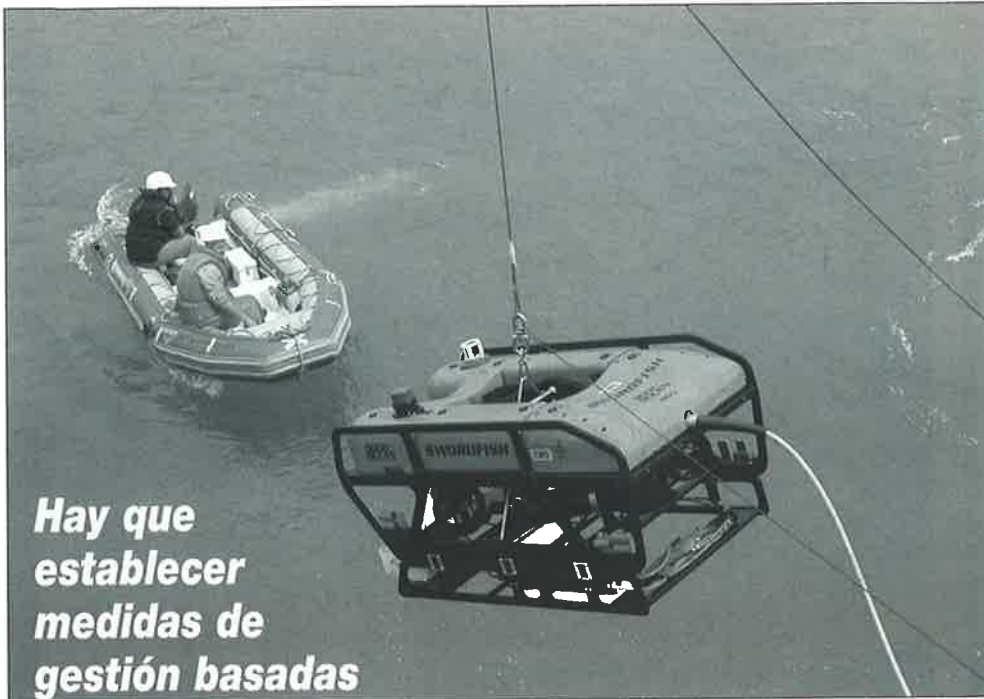
El peine de los fondos marinos

Para los pescadores el "tren de bolos", como escribió en esta revista José de Arango, que utilizaban los arrastreros de los puertos gallegos de Burela y Ce-leiro en los caladeros donde habitualmente faena la flota asturiana de bajura está considerado como un aparejo que peina los fondos rocosos con grave riesgo para el ecosistema. Los bolos son elementos de goma maciza y bolas de acero irrompible que van rodando por los fondos marinos incluso por las zonas rocosas que dan cobijo a las especies que tradicionalmente han sido captu-radas por artes menores.

Todos tienen unas cadenillas que se atan a los burlones y de ellos cuelgan. El tren de bolos tiene que rodar sobre las cadenillas para que rueden sobre el fondo, no tiene que arrastrar. Rodando, cuando llega a los obstáculos los salta evitando, de esta forma, que se introduzcan piedras sueltas en el aparejo, que es el mayor peligro de arrastrar fondos duros: que se embarquen piedras dentro del aparejo y su peso origine el embarre o la rotura del aparejo.

Las imágenes mostradas por ROV (Vehículo Operado por control Remoto), aunque no aportan datos suficientes para determinar científicamente su im-pacto, muestran el deterioro que el paso de este aparejo deja en fondo marino y en las especies que lo habitan. ■ J.M.S.

El material recopilado: fotografías e imágenes de los fondos marinos tomadas por el ROV (Vehículo Operado por control Remoto) antes y después de pasar el arte de pesca, es sólo una prueba científica que no permite obtener conclusiones definitivas ya que se realizaron únicamente lances durante dos días. Pero este material es una prueba de que el sistema utilizado para analizar los efectos de este arte es el adecuado. Como afirma Sánchez dadas las grandes dificultades de realizar este estudio, debido a que las especiales características del ecosistema afectado impiden



Hay que establecer medidas de gestión basadas en estudios científicos y que optimicen el actual régimen de explotación de acorde con los parámetros del desarrollo sostenible.
(Francisco Sánchez)

la realización de muestreos con metodología estándar, el principal objetivo de estas primeras experiencias fue estimar la validez del diseño experimental propuesto en el proyecto ECOMARG.

Conocer los efectos colaterales que producen determinadas modalidades de pesca sobre el ecosistema marino es determinante ya que durante varias décadas, el sistema de gestión de las pesquerías ha tenido poco en cuenta el deterioro progresivo del ecosistema que sostiene a los recursos, lo que ha llevado a una situación muy delicada a muchas pesquerías. *En estos momentos, para el autor del informe, es más que nunca necesario establecer medidas de gestión basadas en estudios científicos y que optimicen el actual régimen de explotación*

de acorde con los parámetros del desarrollo sostenible.

Además, la importancia de realizar estos estudios estriba en la necesidad de dar respuesta a un problema que ha generado suspicacias entre regiones y flotas.

La primera dificultad fue la elección de la zona de estudio. El escenario más adecuado para las experiencias sería una zona de roca lisa sin resaltes importantes y con poca cobertura sedimentaria para garantizar la existencia de organismos sésiles constructores. La posible existencia de excesivos resaltes rocosos produciría daños importantes tanto en el tren de bolos elegido como en los sistemas de muestreo propuestos, invalidando por tanto la experiencia.

Utilizando el sistema de sonda Multihaz EM300 del B/O Vizconde de Eza (SGPM) y de acuerdo con la interpretación de las cartas digitales del terreno realizada por el equipo de geólogos del proyecto ECOMARG, se optó por una zona de la plataforma frente a la localidad asturiana de Lastres.

El lugar elegido está a menos de 12 millas de la costa y tiene una profundidad entre 122 y 128 m. Legalmente los arrastreros provistos de la modalidad de tren de bolos no están autorizados a faenar en estas aguas; por tanto, era de esperar encontrar un ecosistema de fondo poco alterado o virgen, requisito imprescindible para el estudio propuesto. La profundidad de la zona elegida permite trabajar con precisión, ya que el desarrollo de estas experiencias en aguas más profundas haría más difícil garantizar el muestreo posterior en

Un lustro de enfrentamientos entre la bajura y el arrastre

El análisis de los efectos del arrastre del arte de arrastre dotado con tren de bolos sobre el ecosistema marino ha sido una demanda constante de la flota de bajura asturiana a través de sus cofradías desde el año 2000. Ya antes de la celebración de la VI Asamblea Nacional de Cofradía de Pescadores, el entonces secretario general de Pesca, Samuel Juárez, afirmó a la bajura asturiana que prohibiría el arrastre con tren de bolos si el informe encargado al IEO confirmaba los daños. Ahora, casi un lustro después, el sistema ideado por Sánchez Delgado muestra que el estudio se puede realizar y mostrar información suficiente para to-

mar una decisión que acabe con el problema.

Este problema tiene su raíz en el descenso constante de las capturas experimentado por las flotas asturianas durante la última década, que aunque se ha visto paliado por el incremento de los precios de venta se mantiene. La flota de bajura no ha sido ajena a este descenso, y también ha visto disminuir el número de capturas de las especies de merluza, besugo, cabracho, etcétera, que tradicionalmente pescan, debido a que los barcos arrastreros—que han sometido a sus pesquerías tradicionales a la sobre-explotación—se han adentrado en las zonas rocosas utili-

zando el sistema de tren de bolos para capturar estas especies mejor cotizadas en el mercado.

Ante esta situación los pescadores iniciaron una serie de movilizaciones en la calle que forzaron a los responsables de Pesca a negociar en los despachos. Los pescadores plantearon tres peticiones: erradicar el arte de tren de bolos en los caladeros que faena la flota asturiana, definir por ley el número de barcos que pueden faenar en la misma zona sin esquilmar el caladero, y especificar en la ley las características técnicas del arrastre.

Las negociaciones dieron como resultado que el 22 de mayo de 2001 el Congre-

la zona impactada (un arte no siempre realiza la misma trayectoria sobre el fondo que el barco sobre la superficie, aumentando la desviación con la profundidad).

El primer reconocimiento de la zona de estudio se llevó a cabo el día 28 de abril utilizando el sistema de intervención profunda (ROV) wordfish 600, recientemente adquirido por la SGPM.

El objetivo, para el biólogo, era obtener información visual de las comunidades presentes y conocer las características morfo-sedimentarias de la zona para planificar las siguientes actividades. A continuación se realizaron dos muestreos de 15 minutos a 2 nudos con el bou de vara de 3.5 m, de demostradas capacidades para el muestreo de pequeños organismos bentónicos durante los proyectos ECODEM, ECOPREST y ECOMARG.

Los dos arrastres de impacto con el tren de bolos se realizaron durante la mañana del 29 de abril, clasificándose y pesando toda su captura de acuerdo con la metodología estándar de las campañas de arrastre de fondo. Los dos lances, de 30 minutos de duración a 3 nudos, se monitorizaron utilizando el sistema Simrad ITI (Integrated Trawl Information) y el programa PescaWin. Estos sistemas permitieron a los científicos conocer, graficar y archivar las trayectorias de las diferentes partes del arte sobre el fondo.

El arte de arrastre utilizado disponía de un tren de bolos de una longitud de 47 m, armado con discos de goma de 10 cm de diámetro y bolos metálicos de 15 cm. La línea de flotadores media 38 m y estaba dotada de 50 flotadores de 20 cm (26 en la boca y 12 en cada banda). Se le dotó de un sobrecopo de 20 mm de luz de malla. Se trabajó con malletas semiambradas de 250 m de longitud.



Inmediatamente después a los dos arrastres con el tren de bolos se procedió a la segunda inmersión del ROV en una zona concreta del impacto, identificada por la información del sistema Simrad ITI de a bordo.

El equipo tenía previsto continuar los muestreos al día siguiente con el tren de bolos y bou de vara para conocer las diferencias de capturas, los cambios en las dietas, estado de las presas y detectar la presencia de especies oportunistas (carroñeros) en la zona de impacto. Pero la climatología cántabra también quiso formar parte de la experiencia y la súbita llegada de un fuerte temporal del NW complicó enormemente la recuperación del ROV, impidiendo concluir las experiencias a pesar de que los científicos continuaron en la zona hasta el día 30 (último día concedido del buque) para intentarlo. ■

J. M. S.

FOTOS: FRANCISCO SÁNCHEZ

so aprobara de forma precautoria la utilización de los sistemas de arrastre en el caladero del Cantábrico-Noroeste y posteriormente se prohibiera la utilización del tren de bolos dentro de las doce millas.

Pero aunque la norma hiciera pensar que era el punto final para el conflicto, éste creó divisiones en la bajura del principado que se evidenciaron cuando nueve cofradías crearon una organización de productores para defender sus derechos ya que sentían que desde la federación provincial no se hacía. A esto hay que añadir que la Audiencia Nacional anuló a finales del año pasado la orden que im-

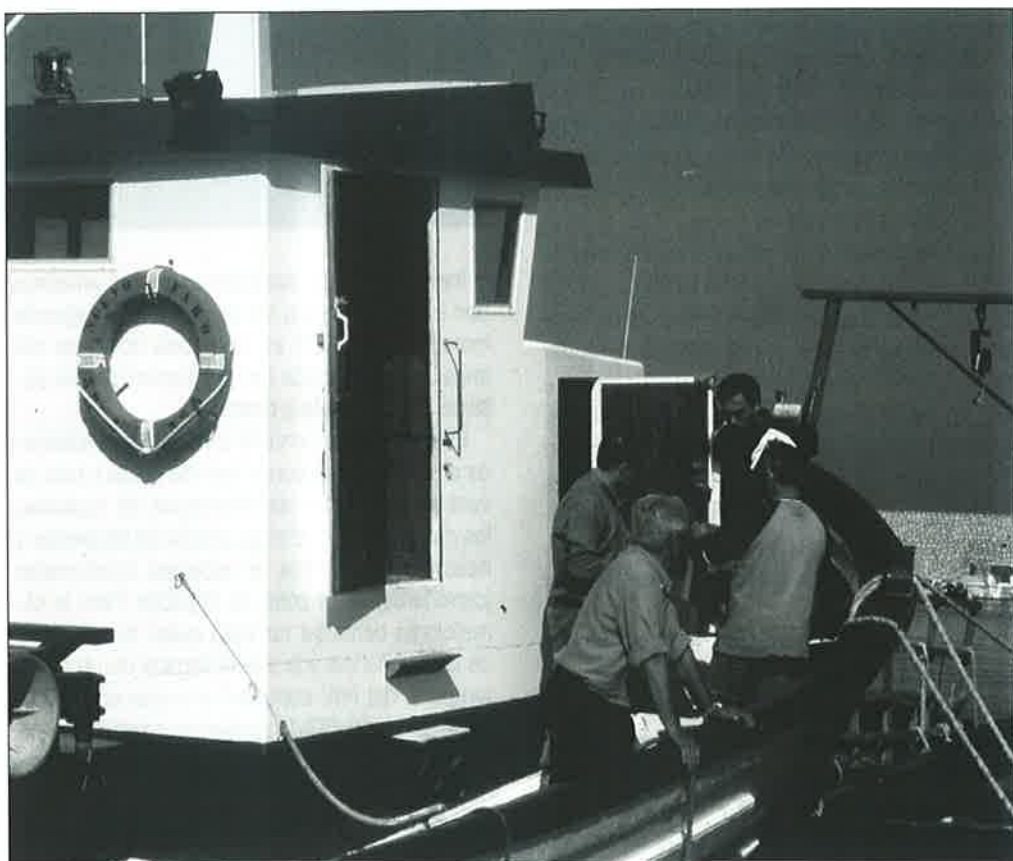
ponía el descanso nocturno en el caladero del Cantábrico y prohibía la utilización del tren de bolos dentro de las doce millas debido a una falta en el procedimiento de tramitación. Los armadores arrastreros, representados por la Cofradía de A Coruña y la OPP-7, ganaron un recurso que les permite faenar entre los cien metros de profundidad—que corresponden aproximadamente con las seis millas—y las doce millas. Aunque como manifestó Mercedes Rodríguez, gerente de la OPP-7, los arrastreros no tienen intención de resucitar viejas tensiones.

En aquel momento, desde el MAPA se

argumentó que se realizaría un estudio para determinar los efectos colaterales que produce esta modalidad de pesca en el ecosistema marino. En la actualidad, la nueva dirección de la Secretaría General de Pesca tendrá que tomar una decisión al respecto o esperar a las conclusiones que aporten los lances de un futuro estudio. Puesto que el estudio realizado por el equipo de Francisco Sánchez, únicamente ha mostrado que la metodología ideada por el investigador es la adecuada y, por tanto, será necesario llevar a cabo un seguimiento para confirmar los resultados. ■ J.M.S.

Gobierno y Junta establecerán un horario para las flotas que faenan en el Golfo de Cádiz

Los responsables de Pesca de Gobierno central y la Junta de Andalucía impondrán un horario de pesca de 12 horas durante cinco días a la semana a las flotas con base en los puertos onubenses de Isla Cristina, Punta Umbría, Lepe y Ayamonte y las gaditanas de Sanlúcar, Barbate y Algeciras que faenan en el Golfo de Cádiz. La medida se toma al no haber dado fruto los esfuerzos negociadores que se han llevado a cabo tanto a nivel regional como nacional para establecer un horario de trabajo ya que los pescadores mantienen sus discrepancias acusándose unos a otros de haber capturado especies para las que no están autorizadas sus embarcaciones.



El problema del caladero es la sobreexplotación que soportan las especies comerciales del Golfo de Cádiz, que se ha visto incrementada al ser reubicadas en sus aguas algunas de las embarcaciones que faenaban en el caladero marroquí afectadas por la no renovación del acuerdo de pesca con el país vecino.

A este factor hay que añadir el uso indebido del caladero por parte de algunos patrones que han capturado especies para las que no estaban autorizados debido a la escasa vigilancia, control e inspección. Esta circunstancia ha favorecido, según afirman los representantes de los pescadores gaditanos, que los barcos arrastreros capturen boquerón—especie que sólo debía ser pescada por cerqueros.

La situación de falta de capturas llevó a Antonio Varo, presidente de la Cofradía de Pescadores de Barbate, a acusar a los arrastreros de Isla Cristina de esquilmar el caladero y lle-

var a cabo medidas de presión exigiendo que los barcos arrastreros isleños no capturen boquerón ya que la captura de esta especie únicamente está permitida a la flota del cerco. A todo esto hay que sumar la llegada a las lonjas de la zona de pescado procedente de Italia y Marruecos que hace bajar los precios y el incremento del precio del gasoil hace que reduce al mínimo los benéficos después de un día de pesca.

Todas estas circunstancias han encrespado los ánimos de los marineros que faenan en el Golfo de Cádiz, hasta tal punto que los pescadores de Barbate para respaldar sus peticiones arrojaron 70 toneladas de boquerones en la lonja de Cádiz como protesta por el bajo precio de la caja de pescado (se pagan 9 euros por caja de 10 kilogramos de boquerones al inicio de la subasta y caen hasta 3 euros al final) que es debido, según su parecer, a la competencia desleal del pescado procedente de Italia y del

desembarcado por los arrastreros de Isla Cristina que faenan de forma ilegal por la tarde y lo vende en las lonjas de la zona lo que provoca que por la mañana el mercado esté inundando de boquerones haciendo bajar los precios.

Por su parte, los representantes de los armadores de Isla Cristina, Sebastián Carrillo y el patrón mayor, Mariano García, con ánimos más calmados, proponían al sector pesquero de Barbate que elabore planes concretos y se sienten a negociar con los representantes de las administraciones para llegar a un acuerdo. A su favor argumentan que la cantidad de boquerón que capturan por los arrastreros isleño es insignificante y *que el hecho de que los 23 cerqueros isleños vendan sus capturas en lonja ante que los otro barcos es cuestión de estrategia*. El problema real, según estos representantes, es la cantidad que desembarcan barcos con capturas procedentes de Italia y Marruecos principalmente.

EL ACUERDO

El pasado día 22 de junio los representantes de todo el sector pesquero que faena en el Golfo de Cádiz en la cofradía de Sanlúcar y determinaron limitar el tiempo de faena a 12 horas, frente a las 24 permitidas antes del acuerdo, acotando la entrada y salida desde las 3.00 horas hasta las 22.00. El margen de tiempo superior a las 12 horas de faenar es para que los barcos procedentes de puertos alejados puedan acceder al caladero.

El acuerdo, previo estudio por parte de la directora general de Pesca de la Junta de Andalucía, debería remitirse al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Las diferencias mostradas por los representantes de las flotas de las dos provincias afectadas afloraron dos semanas después de alcanzado el acuerdo al apostar los pescadores de Sanlúcar, Punta Umbría y Lepe por faenar 24 hora cuatro días a la semana, y, por otro lado, Puerto de Santamaría, Isla Cristina y otros por mantener el horario acordado en la reunión del 22 de junio. Los representantes de los marineros esperan llegar a un acuerdo entre ellos antes de que se lo imponga la Administración, y afirman *que si falta el recurso hay que reducir el horario de pesca para que se recupere*.

Ante la vuelta al desacuerdo los representantes de las administraciones implicadas impondrán un horario a finales de año. ■

UGT pide a Fomento que modifique la Ley de Puertos

El sector federal de Puertos, Aduanas y Consignatarias del sindicato UGT ha pedido a Fomento que reforme la actual Ley de Puertos aprobada el pasado año por el gobierno anterior que pretendía ser pionera en la liberalización de los servicios.

Los representantes de los trabajadores han pedido que no se aplique la "autoasistencia" (posibilidad que el personal embarcado realice las labores de estiba con los medios del buque), que la Administración siga formando parte de las Sociedades de Estiba (manteniendo su presencia mayoritaria en las mismas) y que la modificación de las tasas portuarias no suponga un factor distorsionador y diferenciador entre las distintas autoridades portuarias.

La actual ley de puertos de nuestro país se estableció enmarcándose en la Directiva europea sobre el Acceso a los Servicios Portuarios que no contó con la aprobación de la cámara cuando fue votada aunque recientemente la comisaria Loyola de Palacio ha vuelto a iniciar los trámites de una posible directiva de puertos.



Pesca y mariscadoras firman un acuerdo para evitar el furtivismo

El furtivismo de verano está causando más de un problema en las costas gallegas a pesar de que los responsables de Pesca hayan puesto en marcha una campaña para informar a los turistas de la necesidad de respetar los arenales en la que ha destinado 240.000 euros. De este dinero, más de 50.000 euros han sido destinados a ropa distintiva (gorras, petos o camisetas) que vestirán las mariscadoras cuando estén realizando labores de vigilancia en las playas. De esta forma, Pesca y la agrupación de mariscadoras Areal pretenden que las mariscadoras no sufran las cuantiosas pérdidas debidas a que los turistas sacan los recursos de las rías.

El celo de las mariscadoras en la vigilancia ha ocasionado algunos problemas y malos ratos para aquellos bañistas que han sido sorprendidos sacando bivalvos de la arena. En otras ocasiones las prácticas furtivas son realizadas por mariscadoras, como en el caso ocurrido en la ría coruñesa que terminó con un enfrentamiento entre policías y furtivos que terminó con dos agentes heridos y dos mujeres detenidas.

Aprobados los requisitos para ejercer de patrón local de pesca y patrón costero



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha ampliado las atribuciones del mando y conocimientos mínimos para ejercer de patrón local de pesca y de patrón costero polivalente. Para realizar la modificación se ha tenido en cuenta la opinión del sector y las distintas administraciones con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad a bordo.

El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha aprobado el Real Decreto por el que se modifican las atribuciones y conocimientos mínimos para ejercer la actividad profesional de patrón local de pesca y patrón costero polivalente, a fin de adecuarlos a la normativa internacional y comunitaria.

Con la modificación se amplían las atribuciones de mando del patrón costero polivalente de 20 a 24 metros de eslora entre perpendiculares y de 300 a 400 kilovatios de potencia efectiva de la máquina, en barcos de pesca costera, de litoral o dedicados a labores auxiliares de acuicultura cuya navegación se lleve a cabo dentro de las 60 millas de la costa.

Las modificaciones realizadas por el MAPA se asientan en la experiencia adquirida en los siete años transcurridos desde que se aprobó el Real Decreto 662/1997, por el que se establecieron los requisitos mínimos para la actividad profesional de patrón local de pesca y pa-

trón costero polivalente, simplificando el número de titulaciones náutico-pesqueras, unificando atribuciones y conocimientos en puente y máquinas. También se ha tenido en cuenta la opinión de las distintas administraciones autónomas y del sector. Teniendo en cuenta todas las opiniones, se ha adecuado la norma para mejorar las condiciones de seguridad y los tipos de barcos de la flota que faenan en la franja costera dentro de las sesenta millas.

Asimismo, con el fin de facilitar la obtención por los mecánicos navales de segunda clase de la titulación de patrón costero polivalente la norma establece la posibilidad de que puedan convalidar parte de los conocimientos de dicha titulación. También se ha tenido en cuenta a los componentes de la Armada que estén en posesión de títulos militares de Formación Profesional Específica, con el propósito de establecer equivalencias que correspondan con determinadas titulaciones de formación profesional en materia de pesca. ■

La erosión afecta al 90% de nuestro litoral



La saturación urbanística y la sobre dimensión de los puertos comerciales y marítimos son las causas de la degradación costera que padece el 90 por ciento de nuestro litoral. Por comunidades, el informe elaborado por Greenpeace, pone de manifiesto que Cataluña, País Vasco y Asturias están dando pasos en la dirección adecuada mientras que la mayoría de comunidades mantienen un desarrollo turístico mal planificado que crea graves problemas medioambientales.

La situación de las costas de nuestro litoral tras décadas de desarrollo turístico mal planificado han creado problemas de saturación urbanística, contaminación, destrucción de los espacios naturales y erosión costera, según afirma un informe elaborado la organización ecologista Greenpeace.

La erosión afecta al 90 por ciento de nuestro litoral y el análisis de los datos del informe revela que los escasos espacios naturales costeros cada vez están más amenazados.

Otro problema que afecta a las costas es la tendencia a sobre dimensionar los puertos, tanto los comerciales como los deportivos. Los ecologistas critican a las Autoridades Portuarias de no haberse preocupado por mejorar la gestión de las instalaciones existentes, poniendo de ejemplo los casos de los puertos de Granadilla, en Tenerife y los puertos exteriores de A Coruña, y Pasajes en Guipúzcoa.

PLANIFICACIÓN VS ESPECULACIÓN

La falta de planificación tiene, como indica el informe, uno de sus máximos exponentes en los problemas de contaminación que sufre el litoral. Tan sólo el 0,3 por ciento de las localidades costeras disponen de un sistema de tratamiento terciario para las aguas residuales que garantice la depuración efectiva de las

aguas antes de verterlas al mar o para su posterior reutilización. El 41 por ciento de los municipios costeros utilizan sistemas de depuración secundarios. El 58 por ciento restante carece de tratamiento adecuado de sus aguas residuales, a pesar de que una directiva europea exige el tratamiento.

La industria turística es la responsable de la mayoría de los planes urbanísticos de las localidades costeras. Estos planes dejan de lado lo relacionado con el ciudadano, su calidad de vida o el cuidado de su patrimonio social, cultural y ambiental para centrarse en el afán especulador.

Por comunidades, el informe indica que la situación no ha variado respecto a años anteriores. Ninguna comunidad tiene sus costas en buen estado. Aunque algunos responsable autonómicos han empezado a establecer planes de protección como son los casos de Cataluña, País Vasco y Asturias. En los casos de Baleares, Canarias, Murcia, Comunidad Valenciana y Galicia, sus gobiernos siguen exprimiendo cada metro cuadrado de terreno.

Desde Greenpeace se pide el desarrollo de un Plan Director del Litoral que establezca los objetivos de protección y recuperación a corto plazo, medio y largo plazo y que coordine las diferentes actuaciones costeras liderado por el Ministerio de Medio Ambiente. ■

Un calor que deja huellas:

Problemas de salud por el calor excesivo

Todos disfrutamos de los días de verano. Una época que tiene sus consabidas ventajas (más días de luz, vacaciones, etc), pero que también tiene su parte negativa, plasmada en altas temperaturas, a veces sofocantes y difíciles de llevar.. Cada año el intenso calor pone en riesgo a mucha gente al alterar su sistema de control de temperatura.

Cuando hace calor y en condiciones normales, el termostato interno de nuestro organismo produce sudor, que se evapora y refresca el cuerpo.

No obstante, los días de calor intenso obligan al cuerpo humano a un esfuerzo de adaptación para mantener la temperatura corporal normal y el mecanismo de defensa de formación de sudor puede no ser suficiente.

La mejor manera de evitar las posibles consecuencias de este fenómeno atmosférico es conocer cuales son los riesgos y actuar de forma anticipada para prevenirlos. Las situaciones de mayor riesgo son:

- Alcanzar una temperatura superior a los 36 grados, mantenida durante varios días seguidos.
- Alta humedad en el ambiente, que origina sensación permanente de piel mojada.
- Los días con escaso viento que dificultan la ventilación.
- Habitar en ambientes muy calurosos que tienen dificultades para su ventilación o no disponen de aire acondicionado.
- Realizar ejercicio físico o trabajos pesados expuestos durante muchas horas a un exceso de calor.

Aunque cualquier persona puede sufrir las consecuencias de una ola de calor, hay grupos de población con un mayor riesgo como son las personas mayores de 65 años, los enfermos crónicos y encamados, los menores de cuatro años, los que padecen alguna enfermedad mental, los obesos y los consumidores habituales de fármacos como los diuréticos (para aumentar la cantidad de orina), antihistamínicos (alergias), anticolinérgicos (depresión, parkinson, etc), betabloqueantes (hipertensión), fenotiazinas (trastornos mentales). El abuso de sustancias tóxicas como el alcohol o la cocaína también aumenta el riesgo.

PRINCIPALES MEDIDAS DE PREVENCIÓN

1. Consumo de líquido: beber de manera abundante, a pesar incluso de no tener sensación de ser. El agua es el líquido más seguro



durante las emergencias relacionadas con el calor. Evite las bebidas que contengan alcohol o cafeína. Éstas pueden hacerle sentirse bien brevemente, pero empeoran los efectos del calor en su cuerpo. Esto es especialmente cierto en el caso de la cerveza que hace que el cuerpo se deshidrate.

2. Consumo de alimentos: evitar comidas grasas y demasiado abundantes y aumentar la ingesta de frutas y verduras para reponer las sales minerales que se pierden con el sudor.

3. Acondicionamiento de la casa: evitar la entrada de sol y calor. Con este fin deben mantenerse las persianas bajadas e incluso cerrar las ventanas si el aire de la calle es demasiado caliente. Cuando llegue la noche procurar subir todas las persianas y abrir las ventanas. Si no dispone de aire acondicionado, permanezca en la planta más baja. Recuerde que los ventiladores no refrescan el aire, pero ayudan a que se evapore la transpiración, lo cual refresca el cuerpo.

4. No deben dejarse en los vehículos a los niños ni a las personas mayores.

5. Actividad física: evitar esfuerzos físicos que generen intenso sudor. Si se hacen es mejor aprovechar la primera o la última hora del día.

6. Vestido: es mejor protegerse del sol con un sombrero y ropa ligera que transpire y de colores claros que reflejan hacia fuera algo de la energía solar. Es mejor usar vestidos anchos y calzado cómodo.

7. Evite usar máquinas o aparatos que puedan producir calor en las horas más calurosas.

8. Intente refrescarse de forma continua (tomando baños o duchas, utilizando abanicos...)

9. Consulte con su médico acerca de las medidas suplementarias que debe adoptar si padece alguna enfermedad de riesgo.

10. Evite el uso de tabletas de sal a menos que se lo recomiende un médico

PRINCIPALES TRASTORNOS

● **Calambres musculares:** situación relativamente frecuente y en general de escasa importancia. Se producen calambres en los músculos (piernas, abdomen o brazos), especialmente después del ejercicio. Se deben a la pérdida excesiva de sal por sudoraciones abundantes en personas sometidas a actividades físicas intensas en at-

mósferas de elevada temperatura.

Son comunes, por ejemplo, en los trabajadores de la sala de máquinas.

¿Cómo actuar?

- Interrumpir la actividad y descansar en un sitio fresco.

- Tomar bebidas que contengan zumos de frutas o preparados ricos en sales minerales.

- Consultar con el médico si duran más de una hora.

- Las tabletas de sal deben tomarse únicamente bajo prescripción facultativa ya que pueden causar irritación gástrica y trastornos circulatorios en dosis excesivas.

● **Agotamiento por calor.** Afecta a las personas a un exceso de calor durante el día o a aquellas que soportan durante varios días seguidos altas temperaturas. Algunos de los signos de aviso son: debilidad generalizada, sudor, fatiga, mareos, angustia, e incluso sufrir un desmayo o pérdida pasajera de la conciencia.

¿Cómo actuar?

- Reposar en un sitio fresco y tranquilo.

- Consumir zumos de fruta y agua fresca.

- Observar si el afectado se recupera en un período breve y se reincorpora a su actividad normal. Si esto no sucede en una o dos horas, debe consultar con el médico o el servicio de urgencias.

● **Golpe de calor:** Aunque es poco frecuente se trata de un problema grave. El cuerpo no puede controlar la temperatura, elevándose de manera rápida por encima de los 40°. Se caracteriza además por una pérdida de conciencia que apenas se recupera, piel roja y seca, pulso débil, mareo y gran confusión.

¿Cómo actuar?

- Desplazar rápidamente al afectado a un servicio de urgencias, preferiblemente a un hospital.

- Intentar bajarle la temperatura corporal, mediante un baño de agua fría, paños mojados o cualquier otro medio.

- Situarlo en una habitación refrigerada. ■

PURIFICACIÓN VEGA GUERRA.
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA MADRID.



CAMPAÑA DEL MAPA PARA SENSIBILIZAR A NIÑOS Y JÓVENES EN EL RESPETO AL MEDIO AMBIENTE MARINO

El ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Productos de Pesca y Cultivos marinos (FROM), en colaboración con la Fundación Ecomar, ha puesto en marcha una campaña, basada en distintos eventos, para sensibilizar y promover entre la población infantil y juvenil el respeto hacia el medio ambiente marino.

Durante la temporada estival se llevarán a cabo jornadas de iniciación a la vela, gastronomía y sensibilización medioambiental en clubes náuticos y centros de ocio para gente joven a lo largo del litoral Cantábrico y Noroeste. Esta campaña se viene realizando hace ya varios años. Solamente el pasado año 2.500 niños participaron en estos talleres y esta edición que incluye como novedad el área de formación náutica, se pretende alcanzar la cifra de 3.000 participantes.

CONCURSO "LA MAR DE CUENTOS"

La convocatoria de este concurso es otro de los eventos que se van a desarrollar en esta campaña y en él van a participar 14.000 centros escolares. Este año se lanza la idea de que los escolares escriban sobre la pesca y, en concreto, sobre la problemática de los "pequeñines". Los finalistas de esta edición se anunciarán el mes de diciembre. En anteriores ediciones, se han recibido aportaciones de casi 500.000 escolares, de los cuales 3.200 han resultado finalistas del concurso.

SEMANAS DEL MAR

Esta iniciativa se desarrolla durante el año escolar y se celebra en los siete centros de formación que la Fundación Ecomar tiene en el litoral y que, por razones climatológicas, se distribuyen en Andalucía, Valencia y Murcia. El objetivo es trasladar a toda la clase de los niños finalistas en el concurso "La mar de cuentos", junto con el profesor y tutores del colegio, a los centros donde se celebrarán actividades relacionadas con la vela al tiempo que se les inculca el respeto hacia el medio ambiente marino y el fomento del consumo de pescado.

FEOPE EN LA VICEPRESIDENCIA DE EUROPÊCHE

Javier Garat, secretario general de FEOPE (Federación Española de Organizaciones Pesqueras) ha sido elegido vicepresidente de Europêche en la Asamblea General que esta organización celebró el pasado 6 de julio. Garat consiguió 37 de los 46 votos posibles, siendo el candidato más votado. En esa misma Asamblea también fue elegido el nuevo presidente, el danés Niels Wichman y otros cuatro vicepresidentes, el irlandés Frank Doyle, con 34 votos; el inglés Baries Dea, con 33 votos; el italiano Luigi Giannini, con 28 votos y el griego Dimitris Goulielmos, con 27 votos. Por último, como tesorera se eligió a la española María José González.

Por otro lado, Feope consiguió también el apoyo unánime de todos los miembros de Europêche para adoptar una posición común por la que se soliciten medidas a la Comisión Europea y a los Estados miembros para mejorar la competitividad de las empresas pesqueras comunitarias con flotas que faenan en caladeros externos, es decir, en aguas internacionales o en las de terceros países. El apoyo de todos los miembros de Europêche es valorado por Feope como un paso importante de cara al futuro.

FEOPE Y EUROPÊCHE

Feope es la organización patronal pesquera que agrupa a 13 asociaciones y organizaciones, con 353 empresas con una flota asociada de 437 buques pesqueros, que suman la cantidad de 160.000 GT (un tercio de la flota nacional) y que capturan alrededor de 600.000 toneladas de pescado fresco y congelado. La Federación representa a gran parte del sector pesquero extractivo español, del litoral gallego, cantábrico, andaluz y mediterráneo y sus empresas, que se dedican a la pesca de litoral, bajura y gran altura y general alrededor de 8.500 empleos directos.

Por su parte, Europêche es la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas de Pesca de la Unión europea. Fue creada en 1962 y agrupa a un total de 16 Organizaciones de 11 países diferentes de la UE (España, Francia, Reino Unido, Dinamarca, Italia, Grecia, Holanda, Irlanda, Suecia, Alemania y Bélgica)



Javier Garat, nacido en Santúcar de Barrameda, Cádiz, hace 33 años, es el secretario general de Feope desde abril del año 2001. Licenciado en Derecho y Master en Derecho Internacional y Europeo, ha trabajado en el equipo de pesca del Servicio Jurídico de la Comisión europea y en la Representación Permanente de España ante la UE como asistente del Consejero de Pesca. Es también profesor del Instituto Marítimo Español y de la Organización Internacional de Trabajo

Javier Garat, nacido en Santúcar de Barrameda, Cádiz, hace 33 años, es el secretario general de Feope desde abril del año 2001. Licenciado en Derecho y Master en Derecho Internacional y Europeo, ha trabajado en el equipo de pesca del Servicio Jurídico de la Comisión europea y en la Representación

Centro Nacional de Formación Marítima de

BAMIO



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

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

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



**Centro de Formación
Marítima de Bamio**

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

Tel.: 986 51 02 55

Fax: 986 50 61 11

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



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.