

Mar

Nº 433
Diciembre 2004

**ICCAT
contra
la pesca
ilegal**

**Acuerdo
en
IZAR**



**El 20 de febrero, referéndum
para su aprobación**

**Una Constitución
para Europa**

2004



Balance de un año en el
mar

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





Saludo a las gentes del mar

Aprovecho la oportunidad que me brinda la revista MAR para desearos un feliz y solidario año nuevo a todos los trabajadores del mar y a vuestras familias. También quiero expresaros mi afecto y mi cercanía, consciente del duro trabajo que realizáis durante todo el año, de vuestro esfuerzo y entrega, casi vocacional, a unas tareas tan arduas como imprescindibles para nuestra sociedad.

En este año que finaliza los españoles han querido dar un giro al gobierno de la nación. El nuevo equipo del que formo parte entró con unos presupuestos aprobados por el gobierno anterior y se encontró con una asignación de prioridades que no eran las suyas; por tanto, será en el año que se inicia cuando realmente se empiecen a apreciar en profundidad las innovaciones que queremos introducir en el ámbito del trabajo y de la protección social de los trabajadores del mar. La más inmediata será la subida de las pensiones mínimas a partir de enero; un incremento que, en determinados casos, alcanzará hasta un 8 por 100 y del que también se verán beneficiadas personas que han estado vinculadas al ámbito laboral marítimo pesquero.

Los presupuestos que el gobierno ha elaborado tienen un marcado carácter social y es nuestra intención que el Instituto Social de la Marina, institución de larga y prestigiosa trayectoria dedicada a canalizar los servicios para las gentes del mar, vea reforzado su papel y su protagonismo en esta nueva etapa. A través de él vamos a potenciar el área de Acción Social Marítima, tanto la asistencia sanitaria como el resto de las prestaciones dirigidas a trabajadores y pensionistas del mar.

El gobierno es consciente de la dureza de los trabajos vinculados al mar y, por eso, hemos elaborado un Real Decreto sobre reducción de la edad mínima para causar pensión de jubilación en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. En él se aprueban unos nuevos coeficientes reductores de edad para la jubilación en determinadas actividades vinculadas a la pesca y a mariscadores, percebeiros y

recogedores de algas. Será un Real Decreto que unificará la legislación referida a estos temas y que contemplará coeficientes de reducción de jubilación para colectivos que antes no tenían, como el de mariscadores, percebeiros y recolectores de algas y se aumentan para otros sectores, como salvamento.

Además, vamos a optimizar los recursos ya existentes, en concreto, modernizando el servicio de Sanidad Marítima, el Centro Radio-Médico, los centros asistenciales en el extranjero y el buque-hospital "Esperanza del Mar". En el ámbito de la acción social marítima y para una mejor atención sanitaria de los trabajadores en

el mar, a finales de julio se adjudicó la construcción de un nuevo buque-hospital y de apoyo logístico a la flota que faena en el Golfo de Vizcaya y en el Atlántico Norte. Este nuevo buque-hospital tiene un plazo de ejecución de veintidós meses y estará terminado en abril de 2006. También queremos potenciar la formación de los trabajadores del mar, sobre todo a través de los Centros Nacionales de Formación Marítima de Bamio y de Isla Cristina.

El mar y sus trabajadores han sido siempre uno de los grandes activos de nuestro país. España, por su situación geográfica y por su condición de península, ha estado abierto a la mar y de ella

no sólo ha obtenido recursos económicos, también ha recibido bienes culturales y las gentes del mar han sido en ambos casos el vehículo de ese doble enriquecimiento, por eso, este país tiene siempre una deuda permanente con vosotros.

No sólo os deseo todo lo mejor para 2005 sino que, ya en los próximos meses, podréis comprobar que este gobierno tiene voluntad de hacer un gran esfuerzo por vosotros durante esta legislatura. El mar es nuestro pasado y también nuestro futuro, por eso vamos a apostar por los hombres que trabajan en él, con más medios y con más recursos, adaptándonos a los requerimientos de los nuevos tiempos y procurando que los trabajadores del ámbito pesquero tengan formación, seguridad y calidad en el trabajo, una sólida protección social y el apoyo y reconocimiento del resto de los ciudadanos.



JESÚS CALDERA

Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales

MODELOS DE ARSENAL DEL MUSEO NAVAL

Evolución de la construcción naval española en los siglos XVII-XVIII

Autores: José Ignacio González-Aller, Cruz Apestegui, Jorge Plá, Carmen Zamarrón

Edita: Lunweg, 327 páginas

Se trata de la cuarta obra de la colección Ciencia y Mar producida por el editorial Lunweg dedicada, según señala la directora de la misma, María Dolores Higuera, a los buques españoles que protagonizaron la gran expansión marítima española en la Edad Moderna, cubriendo así un vacío que existía en este tema tanto a escala nacional como internacional.

La obra en color con una gran profusión de fotografías en color, ha sido elaborada gracias a la gran colección de modelos del arsenal que se custodia en el Museo Naval y que en parte muy importante proceden de colecciones reales donadas a esta institución por los reyes Isabel II, Alfonso XII y María Cristina de Austria procedentes de los arsenales de La Carraca en Cádiz y Cartagena.

El libro es un trabajo único en su género, producto de una dilatada investigación en muchos archivos españoles y muy especialmente en el archivo del Palacio Real. Por medio de un estudio constructivo de todos los modelos, se analiza la evolución de la construcción naval española en ese periodo así como los sistemas y



o patrones utilizados para la fabricación de los buques en los siglos XVII y XVIII. De acuerdo con los estudios realizados, se trata de un periodo que fue escenario de importantes procesos de transformación progresiva en la construcción de los buques pudiendo distinguirse hasta seis periodos diferentes, marcados en muchos casos por el desarrollo de algunas importantes

guerras donde el mar fue protagonista

La obra incluye importante trabajo sobre el historial de cada uno de los barcos y una ficha cartográfica de cada modelo. Se trata de una publicación con un gran despliegue fotográfico con imágenes inéditas de una gran calidad realizadas exclusivamente para este libro. Desde el punto de vista de la historiografía, es una obra excepcional sobre la evolución de la construcción naval española, pero tiene igualmente un gran interés, tanto para expertos en este mundo del mar como para curiosos que se quieran acercar de una manera fácil a este sector. ■

e n este número

Nº 433 Diciembre 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/ Albareda, 1 -
Tel. 93 443 96 00.

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

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

Cartagena: Casa del Mar. C/ Pez, 1. Catagena
(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
Española, 7 - Tel. 95 267 88 00.

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

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

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

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

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

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

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

O en cualquiera de sus 120 delegaciones
locales.

Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07

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

Publicidad:

Instituto Social de la Marina.

Génova, 20. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax

91 319 91 34. Isidoro Mora.

Imprime: GRAFFOFFSET, S.L. C/. Los

Herreros, 14. Pol. Ind. Los Angeles.

28906. GETAFE (Madrid). Depósito

Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-02-002-7

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

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



6

ICCAT CONTRA LA PESCA ILEGAL.

La 14 reunión de
ICATT ha sido un
encuentro donde se
ha puesto de
manifiesto la
necesidad de luchar
contra todas las
pesquerías ilegales.

SALVAMENTO MARÍTIMO.

Fomento ha puesto
en marcha un plan
puente para el
salvamento
marítimo con
especial incidencia
en la lucha contra
la contaminación.

18

- 6 Reunión de ICCAT
- 8 Master en pesca
- 10 La nueva Constitución Europea
- 12 Congreso de CCOO del Mar
- 14 Jornadas de pesca en Celeiro
- 18 Plan de Salvamento Marítimo
- 22 Salón de la náutica deportiva
- 26 Acuerdo para garantizar el futuro de los astilleros de IZAR

27



2004

Balace de un año en el **mar**

26

**ACUERDO EN
IZAR.** SEPI y los
sindicatos lograron
un acuerdo que
supone la
prejubilación de
4.100 trabajadores

Los países asiáticos son los más reacios a este tipo de medidas



por la pesca sostenible

Un mayor control sobre las pesquerías ilegales en aguas reguladas por esta organización y la puesta en marcha de mecanismos de seguimiento para evitar la sobrepesca, constituyen los objetivos más importantes de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (ICCAT) de acuerdo con los compromisos asumidos en la 14ª reunión de esta organización celebrada el pasado mes de diciembre en Nueva Orleans en Estados Unidos. La misma contó con una elevada participación de los países miembros entre quienes se encontraban una representación de la Administración española con altos cargos de la Secretaría General de Pesca Marítima, Instituto Español de Oceanografía, las comunidades autónomas de Galicia, Andalucía y País Vasco así como representantes del sector de la pesca.

De acuerdo con los planteamientos defendidos para el conjunto de los caladeros de aguas propias y siguiendo la filosofía de la reforma de la Política Pesquera Común, por parte de las autoridades comunitarias se puso sobre la mesa en esta Reunión una importante propuesta para el cumplimiento por todo los países miembros de unas nuevas reglas de juego para evitar las pesquerías ilegales. En el marco comunitario ya existe una normativa muy clara para impedir este tipo de actividades

fundamentalmente en aguas internacionales al haberse puesto en marcha duros mecanismos para control todos los desembarcos exigiendo una correcta identificación de los pescados, tipos de capturas y procedencia. En esta línea, para las autoridades comunitarias en fundamental que se prohíban radicalmente los transbordos de pescado en alta mar.

La propuesta comunitaria fue sin embargo rechazada por parte de los países asiáticos. Ante este rechazo inicial, las autoridades comunitarias exigieron que la propuesta siguiera sobre la mesa para su debate en la reunión que se celebren 2005 para cuya sede la delegación española ha propuesto que sea Sevilla

En el marco de la Comisión, relacionados con los túnidos tropicales, la Comisión logró un acuerdo para la puesta en marcha de un programa a varios años para la ordenación y conservación del patudo. En la pesquería de esta especie se ha fijado un Total Admisible de Capturas de 90.000 toneladas con el objetivo de garantizar la sostenibilidad de ese caladero. Esta medida se adoptó en función de los datos del comité científico. En el caso de España, el acuerdo supone una estabilidad en las capturas en cuanto la limitación en la pesquería se ha hecho en función del número de barcos que se hubieran dedicado a esta actividad en la zona objeto de convenio en los años

1991 y 1992. Otra medida adoptada ha sido la puesta en marcha de una veda temporal en la zona del Golfo de Guinea entre el uno y el 31 de noviembre de cada año con el fin de lograr una mayor protección de las poblaciones de juveniles.

En la subcomisión dedicada al análisis sobre la situación de las pesquerías del atún rojo, los delegados coincidieron en su preocupación por la sostenibilidad de los caladeros. A propuesta de la Unión Europea y con el total respaldo de España, la Comisión asumió una recomendación para lograr un mayor control en las capturas del atún rojo en el Mediterráneo. ICCAT aumentará la talla mínima del atún rojo para el Mediterráneo con unidades con un peso de 10 kilos y además se pretende que haya un cumplimiento estricto de esta normativa. relación con esta misma especie fue el desarrollo de las granjas de engorde en la misma zona. En este sentido, se adoptaron una serie de medidas para lograr un mayor control sobre la actividad de las mismas y se fijó un programa de muestreo de este tipo de instalaciones. El objetivo es también controlar las capturas de atún rojo de flotas como la francesa o italiana con transbordos en alta mar para su destino a las granjas de engorde. Se quiere conocer realmente cuál es el volumen de capturas para poder hacer un seguimiento riguroso del comportamiento de los stocks. La Comisión adoptó igualmente otra recomendación para lograr una mayor y mejor ordenación de la pesca deportiva y de recreo en el Mediterráneo de cara a evitar una proliferación de este tipo de capturas prohibiendo la comercialización de las mismas cuando se obtienen por este tipo de modalidades de pesca.

Este conjunto de medidas, que suponen complementar las ya existentes, tienen como principal objetivo lograr una mayor protección de este recurso en esas aguas y evitar que un exceso de capturas pueda poner en peligro la actividad de los pescadores de la zona que han vivido históricamente ligados a esa actividad. ICCAT considera que si no se pone un mayor orden en esta pesquería, ello podría poner en peligro la actividad de las almadrabas en Andalucía o la de los cañeros en el Cantábrico, cuyas pesquerías ya están seriamente amenazadas.

En relación con el atún blanco, los trabajos de evaluación de recursos, tanto en el norte como en el sur, han quedado aplazados hasta 2007. Para la población en la zona sur se fijó un límite de capturas de 30.915 toneladas anuales.

Finalmente, en lo que afecta a la pesquería del pez espada, la Comisión acordó extender



las medidas de gestión en el Atlántico norte hasta 2006.

Por falta de consenso, no prosperó una propuesta española para establecer una talla mínima para esta especie en el Mediterráneo. Por el contrario, sí prosperó una propuesta por la que se adoptó una recomendación encaminada a la conservación de los tiburones que se capturan asociados a otras especies en el Atlántico. De acuerdo con la nueva resolución, se hace extensiva todas las partes la actual obligación a los miembros comunitarios para controlar la obtención de aletas en la pesquería de tiburones al requerir la utilización total de estos animales y no retener a bordo o desembarcar aletas si las mismas suponen más del 5% del peso de los tiburones.

Para Feope, el balance en líneas generales de la Reunión de ICCAT es positivo fundamentalmente en lo que afecta a la cuota fijada para el patudo. Por el contrario, consideran que se debería haber logrado un compromiso para evitar los desembarcos en alta más que imposibilitan un mayor control de las capturas. En la misma línea, desde Feope se estima la necesidad de lograr cifras exactas sobre el volumen de atún rojo del Mediterráneo que entra en las granjas producto de las capturas que llevan a cabo fundamentalmente los barcos de cerco franceses e italianos. ■

La organización acordó un programa de control para las granjas de engorde del atún rojo en el Mediterráneo

V. MATÉ

El ISM colaboró con cuatro ponencias



I Máster Internacional en Economía y Gestión Pesquera

El Instituto Social de la Marina acogió el pasado 17 de noviembre a los 14 alumnos procedentes de diversos países del Mediterráneo que realizan el I Máster Internacional en Economía y Gestión de la Actividad Pesquera, que organiza la Universidad de Barcelona en colaboración con distintos organismos nacionales e internacionales. Dentro de las actividades formativas complementarias que comprende el Máster los participantes, reunidos en la sede del ISM en Madrid, pudieron conocer las principales líneas de actuación que lleva a cabo este organismo en materia de protección social de los trabajadores del sector marítimo pesquero.

El Máster Internacional en Economía y Gestión de la Actividad Pesquera cuenta con la participación de estudiantes de España y de otros países del Mediterráneo como Marruecos, Argelia, Túnez o Egipto y ha sido organizado por la Universidad de Barcelona (Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales y el Gabinete de Economía del Mar) con el apoyo de la secretaría general de Pesca Marítima, del ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), en el marco de Proyecto COPEMED y del Centro Internacional de Altos Estudios Agronómicos Mediterráneos (CIHEAM), a través del Instituto Agronómico Mediterráneo, de Zaragoza. Se trata de un máster de 600 horas, muy intensivo, dedicado a la formación de gestores pesqueros.

Además de los ocho módulos que componen el programa docente se ha habilitado un noveno dedicado a visitas técnicas, tutorías y un ciclo de ponencias por las distintas Administraciones Públicas y Autonómicas, en el marco de las cuales ha participado el Instituto Social de la Marina.

LENGUAJE COMÚN

Según ha explicado a esta revista el director del Máster, Ramón Franquesa, profesor de la Facultad de Económicas y Empresariales de la Universidad de Barcelona y miembro del Gabinete de Economía del Mar, "dado el ámbito in-

ternacional que supone el espacio marino, se nos ha planteado la necesidad de establecer un método y lenguaje común entre expertos de los diversos países que comparten las distintas pesquerías"

"Nuestro objetivo y el reto que este máster ha de afrontar –continúa Franquesa– es formar personas especializadas, que puedan desde sus respectivos países contribuir a facilitar la búsqueda de las medidas cooperativas que benefician a todos los actores que intervienen en la actividad pesquera"

ORIENTACIÓN PRÁCTICA

El programa de este Máster tiene una orientación práctica, según su director, y su objetivo es proporcionar una especialización de alto nivel en temas de economía y gestión de la actividad pesquera mediante: un análisis del sistema pesquero, sus mecanismos de explotación, comercialización, evaluación y gestión, poniendo el acento en la perspectiva e interpretación económica del problema pesquero en el Mediterráneo y una visión multidisciplinar de la gestión pesquera desde la perspectiva de diversas ciencias como la biología, la economía, el derecho y la sociología.

También se pretende aportar la adquisición de experiencia en la utilización de nuevas técnicas y métodos que permitan desarrollar una gestión de pesquerías más eficaz y adaptada a los condicionantes sociales y medioambientales.

El programa del Máster consta de dos ciclos.

En el primer ciclo se imparte el Curso de Especialización Postuniversitaria. Todos los participantes cuentan con titulación universitaria relacionada con la temática del Máster: licenciados en Ciencias Económicas, Empresariales, Biología, Ciencias del Mar, Derecho o Ingenieros Agrónomos o Pesqueros y tienen conocimiento de español.

En esta primera parte los ocho grandes temas a desarrollar son: introducción, los recursos marinos, usos económicos del medio marino, comercio pesquero e industria procesadora, la dimensión social y cultural, la investigación pesquera y las estadísticas, teoría de la gestión pesquera y prácticas de la gestión pesquera.

El segundo se dedica a la realización de la Tesis de Master of Science, que constituye una iniciación a la investigación o la práctica profesional de aproximadamente diez meses, de manera que, cuando finalice la primera parte, en mayo de 2005, se iniciará esta que acabará en febrero de 2006, con la presentación y defensa pública de las tesis ante un jurado de calificación.

Como ya se ha dicho todo ello se complementa con visitas técnicas, tutorías y el ciclo de ponencias en las administraciones españolas.

COLABORACIÓN DEL ISM

Fue en el marco de este ciclo de ponencias en la Administración del Estado en el que prestó su colaboración el Instituto Social de la Marina. Durante una mañana José María Gordon Boza, asesor del Gabinete Técnico de la dirección general; Jaime Cruz Rojo, jefe de sección de la subdirección general de Seguridad Social; Juan José Ruiz Carrión, jefe del servicio de Programas Especiales de la subdirección general de Acción Social Marítima y Julián Rodríguez Rodríguez, jefe del servicio de Sanidad Marítima de la subdirección general de Acción Social Marítima, explicaron a los alumnos el origen, funcionamiento y los programas que desarrolla el ISM.

Del "Desarrollo histórico, estructura orgánica, medios, competencias y funciones del ISM" se encargó José María Gordon, quien hizo un pormenorizado recorrido por la historia del ISM desde su creación por Real Decreto, en 1919, como "Caja Central de Crédito Marítimo" y por las funciones que ahora tiene encomendadas, entre las que figuran, la gestión de las prestaciones sociales de los trabajadores del mar, su asistencia sanitaria a bordo y en el extranjero, su formación sanitaria y la promoción y asistencia a sus familiares. También relató con detalle la estructura orgánica del ISM y todos los medios de que dispone para llevar a cabo sus funciones.

Jaime Cruz fue el responsable de explicar "La protección social de los trabajadores del mar" y de cómo funciona el Régimen Especial de Seguridad Social para dichos trabajadores así como la afiliación, altas y bajas, cotizaciones, etc. También habló de la heterogeneidad del colectivo, que integra a trabajadores por cuenta propia y por cuenta ajena y las peculiaridades de las retribuciones bien por sa-

lario bien a la parte, que son las que hacen que exista un Régimen Especial.

Los programas sociales y formativos del ISM fueron expuestos por Juan José Ruiz Carrión. En su ponencia informó a los asistentes de los distintos niveles de enseñanzas que lleva a cabo el Instituto: educación infantil, educación primaria, enseñanza secundaria obligatoria, bachillerato, formación profesional, formación profesional náutico-pesquera de adultos y formación marítima y cuáles son los objetivos de cada una y los medios con los que cuenta el ISM: tres colegios residencia, un colegio de externado, ocho escuelas infantiles, ocho escuelas de formación náutico-pesquera, dos centros nacionales de formación ocupaciones, dos unidades móviles y siete instalaciones para prácticas de formación en seguridad marítima.

Finalmente el jefe del servicio de Sanidad Marítima, Julián Rodríguez fue el encargado de explicar el Programa de Sanidad Marítima, cuyo objetivo principal es la asistencia sanitaria de los trabajadores a bordo y en el extranjero, asistencia que se realiza tanto a nivel preventivo como asistencial. También explicó los medios con los que se lleva a cabo



como son el Centro Radio Médico, los centros asistenciales en el extranjero y los Buques Sanitarios. Informó también de otros instrumentos para realizar el Programa como los reconocimientos previos al embarque, Guía Sanitaria a Bordo, Botiquines, etc. La sesión informativa se completó con una visita al Centro Radio Médico Español.

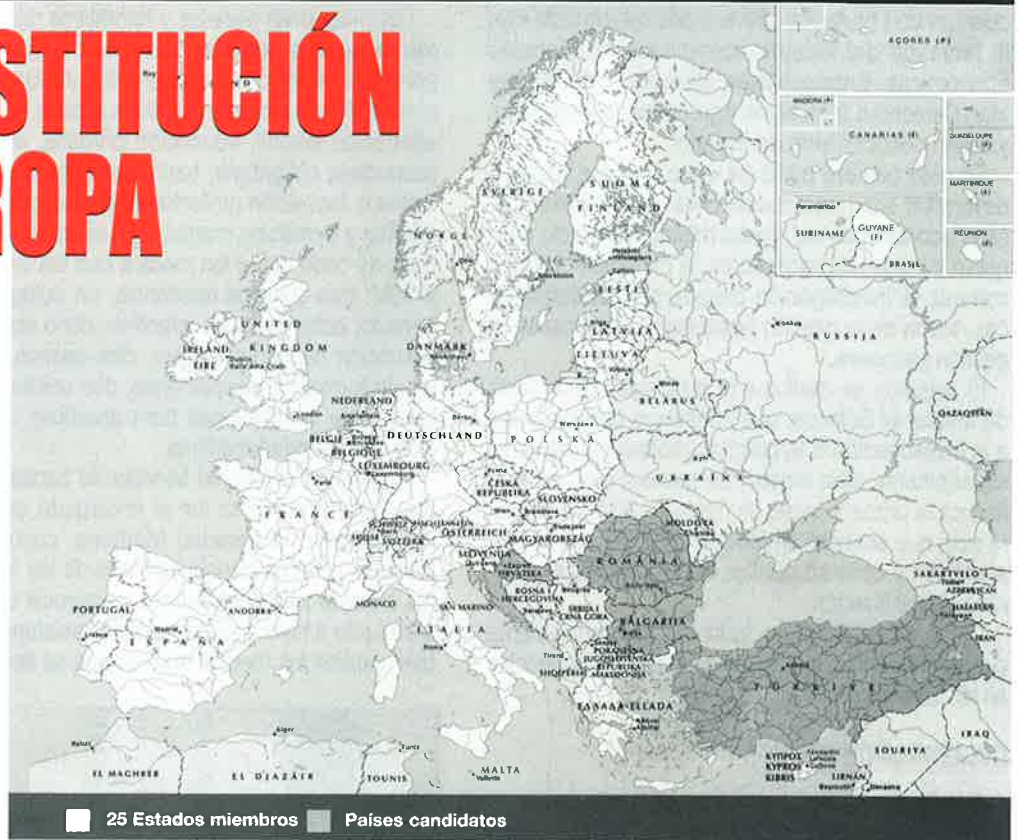
Finalizada la sesión, el responsable de este I Máster en Economía y Gestión de la Actividad Pesquera, Ramón Franquesa, transmitió la buena impresión que había causado en los participantes su paso por el ISM y su deseo de continuar colaborando en el futuro con este organismo. La intención es que este Máster sea bianual.

Los alumnos visitaron después la secretaria general de Pesca Marítima, el Instituto Español de Oceanografía y viajaron a distintas localidades de Galicia y el País Vasco para conocer "in situ" el funcionamiento del sector pesquero español: lonjas, conserveras, granjas de acuicultura, entre otros. ■

CONCHA HERNÁNDEZ CARAZO
FOTOS: JULIO PALOMAR

UNA CONSTITUCIÓN PARA EUROPA

La paz y el bienestar. La libertad, la seguridad y la justicia. Un mercado interior importante y la libre competencia. Un desarrollo sostenible que integre aspectos económicos sociales y medioambientales. El progreso científico y técnico. La justicia y la protección social. La protección de los derechos de los niños. La cohesión económica, social y territorial y la solidaridad entre los Estados miembros. La diversidad cultural y lingüística. La conservación y el desarrollo del patrimonio cultural europeo son los principales objetivos de las Constitución Europea, que fue firmada en Roma el 29 de octubre de 2004 por los jefes de Estado y de Gobierno de los 25 Estados miembros de la Unión Europea y que en España será sometida a referéndum el próximo mes de febrero, convirtiéndose así en el primer país europeo que utiliza este procedimiento para ratificarla.



La Constitución Europea se divide en cuatro partes. En la primera de ellas se definen los valores, objetivos, competencias, procedimientos de toma de decisiones e instituciones de la Unión Europea; también aborda los símbolos, la ciudadanía, la vida democrática y las finanzas de la Unión. En la segunda parte figura la "Carta de Derechos Fundamentales". En la tercera, se describen las políticas y las acciones internas y externas así como el funcionamiento de la Unión Europea. En la cuarta parte se estipulan las disposiciones finales, entre las que se encuentran los procedimientos de adopción y de revisión de la Constitución.

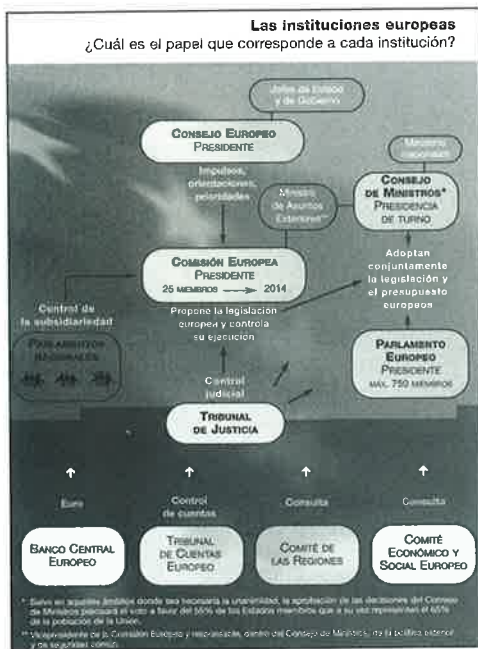
EMPLEO Y PROTECCIÓN SOCIAL

Es precisamente en la parte tercera de la Constitución Europea donde se definen las políticas comunitarias a llevar a cabo en materia de empleo y protección social. Según el artículo III-209 la Unión y los Estados miembros, teniendo presentes derechos sociales fundamentales como los enunciados en

la Carta Social Europea, firmada en Turín el 18 de octubre de 1961 y en la Carta comunitaria de los derechos sociales fundamentales de los trabajadores, de 1989, tendrán como objetivo el fomento del empleo, la mejora de vida y de trabajo para hacer posible su equiparación por la vía del progreso, una protección social adecuada, el diálogo social, el desarrollo de los recursos humanos para conseguir un nivel de empleo elevado y duradero, y la lucha contra las exclusiones.

Para alcanzar estos objetivos la Unión apoyará y complementará la acción de los Estados miembros en los siguientes ámbitos: la mejora del entorno de trabajo para proteger la salud y seguridad de los trabajadores; las condiciones de trabajo; la seguridad social y la protección social de los trabajadores; la protección de estos en caso de resolución del





con la Comisión y otro Comité de Empleo para fomentar la coordinación entre los Estados miembros de las políticas en materia de empleo y del mercado laboral.

POLÍTICA DE PESCA

Las políticas de pesca están contempladas en la Constitución Europea en el apartado Agricultura y Pesca, ya que el texto constitucional define como productos agrícolas los de la tierra, la ganadería y la pesca, aunque para este sector se atiende a sus particulares características. En este aspecto la Carta Magna es breve y en su artículo III-231, punto 3 señala que "El Consejo, a propuesta de la Comisión, adoptará los reglamentos o decisiones europeos relativos a la fijación de los precios, las exacciones, las ayudas y las limitaciones cuantitativas, así como la fijación y el reparto de las posibilidades de pesca".

LA CONSTITUCIÓN EUROPEA

La Constitución Europea ha sido elaborada por la Convención Europea, bajo la presidencia de Valéry Giscard d'Estaing, que comenzó su labor el 28 de febrero de 2002. Estaba compuesta por 105 miembros, representantes de los gobiernos de los Estados miembros y de los países candidatos a la adhesión, de los parlamentos nacionales de estos Estados, del Parlamento Europeo y de la Comisión. Sus trabajos duraron dieciséis meses y después de ser estudiada en una Conferencia Intergubernamental, los jefes de Estado y Gobierno llegaron a un acuerdo el 18 de junio de 2004. Como ya se ha dicho fue firmada en Roma el 29 de octubre de 2004.

Esta Constitución es una etapa importante en la "construcción europea", ya que ha sido redactada para responder a los desafíos que plantea una Europa ampliada a 25 Estados y 450 millones de ciudadanos y sustituye por un texto único los principales Tratados Europeos existentes. ■

CONCHA H. CARAZO

¿Qué aporta la Constitución?

La nueva Carta Magna europea aporta la garantía del respeto de determinados valores comunes como el respeto a la dignidad humana, la libertad, la democracia, la igualdad, el Estado de Derecho, el pluralismo de la sociedad, la tolerancia, la justicia, la igualdad entre hombres y mujeres, los derechos humanos, la libertad de pensamiento, de expresión, de información, de religión y el derecho a la educación, entre otros valores.

Para información complementaria:

"EUROPA DIRECT"

Si desea formular alguna pregunta sobre la Constitución Europea, puede llamar de forma gratuita al número **00 800 67 89 10 11** o al número de pago +32 2 299 96 96

"FUTURUM"

Si desea saber más sobre la Constitución Europea, puede consultar el sitio de Internet <http://europa.eu.int/futurum>

contrato laboral; la información y consulta y la representación y defensa colectiva de los intereses de los trabajadores y de los empresarios.

También contempla la Constitución Europea la mejora de las condiciones de empleo de los nacionales de terceros países que residan legalmente en el territorio de la Unión; la integración de las personas excluidas del mercado laboral, la igualdad entre mujeres y hombres en lo que respecta a las oportunidades en el mercado laboral y al trato en el trabajo, la lucha contra la exclusión social y la modernización de la protección social.

COOPERACIÓN

Como instrumentos para llevar adelante estos objetivos la Constitución Europea establece que la Comisión fomente la cooperación entre los Estados miembros, facilitando la coordinación de sus acciones en los ámbitos de la política social y tome medidas destinadas a fomentar dicha cooperación mediante iniciativas para mejorar los conocimientos, intercambiar información y buenas prácticas y experiencias.

También es instrumento indispensable el diálogo social, ya que en el artículo III-211 se especifica que la Comisión fomentará la consulta a los interlocutores sociales a escala de la Unión y adoptará cualquier medida oportuna para facilitar su diálogo, velando por que ambas partes reciban un apoyo equilibrado. A este efecto, antes de presentar propuestas en el ámbito de la política social, la Comisión consultará a los interlocutores sociales sobre la posible orientación de una acción de la Unión.

También está previsto que se cree un Comité de Protección Social, de carácter consultivo, para fomentar la cooperación en materia de protección social entre los Estados miembros y

La Constitución Europea no sustituye a la Constitución Española

Es importante aclarar que la Constitución Europea no sustituye a las Constituciones que existen en la mayoría de los países europeos sino que coexiste con ellas, por su propia razón de ser, su propia autonomía. La Constitución Europea define el marco en que puede actuar la Unión Europea, ya que esta cuenta también con su propio sistema institucional distinto (Parlamento Europeo, Consejo de Ministros, Comisión Europea, Tribunal de Justicia, etc.). Esta Constitución se aplica en todo el territorio europeo. Los países miembros de la UE tienen hasta 2006 para ratificarla y lo pueden hacer bien por aprobación parlamentaria o por referéndum que es la opción elegida por el Gobierno español.

IV Congreso del sector del mar de CCOO

Los pasados días 25 y 26 de noviembre tuvo lugar en Valencia el IV Congreso de la Federación de Comunicación y Transporte del sector del Mar de Comisiones Obreras bajo el lema "El sector del mar, una necesidad común". El mismo contó con la presencia del presidente de Puertos del Estado, Mariano Navas. Fue reelegido como secretario general, José Pérez. Entre los pocos cambios habidos en la ejecutiva destaca la vuelta a la misma de Jon Azcue como responsable de marina mercante.



Política de CONTINUIDAD

Según el nuevo responsable de acción sindical Ernesto Gómez, desde el punto de vista interno ha sido un congreso de continuidad, se aprobó el informe de gestión. En lo que afecta a los debates se analizaron los problemas más importantes que afectan al conjunto de los sectores y actividades integradas en la Federación y muy especialmente los referidos a la marina mercante, puertos y la estiba.

El sector del mar de Comisiones Obreras está compuesto por los siguientes subsectores:

- Transporte marítimo: marina mercante, tráfico interior y salvamento marítimo
- Extractivo: pesca, acuicultura y marisqueo
- Infraestructura marítima: Puertos del Estado y Autoridades Portuarias
- Estiba y desestiba: sociedades estatales de estiba y empresas privadas
- Tráfico exterior: empresas consignatarias, transitarias y agencias aduaneras

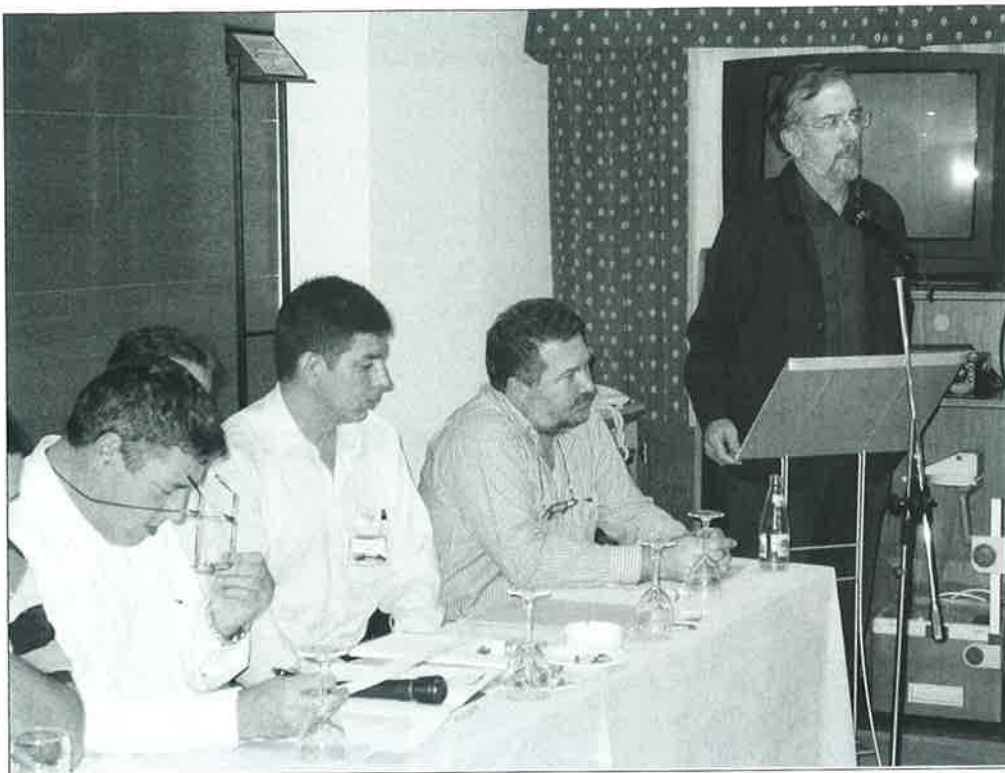
Durante el Congreso se debatieron diferentes ponencias referidas a organización, acción sindical, formación y salud laboral.

En líneas generales, la acción sindical de la Federación se concreta en la unidad de acción, principalmente con UGT, así como en la regulación y vertebración de los subsectores mediante la extensión de la negociación colectiva y la ampliación de los marcos contractuales; en la regulación y vertebración de los subsectores mediante la extensión de la negociación colectiva; defensa del sector público empresarial y mantenimiento y renovación de los acuerdos pesqueros y la defensa del Instituto Social de la Marina y del Régimen Especial del Mar

En materia de transporte marítimo, entre otros puntos se aboga por intervenir activamente contra las banderas de conveniencia, así como para promover medidas contra los segundos registros que eviten la desregulación de las condiciones de trabajo. A nivel nacional se quieren retomar las negociaciones que posibiliten la negociación de un convenio general o para la elaboración de un acuerdo marco de relaciones laborales. En relación con la Administración se propugna la creación de marcos de debate que propicien propuestas con juntas para adoptar medidas que palien los efectos negativos provocados por la liberalización de los tráficos marítimos.

En Salvamento Marítimo el sindicato considera que debe participar activamente en el desarrollo de este servicio dado el interés que tiene para los usuarios. CCOO estima necesario impulsar un acuerdo marco para las empresas que se dedican al salvamento marítimo para evitar la competencia desleal basada en las diferencias de costes laborales que repercuten





José Pérez fue reelegido secretario general y Jon Azcue vuelve a la ejecutiva como responsable de marina mercante

Al congreso asistió el presidente de Puertos del Estado, Mariano Navas

negativamente y ponen en peligro las condiciones sociales de los trabajadores.

En relación con el sector de la pesca, el sindicato parte de las cada día mayores dificultades para ejercer la actividad así como por el descenso del número de activos. El sindicato reclama un impulso para la renovación y el desarrollo de nuevos acuerdos pesqueros. Para la organización, las salidas se considera que deberían pasar por una reestructuración a fondo del sector para ajustar el esfuerzo a las posibilidades de capturas y en paralelo se deberían adoptar medidas para favorecer el empleo en las zonas afectadas. CCOO mantiene su objetivo de lograr un acuerdo marco para el sector de la pesca para superar los grandes vacíos en materia de negociación colectiva que existen en el sector.

En el caso de la acuicultura se aboga por el desarrollo de un marco legal adecuado que reordene, regule y proteja su desarrollo.

En materia de infraestructuras se considera es fundamental mantener la tutela del sector público sobre el desarrollo portuario para garantizar una regulación adecuada de su funcionamiento que compatibilice la eficacia y la competitividad con los derechos de los trabajadores

En relación con la acción sindical en los puertos, para CCOO el modelo de relaciones laborales surgido de la nueva ley de Régimen Económico se ha de concretar en la negociación colectiva en marcha, aunque surgen dudas sobre el futuro ante la decisión del gobierno actual de proceder a su modificación. En cuanto a la actividad de estiba y desestiba,

desde CCOO se defiende su carácter público de la misma como un servicio.

La acción sindical de CCOO en materia de salud laboral pasa necesariamente por la eliminación de todos los riesgos primarios, físicos, químicos o biológicos, denunciando la gran resistencia de las empresas a crear unas condiciones dignas. CCOO señala finalmente la necesidad de la formación, no sólo con acciones puntuales, sino de una manera permanente en la vida laboral de los trabajadores. ■

V. M.

FOTOS: DIARIO DEL PUERTO

En materia de acción sindical se defiende la existencia del ISM y del Régimen Especial del Mar



X JORNADAS TÉCNICAS DE PESCA

COFRADIA DE PESCADORES
DE CELEIRO



La inauguración de las Jornadas corrió a cargo de Fernando Curcio, director general de Recursos Pesqueros de la SGPM. Estuvo acompañado, a su izquierda, por el delegado de la Consejería de Pesca en Lugo, Pablo Fernández, y a su derecha, José Manuel Sánchez García, patrón mayor de la Cofradía de Celeiro, y junto a éste, Melchor Rael, alcalde de Viveiro.

ANTICIPARSE al futuro

Los días 12 y 13 de noviembre tuvieron lugar en Celeiro las ya tradicionales Jornadas Técnicas de Difusión del Sector Pesquero, organizadas por la Cofradía de Pescadores y la sociedad armadora Puerto de Celeiro. En esta ya sus novenas jornadas, el objetivo consistía en reflexionar sobre la realidad pesquera presente y futura, pues como señala su coordinador, Máximo Díaz, "la experiencia demuestra que la anticipación es una buena aliada". Como en anteriores ocasiones, estuvieron presentes representantes del sector pesquero gallego junto a expertos de la administración Autónoma, Central y de la Unión Europea.



Celeiro se ha convertido, por méritos propios, en un punto de referencia para el sector pesquero. El calendario, apretado y denso, recogía una temática muy variada que iba desde la Política Común Pesquera (lobby regional en Bruselas, dimensión internacional, cuotas de pesca...), recursos del caladero nacional, mercados, formación marítimo pesquera, científicos y pescadores... hasta la pesca de bajura en Galicia, pasando por el nuevo servicio de guardacostas, como reseñaba el patrón mayor de la Cofradía de Celeiro, José Manuel Sánchez García. En su intervención, resaltó la importancia del intercambio de impresiones entre las distintas administraciones y el sector pesquero, incidiendo en el panorama de incertidumbre por el que atraviesa el sector.

En este mismo sentido se expresaba

en sus declaraciones Máximo Díaz Méndez, coordinador de las jornadas y secretario de la Cofradía de Celeiro, al señalar que en estas jornadas apostamos por "horizontes de futuro" [como lema de las jornadas] porque entendemos que sintetiza y aglutina el sentir de este importante sector socioeconómico, que tiene por delante singladuras llenas de constantes cambios, incertidumbres y controversias. (...) Debemos reaccionar ante los cambios imperantes y poder así determinar nuestro propio futuro.

FORMACIÓN Y ESPECIALIZACIÓN

Máximo Díaz destacó su confianza en que estas Jornadas Técnicas sirvan como marco de formación y especialización donde expertos en diversas materias asesoran a los actores que conforman el mundo de la pesca: administraciones, pescadores, grupos sociales (armadores, sindicatos, consumidores, transformadores...).

Y sirvió para eso, para analizar el futuro del sector y para que algunas voces interpelaran a la Administración Central sobre posibles medidas a tomar para controlar los precios de los productos pesqueros, campañas para incentivar el consumo de pescado entre determinados grupos de población, los proyectos de innovación, los efectos que los planes de la Comisión de Pesca de Europa pueden tener sobre la flota y el impacto socioeconómico o la sostenibilidad de los recursos.

Fernando Curcio, director general de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima, fue el encargado de inaugurar las Jornadas. En su intervención destacó la importancia del sector pesquero de Celeiro y el gran esfuerzo inversor en infraestructuras realizado por la sociedad armadora Puerto de Celeiro. El objetivo prioritario es la recuperación y el desarrollo sostenible del caladero nacional aunque también reconoció que ello, inevitablemente, va a suponer algunos sacrificios.

A continuación, y teniendo como tema central el cometido que cumple en Bruselas la Fundación Galicia-Europa, intervino la directora de esta Fundación, Ana Ramos, quien puso el acento en la importancia de llevar una postura unida en un foro en el que existen múltiples voces.

Rosa Miguélez, eurodiputada del PSOE y vicepresidente primera de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, instó a desarrollar nuevos proyectos y estrategias para beneficiarse del programa de ayudas del futuro Fondo Europeo de la Pesca, que estará vigente entre 2006 y 2013.



En opinión de la diputada europea, el sector pesquero recibiría las mismas ayudas, aproximadamente, que en el periodo anterior. Valoró que el Fondo puede ser muy positivo para la pesca artesanal y costera, así como para evitar la desertización de áreas con dificultades económicas. También ve puntos menos halagüeños, como los referidos a la renovación de la flota. Miguélez señaló que se puede renovar la flota sin aumentar el esfuerzo pesquero, y que esa renovación aporta más seguridad, calidad y es necesaria para mantener la competitividad. Aspectos, éstos, sobre los que habrá que trabajar, según destacó en su intervención.

Y siguiendo con la política pesquera europea, la profesora e investigadora de Economía

Las Jornadas de Celeiro, que han alcanzado con ésta su novena edición, se han convertido en un punto de referencia para el sector pesquero

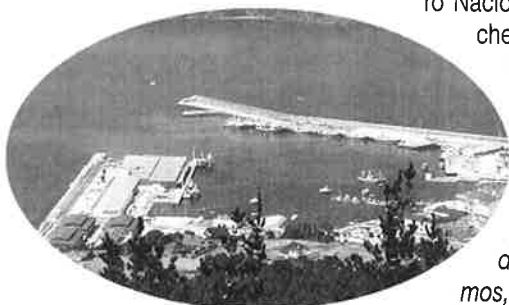


Isabel Hernández, secretaria general del FROM, durante su intervención, acompañada por Gabriel Ocaña, jefe del Servicio de Gestión Administrativa del FROM.

Pesquera Aplicada de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Santiago de Compostela, Carmen García Negro, expuso los ejes de esta política: recursos, estructuras y mercados. Advirtió de las repercusiones negativas de la legislación alimentaria que puede acarrear el reglamento 178/2001. Según Carmen Negro, es necesario buscar las maneras de paliar las caídas de consumo de pescado fresco para atenuar la subida paulatina de la producción derivada de la acuicultura.

LA MERLUZA, FOCO DE ATENCIÓN

La merluza protagonizó, por muy diversos motivos o enfoques, buena parte de las Jornadas. Así, el subdirector general del Caladero Nacional, José Manuel Sánchez Mora, defendió en su intervención el plan de merluza del stock sur propuesto por el Gobierno Central. *Nuestra idea defiende más los intereses de la flota, o eso pensamos, señaló Sánchez Mora,*



porque nuestra intención es proteger al sector al cien por ciento, y que la propuesta realizada por el Gobierno gallego sirvió para recoger ideas. Por último, destacó que sólo se aceptarán desguaces voluntarios y todas las paradas "deben ser subvencionadas". Todo lo que hagamos será completamente consensuado con el sector.

En la intervención de Antonio Celso Fariña, investigador del Centro Oceanográfico de A Coruña, destacó la necesidad de aplicar, de manera urgente, medidas para recuperar el stock sur de merluza. El límite de la biomasa de precaución de la especie es de 25.000 toneladas. Manteniendo la mortalidad actual, el stock reproductor estaría en 11.000 toneladas. El investigador del IEO denunció la falta de colaboración del sector, aunque matizó esta afirmación señalando que "cada vez tiene una mayor sensibilidad y participa coordinadamente con los científicos".

Y la importancia que se dio a la situación de esta especie tiene su reflejo en la vertiente gastronómica al ser, tanto en fresco como congelada, "la reina indiscutible" en los platos de los hogares españoles en lo que a pescados se re-



fiere”, según dejó constancia en su intervención Isabel Hernández Encinas, secretaria general del From. La Comunidad que más la consume es Cantabria. También destacó que el 90% de los hogares españoles consume pescado siendo, después de la merluza, los calamares, las gambas y los langostinos los más demandados.

La coincidencia de fechas -el 13 de noviembre- y el impacto que dejó especialmente entre el sector pesquero hizo que las alusiones al Prestige estuvieran presentes en las Jornadas. Una de estas alusiones partió del subdirector de Control, Salvamento y Lucha contra la contaminación Marina, Manuel Chan, que señaló que *estamos más preparados cuantitativa y cualitativamente y seguiremos preparándonos*, al tiempo que hacía una referencia a los medios de que dispone la Xunta de Galicia, dos años después del accidente, y el buque de apoyo que se está construyendo, así como a la colaboración existente entre el gobierno de la Xunta y el Central. Destacó, asimismo, que la creación del Servicio de Guardacostas de Galicia *viene a dar respuesta a las necesidades de la sociedad actual*, y sus objetivos son la activi-

dad pesquera, el salvamento y la lucha contra la contaminación, *todo ello dentro del actual marco de competencias que en estos momentos tiene atribuidas la Comunidad Autónoma*.

Otra de las referencias vino de la mano de Xosé Manuel Barreiro, vicepresidente segundo de la Xunta y consejero de Medio Ambiente. Tras señalar que este grave accidente “está hoy superado”, reconoció el esfuerzo realizado por las gentes del mar “que nunca será agradecido lo suficiente”.

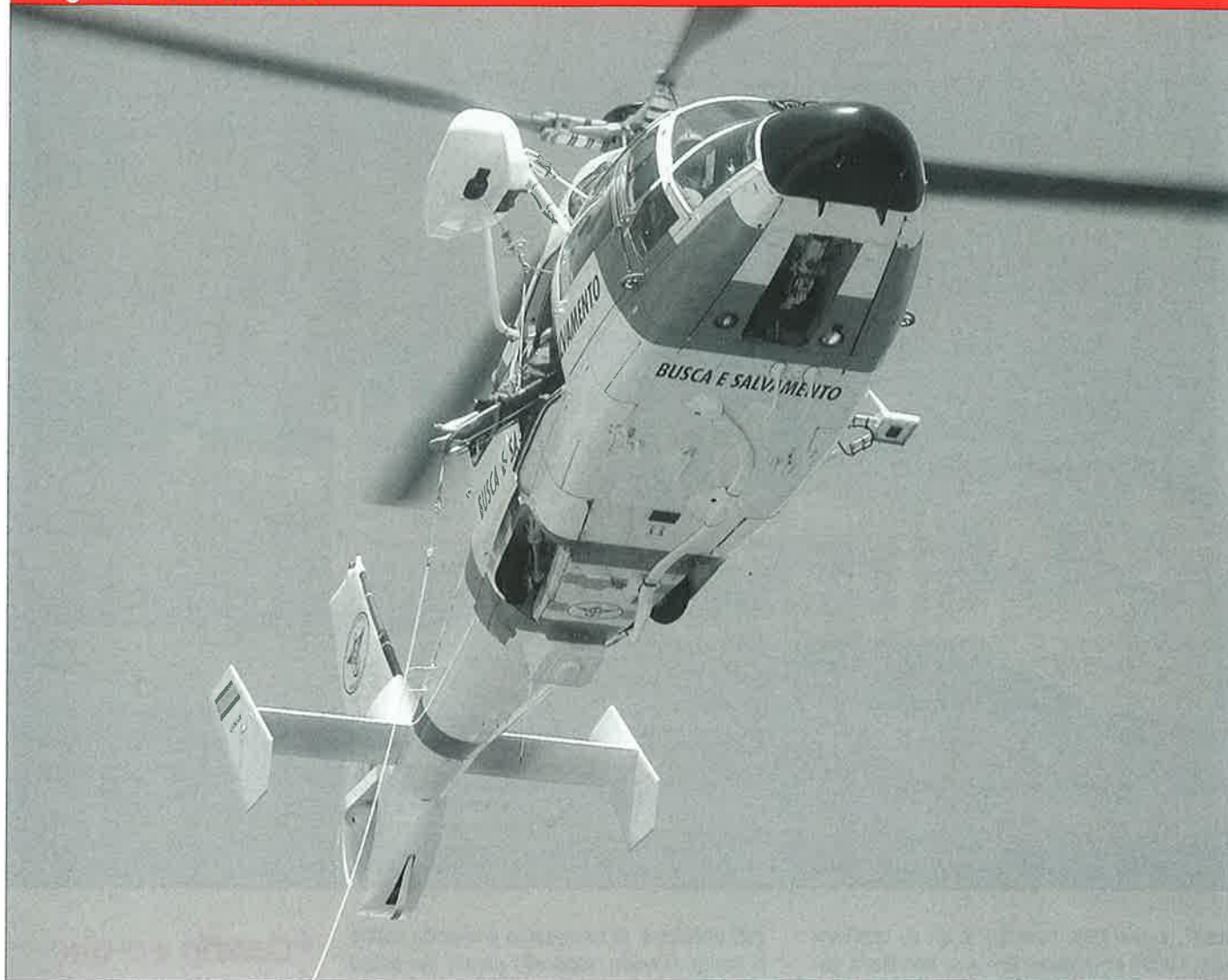
Xosé Manuel Barreiro destacó también la apuesta de Celeiro por la calidad en los productos pesqueros, situándola en cabeza, por volumen económico, en pesca fresca.

Las dos sesiones de trabajo concluyeron de forma satisfactoria, al cubrirse los objetivos marcados por los organizadores de estas ya clásicas jornadas para el sector pesquero. Unas jornadas que contaron, además de con gestores de empresas pesqueras, técnicos, profesionales del mar y de la pesca, con una buena representación de estudiantes de diversas enseñanzas relacionadas con el sector. ■

RAÚL GUTIÉRREZ

“Confío en que estas Jornadas Técnicas sirvan como marco de formación y especialización, donde expertos en diversas materias asesoran a los actores que conforman el mundo de la pesca”

(Máximo Díaz)



Tres nuevas unidades de aviones y helicópteros anticontaminación / salvamento

Con la adquisición de tres aviones CN-235 y tres helicópteros que se dedicarán a la lucha contra la contaminación marina y al salvamento marítimo, el Ministerio de Fomento diseña un plan puente para que, desde 2005, entren en vigor y anticipación las medidas del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009

El consejo de ministros así lo ha aprobado, a propuesta de la titular de Fomento, Magdalena Álvarez Arza, dotando cantidades que afrontan costes que, para cada avión, se estiman de 28 millones de euros y de 11 millones para cada helicóptero. En el caso de los helicópteros, dos unidades serán destinadas a la sustitución prevista de los que hasta ahora emplea Salvamento Marítimo, y, el propósito de anticipación del Plan es el que haya 12 remolcadores operativos desde el primer año y 48 embarcaciones en 2008.

GALICIA, CANARIAS Y MEDITERRÁNEO, BASES OPERATIVAS

Los aviones destinados a Salvamento Marítimo irán dotados con la última tecnología de detección por sensores de reconocimiento para la búsqueda, es decir, de la siguiente generación a los que se usaron en la catástrofe del "Prestige", que actuaron únicamente de forma visual.



Estos aparatos se adscribirán a bases operativas de Galicia, Canarias y Mediterráneo, a decidir esta última. Sus principales características, de construcción EADS-CASA, les revelan como aparatos de alta equipación y con gran capacidad de carga que permita el transporte rápido y paletizado de equipos.

El avión CN-235 tiene dos motores turbohélices totalmente independientes, que llegan a alcanzar una velocidad de crucero por encima de los 225 nudos y para una autonomía de hasta 8 o 10 horas, unas 1.500 millas náuticas, decisiva para las búsquedas.

Su rampa de popa le permite el lanzamiento de balsas salvavidas o elementos dispersantes de la contaminación, y, la cabina presurizada le mantiene operativo en las peores condiciones meteorológicas.

RADARES/SENSORES DE ÚLTIMA GENERACIÓN

Pero el criterio que ha inclinado la decisión sobre el referido prototipo EADS-CASA es inseparable de sus prestaciones de última generación en las búsquedas y barridos, al estar dotados con:

- Radar de Búsqueda de alta resolución y compresión de pulsos y específicamente desarrollado para la localización de pequeños blancos, como pueden ser la localización de naufragos, incluso en estado de mar agitada, a media y corta distancias.

- Sensor IR/EO está compuesto esencialmente de una torreta giroestabilizada que contiene: un sensor infrarrojo, una cámara diurna CCD de TV en color con zoom continuo y una cámara *Spotter Scope* de TV en color, con óptica fija, para observación diurna a larga distancia.

Fomento anticipa con un plan-puente la entrada en vigor del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009





— Radar de barrido lateral (SLAR), que realiza la detección de vertidos al mar de hidrocarburos. Permite cubrir grandes superficies en cualquier condición meteorológica, detectando pequeñas y grandes contaminaciones que posteriormente son analizadas en detalle por otros sensores.

— Sensor termal de infrarrojo y ultravioleta, usado para el análisis detallado de cualquier contaminación. La información obtenida por el escáner IR/UV, permitirá la estimación de la superficie del vertido o zona contaminada.

— Sensor que permite medir el espesor de la capa de contaminante en la superficie del mar. El sistema permite su operación tanto durante el día como la noche, así como en condiciones meteorológicas adversas, y esta-

El Gobierno crea un centro para la prevención de catástrofes

El Consejo de Ministros de 12 de noviembre último ha aprobado la creación, por Real Decreto, de un Centro para la Prevención de Catástrofes Marítimas y Lucha contra la Contaminación Marina, que reasumirá las funciones del Comisionado del Gobierno para la Catástrofe del "Prestige" y las de los respectivos Comisionados de Fomento, Medio Ambiente y la coordinación de Defensa.

En la explicación de los propósitos de esta nueva estructura, la vicepresidenta María Teresa Fernández de la Vega, explicó que "el Gobierno pretende pasar de las actuaciones reparatorias a las preventivas", una vez cerrado el denso capítulo de esfuerzos tras la catástrofe del "Prestige", "en evitación repeticiones en un futuro..."

El Centro para la Prevención de Catástrofes Marítimas y Lucha contra la Contaminación tendrá un contenido multidisciplinar y reparto geográfico de cinco bases logísticas a todo lo largo del territorio español. Será gestionado por una Comisión Ejecutiva, integrada por el director del organismo, los directo-

res generales de Costas, Marina Mercante, Calidad y Evaluación Ambiental, Biodiversidad, Protección Civil y Emergencias, así como por el presidente de Puertos del Estado, los delegados del Gobierno en las comunidades autónomas afectadas y los representantes del Ministerio de Defensa.

Sus principales líneas de trabajo se referirán a "la elaboración de un Plan Integral de Contingencias, el inventario de medios humanos y materiales, el control y registro de buques que transiten aguas jurisdiccionales españolas con cargas potencialmente peligrosas, y, la elaboración de un conjunto de planes parciales".

Es propósito añadido de la creación de este Centro el de sostener un Plan Integral de Formación para la Prevención, y, asistir sus tareas con una amplia información y bases de datos sobre siniestralidad y sus consecuencias y medidas a tomar, en la doble misión preventiva de la catástrofe y lucha contra sus consecuencias, singularmente, la de la lucha anti-contaminación.



rá basado en la detección de la radiación térmica natural de la superficie de la tierra.

— Sensor que permite la discriminación y clasificación del tipo de contaminación. La determinación del rango de espesores estará entre 0,1 y 20 μm , permitiendo la detección de contaminación bajo la superficie marina.

HELICÓPTEROS, EN VALORACIÓN DE PRESTACIONES

La operación de adquisición de tres nuevos helicópteros, aún en estudio de su perfil de prestaciones, se enmarca en el proceso de sustitución de las viejas unidades —dos— que emplea actualmente Salvamento Marítimo, para lo que se estudian prototipos de las industrias Eurocopter, Sikorsky y Augusta Bell.

En todos los casos, Fomento ha redactado pliegos existentes de una velocidad máxima (VNE) con el peso máximo al despegue y al nivel del mar, igual o superior a los 150 nudos, para dominar espacios próximos a las 200 millas náuticas, con motorizaciones no inferiores a los 950 SHP.

Por su propósito de actuación en búsquedas y auxilios, los helicópteros habrán de ir dotados con planes de búsqueda SAR y sistema estacionario automático, e incorporar la última tecnología en sensores IR/EO, de sensor infrarrojo, cámara diurna CD de TV color con zoom continuo y cámara de óptica fija para observación de larga distancia.

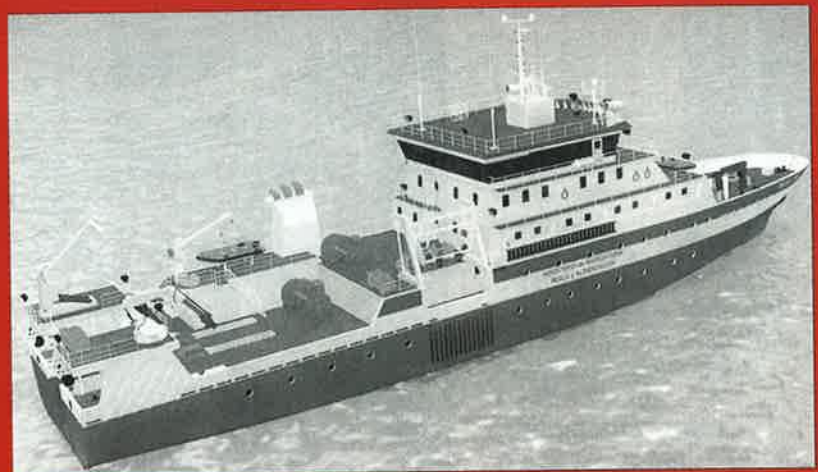
Estas aeronaves biturbina y con torreta giroestabilizada permiten la permanencia en zona, de 15 minutos, en misión de rescate, y, regreso con reserva de combustible para 20 minutos, en condiciones de viento cero, para el aseguramiento de la misión.

OTRAS EMBARCACIONES Y APOYOS AL PLAN

Al servicio del plan puente, anticipador del 2006-2009, Fomento adquirirá cuatro buques polivalentes para salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, al objeto de contar en 2006 con 12 remolcadores, 7 de propiedad de SASEMAR y otros 5 alquilados, dos buques de 56 metros de eslora y capacidad de recogida de 1.000 toneladas, más una próxima adquisición de dos "salvamares", que completarán —en 2008— las 48 embarcaciones de este tipo.

En refuerzo de las costas de Galicia dotará la Agencia Europea de Seguridad Marítima —con base en Lisboa— uno de sus dos barcos específicos, y, el Gobierno deja prevista la construcción del buque polivalente para recogida de residuos —de 2.500 a 3.000 toneladas— cuyo coste ascenderá a 50 millones de euros. ■

... Y dos nuevos buques oceanográficos en 2006



La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, ha confirmado que España contará en 2006 con dos nuevos buques oceanográficos que permitirán descongestionar la demanda investigadora que satura, actualmente, al "Vizconde de Eza", así como evitar el recurso al alquiler de barcos privados.

Las dos nuevas unidades, cuyos modelos se testan actualmente en el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, tendrán un coste aproximado de 22,1 millones de euros, dimensiones de 29 y 70 metros de eslora y capacidad para 11 y 25 científicos a bordo, respectivamente.

La Secretaría General de Pesca previene la entrada en funcionamiento de ambos para 2006 y, dirigidos ambos a la exploración, actuará el de mayor porte en aguas internacionales y el menor en el calendario nacional.

Se pretende la mejora específica de la investigación marítimo-pesquera y obtener una respuesta a la problemática actual del buque oceanográfico "Vizconde Eza", que debe trabajar una media de 330 días/año por la gran demanda de sus servicios por la investigación nacional y extranjera.

El "Vizconde Eza", construido hace cuatro años por el astillero vigués Mcías —que repetirá, con este encargo— es el más moderno de la flota científica española. Las dos nuevas construcciones responderán a la generación tecnológica siguiente con sus equipos multidisciplinarios, que darán respuesta a los trabajos en Geología Marina —estudio del lecho—, Biología —recogida de muestras bentónico-pelágicas—, Meteorología —observaciones y mediciones—, —Geofísica Marina —estudio de las masas de agua, mediciones térmicas, etc.— y Oceanografía Química —análisis químico de agua, partículas en suspensión y contaminantes.

Un hipermercado flotante para un negocio de 150 millones de euros/año

salonnautico

INTERNACIONAL DE BARCELONA



Los Reyes don Juan Carlos y doña Sofía, acompañados del ministro de Industria José Montilla, el alcalde de Barcelona, Joan Clos y diversas autoridades y representaciones, inauguraron el 43 Saló Nàutic Internacional de Barcelona, al curso de una visita oficial de más de dos horas de duración a las instalaciones de Gran Vía M-2 y Port Vell.



La navegación de recreo desborda previsiones y demanda 4.000 amarres más para 2005

El monarca destacó el impulso del sector náutico, firmó en el libro de oro y se detuvo especialmente en los stands del Cuartel General de la Armada, Guardia Civil del Mar, Dirección General de Marina Mercante y de Pesca de la Generalitat. Como presidente de honor del Saló, don Juan Carlos se fotografió, para la posteridad, con los presidentes del mismo, Samaranch, Salvat y Puig, historia y reflejo viviente del espectacular progreso de la muestra.

La espectacular exposición flotante del Muelle de España y del Port Vell y el recinto de Gran Vía M2 de la Feria de Barcelona han vuelto a ser, en esta 43 edición, el escaparate internacional en el que 32 países mostraron las ten-

dencias de la náutica, ya como un capítulo más de la industria del ocio.

La participación del 530 expositores directos y más de 1.500 firmas comerciales representadas, así como 1.600 embarcaciones -que en Port Vell ocuparon más de un kilómetro lineal de muelle- consolidan al Salón como el tercero de Europa en su género.

Una perfecta distribución, aconsejada por el constante crecimiento de la muestra -un 6 por ciento anual- ofertó en el Pabellón 1 las embarcaciones a vela y motor, las motos náuticas, remolques, accesorios, vestimenta, decoración, etc., mientras el Pabellón 2 ofrecía lo último en barcos de pesca, paseo, yates, catamaranes, menorquinas, lanchas, equipos de electrónica y avíos para la pesca.

Como novedad de transporte e integración al servicio del público visitante entre los pabellones y muelles del sectorizado conjunto, funcionó el "aquabús 1050", un barco electro-solar con capacidad para desplazar a 24 visitantes, así como los tradicionales transportes gratuitos entre Montjuich y los recintos y muelles.

UNA OFERTA PARA CADA BOLSILLO

El Salón Náutico Internacional de Barcelona ha vuelto a ser un gran hipermercado y un magnífico recurso para que la náutica baje del pedestal de lujo y entregue una oferta para cada bolsillo y un atractivo multitudinario, a todo lo ancho de 70.000 metros cuadrados de exposición. Desde dignas lanchas neumáticas de mil euros hasta yates del millón y más, la muestra ha tocado todos los segmentos del navegar y disfrutar de los mares, sus técnicas, aprendizajes, las mil y una transformaciones que la industria de los plásticos y la electrónica ofertan al sector, en plena carrera de investigación y desarrollo.

Más de 170.000 visitantes han seguido, del 6 al 14 de noviembre, una multifuncional exhibición de atractivos náuticos, fuertemente conexos con los industria del ocio y las vacaciones, pues en la feria no solamente se concentran los mayores números en ventas de barcos, si no que ya existe una auténtica bolsa de contrataciones de turismo náutico y alquileres con vistas a los periodos vacacionales.

Escuelas náuticas, de submarinismo, agencias de vacaciones, puertos deportivos y clubs de los distintos deportes conexos con el mar no han dejado de mostrar sus principales novedades y atractivos, pero el barco polariza -como siempre- las principales expectativas y, en esta edición, puede decirse que las estrellas del Salón han llegado de la mano del diseño atrevido, los aumentos de eslora y los interiores, cada vez más luminosos y confortables.

El velero RO 340, de la industria gallega Ronáutica, recientemente propuesto como uno de



los cinco mejores barcos europeos, el nuevo monotipo de regatas First Class 7,5, de Bénéteau, el Hanse 461, el Altair 8 -con motor de estructura tubular en aluminio-, el Shiren 656 Sport -con techo de cabina/solarium- y el Pershing 115, del afamado diseñador De Simoni, han sido las estrellas del certamen.

LA INDUSTRIA DEMANDA 4.000 AMARRES/AÑO

El imparable giro de producción y matriculaciones de la náutica española tiene los puertos deportivos a rebosar y el sector es consciente de la necesidad de defender los litorales, estética y medioambientalmente. Para la Asociación de Industrias Náuticas (ADIN) será necesario contar anualmente con casi cuatro mil nuevos amarres para que el sistema no se colapse por falta de aparcamientos.

Barcelona, que tiene buena nota tomada sobre las debilidades del sector, ya ha puesto en el punto de mira de sus expectativas el recinto que albergó al Forum 2004, donde podrían im-

Ciento sesenta mil visitantes desfilaron por una muestra de gran brillantez que inauguraron los Reyes de España



plantarse un almacenamiento -"marina seca", en el argot- para trescientas embarcaciones, y otros doscientos amarres sobre el agua.

El otro caballo de batalla del sector apunta a la fiscalidad, especialmente gravosa, que en España se dirige sobre las transacciones y matrículas de barcos, pero también -desde la nueva Ley de Puertos- a los terrenos, usos y servicios en que encuentran los puertos deportivos, a los que se aplica una tributación casi triple de la que sufrían el año anterior.

España, un hipermercado de títulos náuticos

La exigencia de capacitación y título para navegar juega a favor del progreso que, en seguridad marítima y cuidado medioambiental, vienen revelando los practicantes españoles de los deportes náuticos y de recreo. Si es espectacular el crecimiento del parque nacional de embarcaciones, lo es mucho más el auge de los nuevos titulados náuticos.

Durante 2003 se emitieron en España 41.000 títulos, un 23 por ciento más que los del año anterior, destacando sobre manera el número de los más representativos, los PER (patrón de embarcación recreativa), con 26.103 nuevos titulados, a los que es preciso sumar 8.011 nuevos PNB (patrón de navegación básica).

España se ha convertido en un auténtico hipermercado de títulos náuticos, también, sin dejar de serlo de embarcaciones construidas y vendidas, aunque ciertos segmentos de construcciones culpabilizan "al alto nivel de exigencia de los títulos" del frenado de las ventas.

S. de F.

en las tecnologías-punta en plásticos y electrónica lo que ha cambiado la cara del sector, en diez años, inseparables -por lo demás- del aumento de la capacidad adquisitiva de los españoles en cuestiones de ocio, turismo y deporte.

También se anota el sentido positivo del aumento de nuestras exportaciones (54,93 millones de euros -un 6,3 por ciento más-) que ha-

cen a la náutica española la sexta mundial en el ranking. El cliente nacional mejora sus gustos y las dimensiones de barco, que cada vez ha de tener mayor eslora y ser más completo en equipamiento y seguridad.

España cuenta con 105 pequeños astilleros que se dedican a la náutica de recreo y deporte, y su auge actual demuestra que somos competitivos, aunque pequeño nuestro número de industrias especializadas si se lo compara con Francia e Italia, por ejemplo.

DESPEGUE DEL ALQUILER DE BARCOS

Ciertamente, el Salón Náutico polariza casi el 70 por ciento de las ventas de barcos que se producen en España a todo lo largo del año, pero los últimos certámenes han visto emerger soluciones turísticas tan novedosas y atractivas como el alquiler o charter.

Más de quinientas empresas ya se dedican en nuestro país a aportar soluciones turísticas y de navegación incluso para quienes no disponen de título náutico, o les resulta insuficiente el suyo, para llegar a esos paraísos -Caribe, Pacífico, etc- a los que sólo se accede por mar.

El alquiler de embarcaciones hacer nacer una nueva cultura náutica, las más de las veces con una semana de duración, y, precios tan asequibles para ellos como los 1.500 euros con que se pueden costear las calas mallorquinas, o mil y más ofertas, como para Polinesia, Galápagos, Tierra de Fuego, etc, por unos 3.000 euros, en veleros super-lujo de dos cabinas, con o sin patrón.

Francia, país pionero del charter, animó también las combinaciones avión+velero de alquiler, para llegar a sus excolonias antillanas, en tanto Estados Unidos implementó la misma cultura turística hacia el Caribe, repartiéndose algunas ofertas españolas ambos paraísos para la navegación a vela.

También la modalidad adquisitiva del "leasing" (alquiler con opción a compra) es de tradición náutica francesa y ha aprendido en España. Con



un sistema de cuotas y pagos parciales, éstos computan como parte del precio final, si el usufructuario decide quedarse con la embarcación.

Esta edición del Salón Náutico ha oficiado como mesa de contratación para este tipo de paquetes turísticos, y, las reuniones entre agentes y expertos ya denotaron la presencia de grandes firmas como El Corte Inglés y Halcón Viajes.

PRESENTACIÓN EN SOCIEDAD DEL "AQUABÚS"

Con toda la fama ecologista que conlleva la navegación a vela, el Salón Náutico de este año ha tenido su estrella particular en la presentación del "Aquabús 1050", un catamarán que sustituye la propulsión a motor por la eléctrica, aportada por los paneles solares que porta en su techumbre.

El revolucionario barco, que trasladó público curioso, entre los sectores y muelles del certamen, llega a alcanzar los 7 nudos de velocidad y obtiene una autonomía de funcionamiento para nueve horas de navegación. De patente helvética, los "aquabús" ya funcionan en Francia, Italia y Reino Unido, en número de treinta, y, son una anticipación notable de cuanto la energía electro-solar va a seguir aportando en materia propulsora.

Lo demás, diseño, materiales y nuevas tecnologías que abaratan costes y pesos, han sido objeto de presentación y estudio en los espacios de Innovación de la muestra, junto con las novedades de interiorismo y equipo, de manera que los expertos e interesados, recibieron una útil puesta al día, tanto por tecnólogos como por conocedores de las ayudas, desgravaciones fiscales y facilidades para la certificación de sus trabajos.

UN MARATHON DE PRESENTACIONES, EXHIBICIONES Y NEGOCIO

El tradicional carácter profesional y abierto al público -con entrada gratis para menores de 10 años- ha vuelto a hacer del Salón Náutico un auténtico marathon de celebraciones, donde el ocio y el negocio se han apretado a lo lar-

go de todo el programa. Un esfuerzo didáctico hacia la popularización de los deportes marítimos y la constante vigilancia sobre nuevas técnicas y disciplinas han vuelto a atraer expertos y curiosos, en colorista mezcla.

Siendo la cita anual de referencia, el Salón Náutico 2004, presentó oficialmente la "29 Regata de Clases Olímpicas Christmas Race", la "Regata Copa del Rey", la "Regata Princesa Sofía", y, el atractivo perfil del viaje en kayak por Vietnam, de Jaume Martínez, así como celebró la entrega de premios de la Regata Cádiz-Santo Domingo.

En el magnífico marco portuario barcelonés tuvo lugar la tercera edición del Pro-Am Vela Cruceros, y, luego, en mesa-redonda, se analizó la experiencia de la Vela Olímpica en Atenas 2004 por sus propios practicantes, los medallistas del equipo español.

El Seminario Internacional de Medicina Náutica Deportiva encabezó un programa de cursos, que tocaron la amplia problemática del sector náutico, desde la revisión de las novedades en Meteorología, la dirección de Centros Turísticos de Inmersión, el futuro de la Náutica de Recreo y las empresas de Turismo Náutico, y las últimas previsiones en materia de Seguridad de Transporte Marítimo.

La Conferencia Mediterránea 2004, BIMED 2004, y, la presentación-demostración de los nuevos instrumentos de software para la Gestión de Puertos, y, el encuentro velaligera.com, fueron números destacados del sentido de anticipación al futuro que presidió todo este tipo de actividades conexas con el certamen y sus negocios. ■

S. DE FRANCISCO

Pisos a flote, los más baratos

Unas ciento cincuenta personas, parejas jóvenes en su mayoría, viven a flote en el puerto deportivo barcelonés, porque comprar una embarcación de segunda mano y pagar un amarre les resulta más barato que el alquiler o compra de un apartamento. Dicen que es también "la zona más céntrica y menos ruidosa" de la ciudad.

Tal costumbre, de raíz nórdica, la han instaurado en Barcelona -por su mejor climatología- los extranjeros, pero ya se suman casi la mitad de los nacionales a esta etnia que vive a flote. Valoran el hecho de contar con todos los servicios añadidos del Port Vell en frente y ya han equipado sus barcos con calefacción y ducha y algo no permitido en el apartamento -la parrilla para la barbacoa- va a bordo inexcusablemente, pese a que al barco se le achaca falta de espacio y de calidad de vida.

S. de F.

Acuerdo para garantizar el futuro de los astilleros de IZAR

SEPI y los sindicatos lograron un acuerdo que supone la prejubilación de 4.100 trabajadores

Se mantiene la segregación de los centros de producción en astilleros militares de carácter público y otros privatizados

La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (Sepi) y los sindicatos UGT, CCOO y USPG han llegado a un acuerdo por el que se garantiza el futuro de los astilleros de IZAR tras unas negociaciones que se han mantenido en los últimos meses entre ambas partes. Este compromiso se ha producido casi al límite del plazo fijado por la Comisión de la Unión Europea y tras fuertes movilizaciones en las poblaciones donde el grupo posee centro de producción. No habrá ningún cierre de factorías.

Organizaciones sindicales y la Sepi han calificado el acuerdo como el mejor posible ante las denuncias llevadas a cabo pro Bruselas contra la empresa consecuencia de las subvenciones públicas ilegales concedidas por la Administración del Partido Popular y cuya devolución ha sido solicitada por la Comisión.

El acuerdo suscrito el cierre de este número y del que daremos mayor información el próximo mes, contempla la constitución de una empresa pública para la actividad militar donde se incluirán los centros de producción de Ferrol, Fene, Cartagena, Puerto Real y San Fernando.

Estos centro de trabajo se agruparán en la empresa New Izar. La Sepi tendrá el 100% del capital de la nueva sociedad donde no se descarta a partir de los próximos meses la venta de algunos activos que no sean de interés para el nuevo grupo. Esta nueva sociedad estará en vigor desde el próximo uno de enero cumpliendo así las exigencias marcadas en su día por las autoridades comunitarias.

Por el contrario, se procedería a la privatización de los centros de Sevilla, Gijón y Sestao.

Para los centros de producción a privatizarse contempla el compromiso de llevar a los mismos contratos de trabajo para garantizar su actividad en los próximos años. El acuerdo contempla que no se descarta la posibilidad de que Sepi tenga también una cierta presencia en el capital de estos astilleros junto con inversores privados donde se incluirían también a las Cajas de Ahorro en determinadas comunidades autónomas que tengan interés en ello.

Junto a esta medida en materia de centros de trabajo y actividad industrial, el acuerdo contempla igualmente un plan para reducir el número de trabajadores en el conjunto del grupo. De acuerdo con los datos manejados en este acuerdo, se contempla la prejubilación de 4.100 trabajadores mayores de 52 años sobre un colectivo de casi 11.000 personas. Además de eso, no se descarta la posibilidad de aplicar igualmente las bajas incentivadas.

Los procesos de ajuste y reconversión en el grupo de los astilleros públicos no ha sido una actuación puntual en este momento o sino algo que se lleva produciendo desde hace veinte años cuando el número de empleos en el sector era de casi 40.000 trabajadores. Los recortes de actividad también se produjeron en las dos legislaturas anteriores con la Administración popular. La que en este momento se pone en marcha ha sido consecuencia de las exigencias comunitarias para la devolución de las ayudas concedidas por el gobierno popular en los años precedentes, unos 1.200 millones de euros, cuya devolución podían haber llevado a la quiebra al grupo de astilleros en su totalidad. ■

V. MATÉ



Claros y sombras han marcado la actividad en el sector marítimo pesquero durante los últimos doce meses.

En el sector de la pesca, fue un periodo de dificultades en aumento para mantener las capturas ante los problemas de sostenibilidad de muchos caladeros con el handicap además de los precios altos para el gasóleo, mientras se amontonan los temores sobre el futuro de los fondos lfop. Por el contrario, la situación parece se halla despejada para la marina mercante. Al cierre de este número se ha llegado a un acuerdo sobre el futuro de los astilleros de Izar.

El año que finaliza fue además un periodo de elecciones y relevo con el triunfo de los socialistas que supuso también nuevos equipos y nuevos aires en esta casa desde donde se puso en marcha la construcción de un nuevo barco hospital para la flota pesquera

En las páginas siguientes se ofrece un amplio resumen de lo más importante que sucedió en 2004 en el sector marítimo pesquero.

2004
Balance de un
año en el
mar



Balance de un
año en el

mar



Relevo en el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

Jesús Caldera se compromete a ampliar la protección social



Jesús Caldera, ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, recibe la cartera ministerial de manos de su antecesor, Eduardo Zaplana.

Con la victoria del Partido Socialista Obrero Español en las elecciones del 14 de marzo, se produjo el relevo de los altos cargos del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Al frente del mismo fue nombrado por el presidente del Gobierno, Jesús Caldera Sánchez-Capitán, quien en su discurso de toma de posesión ya anunció lo que serían los ejes de su política al frente del ministerio: la reducción de la temporalidad en el empleo y la creación del cuarto pilar del Estado del Bienestar: los servicios sociales universales, cuyos destinatarios son las familias españolas, los discapacitados y las personas en situación de dependencia.

Fueron las elecciones más dramáticas de la historia de España, celebradas sólo tres días después de la masacre terrorista de la estación de Atocha en la que diez explosiones en cuatro trenes causaron la muerte a 191 personas y heridas a otras 1.400. Los ciudadanos, aún conmovidos, acudieron masivamente a las urnas (hubo una participación de más del 77%) y dieron la victoria al Partido Socialista Obrero Español con casi once millones de votos (42,6%) y 164 escaños.

Tras su investidura como presidente del Gobierno, José Luis

Rodríguez Zapatero designó al nuevo Ejecutivo, correspondiendo la cartera de Trabajo y Asuntos Sociales a Jesús Caldera. Defensor del Estado del Bienestar, de la universalización de la educación, de la sanidad y las pensiones, el nuevo ministro de Trabajo reforzó todo el área social del Departamento. Junto a las ya existentes secretaría de Estado de la Seguridad Social y general de Empleo, al frente de las cuales nombró a Octavio Granado y a Valeriano Gómez, respectivamente, Caldera creó las secretarías de Estado de Inmigración y Emigración, de la que responsabilizó a Consuelo



El titular de Trabajo acompañado por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, y las secretarías de Estado de Servicios Sociales, Familia y Discapacidad, Amparo Valcarce, y de Inmigración y Emigración, Consuelo Rumí.

Rumí y la de Servicios Sociales, Familias y Discapacidad, para la que designó a Amparo Valcarce. También creó la secretaría general de Políticas de Igualdad que está dirigida por Soledad Murillo.

REDUCIR LA TEMPORALIDAD

Pocas semanas después de su nombramiento, Jesús Caldera, acudió al Congreso de los Diputados donde presentó más de 30 actuaciones previstas para la presente Legislatura para mejorar el empleo y la protección social. De entre ellas, el ministro destacó que era prioritario para el Gobierno "erradicar la cultura de la temporalidad" en el mercado de trabajo porque es "perniciosa" y afecta a un tercio de los trabajadores españoles.

Para ello anunció que el Gobierno iba a revisar la ordenación jurídica de los contratos temporales, devolviéndoles el principio de "causalidad", es de-

cir, que se utilicen cuando el puesto tenga realmente ese carácter. También anunció el ministro que se iba a modificar la estructura de los costes relativos de los contratos, de forma que sea más favorable el mantenimiento de plantillas estables.

SUBIDA DE LAS PENSIONES

En materia de Seguridad Social el ministro ratificó el compromiso electoral de su partido de subir las pensiones mínimas un 26 por ciento durante la Legislatura, de forma que estas garanticen a las personas sin recursos lo necesario para una vida digna.

Sin embargo el ministro se mostró realista al reconocer que el Sistema de Seguridad Social tendría que encarar una serie de reformas estructurales antes de que el crecimiento del gasto comience a superar el de los ingresos. Entre ellas, y siempre de acuerdo con las recomendacio-

nes del Pacto de Toledo y el consenso social, figuran: incrementar los incentivos para la prolongación de la edad de jubilación, adoptar medidas que impidan que el coste de las prejubilaciones en las empresas con beneficios grave sobre la Seguridad Social y otras que impulse que los cotizantes lleguen a la edad de jubilación con una carrera de cotización adecuada, con más años cotizados y bases más cercanas a los ingresos reales.

DEPENDENCIA

No olvido el ministro de Trabajo en su comparecencia parlamentaria referirse a lo que él llama su "proyecto estrella" que no es otro que la creación de un sistema de atención a las personas en situación de dependencia (niños, anciano, y discapacitados) en el que estará implicada la Seguridad Social. ■



Para combatir la siniestralidad y reducir los accidentes

Trabajo reguló la prevención de Riesgos laborales

Aunque los datos del año 2004 indican que los accidentes laborales han empezado a descender, por primera vez desde 1995, los responsables del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales han continuado dictando normas y poniendo en marcha campañas de información para combatir la siniestralidad laboral, que continúa siendo una asignatura pendiente. Así, a finales del mes de enero el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto, que desarrolla el artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que obliga a las empresas que coincidan en un mismo centro de trabajo a coordinar su actuación en materia de riesgos laborales.

las empresas un gran número de posibilidades de designar coordinador. Para ello las empresas pueden elegir a los responsables de producción en las plantas o a trabajadores cualificados como coordinadores, lo que permite alcanzar más seguridad para los empleados sin que aumenten los costes de las empresas.

Según los responsables de Trabajo, la nueva norma supone un avance fundamental para combatir la siniestralidad laboral y reducir los accidentes al aumentar la seguridad, cuando un empresario subcontrate con otras empresas la realización de obras o servicios en su centro de trabajo.

INFORMACIÓN

También se establece que si en un mismo centro de trabajo desarrollan actividades trabajadores de dos o más empresas, estas deben cooperar en la aplicación de la normativa de prevención. Asimismo, se informarán recíprocamente, antes del inicio de las actividades, sobre los riesgos que puedan afectar a los trabajadores de las demás empresas.

La evaluación de riesgos tiene también especial protagonismo en el Real Decreto, ya que en él se establece que antes del inicio de la actividad el empresario debe exigir a las empresas contratistas y subcontratistas, que le acrediten por escrito que han realizado la evaluación de riesgos y que han cumplido sus obligaciones de información y formación sobre los trabajadores que vayan a prestar sus servicios en el centro de trabajo.

Este Real Decreto contó con el consenso de los agentes sociales en la mesa de diálogo social en materia de prevención de riesgos laborales, que ha continuado sus reuniones a lo largo del año.

CAMPAÑA

Además de ampliar la normativa y de continuar el diálogo social el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales puso en marcha, en septiembre, una campaña de prevención de riesgos laborales en colaboración con la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo (AMAT) que, con el lema "Evitar accidentes es un trabajo en equipo" tiene como objetivo trasladar al conjunto de la sociedad española y, de forma específica a empresarios y trabajadores, la necesidad de adoptar y cumplir todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores.

La campaña, con un coste de 3,6 millones de euros, ha durado hasta el mes de diciembre y se ha enmarcado dentro del Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social. Además del amplio plan de comunicación y publicidad la campaña tuvo como novedad la celebración en todas las Comunidades Autónomas de jornadas de carácter formativo e informativo en las lenguas oficiales de cada una de ellas así como en los idiomas de los principales colectivos de inmigrantes.

En el acto de presentación de esta campaña, el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granada, defendió la necesidad de llevar a cabo este tipo de iniciativas que "ayuden a formar las conciencias e informar de los derechos y obligaciones para fomentar que todos nos responsabilicemos de la prevención de riesgos laborales, sin perjuicio de que la Administración tome medidas legales y se ocupe de que se cumplan". ■



La norma pretende que el aumento de la seguridad vaya acompañado de flexibilidad, con el objetivo de lograr un mayor cumplimiento por parte de las empresas. Para ello se ofrece una serie de medios de coordinación que serán los aplicados según el tamaño de la empresa y el grado de peligrosidad de las actividades que desarrolle.

Según la nueva disposición se incorpora la figura del coordinador de actividades preventivas, como medida preferente, y se ofrece a

Acuerdo entre Gobierno, empresarios y sindicatos

Pacto Social por el empleo estable



El día 8 de julio fue una fecha importante para el Gobierno socialista, ya que antes de cumplir sus primeros cien días en el poder consiguió firmar con los agentes sociales un documento de intenciones que sirvió de punto de partida para iniciar la negociación de lo que se ha llamado "Pacto sobre la competitividad, el empleo estable y la cohesión social"

El documento, que consta de 9 folios y 13 puntos, fue suscrito por el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, los presidentes de las organizaciones empresariales CEOE, José María Cuevas y CEPYME, Jesús Bárcenas y con los secretarios generales de los sindicatos UGT, Cándido Méndez y CCOO, José María Fidalgo.

Fue el presidente del Gobierno que definió los objetivos de este pacto: "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 el fomento de la inmigración legal.

ACTIVO IMPORTANTE

El documento firmado 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 socioeconómica"

Los temas que se están tratando en esta nueva etapa del 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 tra-

bajadores y papel de los agentes sociales.

REFORMA DE LAS PENSIONES

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.

Según dijo el secretario de Estado, Octavio Granado, tras la firma del acuerdo "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". ■



Se puede obtener en el INSS y en el ISM

Entró en vigor la tarjeta sanitaria europea

En junio del año que ahora finaliza entró en vigor la Tarjeta Sanitaria Europea, cuyo objetivo es facilitar a su titular el acceso a los servicios sanitarios al amparo de la normativa europea y facilitar asimismo el reembolso entre estados de los gastos generados por este concepto.

La Tarjeta Sanitaria Europea fue presentada por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, acompañado por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granada, en un Centro de Atención e Información de la Seguridad Social (CAISS) de Madrid, a primeros de junio cuando ya los ciudadanos podían recoger el nuevo documento. En este acto Caldera destacó la importancia de la tarjeta en el marco comunitaria "su entrada en vigor -dijo- refuerza la idea de la Europa Social que todos deseamos. La que facilita las prestaciones sociales y servicios esenciales a sus ciudadanos. Es la Europa que mejora sus servicios, resuelve problemas, elimina burocracia y genera más garantías".

¿PARA QUÉ SIRVE?

La Tarjeta Sanitaria Europea facilita a sus titulares el acceso a los servicios públicos sanitarios

en sus desplazamientos temporales a países de la Unión Europea, Liechtenstein, Islandia, Noruega y la Confederación Suiza, sustituye a los formularios E-111, E-128, E-110 y E119 en papel que se facilitaban a los beneficiarios de la Seguridad Social que se desplazaban a los citados países por vacaciones, estudios, trabajo o por ser transportistas internacionales.

No son beneficiarios de la TSE aquellas personas cuya protección sanitaria se lleva a efecto por el Régimen de Clases Pasivas o aquéllos que lo tienen contratado con entidades privadas.

Como venía sucediendo hasta su implantación, los españoles que se desplazan a los países mencionados recibirán la asistencia sanitaria pública en las mismas condiciones que los ciudadanos de dicho Estado. La ventaja de la nueva tarjeta es, además de su cómodo transporte -tiene forma y tamaño de una tarjeta de crédito- el mayor periodo de validez del documento: un año frente a los 90 días de los formularios utilizados hasta ahora.

¿CÓMO SE OBTIENE?

La TSE es personal e intransferible y se obtiene, presentando el DNI o algún otro documento equivalente en los Centros de Atención e Información (CAISS) del Instituto Nacional de la Seguridad Social o en el caso de los trabajadores del mar en cualquiera de las direcciones provinciales o locales del Instituto Social de la Marina. También puede hacerse a través de la web de la Seguridad Social.



PERIODO DE VALIDEZ

Para los trabajadores en activo y los beneficiarios de un trabajador o pensionista, el plazo de validez de la TSE es de un año desde la fecha de su emisión.

Para los pensionistas de la Seguridad Social española, residentes en nuestro país, la tarjeta tiene una validez de cuatro años en coherencia con el periodo de validez de la tarjeta sanitaria nacional.

Excepcionalmente, aquellos ciudadanos que tengan derecho a asistencia sanitaria como personas sin recursos, así como los titulares de pensión no contributiva y sus beneficiarios, se les expedirá un certificado provisional con validez de 90 días por año que tiene los mismo derechos que la TSE. ■

EL ISM EMITE LA TSE A LOS TRABAJADORES DEL MAR

Los trabajadores incluidos en el Régimen Especial del Mar pueden obtener la Tarjeta Sanitaria Europea a través de las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina donde se les facilitará en el momento, previa presentación del DNI o documento equivalente. Podrá solicitarse, igualmente, en cualquiera de las direcciones locales que el Organismo tiene distribuidas por todo el litoral español. En este caso el documento les será facilitado en un breve periodo de tiempo, ya que son sólo las direcciones provinciales las que cuentan con la aplicación informática y el expendedor correspondientes.

Los plazos de validez de la tarjeta son los mismos que para los afiliados al Régimen General, es decir, de un año desde la fecha de su emisión para los trabajadores en activo y los beneficiarios de un trabajador o pensionista y cuatro años para los pensionistas del REM residentes en España.

El salario mínimo interprofesional subió a 490,8 euros al mes

El mes de julio trajo una buena noticia para más de 600.000 trabajadores, ya que el Salario Mínimo Interprofesional subió un 6,6 por ciento, quedando fijado en 490,4 euros al mes, con lo que recuperaron, según el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, "el poder adquisitivo perdido desde 1996 como consecuencia de la desviación entre el IPC real y el IPC previsto". Esta subida fue el primer paso dado por el Ejecutivo para cumplir el compromiso de su partido de situar el SMI en 600 euros al mes cuando finalice la Legislatura.

Según el Real Decreto por el que se fijó el nuevo SMI para los trabajadores eventuales y temporeros, cuyos servicios a una misma empresa no excedan de 120 días, el salario no puede resultar inferior a 23,24 euros por jornada. Para los empleados de hogar el salario mínimo se fijó en 3,83 euros por hora trabajada.

EL IPREM, NUEVO INDICADOR

Tradicionalmente en España el Salario Mínimo Interprofesional se ha utilizado como referente para determinar varios indicadores como el 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 viviendas de protección oficial, revisión de alquileres, exenciones fiscales o acceso a la justicia gratuita.

Con la nueva normativa el SMI ha quedado desvinculado de las cuantías de todas las prestacio-

nes, ayudas, subvenciones, en ámbitos distintos del sociolaboral como las mencionadas anteriormente y se ha creado un índice de rentas, el indicador público de rentas de efectos múltiples (IPREM), cuya cuantía fija el Gobierno anualmente a través de la Ley de los Presupuestos Generales del Estado.

PROTECCIÓN POR DESEMPLEO

Aunque las cuantías de las prestaciones por desempleo también se desvincularon del Salario Mínimo Interprofesional desde el pasado 1 de julio y pasaron a estar referenciadas en el IPREM estas han recibido un tratamiento especial. Se ha hecho de tal forma que permite que el incremento del SMI se extienda también a los perceptores por desempleo, en particular a los que perciben las cuantías mínimas.

Según los datos facilitados por el ministerio de Trabajo, esta



medida va a beneficiar mensualmente en 2005 a 786.340 desempleados, lo que supone un incremento aproximado de 147.000 con respecto a los que ya se han visto beneficiados durante el segundo semestre de 2004. ■

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 |



Seguridad Social 2005

Presupuestos para mejorar las pensiones y garantizar el futuro



La Seguridad Social gastará en 2005 un total de 90.282 millones de euros, un 9,62 por ciento más que en 2004 o lo que es lo mismo 7.924 millones de euros más con el objetivo de "mejorar la protección social y reforzar el futuro de nuestro sistema de Seguridad Social", según explicó el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera cuando presentó los presupuestos de la Seguridad Social a finales de septiembre. Del total del presupuesto, 68.905 millones de euros están destinados al pago de las pensiones que tendrán una importante subida, especialmente las más bajas.

Según lo previsto en los Presupuestos de la Seguridad Social para 2005 un total de 3.828.880 pensionistas verán mejoradas sus prestaciones entre un 5 y un 6,5 por ciento durante este año. A esta subida habrá que añadir el desvío de la inflación, lo que supondrá que los incrementos oscilarán entre el 6 y el 8 por ciento. Esta subida generalizada de las pensiones mínimas tiene como objetivo, según Caldera, que las personas que tienen las pensiones más bajas "se acerquen a lo que ha sido el crecimiento de la riqueza en España en los últimos años"

Según los presupuestos en el caso de las pensiones mínimas, quienes tengan cónyuge a cargo tendrán una mejora del 6,5% y del 5% quienes no cumplan este requisito. Quienes tengan una pensión no contributiva o una

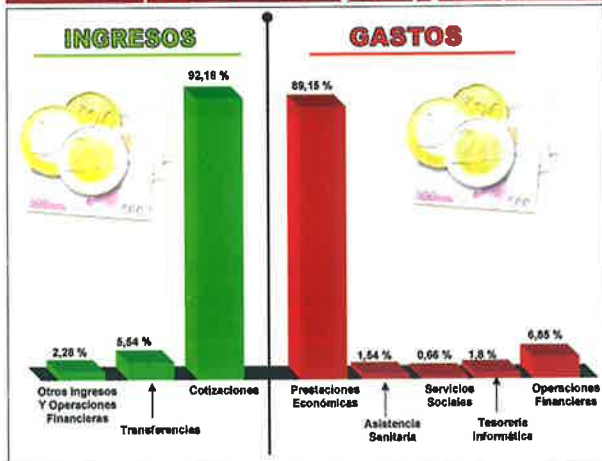
del antiguo Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI) verán mejorada su prestación en un 3%.

MANTENIMIENTO DEL PODER ADQUISITIVO

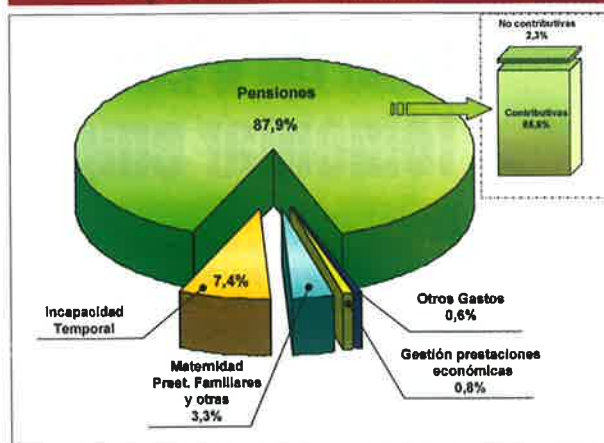
Estos pensionistas, junto al resto de los existentes en España, un total de 7,8 millones, serán también compensados por la desviación de la inflación y en enero recibirán una paga de compensación, además de que esta mejora adicional se quedará consolidada en su nómina. Esta subida de las pensiones mínimas le costará a la Seguridad Social 420 millones de pesetas.

Para el ministro de Trabajo "esta es la mayor revalorización de pensiones de los últimos ocho años por clases de pensión y por el número de pensionistas beneficiados".

Distribución porcentual de los ingresos y gastos por áreas



Distribución porcentual de gastos del Área 1: Prestaciones económicas



LOS GASTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

La mayor parte del presupuesto de la Seguridad Social, 90.282 millones de euros, se destina a las transferencias a las familias en pensiones y demás prestaciones económicas del sistema de Seguridad Social hasta un total de 79.575,8 millones de euros (88,14%).

El gasto en pensiones contributivas asciende a 68.905 millones de euros, cantidad que supone un aumento de 4.598 millones, un 7,15 por ciento más que en 2004. A pensiones no contributivas se destinan 1.863,4 millones de euros.

A la incapacidad temporal se destinan 5.925 millones de euros y a otras prestaciones van otros 2.642 millones de euros. Dentro de esta última rúbrica se incluyen las prestaciones familiares, con 931.787 miles de euros; las de maternidad y riesgo durante el embarazo, con 1.234.944 euros.

LOS INGRESOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

La mayor parte de los ingresos de la Seguridad Social procede de las cotizaciones sociales que para 2005 ascenderán a 83.220 millones de euros, que representan el 92,18 por ciento del total de los recursos, experi-

mentando un incremento de 6.815.900 miles de euros, equivalente al 8,92 por ciento sobre las de 2004.

Además de las cotizaciones, otra fuente de ingresos de la Seguridad Social son las aportaciones del Estado que, en 2005 y avanzando en el principio de separación de fuentes de financiación, previsto en las recomendaciones del Pacto de Toledo, serán de 4.936 millones de euro, un 7,04 por ciento más que en el año anterior y estarán destinados a financiar prestaciones no contributivas. De estas aportaciones, la destinada a complementos de mínimos de pensiones contributivas alcanza los 1.206,3 millones de euros.

FONDO DE RESERVA

Por séptimo año consecutivo la Seguridad Social volverá a tener superávit. Este ascenderá a 6.999 millones de euros, cerca del 0,71 por ciento del Producto Interior Bruto. Esto permitirá, según el ministro de Trabajo, que, una vez atendidos los compromisos y obligaciones financieras del sistema, avanzar en su fortalecimiento mediante el destino del excedente presupuestario a incrementar la dotación del Fondo de Reserva. A este fondo de garantía de las futuras pensiones se destinarán inicialmente 5.352 millones de euros el próximo año, con lo que alcanzará los 25.000 millones de euros (casi cuatro billones de las antiguas pesetas). ■

LOS PRESUPUESTOS DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El presupuesto asignado al Instituto Social de la Marina, como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, asciende para el año 2005 a 1.520.436 miles de euros, lo que supone un incremento del 4,15 por ciento con respecto al año pasado, en que la asignación fue de 1.459.802 miles de euros.

De este volumen de recursos, el gasto previsto en gestión directa es de 1.467.068 miles de euros, equivalente al 96,4 por ciento del presupuesto, mientras que la dotación a las Comunidades Autónomas por la gestión de los servicios sanitarios y sociales asumidos asciende a 53.368 miles de euros, que representan el 3,6 por ciento restante.

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



VII Plan Nacional de Acción para el Empleo

Más de 31.000 millones de euros para fomentar empleo estable

Un total de 31.626 millones de euros ha movilizado el Gobierno para llevar a cabo el VII Plan Nacional de Acción para el Empleo 2004, con el objetivo de generar empleo, fomentar su estabilidad y calidad, impulsar la creación de empresas, incrementar la inversión en investigación y desarrollo y reducir la distancia existente entre la situación laboral de hombres y mujeres. Según las previsiones del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales este Plan de Empleo beneficiará a más de 1.460.000 desempleados.

31.626 millones de euros, un 9,6 por ciento más que en 2003, siendo su partida más importante la dedicada a las políticas activas, que asciende a 6.443 millones de euros, un 6,6 por ciento más que el pasado año.

Se prevé que el número de desempleados que participen en acciones de inserción ascienda a 1.460.000, aunque algunos de ellos lo harán en más de una acción, por lo que se estima que la cifra final de beneficiarios sea de 1.711.183.

to de 3.000 millones de euros que el Instituto de Crédito Oficial concede a las pequeñas y medianas empresas y la concesión de subvenciones para el fomento de la creación de empleo en la economía social, para facilitar la puesta en práctica de actuaciones de apoyo en favor de los colectivos más desfavorecidos en el ámbito laboral. En este plan el número estimado de participantes en estas acciones es de 9.762 con un gasto previsto de 19,27 millones de euros.



El Plan Nacional de Acción para el Empleo 2004, que fue enviado por el Gobierno a la Unión Europea, como es preceptivo desde la cumbre de Luxemburgo de 1997, reúne todas las iniciativas que tiene en marcha el Gobierno para, entre otros objetivos, generar empleo y fomentar su estabilidad. Por eso el Plan aglutina proyectos en los más diversos campos que cuentan con un presupuesto de

PRIORIDADES

Las prioridades del Plan, cuya realización está ligada con el desarrollo y los resultados del diálogo social, son reducir las distancias existentes en la tasa de ocupación entre hombres y mujeres; potenciar los servicios públicos de empleo; simplificar los trámites para crear empresas e incrementar el gasto en educación, en investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) y en tecnologías de la información y de la comunicación, de cara al desarrollo del capital humano y como condición ineludible para el incremento de la calidad en el empleo y la mejora de la competitividad y la productividad.

Del total de los 31.626 millones de euros movilizado por el PNAE la partida más alta es la destinada a políticas activas que tiene una dotación de 6.443 millones de euros, de los que 3.230,4 serán para actuaciones con parado, 2.270 millones para bonificaciones de las cotizaciones a la Seguridad Social para fomentar el empleo indefinido y 942.532.892 miles de euros para formación de ocupados.

Otra medida que se ha incluido en el Plan de Empleo es la concesión de una línea de crédi-

NOVEDAD

Uno de los puntos a destacar de este VII Plan de Empleo es, según el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, es que, por primera vez, se fijan objetivos de empleo para el año 2005, en la senda de llegar al pleno empleo en 2010. Según las previsiones de Departamento la tasa de empleo global será para dicho año del 61,1 por ciento, la de empleo femenino del 48,5 por ciento y la de la franja de 55 a 64 años se estima que llegará al 41,7 por ciento.

El Gobierno y los interlocutores sociales están de acuerdo en el objetivo de crear más y mejores empleos. Para ello, los incentivos que se apliquen irán dirigidos al fomento estable y de calidad, mientras que las medidas que desarrolle la política de formación de parados y desocupados buscarán una mayor empleabilidad de los trabajadores.

Según ha explicado el ministro de Trabajo, el Plan quiere dar respuesta al nivel "insuficiente" de empleo que tiene el mercado laboral, así como a la "alta" tasa de temporalidad registrada, a pesar de que, señaló, en España se están creando más puestos de trabajo que hace un año. ■

Con el apoyo de los empresarios y los sindicatos

El Gobierno abrirá un proceso de normalización de inmigrantes con trabajo

Todos los inmigrantes irregulares que estén empadronados en algún municipio español hace más de seis meses y siempre que logren un contrato de trabajo de, al menos, medio año de duración (tres meses en el caso de los temporeros en el sector agrícola) podrán obtener el permiso de residencia inmediatamente después de ser dados de alta en la Seguridad Social. Así se contempla en una disposición transitoria del nuevo Reglamento de la Ley de Extranjería que ha sido pactado entre el Gobierno, la patronal CEOE y los sindicatos UGT y CCOO en lo que se ha considerado como el primer gran acuerdo en el proceso de diálogo social, iniciado la pasada primavera.



Tras la entrada en vigor de este Reglamento, que se prevé para enero o febrero de 2005, los empresarios tendrán tres meses para empezar a regularizar o normalizar a sus trabajadores inmigrantes que cumplan los requisitos contemplados en la norma. Así, los empresarios podrán ofrecerles un contrato de trabajo por seis meses siempre que el trabajador acredite residir en España y demostrarlo con un empadronamiento de seis meses. Esto no conllevará para el empresario ningún coste o penalización.

Esta medida extraordinaria contempla tres excepciones. La primera se refiere a los sectores de la construcción y la hostelería que deberán garantizar seis meses en un periodo de doce y el sector agrícola en el que la duración se podrá reducir hasta un mínimo de tres meses.

Por su parte en el servicio doméstico, aunque el periodo de garantía debe ser de seis meses,

será el único caso en que el propio extranjero, que pretenda ser contratado por varios empleadores, deberá solicitar la autorización. Para ello deberá reunir diferentes contratos, de manera que en cómputo global su actividad semanal sea de, al menos, treinta horas. En el servicio doméstico a tiempo completo para un solo empleador, será éste quien deba presentar el contrato para solicitar la correspondiente autorización.

PROCEDIMIENTO

Para proceder a esta normalización de trabajadores irregulares, que hayan llegado a España seis meses antes de la entrada en vigor del Reglamento y no tengan antecedentes penales, el empresario deberá solicitar la autorización para el trabajador extranjero, adjuntando el contrato firmado por ambos, que carece de efecto para las partes hasta que no se conceda la autorización. Junto con el contrato, se adjuntará el resto de la docu-

mentación para demostrar la solvencia del empresario y el cumplimiento de los requisitos por parte del trabajador.

Examinada la documentación, si la Administración resuelve a favor de la solicitud, concederá la autorización de residencia y trabajo condicionada. Esto supone, según la normativa, un filtro de seguridad que significa que, antes de que transcurra un mes de la notificación, el empresario deberá dar de alta al trabajador en la Seguridad Social, y que este trámite de Seguridad Social es condición indispensable para que la autorización comience su periodo de vigencia. De esta manera, si no se produce el alta, la autorización quedaría sin efecto.

Cuando la autorización entre en vigor, el extranjero se dirigirá a la Administración por primera vez para solicitar la Tarjeta de Identidad de Extranjero en el plazo máximo de un mes desde la entrada en vigor de la autorización. ■



Nueva etapa en el Instituto Social de la Marina

El año 2004 que ahora finaliza trajo aires de cambio para el Instituto Social de la Marina. El 2 de julio fue nombrado director general de este Organismo, Eduardo González López, quien pocos días después de tomar posesión de su cargo en el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales se reunió con el Consejo General del ISM, presidido por el secretario de Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, quien, tras asegurar la permanencia futura de la Entidad, se comprometió a "seguir revitalizándola". En esta reunión todos los representantes de las organizaciones empresariales, sindicales y profesionales del sector mostraron su apoyo al ISM al reconocer que "sienten esta institución como propia".

Por su parte, el director general, Eduardo González, se dirigió a los trabajadores del sector marítimo pesquero a través de unas declaraciones a esta revista en las que mostró su decisión de "potenciar todo lo que de específico tiene el Instituto Social de la Marina 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 la mayor eficacia".

NUEVO EQUIPO, NUEVA ETAPA

Pasado el verano el responsable del ISM nombró nuevo equipo directivo: Luis Casqueiro Barreiro, secretario general; María José Relinque Eleta, subdirectora general de Administración y Análisis Presupuestario y José María Pérez Toribio, subdirector general de Acción Social Marítima. En la subdirección general de Seguridad Social confirmó a Elena Martínez Carqués.

También hubo relevos en algunas direcciones provinciales. En Alicante se nombró a Pedro Muñoz Gómez; en Gijón, a Ángel Luis Fernández-Castañón Martínez; en A Coruña, a Pilar López-Riobóo; en Madrid, a Carlos Mora Almudi; en Tenerife, a Eduardo Pérez Castañeda; en Vizcaya, a José Ramón de la Fuente Arteagabeitia; en Valencia, a Ignacio Valls Aguilar, y en Melilla, a Francisco José Verdugo Escribano.

Completado el equipo, el director general del ISM, Eduardo González convocó, en Madrid, unas jornadas de trabajo, cuya apertura presidió el secretario de

Estado de la Seguridad Social, Octavio Granado, en las que se establecieron las primeras líneas de trabajo para la nueva etapa, que tiene como objetivo claro seguir mejorando las condiciones de vida, salud y trabajo de la gente del mar.

POTENCIAR LA ACCIÓN SOCIAL MARÍTIMA

Todos los reunidos estuvieron de acuerdo en que el ISM debe seguir transformándose y adaptándose a los nuevos tiempos y las nuevas necesidades que demanda el colectivo marítimo-pesquero. Por eso, resulta imprescindible reforzar el área de Acción Social Marítima, potenciando todo lo relativo a la asistencia sanitaria y de protección social de la gente del mar y, por lo tanto, mejorando y modernizando los instrumentos con los que el ISM los lleva a cabo: el servicio de Sanidad Marítima, el centro Radio-Médico, los Centros Asistenciales en el Extranjero y los buques sanitario "Esperanza del Mar" y el que se fleta para llevar a cabo la campaña AME (Asistencia Médica Embarcada) que atiende de marzo a noviembre a las flotas del bocarte, bonito y pez espada.



Otras líneas de trabajo acordadas fueron continuar avanzando en la Cooperación Internacional, en estrecha colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional y con la secretaria general de Pesca Marítima, seguir promoviendo el proceso de traspasos pendientes del ISM a las Comunidades Autónomas, potenciar la participación de los representantes de la Administración y los agentes sociales en las Comisiones Ejecutivas Provinciales del ISM para conocer y detectar



con mayor rapidez los problemas que se les presentan a los trabajadores del mar y realizar una serie de cambios para mejorar la gestión interna y externa del Organismo.

NUEVO BUQUE HOSPITAL

Una de las primeras decisiones tomadas por Eduardo González, después de incorporarse al ISM, fue la adjudicación a la

empresa Izar Construcciones Navales, S.A. Astillero Gijón del nuevo buque hospital que atenderá a las flotas pesqueras que faenan en el Atlántico Norte. El expediente de adjudicación se había estado preparando durante todo el año, en la etapa de la anterior directora general, María Antonia Lucena, después de que el Gobierno aprobase su construcción en septiembre de 2003, a propuesta del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

El nuevo buque sanitario, que ya se ha empezado a construir en los astilleros asturianos, será bastante similar al buque "Esperanza del Mar", que presta actualmente su servicio en aguas del banco canario-sahariano y de Mauritania, 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 que se va a realizar el trabajo a bordo.

El Instituto Social de la Marina va a invertir en la construcción del buque 16.750.000 euros y este tendrá 75 metros de eslora, 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 y contará con una autonomía de 5.000 millas. Dispondrá de una reserva de 100.000 litros de gasoil para

atender logísticamente a pesqueros.

XXV ANIVERSARIO DEL CENTRO RADIOMÉDICO ESPAÑOL

Si el pasado año cumplieron su XXV aniversario las guarderías infantiles del ISM, este año el que ha celebrado sus veinticinco años de existencia ha sido el Centro Radio-Médico Español, que depende del ISM. Fue a las doce de la noche del 1 de mayo de 1979 cuando el CRM inició su singladura en la planta cuarta de las dependencias del ISM en el número 20 de la madrileña calle de Génova, donde aún continúa, pero con unas instalaciones recientemente renovadas.

La esencia del funcionamiento del CRM es un teléfono "manos libres" con el número 91- 310 34 75 y los siete médicos del Servicio de Sanidad Marítima que se turnan para que el centro funcione las 24 horas del día y todos los días del año. Esto es lo que permite a cualquier pescador, marino o pasajero embarcado que pueda disponer de atención sanitaria en alta mar. Una llamada a este número puede curar una enfermedad, salvar una vida o determinar una evacuación a tierra, si quien lo necesita no puede ser atendido con los medios a bordo.

En 25 años de servicio asistencial a través de radioconsulta se han recibido en el CRM 85.434 llamadas y atendido 47.015 casos. De ellas 31.709 procedían de la zona de activi-



dad del Atlántico; 10.616 del Mediterráneo; 3.337 del Índico y 1.353 del Pacífico.

De los casos atendidos, 35.515 lo fueron por enfermedad y 11.500 por accidente. Las patologías más frecuentes han sido 11.721 por síntomas mal definidos; 11.446 por lesiones; 4.308 por dolencias óseas y articulaciones; 4.142 por problemas digestivos; 2.778 sistema nervioso y 9.093 por otros.

Otros datos significativos son que el 99,71 por ciento de las llamadas se hicieron en español y por la procedencia del buque: 40.254 fueron pesqueros; 6.076 mercantes y 685 otros (pasaje, servicios, recreo)

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Durante el pasado año continuaron las actividades que, en materia de Cooperación Internacional, viene realizando el ISM desde hace ocho años. La pri-

mera actividad importante del año se realizó en febrero, entre los días 9 a 12, en que se celebraron las primeras Jornadas sobre Sanidad Marítima, en el Centro Asistencial del ISM en Walvis Bay, en colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional, dentro del Proyecto Nauta.

Durante el Seminario se explicó la protección sanitaria de los trabajadores del mar en España, nociones básicas de anatomía y los aspectos sanitarios que tienen mayor incidencia en el ámbito marítimo. Un total de 20 alumnos de diferentes empresas y organismos oficiales namibios participaron en las jornadas.

En marzo, el ISM organizó en su Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio un curso de Técnicas Pesqueras y de Seguridad para Patrones de Buques Pesqueros. Durante 116 horas lectivas se proporcionó a los 19 participantes, todos patrones de buques pesqueros procedentes de Túnez formación teórica y práctica para el mejor desarrollo profesional de su actividad marítima.

COLABORACIÓN OIT

También en Bamio se desarrolló en el mes de abril la segunda etapa del Curso de Modernización Productiva y Desarrollo Sociolaboral en la Pesca al que asistieron dieciocho empleadores del sector pesquero iberoamericano procedentes de 13 pa-

íses ribereños. Como ya es tradicional en este curso que se realiza anualmente en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo, la primera parte del curso se llevó a cabo en el Centro de Formación que la OIT tiene en Turín.

Aparte de las enseñanzas teóricas los participantes pudieron conocer las instalaciones de Bamio, así como otras de tipo pesquero, como lonjas, fábricas de conservas, culminando el Curso con una visita al buque-hospital "Esperanza del Mar".

También se celebraron este pasado año las V Jornadas para el análisis de la pesca artesanal, cuyo objetivo es promover programas de cooperación para el desarrollo del sector pesquero artesanal en Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, México y Perú.

Ya en noviembre el ISM acogió en su sede de Madrid a los 14 alumnos procedentes de diversos países del Mediterráneo que participan en el I Máster Internacional en Economía y Gestión de la Actividad Pesquera, que organiza la Universidad de Barcelona en colaboración con la secretaría general de Pesca Marítima y otros organismos nacionales e internacionales como la FAO.

Finalmente, en el marco del proyecto PADESPA el director general del ISM, Eduardo González, acompañado del director provincial de Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez, se desplazó a Perú para seguir impulsando la





labor de apoyo y asesoramiento que el ISM viene prestando al sector pesquero de aquel país desde 1999 en materia de comercialización de la pesca artesanal y la implementación del sistema de subastas en lonja.

FORMACIÓN

La formación es una de las actividades esenciales para el Instituto Social de la Marina. Además del Plan de Formación Permanente para el personal de la casa, este Organismo desarrolló durante el pasado año un Programa de Formación dirigido expresamente a los trabajadores del mar para que logren una mayor polivalencia y especialización. Los Centros Nacionales de Formación de Bamio (Vilagarcía de Arousa) e Isla Cristina (Huelva) y las escuelas de formación náutico pesquera que el Instituto tiene por todo el litoral español han sido las herramientas clave para desarrollar dicha formación.

La mejora de las instalaciones en los servicios centrales, del Centro Radio Médico, en varias Casas del Mar y de los Centros Asistenciales en el Extranjero ha continuado durante 2004. Pero entre ellas cabe destacar la realizada en el Centro Nacional de Formación de isla Cristina (Huelva). La celebración de las "Jornadas sobre simulación y simuladores aplicados a la formación marítima", a finales de mayo y primeros de junio, sirvió de presentación de las nuevas instala-

ciones que han sido dotadas de nuevo equipamiento docente, como los nuevos simuladores que permitirán incorporar nuevas titulaciones y certificaciones marítimas para afrontar la demanda de formación cada vez más especializada.

Otras mejoras realizadas afectaron a la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Palma de Mallorca y la casa del mar de los Cristianos en Tenerife.

También se realizaron mejoras en el sistema de comunicaciones del buque-hospital "Esperanza del Mar" con la introducción de nuevos terminales IN-MARSAT F que sitúan al barco del ISM en la vanguardia en aplicaciones de telemedicina en el sector marítimo pesquero

AYUDAS

El ISM continuó durante 2004 con la puesta en marcha de actividades en el marco del Programa de Sanidad Marítima, tanto en su vertiente asistencial como preventiva. El buque hospital "Esperanza del Mar" atendió sanitariamente a las flotas que faenan en los caladeros africanos, mientras que la AME (Asistencia Médica Embarcada), con el buque "Científico" se ocupó de la salud de los más de 10.000 trabajadores que faenan en el Cantábrico y en el Atlántico Norte, en las costeras del bocarte, bonito y pez espada.

Además, en el año que ahora finaliza se continuaron realizando los trabajos propios de gestión

de prestaciones sociales que, como entidad gestora del Régimen Especial del Mar, le corresponden al ISM. En este punto merecen recordarse las prestaciones de acción social puestas en marcha para atender a los familiares de los fallecidos y desaparecidos en los naufragios de los pesqueros O'Bahía y "Nuevo Pilín" y el pago de las ayudas a las flotas que faenan en los caladeros de Angola y NAFO, a causa de la finalización del acuerdo con aquel país y de las restricciones pesqueras en impuestas por esa Organización. ■

EN EL RECUERDO

Este balance del año 2004 del Instituto Social de la Marina no estaría completo si no tuviéramos un recuerdo para los compañeros que nos faltan y, muy especialmente, para Antonio Sabalet y Gonzalo Barajas, que perdieron sus vidas el 11-M en el brutal atentado terrorista de los trenes del Corredor del Henares que reventaron a causa de las diez explosiones provocadas por las bombas colocadas por los terroristas islámicos. Junto a ellos perdieron la vida otras 189 personas y 1.400 resultaron heridas. El 27 de julio los Reyes entregaron a sus familiares las medallas al Mérito en el Trabajo, pero como dijo don Juan Carlos "Nada será bastante para compensar tanta aflicción y desesperación. No hay palabras capaces de expresar, ni el sufrimiento de las víctimas, ni tampoco el desgarramiento de sus familias y amigos". No se puede decir más. Nosotros, como compañeros suyos en el ISM lo único que podemos hacer es ni olvidarlos a ellos ni lo que pasó.



Vigo será la sede de la Agencia de pesca comunitaria

La Comisión de la Unión Europea eligió a la ciudad de Vigo como futura sede para la Agencia de pesca comunitaria frente a otras candidaturas fundamentalmente de los países del norte de la Unión Europea. Esta decisión fue recibida con satisfacción en la mayor parte de los medios pesqueros españoles, mientras en otros existía un cierto recelo al tener en casa la propia estructura comunitaria en materia de control e inspección de la actividad de la pesca.

Para acceder a esta designación, Vigo se había presentado ante las autoridades comunitarias como el tercer puerto mundial en materia de desembarcos de pesca, sólo por detrás de Osaka y Alaska.

El entonces comisario de Pesca, Franz Fischler, visitó las diferentes instalaciones posibles en la ciudad para ubicar la futura sede y se mostró satisfecho de la elección por el peso de la capital en el mundo de la pesca. Para el comisario, la Agencia podrá estar ya en funcionamiento en 2006.

En principio, las competencias de la Agencia se concretan en las tareas de inspección y vigilancia para ver si los barcos cumplen o no con sus compromisos en materia de faena en las aguas comunitarias. Sin embargo, desde el sector de la pesca se ha insistido en los últimos años ante los organismos comunitarios para que las tareas de la nueva Agencia no se limiten a las simples tareas de control e inspección, sino que pueda ir más allá de esas cuestiones yendo a los problemas desde su origen. En esta línea, se ha reclamado a las autoridades co-



PODRÍA ESTAR EN MARCHA A PARTIR DE 2006

EL SECTOR PIDE QUE, ADEMÁS DE VIGILAR, TAMBIÉN HAGA TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN DE RECURSOS

munitarias que la futura Agencia, además de vigilar el cumplimiento de las cuotas o los días de actividad, pudiera tener competencias en materia de investigación sobre los recursos en un determinado caladero o posibilidad de transferencia de cuo-

tas entre Estados miembros en un determinado caladero, antes de entrar en el cumplimiento de las mismas. Desde esta posición se reclama la ejecución de estudios serios científicos desde la Agencia.

Por otra parte, también se plantea la necesidad de que las competencias de la Agencia no se puedan solapar en el futuro con las que en este momento tienen los Estados miembros. En esta línea, se aboga por unificar competencias de control e investigación en manos de la propia Agencia.

Hasta la fecha, no se ha producido una respuesta por parte de las autoridades comunitarias a los planteamientos del sector y de la propia Administración española. ●

Planes de ajuste para merluza y cigala



De acuerdo con la filosofía de la reforma de la Política Pesquera Común y con el compromiso suscrito con motivo del establecimiento de los TACs y cuotas para la última campaña, la Comisión de la Unión Europea puso sobre la mesa los primeros planes para el ajuste de las actividades de las flotas a las posibilidades de pesca. En el caso del sector en España, esas propuestas se concretaron en los planes para la recuperación de las especies de merluza y cigala, planes sobre los cuales se mantenían las negociaciones al cierre de este número.

La Administración española, de acuerdo con las comunidades autónomas más afectadas por esas propuestas, remitió a Bruselas su propuesta alternativa a los planteamientos comunitarios.

A grandes rasgos, Bruselas contempla un periodo de entre cinco y diez años para la aplicación de los mismos para reducir las posibilidades de pesca en función de los recursos de cada caladero a razón de un 10% cada año. Para lograr este objeti-

EL OBJETIVO DE BRUSELAS ES QUE SE APLIQUEN A PARTIR DE 2005

LA UE PLANTEA MEDIDAS PARA RECUPERAR LOS CALADEROS QUE VAN DESDE LAS ZONAS DE VEDA A LIMITAR LOS DÍAS DE PESCA

vo, Bruselas se plantea el desarrollo de varios escenarios que van desde la aplicación de vedas, hasta restricciones basadas en limitar los días de faena. Estos planes pueden afectar, en el caso de España, a unos 900 barcos.

Para el desarrollo de estos planes, la Comisión se compromete a llevar a cabo un seguimiento técnico campaña tras campaña para evaluar el comportamiento de los recursos. En función de esas cifras, se flexibi-

lizarán las medidas propuestas inicialmente o se endurecerán las mismas, siempre con el objetivo de lograr unos caladeros recuperados.

Un punto muy importante en los mecanismos comunitarios es la política de control, tanto en cuanto a la potencia de las embarcaciones que operan en esos caladeros, como en el número de barcos censados para esa actividad y en relación con las capturas reales realizadas por cada embarcación. Se pretende que los márgenes de tolerancia en relación con las capturas autorizadas sea mínimo. Los controles se realizarán tanto en los barcos como en las descargas en los puertos, debiendo ser pesadas todas las partidas superiores a los 50 kilos. Igualmente se prohibirá llevar a bordo de los buques recipientes con especies mezcladas con el objetivo de lograr una clarificación sobre el volumen exacto de las capturas.

El objetivo de las autoridades comunitarias es que estos planes se apliquen a partir de 2005. ●



Bruselas flexibilizó el acuerdo con Marruecos

El pasado mes de noviembre se cumplieron cuatro años desde la terminación del acuerdo de pesca con Marruecos que supuso la salida de esas aguas de casi 400 barcos en su mayor parte andaluces, gallegos y canarios. Las negociaciones llevadas a cabo durante un largo periodo no dieron el resultado esperado y fue necesario proceder a un duro ajuste en la flota que operaba en esas aguas con salidas de barcos hacia otros caladeros nacionales o de terceros países y, sobre todo, con desguaces de barcos con el consiguiente impacto sobre el colectivo de trabajadores embarcados y su efecto indirecto en tierra.

España, de acuerdo con las autoridades comunitarias, puso en marcha una política de ayudas a favor, tanto de los armadores como de las tripulaciones. Sobre una flota de casi 400 barcos, al pasado año se habían desguazado 158, 60 se habían destinado a la exportación, se habían modernizado otros 60 y 94 se habían acogido a la política de prejubilaciones.

En relación con las medidas adoptadas para la flota que operaba en este caladero, a iniciativa de los eurodiputados españoles, la Unión Europea decidió flexibilizar la aprobación de las medidas puestas en marcha para este colectivo y atender las necesidades de un importante grupo formado por más de 1.500 trabajadores. El compromiso inicial comunitario contemplaba una vinculación total del derecho de un pescador a recibir una ayuda a la paralización definitiva del barco donde se hallaba embarcado. El cambio aprobado por Bruselas contempla, por el contrario, la posibili-



SE DIO LA OPCIÓN A MÁS DE 1.500 TRABAJADORES PARA ACOGERSE A LA AYUDA

dad de que se acoja a la política de ayudas un trabajador que no había ejercido su actividad en 2002, aunque el barco donde estaban enrolados no hubiera optado por la paralización definitiva. Esta modificación supone para esos 1.500 trabajadores la posibilidad de acceder a la ayuda o prima individual de 12.000 euros.

Administración comunitaria y la española coincidieron en señalar que la normativa sobre los mecanismos para la concesión de ayudas por la paralización de las flotas que operaba en el caladero de Marruecos era excesivamente rígida, lo que suponía la existencia de un remanente de recursos que no se estaban utilizando.

La medida supone un apoyo para los marineros fundamentalmente de Andalucía, Canarias y Galicia. El nuevo plazo para solicitar este tipo de ayudas finaliza el 31 de diciembre de 2004. ●

Tregua en el ajuste de las cuotas pesqueras

Recortes discretos de la cuotas y compromiso de los países miembros a poner en marcha, de acuerdo con las autoridades comunitarias, de planes para la recuperación de los caladeros con problemas constituyeron los puntos más importantes de los acuerdos logrados en el seno de la Unión Europea para fijar los techos de capturas en los caladeros comunitarios este ejercicio. Frente a las posiciones muy duras de Bruselas en materia de ajuste de cuotas, al final se impusieron las posiciones de la mayor parte de los países miembros frente a las posturas más duras de organizaciones ecologistas, así como de Alemania y Suecia.

Frente a los planteamientos iniciales de la Comisión que abogaba por unos recortes de hasta el 50%, al final los ajustes han sido mucho más bajos e incluso, en algunos casos, se han logrado mejoras en las posibilidades de capturas.

El acuerdo suscrito dejó satisfechos, tanto a los responsables de la Comisión como de la Administración española. Para, los responsables de Agricultura porque se había logrado parar el recorte en la política de TACs y cuotas. Para la Comisión porque, por primera vez, los Estados miembros habían asumido el compromiso de llevar a cabo una nueva política pesquera basada en la responsabilidad en el marco de la reforma de la Política Pesquera Común. En esa línea, el compromiso contempla la puesta en marcha de diferentes planes para la recuperación de los caladeros con mayores dificultades que podrían tener una duración de entre cinco y 10 años.



BRUSELAS HIZO RECORTES LEVES CON EL COMPROMISO DEL SECTOR PARA APLICAR PLANES DE PESCA PARA ORDENAR CALADEROS

Junto a estos compromisos, el debate anual sobre las cuotas planteó la necesidad de que en el futuro, los acuerdos sobre las posibilidades de pesca tengan como respaldo los correspondientes estudios científicos y que los compromisos que se adopten supongan un equilibrio entre los intereses de ambas partes, armadores y caladeros sostenibles. Bruselas aprovechó igualmente las negociaciones para dar un toque de atención a cada uno de los países miembros para el cumplimiento

estricto de las cuotas asignadas y evitar una sobreexplotación de los caladeros. Desde esta perspectiva, la Comisión propuso llevar un control más rigurosos sobre la actividad de las flotas.

En el conjunto del resultado de las negociaciones, España obtuvo los mejores cuotas en las pesquerías de la cigala y la merluza donde Bruselas planteaba en un primer momento tanto el recorte drástico de las posibilidades de capturas como las vedas y fijar solamente determinados días para la pesquería.

En medios del sector se reconoce la existencia de problemas en algunas caladeros y especies, pero la salida se contempla debe ser equilibrada entre las posibilidades de pesca y el mantenimiento de la actividad de la flota. ●



España reabrió los contactos pesqueros con Marruecos



La Administración española y las autoridades de Marruecos han mantenido durante el último año una serie de contactos en ambos países de cara a mejorar las relaciones en el sector de la pesca tras un largo periodo de falta de relaciones tras la finalización del acuerdo con la Comunidad Europea y que supuso la salida de casi 500 barcos y la necesidad de acometer un duro proceso de ajuste y reconversión de la flota. En medios de la Administración española se han valorado los contactos con prudencia, pero no se descarta en el futuro la posibilidad de abrir nuevas posibilidades de colaboración para la flota española y para las industrias de la pesca.

Las competencias para la firma de un acuerdo con un tercer país radican únicamente en manos de la Comisión de la Unión Europea. Tras la finalización del anterior acuerdo de pesca en noviembre de 1999, las conversaciones entre Bruselas y Rabat durante casi varios años acabaron en blanco ante la negativa de las autoridades de ese país a renovar un nuevo compromiso alegando la sobreexplotación de sus caladeros y, sobre todo, su decisión de reservar los recursos para sus propias flotas.

España se vió abocada a reestructurar su flota, buscar nuevos caladeros en aguas propias y exteriores y eliminar una parte de los barcos que operaban en aquellas aguas. Algunos armadores siguieron pescando en Marruecos bajo la fórmula de empresas mixtas o por diferentes acuerdos privados. Sin embargo, oficialmente no se habían reestablecido contactos con ese país en materia de pesca.

Tras la llegada de los socialistas al gobierno se puso en marcha un nuevo clima entre Madrid y Rabat que, en el caso de la pesca se ha traducido en diferentes contactos entre ambos sectores y los deseos de poner en marcha una nueva política de colaboración.

De acuerdo con las reglas de juego comunitarias, no es posible que se pueda firmar un acuerdo entre España y Marruecos, e incluso tampoco la posibilidad de un nuevo compromiso entre Bruselas y Rabat tras el coste importante que ha tenido la reestructuración de la flota que operaba en aquellas aguas. Sin embargo, sí se ha abierto ya la puerta para el desarrollo de

TRAS UN LARGO PERIODO SIN APENAS RELACIONES, EL NUEVO GOBIERNO ESTUDIA NUEVAS POSIBILIDADES DE COLABORACIÓN

DESPUÉS DE LA FINALIZACIÓN DEL ACUERDO EN 1999, LAS POSIBILIDADES DE PESCA EN ESOS CALADEROS, LEJOS DE MEJORAR, SE HAN DETERIORADO

una nueva política de colaboración que puede facilitar el acceso a esas aguas para barcos españoles así como para la constitución de empresas de transformación en tierra.

En lo que afecta a las posibilidades de pesca en el caladero de Marruecos, en los últimos cuatro años, desde la terminación del acuerdo con la UE, lejos de producirse una recuperación de las posibilidades de pesca, ha sido todo lo contrario muy especialmente en la pesquería del cefalópodo que es uno de sus principales recursos. Las autoridades de Rabat, ante la fuerte disminución de capturas por la supervivencias de pesquerías ilegales, se han visto obligados a reducir los días de capturas para tratar de reconducir la situación.

Entre las vías de colaboración abiertas por España se halla el desarrollo de campañas experimentales para evaluar el comportamiento de sus recursos pesqueros. ●

Bruselas reguló el acceso a las aguas del "box" irlandés



Pos ministros comunitarios de pesca acordaron por unanimidad el pasado mes de julio las normas para regular el acceso de la flota comunitaria a los caladeros del noroeste de la UE, comprendidos entre el Gofo de Vizcaya y el oeste y noroeste de las costas irlandesas, entre las que se halla el llamado "box" irlandés.

España votó a favor de las mismas, pero mantiene el recurso presentado en su día ante el Tribunal de Justicia comunitario por dos motivos. Primero, porque se haya vuelto a declarar una zona sensible, aunque mucho menos amplia que la que figuraba en la regulación anterior. Segundo, por no estar de acuerdo con las posibilidades de pesca asignadas a la flota española al tomarse como referencia los barcos que faenaron en esas aguas entre 1998 y 2002, periodo cuando la presencia estaba limitada a sólo 40 embarcaciones.

El contencioso de España en relación con el acceso a estas aguas tiene sus orígenes en las condiciones del ingreso en la Unión Europea en materia de pesca. El temor al potencial de la flota española se tradujo en una limitación de la entrada de la flota española en esas aguas. Esas restricciones se eliminaron en parte a raíz del ingreso pleno de España en la Unión Europea dándose entonces luz verde para el acceso a esos caladeros de sólo cuarenta barcos. En el conjunto de la flota, las condiciones de entrada se tradujeron en la reducción de la flota de los 300 a menos de 200 barcos que hay en la actualidad.

Tras la aprobación de la refor-

ESPAÑA MANTIENE SU RECURSO POR CONSIDERAR QUE NO RESPONDE A LOS INTERESES DEL SECTOR

ma de la Política Pesquera Común en 2002, en 2003 se aprobó una nueva normativa para el acceso a esas aguas. Sin embargo, los responsables comunitarios, a la hora de fijar las condiciones de acceso a las mismas, tomaron como referencia el periodo comprendido entre 1998 y 2002, cuando la flota española seguía teniendo una entrada limitada, lo que se entendió como el mantenimiento de una clara discriminación.

España acogió favorablemente la decisión comunitaria de eliminar zonas hasta entonces prohibidas, pero sigue rechazando que se mantenga otra zona más reducida con limitaciones de acceso. Para cada país se ha asignado un determinado esfuerzo pesquero medido en kilovatios día.

Un punto positivo en la nueva regulación es que para el cómputo de la actividad en esas aguas no se tuviera en cuenta el tiempo de tránsito. ●



NAFO, año de luces y sombras

El año que finaliza ha sido un periodo de luces y sombras para la flota cada vez más reducida que opera en las aguas del Atlántico Norte, más conocidas como NAFO. Se trata de un caladero muy sensible para el sector en España raíz de los problemas habidos en 1995 con motivo de la llamada guerra del fletán cuando las autoridades canadienses detuvieron al barco español "Estai" acusado de faenar en aguas de ese país, lo que provocó un importante conflicto diplomático.

Desde aquella fecha, aunque parte de la flota española que operaba en aquellas aguas lo ha podido seguir haciendo, la realidad es que las cosas ya no son como antes, primero por la drástica reducción que se produjo en los años siguientes a las posibilidades para la pesquería del fletán y, en segundo término, por el nuevo clima de vigilancia y controles que se llevan a cabo y las pretensiones canadienses de seguir ampliando su peso en esas aguas incluso en tareas de control.

En el último año, el pasado verano, volvió a flotar la sombra del "Estai" cuando por parte de los armadores y de las tripulaciones españolas se denunció una política de acoso en aguas internacionales por parte de los inspectores canadienses. En este caso, la sangre no llegó al río ante la rápida intervención, tanto de las autoridades españolas como de las comunitarias señalando a las autoridades canadienses su falta de competencia para acosar con inspecciones a los barcos comunitarios. Lo que iba para un incidente se quedó en un simple amago y los barcos pudieron seguir faenando como los estaban haciendo.

El segundo escenario en aguas de NAFO ha sido la decisión de este año para determi-



nar los TACs y cuotas para el siguiente ejercicio. En esta reunión, además de los volúmenes de capturas, se pararon las pretensiones canadienses de aumentar su capacidad para controlar esas aguas

En materia de TACs y cuotas España obtuvo un resultado positivo, aunque no logró todas sus pretensiones. Las posibilida-

LOS ARMADORES DENUNCIARON UN CLIMA DE PERSECUCIÓN A SUS BARCOS POR PARTE DE LAS AUTORIDADES CANADIENSES

LAS CUOTA FIJADAS PARA LA PRÓXIMA CAMPAÑA PARA ESPECIES DIFERENTES AL FLETÁN SON BUENAS PARA ESPAÑA

des de pesca para el fletán se mantienen inamovibles como se había decidido con anterioridad y no tuvieron ningún efecto los informes técnicos preparados por los armadores para justificar que se podían aumentar las capturas. De acuerdo con todo ello, se mantiene el plan de recuperación que para España reduce a mínimos las posibilidades de pesca.

Por el contrario, la Unión Europea logró unas cuotas razonables para otras especies que se capturan en esas aguas al tener unas posibilidades para la pesca de 8.500 toneladas de raya, el 63% del TAC asignado, 5.000 toneladas de brócola, el 50% del total y 7.000 toneladas de gallineta, el 35% del total, cantidades que en su mayor parte serán capturas por las flotas de España y Portugal.

España no renuncia a la posibilidad de mejorar en el futuro las capturas del fletán tras el duro plan de ajuste a que está sometida esta pesquería hasta el año 2007. ●

El Tribunal Constitucional dio luz verde al acuerdo de pesca Mauritania-País Vasco

El Tribunal Constitucional dio luz verde en los últimos meses al acuerdo en materia de colaboración de pesca suscrito el pasado año entre Mauritania y el País Vasco. Con esta decisión se ponía fin a un debate entre el gobierno vasco y los populares que se había mantenido en los Tribunales.

Por el contenido del acuerdo, la decisión del Tribunal Constitucional se considera un dato importante entre los hechos sucedidos en el último ejercicio en materia de pesca por lo que puede suponer en el futuro en las relaciones de las diferentes comunidades autónomas con países ricos en caladeros donde pueden operar barcos de sus flotas como serían sobre todos los casos de Andalucía y Galicia.

Desde el País Vasco se indicó siempre que se trataba simplemente de un acuerdo en materia de colaboración en diferentes materias referidas fundamentalmente a cuestiones de formación de jóvenes pescadores, así como en el desarrollo de programas de colaboración técnica y para el desarrollo de industrias pesqueras.

El gobierno popular consideró que la suscripción de acuerdos con terceros países en materia de pesca no era una capacidad en manos de las comunidades autónomas, sino de la Unión Europea que es la responsable final de todas las negociaciones para renovar o para la firma de nuevos compromisos. De acuerdo con sus posiciones, el gobierno planteó el tema ante el Tribunal Constitucional para que se im-



OTRAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS SE PLANTEAN IGUALMENTE ESTABLECER ESTE TIPO DE CONTACTOS PARA SUS FLOTAS

pugnara el compromiso del gobierno vasco.

Frente a esa pretensión, el Tribunal Constitucional falló señalando que no se hallaba demostrado que el acuerdo fuera a suponer perjuicios de interés general de difícil reparación para el resto del sector, posición que fue compartida por el propio Ministerio de Agricultura para cuyos responsables ese compromiso no vulnera las reglas de juego marcadas por la Unión Europea en este campo.

Tras esta decisión del Tribunal

Constitucional, donde sí se ha abierto el debate es en el resto de las comunidades autónomas y, sobre todo en aquellas que tienen flotas importantes que faenan en aguas de caladeros de terceros países donde cada día son mayores las dificultades para mantenerse. Desde esta perspectiva, organizaciones de armadores regionales han hecho un llamamiento a sus gobernantes para que sigan el camino iniciado por las autoridades del País Vasco. Todos coinciden señalar que, aunque se trate de acuerdos de colaboración que no rompen las reglas de juego comunitarias, con este tipo de relaciones de amistad con dineros sobre la mesa, puede ser más fácil lograr favores para sus flotas o para los industriales transformadoras en tierra por diferentes vías. ●



Programa de Pesca para ordenar el caladero nacional y mantener las flotas

La ministra de Agricultura, Elena Espinosa presentó las grandes líneas de su programa en materia de pesca para esta legislatura a partir del diálogo y el entendimiento con el conjunto de las organizaciones del sector y las comunidades autónomas y teniendo en cuenta las nuevas reglas de juego que existen en el ámbito internacional. En esta misma dirección se ha manifestado a lo largo de este ejercicio el nuevo secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fraguero.

En lo que afecta al caladero nacional, la ministra tiene entre sus principales objetivos lograr una regeneración y ordenación del caladero para lograr una recuperación de los recursos y poder ofrecer posibilidades de pesca a la flota que vive de esas aguas. En esta línea, las autoridades españolas consideran que, no solamente es necesario un plan para la recuperación de la merluza o la cigala en determinadas zonas, como ha propuesto la Comisión de la Unión Europea, sino que se impone hacer lo mismo con otras especies que se hallen en este momento en dificultades.

El secretario general de Pesca Marítima abundó igualmente en esta ideas en sus intervenciones ante el sector y en el Parlamento para señalar su deseo de poner en marcha una especie de Libro Blanco sobre el sector de la pesca para, a partir de esos datos, aplicar un plan integral para el conjunto del caladero nacional.

En lo que afecta a la flota que opera en aguas exteriores, la Administración señaló ser consciente de las cada día mayores dificultades para encontrar y



LA MINISTRA ELENA ESPINOSA PRESENTÓ SUS OBJETIVOS PARA ESTA LEGISLATURA

permanecer en caladeros que fueron siempre tradicionales para estos barcos. Elena Espinosa señaló su compromiso para la defensa de los acuerdos actuales y la búsqueda de nuevos compromisos para evitar el dismantamiento progresivo de una flota fundamental, no sólo para el mercado español sino para toda la Unión Europea. En esta línea se halla la constitución y el apoyo al "cluster" donde se hay unos 600 barcos y más de 200 empresas. Para este colectivo, desde la Administración se pretenden buscar fondos comunitarios.

Al margen de la recuperación de los caladeros nacionales y la búsqueda de salidas para que siga operando la flota que lo hace en los caladeros exteriores,

para la ministra de Agricultura es fundamental en la actual economía globalizada, avanzar por la vía de la calidad y la trazabilidad de los productos como el mejor instrumento para la competitividad. Agricultura señaló igualmente su compromiso para lograr unas pesquerías responsables en España y en todo el mundo y planteó la necesidad de luchar contra las pesquerías ilegales. En España, mediante la política de colaboración de las comunidades autónomas y la Guardia Civil y en el exterior mediante la colaboración de los diferentes organismos y unos mayores controles en cada puerto a la hora de los desembarcos. En su programa la ministra reconoció finalmente las dificultades para determinadas industrias transformadoras que deben competir con otras ubicadas en países con menores costes desde la materia prima a la mano de obra y señaló sus compromiso para luchar para que las mismas tengan una posición de competitividad. ●

El gasóleo trajo de cabeza al sector

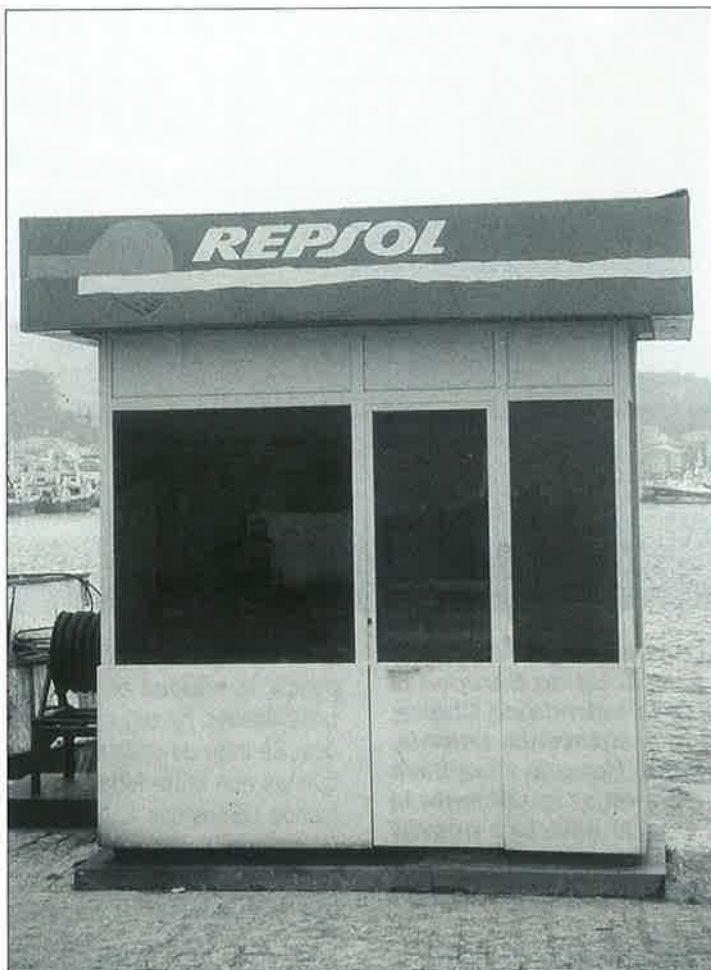
La subida de los precios del gasóleo ha traído de cabeza durante el último año al conjunto del sector de la pesca donde el combustible supone uno de los gastos en medios de producción más importantes para todas las flotas tanto de altura como de bajura. El consumo de gasóleo en la pesca se estima en unos 600 millones de litros.

Según los datos manejados por el sector, los precios desde el pasado mes de enero han aumentado desde 0,21 euros por litro hasta 0,36 euros, lo que, para los armadores supone eliminar toda posible rentabilidad y llevar la ruina a la actividad. El sector de la pesca hizo algunos amagos de movilizaciones con carácter general, aunque las protestas solamente se localizaron en algunos puertos.

Desde el Ministerio de Agricultura se hizo un seguimiento permanente del comportamiento de los precios desde el inicio de la escalada antes de verano. Sin embargo, se adoptó la decisión de no poner en marcha medidas de ayuda hasta que los niveles de las cotizaciones no llegaran a los que hubo en noviembre de 2000.

Las tensiones y, sobre todo, el clima de especulación existente en los mercados hizo que esos precios máximos se rebasaran el pasado otoño, aunque semanas más tarde comenzaron nuevamente a flexionar a la baja sin que hubiera razones objetivas tanto para la subida como para la bajada.

Ante esa situación de subida, la ministra de Agricultura, Elena Espinosa convocó una mesa de negociaciones con todo el sector de la pesca desde las Cofradías de Pescadores a todas las organizaciones de armadores de



altura y gran altura. Tras varias semanas de discusiones, ambas partes llegaron a un acuerdo que, como se ha señalado en estas páginas, se concreta en los siguientes puntos:

A) Para la flota de altura se abre una línea de créditos sin interés para los armadores a razón

de hasta 500.000 euros por barco a un plazo de cinco años. Habrá dos años de carencia y se comenzará a devolver el 25% en tercer año, el 25% el cuarto año y el 50% restante el quinto año.

B) Para la flota de bajura, fundamentalmente las Cofradías de Pescadores, así como para los barcos hasta 150 TRB, se abre igualmente una línea de créditos sin intereses, así como una ayuda a razón de seis céntimos de euros por litro consumido, 10 pesetas, hasta un gasto total de 15 millones de euros.

Con estas medidas se pararon por el momento las reivindicaciones del sector de la pesca por la subida de los precios del gasóleo. ●

EN EL ÚLTIMO AÑO EL PRECIO PASÓ DE 0,21 EUROS A 0,36 EUROS LITRO

AGRICULTURA Y SECTOR LLEGARON A UN ACUERDO SOBRE MEDIDAS DE AYUDA

La Unión Europea se amplió al Este



El pasado uno de mayo fue un día histórico para la Unión Europea al producirse la entrada de Chipre, Malta, Eslovaquia, Eslovenia, Letonia, Lituania, Estonia, Hungría República Checa y Polonia y dejar igualmente la puerta abierta a nuevas incorporaciones de esa misma zona como Bulgaria, Rumania y Turquía

En materia de pesca, la incorporación de los nuevos socios supone aumentar el sector en unos 12.000 barcos con 75.000 pescadores, 750 empresas y unas capturas de sólo 700.000 toneladas que vienen a suponer aproximadamente el 8% de la producción comunitaria. Polonia, y los tres países del Mar Báltico, Estonia, Letonia y Lituania son los principales Estados en el sector de la pesca.

La entrada de los nuevos países en la Unión Europea en materia de pesca se puede ver desde cuatro puntos diferentes: lo que suponen por su capacidad de pesca; lo que puede suponer su ingreso para desvíos de fondos estructurales; sus posibilidades de consumo y las aguas que aportan a las flotas comunitarias.

En cuanto a su capacidad de pesca, la realidad es que sus posibilidades no son muy grandes. Se trata de unas flotas pequeñas que entre todas suman menos barcos que España. Pero, además, tienen un alto envejecimiento de sus barcos con una media superior a los 30 años, con un grave problema de subsistencia, al igual que ha pasado a una parte muy importante de la flota rusa.

Consecuencia de esta situación, es de esperar que una parte de los fondos estructurales comunitarios vayan en parte para esos países, lo que significará un recorte para el resto de los Estados, España incluida.

Los nuevos países no aportan

grandes posibilidades de pesca en sus aguas, ni tampoco mediante acuerdos con terceros países. El Mar Báltico sería su principal reserva, pero en este momento con graves problemas de supervivencia ante las pesquerías irregulares que se han desarrollado en los últimos años reduciendo las posibilidades de capturas a mínimos. Igualmente soportan graves problemas de contaminación.

Finalmente, en lo que afecta a la pesca, las posibilidades de aumentar las ventas tampoco son muy elevadas ante el bajo poder adquisitivo de una parte muy importante de esas poblaciones. Trucha o mejillón podrían ser por sus precios más bajos, las producciones con más posibilidades para hacerse un hueco en esos mercados. En lo que afecta al comercio exterior, tampoco son previsibles grandes importaciones desde esos países hacia España que, en el mejor de los casos se podrían limitar a la arenque o salmón salvaje.

A la vista de estas circunstancias, Bruselas tiene en marcha varios programas de ayuda para la mejora de estas estructuras. ●

**EN MATERIA DE PESCA
APORTAN SÓLO UNA
PRODUCCIÓN DE
700.000
TONELADAS, 12.000
BARCOS, 75.000
PESCADORES Y 750
EMPRESAS**

Clarificar la flota pesquera



El Ministerio de Agricultura puso en marcha este último año una iniciativa para tratar de ordenar la flota pesquera y saber exactamente cuál es el número de barcos que se hallan faenando, su capacidad y el lugar donde lo hacen. Esta medida se ha adoptado al detectarse en los últimos tiempos tanto nuevos barcos dedicados a la actividad de la pesca, como otros que han modificado sus dimensiones y que nada tienen que ver con el barco anteriormente registrado. Para la Administración, este conjunto de cambios ha variado sensiblemente las condiciones para la actividad pesquera, lo que puede tener una incidencia muy importantes en cada caladero.

Para la reactivación de los barcos, los mismos deberían cumplir una serie de exigencias entre las que destacaban las siguientes: superar un reconocimiento por parte de la Administración General del Estado donde se constate que tanto el

AGRICULTURA PUSO EN MARCHA UN PROGRAMA PARA PONER ORDEN EN EL CONJUNTO DE LAS FLOTAS

barco como los artes son acordes con el tipo de pesquería que se quiere realizar. Igualmente se debían comprobar si había coincidencia entre las características del barco reflejadas en la Hoja de Asiento con los certificados de navegabilidad, arqueo, potencia y dimensiones. No se podrán incluir en el seno de la flota pesquera operativa las embarcaciones a remo o vela o parea faenar en aguas exteriores.

Cuando un barco haya superado las exigencias requeridas por la Administración para inscribirse correctamente en el Censo de la flota pesquera, para que si situación sea definitiva, el armador deberá justificar una

actividad al menos 180 días o el 70% de los días autorizados cuando se trata de pesquerías reguladas por su propia normativa. Si los armadores no aportan esa documentación, el barco sería dado definitivamente de baja en el Censo.

Para la actualización de barcos irregulares, se requería la aportación de unidades pesqueras para que las mismas complementaran los incrementos de arqueo y potencia. La regularización de un barco solamente se podrá hacer una sola vez en la vida de la embarcación.

Los armadores que se acogieran a este procedimiento abierto por la Administración, no tuvieron acceso a las ayudas comunitarias existentes para el conjunto del sector en materia de política de estructuras pesqueras.

Este conjunto de procesos se ha realizado a través de las comunidades autónomas. ●

Tragedia en la Costa da Morte

Diez marineros gallegos mueren en el hundimiento del cerquero "O Bahía"

Seis marineros gallegos muertos y cuatro desaparecidos fue el triste balance registrado en el hundimiento del cerquero "O Bahía" ocurrido a unas seis millas de las islas Sisargas, en la Costa da Morte (A Coruña) el pasado 2 de junio. Al día siguiente del triste suceso fueron recuperados por los equipos del Centro de Salvamento Marítimo de Finisterre los cuerpos de cinco pescadores. Días después fue hallado el cadáver de otro marinero en el comedor del barco, a setenta metros de profundidad y, tras dos semanas de intensos trabajos por parte de los equipos de rescate, el resto de la tripulación, cuatro marineros más, fueron dados por desaparecidos. Entre las posibles causas del hundimiento del "O Bahía" se baraja un fuerte viento de costado o un golpe de mar de popa que sorprendió a la tripulación descansando, por lo que no pudieron coger la lancha salvavidas ni lanzar señales de socorro.



El miércoles día 2 de junio, a última hora de la tarde, saltaba la alarma en el Centro de Control del Tráfico Marítimo de Finisterre cuando se recibió la señal enviada por una radiobaliza. Inmediatamente un helicóptero Helimer Galicia, tras sobrevolar la zona, envió noticias poco alentadoras. No había rastro alguno del barco ni de sus tripulantes, pero localizó restos del aparejo y chalecos salvavidas flotando en las aguas desde las que se había enviado la señal.

OPERACIÓN RESCATE

El barco cerquero "O Bahía" de 13,50 metros de eslora que desplaza 23 TRB y construido en acero en 1999, había zarpado de Fuenterrabía y regresaba a su puerto base, tras faenar en la costera de la anchoa. El día anterior a su hundimiento la tripulación pernoctó en Burela donde descargaron caballas y sardinas en su lonja. El barco continuó su viaje hasta

que a las ocho y media de la tarde el miércoles 2 de junio la radiobaliza del cerquero gallego emitió la señal recogida por el centro de Salvamento Marítimo. Inmediatamente se puso en marcha el operativo de rescate que durante toda la noche estuvo rastreando la zona.

El dispositivo fue coordinado desde Corme (A Coruña) y en los trabajos de rescate participaron el avión Reno A-81 del Servicio de Vigilancia Aduanera; los helicópteros Pesca I y Pesca II de la Xunta, y el Helimer Galicia, de Salvamento Marítimo. También actuaron las embarcaciones Serviola de la Armada y Punta Festiñanzo, Paio Gómez Chariño y Sierra Santiago de la Xunta; Salvamar V y Salvamar Altair del ministerio de Fomento; Alcaza 10 de la Guardia Civil; Alcabarán del Servicio de Vigilancia Aduanera y el Hernán Cortés de la Armada. En la operación también se unieron varios barcos pesqueros que

se encontraban por la zona, pese a la fuerte marejada reinante con vientos del NE de fuerzas 7 a 8. Desde tierra en la operación rescate participaron miembros de la Guardia Civil y Protección Civil de Cerceda, Malpica y Pontefeso.

Al día siguiente fueron rescatados cinco cadáveres a unas siete millas del lugar del hundimiento. Fueron los del patrón Hermindo Castro Veiga, y los de los marineros Jaime Migueles Díaz, Enrique Díez Vázquez, Antonio Sánchez Cobián, todos ellos de Redondela, y Manuel Refojos Sousa, de Nigrán.

LUTO EN REDONDELA

Más de diez mil personas llegadas de toda Galicia se dieron cita en la ciudad pontevedresa de Redondela para asistir al funeral de los cinco naufragos, ya que en esta localidad vivían siete de los diez pescadores que componían la tripulación. Al entierro asistieron



la vicepresidenta del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega, la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa y el presidente de la Xunta, Manuel Fraga acompañado por ocho conselleiros, quienes tras finalizar la misa mostraron sus condolencias a los familiares.

Durante quince días prosiguió el dispositivo de búsqueda para rescatar a los cinco marineros desaparecidos. Una vez localizado el barco, a más de setenta metros de profundidad, comenzaron las inmersiones de los buceadores de la empresa alicantina Mediterráneo Servicios Marítimos (MSM), contratada por Salvamento Marítimo, sociedad dependiente del ministerio de Fomento. Tras intensos trabajos, al quinto día de producirse el siniestro, los buceadores lograron recuperar dentro del barco el cadáver de Leopoldo Couto Álvarez, de Redondela.

Durante las siguientes jornadas también se contó con los servicios de buque "Bar Protector", de la empresa italiana Sonsub, contratado por la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, ya que esta embarcación cuenta con cámara hiperbárica, lo que permitía a los buzos prolongar su estancia en los fondos donde se hallaba el pecio. Pero todos los esfuerzos humanos y técnicos resultaron infructuosos y tras tres semanas de intensos trabajos los cuerpos de

José Antonio Andreu Castro, de Redondela; Juan Antonio Cordeiro Novas, de Cangas; Antonio Domínguez Baúlo, de Cambados y Luis Monteagudo Martínez, de Vigo, no fueron encontrados.

CASA DEL MAR DE CORME

Desde el día siguiente del naufragio los familiares de los diez tripulantes del pesquero acudieron a Corme. En la Casa del Mar de esta localidad los familiares pasaron dos semanas de incertidumbre y angustia. En todo momento estuvieron atendidos por un equipo de expertos en asistencia psicológica. Profesionales del Instituto Social de la Marina, del Servicio de Salud Mental Gallego y de la Cruz Roja prestaron ayuda a las familias durante dos largas semanas de espera. Los trabajadores sociales del ISM Rosa Bastarache y Celia Fuentes indicaron que era la primera vez que se montaba un dispositivo de atención a las familias en caso de naufragio y que el resultado fue excelente.

CRONOLOGÍA DEL SUCESO Y DEL RESCATE

- **2 de junio:** A las 20.27 horas el cerquero "O Bahía" se hunde con diez tripulantes frente a las islas Sisargas. Inmediatamente Salvamento Marítimo inicia el dispositivo de rescate.

- **3 de junio:** Cinco cadáveres son encontrados flotando en el agua.

- **4 de junio:** Mediante sonar el barco es localizado a 75 metros de profundidad.

- **5 de junio:** Los buzos de la empresa Mediterránea Servicios Marítimos de Alicante, contratada por Fomento, comienzan las inmersiones para recuperar los cuerpos.

- **6 de junio:** Entierro en Redondela de los cuerpos de los cinco marineros encontrados.

- **8 de junio:** Los buzos extraen del barco el sexto cadáver.

- **14 de junio:** Las redes que envuelven el barco son inspeccionadas por un robot submarino de control remoto.

- **17 de junio:** Los buzos, tras registrar el interior del barco, no hallan a los marineros desaparecidos. Concluyen los trabajos de rescate una vez recuperadas todas las redes para su inspección. Los familiares regresan a sus casas.

- **21 de junio:** Fomento rebaja la intensidad de la búsqueda de los naufragos. ●

TRAS MÁS DE DOS SEMANAS DE INTENSA BÚSQUEDA, CUATRO MARINEROS FUERON DADOS POR DESAPARECIDOS

Durante el año 2004 las cofradías protagonizaron dos hechos relevantes

Relevo en la Federación Nacional y creación de la Federación Gallega



Durante el año 2004 las cofradías de pescadores han protagonizado dos hechos relevantes. En primer lugar, la VII Asamblea Nacional, celebrada en el mes de febrero, eligió a Juan Cervantes Flores presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP). En segundo término, en el mes de octubre, las cofradías gallegas veían culminada una vieja aspiración y, tras varios años de intentos infructuosos, se creaba la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores, a cuyo frente fue elegido Evaristo Lareo, patrón mayor de Caión.

Durante la celebración de la VII Asamblea Nacional los patrones y vicepatrones de las 225 cofradías existentes en nuestro litoral eligieron a Juan Cervantes Flores, patrón mayor de la Garrucha (Almería), presidente de la FNCP con 97 votos. El candidato gallego, José Antonio Gómez Castro, patrón mayor

de Portonovo, obtuvo 81 votos y Rodolfo Iglesias, patrón de San Vicente de la Barquera, 35 votos.

Junto al nuevo presidente se incorporaron en la directiva, Antonio Riera Ribas, presidente de la Federación de Baleares, como vicepresidente primero en representación de los marineros, y Salvador Orero Porres, presidente de la Federación de Castellón, como vicepresidente segundo en representación de los armadores.

TEMAS A DEBATE

Los distintos grupos de trabajo, durante la celebración de la asamblea nacional, debatieron varias ponencias, entre las que cabe destacar la relativa a la reforma de la Política Común Pesquera (PCP), que afecta a 13.000 embarcaciones de bajura que hasta finales de 2004 podrían solicitar ayudas para la renovación de la flota. Además, la reforma de la PCP también contempla el aumento de un 20 por

ciento de las primas para desguace de buques pesqueros para reducir el esfuerzo entre 2003 y 2006.

Por otra parte los representantes de las cofradías mostraron su preocupación en lo relativo a los períodos de tramitación de los expedientes y en especial la bajura gallega por una norma de esa comunidad autónoma que prohíbe dar el permiso de explotación a patrones cuyos barcos tengan 30 años de antigüedad.

La situación fiscal de las cofradías respecto a la liquidación del Impuesto de Sociedades sobre Actividades Económicas, fue otro de los temas debatidos durante la asamblea, así como la estrategia ante el reglamento del Mediterráneo y la situación competencial de las cofradías respecto a otras organizaciones, como las de productores y el etiquetado.

Por otra parte es necesario resaltar que en la inauguración de la VII asamblea se guardó un minuto de silencio como homenaje

a Clemente Jesús Muñiz Guardado, presidente de la FNCP desde 1979 hasta su fallecimiento en 2003.

UNIÓN Y DIÁLOGO

El presidente de la FNCP Juan Cervantes, en una entrevista concedida a la revista MAR tras su elección, señaló que para presidir la bajura española cuenta con el conocimiento que tiene del sector y con una política basada en la unión a través del diálogo de todas las federaciones regionales para presentar a las distintas administraciones los problemas que tiene el sector con una sola voz.

Sobre la asamblea indicó que el balance es positivo debido, principalmente, a la alta participación "que supone que la bajura se va concienciando de sus problemas y se da cuenta que tiene que estar unida".

Respecto a los principales problemas que tiene planteados el sector, Juan Cervantes señaló: "el sector tiene que dar respuesta en la actualidad a los temas que se han debatido en la asamblea, como son la reforma de la Política Común Pesquera, normas de seguridad, el etiquetado, la Ley de Pesca Marítima, la propuesta del reglamento del Mediterráneo y la situación fiscal de las cofradías, entre otros".

Nace la Federación Gallega

En el pasado mes de octubre los pósitos gallegos veían culminada una vieja aspiración: la creación de la Federación Gallega de Cofradías de Pescadores. Tras varios años de intentos, el nuevo organismo agrupa a los 62 pósitos gallegos y defenderá los intereses de 6.000 barcos de bajura. Evaristo Lareo, patrón mayor de Caión fue elegido presidente del nuevo organismo al obtener su candidatura 68 votos a favor, el 72 por ciento de los sufragios, frente a los 27 votos recibidos por Marisol Arnosó, patrona mayor de Barallobre, y también aspirante al cargo.

Evaristo Lareo, primer presidente de la Federación Gallega



Juan Cervantes Flores, nuevo presidente de la Federación Nacional de Cofradías.

JUAN CERVANTES FUE ELEGIDO PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL

NACE LA FEDERACIÓN GALLEGA DE COFRADÍAS, A CUYO FRENTA FUE ELEGIDO EVARISTO LAREO

de Cofradías, en declaraciones a la revista MAR explicó cómo se gestó la unión de los pósitos gallegos: "hace varios años que estábamos trabajando para conseguir la unión de las cofradías gallegas. Ahora se ha hecho realidad gracias al esfuerzo de todos.

hay que tener en cuenta que a raíz de la catástrofe del Prestige las federaciones tuvimos la oportunidad de trabajar juntos y fue entonces cuando tomamos la decisión de emprender una acción común y constituir una federación gallega".

Evaristo Lareo señala como principal objetivo la defensa de la pesca de bajura, la artesanal y el marisqueo ya que "en Galicia disponemos de la flota de bajura más importante de España y ahora, a través de la Federación Gallega, disponemos de un instrumento único para negociar con todas las administraciones y con Europa".

Cambio en la Federación de Guipúzcoa

Por último en este análisis de los acontecimientos más importantes registrados durante el año 2004 en el ámbito de las cofradías, cabe reseñar que el responsable de la cofradía de Pasía, Jaime Tejedor, fue elegido nuevo presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipúzcoa (FCPG) al obtener más votos que el presidente saliente Esteban Olaizola.

Tejedor ya fue presidente de la FCPG entre 1998 y 2000, y entre sus prioridades figura el mantener un diálogo permanente con las instituciones pesqueras y con los agentes implicados en la pesca. ●

El año del etiquetado en la pesca



Saber exactamente lo que se vende y, sobre todo, lo que se compra. Esta ha sido una larga batalla aún sin culminar en el sector de los productos agrícolas y la que en este momento se halla en todo su debate en el conjunto de los productos de la pesca.

En las últimas semanas, el Ministerio de Agricultura a través del FROM ha desarrollado una campaña nacional con un doble objetivo basada en la edición de folletos explicativos, murales e información muy directa a los distribuidores. Los objetivos de la mismas han ido en una doble dirección. Por un lado, informar a los vendedores y distribuidores sobre la importancia de que ofrezcan información fidedigna y completa de los productos que venden. Por otra parte, informar también al consumidor sobre los productos que adquiere en su mercado para evitar mucho fraude que se ha producido en el sector de la pesca minorista donde en mu-

chos casos no se sabe donde acaba el mundo del fresco y del congelado o refrigerado o la propia denominación de algunas especies similares.

En el caso de la pesca y los productos de la pesca, aunque los intentos desde las diferentes Administraciones han sido muy viejos para lograr una información correcta sobre los productos que se comercializan en tienda minorista, la realidad es que su cumplimiento es mínimo y en otros casi incompleto. Saber exactamente el producto que se adquiere, su procedencia, el método con el que fue

AGRICULTURA PUSO EN MARCHA CAMPAÑAS PARA CONCIENCIAR A DISTRIBUIDORES Y CONSUMIDORES SOBRE LA IMPORTANCIA DE SABER QUÉ ES LO QUE SE OFRECE AL CONSUMIDOR

pescado o grado de frescura, es un imposible.

Para tratar de superar esa situación, hace casi un año se publicó la primera normativa en esa dirección para que los productos pesqueros tuvieran siempre una completa identificación. Esta normativa afectaba tanto a los productos frescos como los refrigerados y congelados, los capturados en el mar y a los obtenidos en la acuicultura. Esta actuación no era nueva para el sector de la pesca, sino una parte más de la política de la trazabilidad en el conjunto de los productos alimentarios para que el consumidor sepa exactamente lo que está adquiriendo.

De acuerdo con esa normativa, en todo producto de la pesca que se ofrezca al consumidor, se debe ofrecer en primer lugar el nombre de ese producto e incluso en país de origen. Se debe incluir el sistema por el que se ha pescado si se trata de pesca de captura o de criadero, de aguas dulces o marinas. Para una correcta identificación se debería incluir también su nombre comercial y científico, saber quién ha sido su expendedor y si se trata de un pescado fresco, conocer su fase de comercialización señalando su estado de frescura.

Aplicar este conjunto de exigencias a un sector donde todavía se halla dominado en su fase de venta minorista por empresas pequeñas, supone en principio un problema dedicación de esfuerzo y personal que en muchos casos no disponen.

Oficialmente se reconoce la existencia de esa dificultad. Por ese motivo, hasta la fecha se ha tenido una cierta manga ancha a la hora de que se cumplan ese conjunto de exigencias, aunque el objetivo es lograr que cada producto de la pesca se halle debidamente identificado. ●

Las empresas pesqueras en el exterior unen sus fuerzas

Administración y el sector que tiene intereses en terceros países, constituyeron este año el denominado "cluster" donde pretenden unir sus fuerzas las empresas pesqueras que faenan en esas aguas. Para el Ministerio de Agricultura, se trata de una iniciativa necesaria en defensa de la permanencia de las empresas españolas en esos países cuya actividad supone un dato importante en el mantenimiento del empleo y para aportar productos de la pesca a los mercados comunitarios.

Según los datos manejados por la Administración, actualmente España dispone de unos 500 barcos faenando en aguas exteriores de gran tonelaje y con unas grandes posibilidades de pesca. Junto a estos barcos, funcionan unas 220 empresas de capital español total o parcialmente, lo que supone un importante potencial, no sólo para los intereses de España sino para los de la propia Unión Europea.

El "cluster" está compuesto por una serie de asociados que se dividen en tres grupos. Uno primero formado por socios promotores y constituido por las asociaciones que representan a las empresas mixtas y sociedades conjuntas. En el segundo grupo se hallan los que se denominarían asociados de número compuesto por industrias y transformadores, junto bancos y cajas con interés en el sector. Finalmente hay un tercer grupo de socios protectores donde se hallan diversos organismos de la Administración.

Como línea general de actuación de este conjunto de empresas es la potenciación de una política de cooperación para en-



HAN CONSTITUIDO UN "CLUSTER" CON UN POTENCIAL DE 500 BARCOS Y 220 SOCIEDADES EN TODO EL MUNDO

cauzar el conjunto de empresas mixtas en el panorama pesquero de cada país donde operan estas flotas en línea con la nueva filosofía que trata de aplicar la Unión Europea en sus relaciones con terceros países.

En resumen, los objetivos más importantes que se proponen las empresas de este "cluster" se concretan en los siguientes:

- Defensa de las sociedades mixtas o empresas conjuntas ante cualquier instancia nacional o internacional

- Promover la utilización por parte de las sociedades mixtas de todo el conjunto de ayudas que se contemplan en la normativa comunitaria para estos fines.

- Ayudar a la expansión de estas empresas ubicadas en terceros países para que, junto a sus actividades en el mar, puedan iniciar otras de comercialización y transformación en tierra.

- Trabajar para introducir en terceros países la importancia de lo que suponen este tipo de empresas en beneficio de la propia Unión Europea. ●

Las secuelas del Prestige

El 13 de noviembre se cumplió el segundo aniversario del inicio de una de las mayores catástrofes marítimas de todos los tiempos. El fuel derramado hasta el hundimiento del barco, seis días más tarde, siguió de actualidad durante 2004. La extracción del fuel finalizó a comienzos de septiembre, pero no las consecuencias del vertido.

Unas 13.000 toneladas, las que albergaban los tanques del petrolero hundido, fueron extraídas por el innovador método puesto en práctica por los técnicos de Repsol. Las operaciones se realizaron sin contratiempos reseñables, llegando el mal tiempo una vez acabadas las operaciones de extracción, pero no las que deberían haberse realizado para la degradación del combustible a través de la biorremediación.

Esta situación ha levantado ya algunas críticas, dado que los técnicos de Repsol hablan de la posibilidad de no aplicar la biorremediación en las 711 toneladas que restan en los tanques de popa más lo que no pudo ser extraído de los de proa (unas cien toneladas). Con este método, el tiempo de eliminación del fuel sería de unos quince años; sin él, de unos treinta años. Un informe del Centro Superior de Investigaciones Científicas cifraba en 23 años el tiempo estimado para que la corrosión de los tanques dejase salir el fuel.

Probablemente la discusión sobre qué conviene hacer será uno de los asuntos que seguirán de actualidad, como lo es y seguirá siendo la incidencia sobre la pesca. Las Cofradías señalan que las capturas han sufrido una fuerte reducción, algo que desmiente la Xunta de Galicia. También hay disparidad en el efecto causado sobre el empleo en las



zonas más afectadas. Mientras la Consejería de Asuntos Sociales de la Xunta señala que el desempleo en la zona de la Costa da Morte desde el día del accidente descendió un 5%, si se compara con enero de 2003, el sindicato CC OO denuncia que aumentó seis veces más que en el resto de la Comunidad, y que

la Xunta desvió dinero de las inversiones en todos los programas de apoyo al empleo y los aumentó en los municipios del interior.

Las diferencias, dos años después, siguen presentes en no pocos asuntos relacionados con este accidente. Además de lo señalado, la Xunta acaba de hacer público un informe en el que defiende que el alejamiento del buque fue el "mal menor", y que cualquier otra posibilidad hubiese aumentado el efecto negativo de la catástrofe. La mayoría de los científicos sigue opinando lo contrario, como es el caso de la presidenta de la Comisión de Coordinación Científica, Beatriz Morales, para las investigaciones del Prestige, que volvió a criticar recientemente que tal medida no fuera consultada antes con los científicos, con lo que se agravó el problema.

INVESTIGACIONES PARADAS

Beatriz Morales denunció, asimismo, que hasta el momento Repsol no había facilitado a los equipos de investigación, que

desarrollan estudios aprobados por el Gobierno, muestras del crudo recuperado. Esta situación provoca que no se puedan realizar trabajos fundamentales en un 10% de los proyectos, proyectos que podrían aportar datos fundamentales sobre los efectos de la catástrofe a largo plazo.

En lo que no hay discusión posible es en que el fuel sigue llegando a la costa, con especial incidencia en nueve playas gallegas y del Cantábrico. También se avanza poco a poco en el terreno de las reclamaciones, donde el Gobierno acaba de anunciar la preparación de una nueva reclamación de 120 millones de euros al Fondo para la Indemnización por Daños Causados por Hidrocarburos (Fidac) para continuar sufragando los gastos generados por la catástrofe. Hasta este momento, las reclamaciones por los perjuicios ocasionados ascienden a 512 millones de euros. El Estado ya ha desembolsado unos mil millones de euros. La organización WWF/Adena denuncia la existencia de fuel en fondos someros frente a Costa da Morte al tiempo que solicita que, con fondos del Plan Galicia, se proceda a la recuperación integral de la costa gallega.

A pesar de la magnitud de los daños ocasionados, las medidas



para evitar un nuevo accidente de este tipo llegan con cuentagotas, si es que no son obstaculizadas por los intereses de las petroleras. Meras medidas de maquillaje, como la eliminación progresiva de los monocasco, tratan de encubrir otras de calado que son impedidas. Una de las más importantes, la de sacar adelante una Directiva Europea que incluiría la responsabilidad penal para los responsables de accidentes marítimos con resultado de contaminación, ha sido frenada por los gobiernos de Grecia, Chipre y Malta, utilizando su derecho de bloqueo.

Se espera que, a partir del próximo mes de mayo, vayan



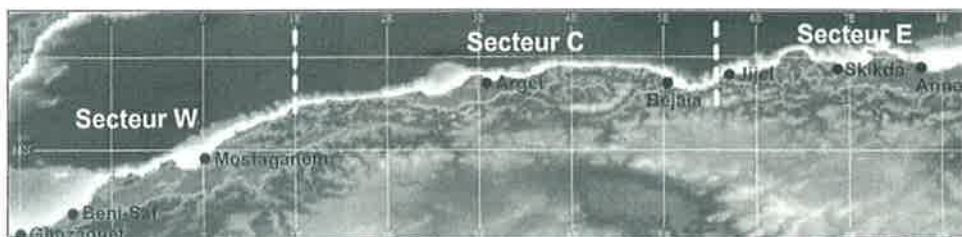
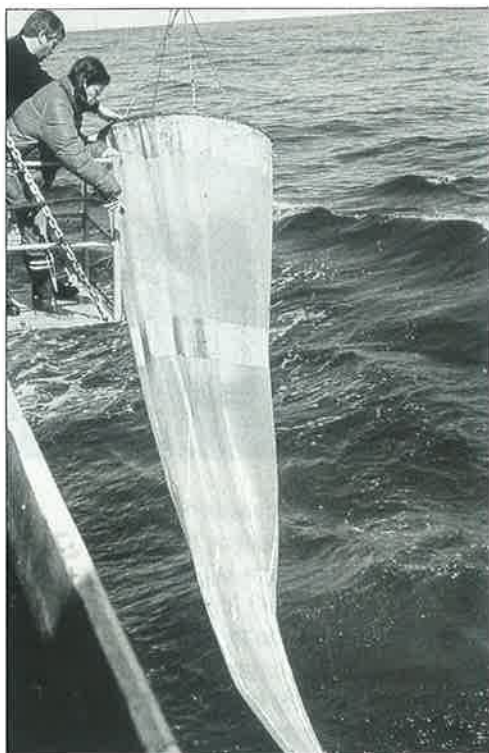
entrando en servicio dos nuevos helicópteros y dos nuevos buques para luchar contra la contaminación. Ello vendrá a paliar la falta de recursos de la Xunta para combatir las catástrofes marítimas, a pesar de que frente a sus costas se produce el mayor número de accidentes y vertidos no accidentales, como el que dejó 16 toneladas entre los días 20 y 22 de agosto. El Estado español, además de presionar para que se apliquen normativas más severas que hagan que contaminar no resulte rentable, deberá tomar también buena nota y mejorar los servicios de vigilancia. Y es que España resulta ser el país europeo con menos sistemas para la detección de vertidos, limitándose a la inspección visual. ●



Actividades del IEO

De Porcupine a la costa de Argelia

Como ya es habitual, en las páginas de MAR tuvieron cabida algunas de las múltiples actividades que realizan los investigadores del Instituto Español de Oceanografía. En esta ocasión, se recogieron las campañas de evaluación de los recursos en Porcupine, Cantábrico, o las realizadas en Argelia y Marruecos, en colaboración con investigadores de esos países. En acuicultura, detallamos las investigaciones realizadas con el medregal.



U orcupine mantiene una situación estable en cuanto a especies como la merluza, gallo y rape. La campaña, cuarta de las que realizan los investigadores del IEO, en el caladero irlandés, sólo apuntó un dato negativo: el descenso en la abundancia de la cigala. Aunque habría que mantener ciertas reservas respecto a este dato, según Francisco Velasco, responsable de la campaña realizada a bordo del Vizconde de Eza, y es que, al igual que la del pasado año, se realizó con muy mal tiempo, y eso afecta mucho a la cigala, por lo que tenemos dificultad para interpretar si se debe a un descenso real de la abundancia o a las condiciones meteorológicas.

Habrá que esperar a ver si hay más suerte para el próximo año, en lo que al tiempo se refiere, así como para que los datos obtenidos conformen una serie de cinco campañas, con lo que ya se podrán tener en cuenta esos resultados en las evaluaciones.

La merluza de este stock norte deparó noticias muy esperanzadoras ya que, unido a los datos de estabilidad en la abundancia, los investigadores detectaron signos de un buen reclutamiento, aunque hay que tener en cuenta que Porcupine no es una zona de reclutamiento propiamente dicha. Aunque, como recordaba el investigador del Centro Oceanográfico de San-



tander, se sigue en una situación, ya que el stock reproductor está por debajo de la biomasa de precaución.

En el stock sur (Cantábrico, Portugal y golfo de Cádiz), las noticias fueron menos halagüeñas. La situación es crítica, en palabras de los biólogos, que aconsejan una moratoria para la pesca de la merluza, cigala y rape. Las capturas de merluza caen en picado desde hace



años. En la campaña realizada a bordo del Cornide de Saavedra, los investigadores encontraron algunas señales esperanzadoras en el área donde realizaron sus trabajos, desde la desembocadura del Miño hasta la del Bidasoa. Francisco Sánchez, coordinador de la investigación, señaló a MAR que observaron una ligera recuperación de los índices de reclutamiento, aunque la biomasa reproductora sigue en valores muy bajos.

La sorpresa de la campaña resultó ser el área de distribución de los reclutas. Siempre se concentraban en zonas muy definidas, lo que facilitaba las medidas de protección mediante el establecimiento de vedas a la modalidad de arrastre de fondo. Ahora, el trabajo de los investigadores se centra en saber por qué han variado sus zonas de reclutamiento, si se debe a la grave situación en la que se encuentra el stock o si las condiciones ambientales vividas este año durante la fase larvaria de esta especie son la respuesta a este cambio.

Cabría reseñar, asimismo, las campañas realizadas por el IEO frente a las costas argelinas y marroquíes, en colaboración con investigadores de ambos países. Pero esta colaboración

va más allá, comportando todo un conjunto de actuaciones en acuicultura, asistencia técnica en infraestructuras y comercialización pesquera y portuaria, formación de personal marítimo-pesquero y fomento de las relaciones interprofesionales para la creación y desarrollo de sociedades mixtas.

La situación del stock de sardina sigue preocupando a los investigadores del IEO. Esta especie es el objetivo de la investigación iniciada en agosto de 2004 y que tratará de marcar a unos 24.000 ejemplares. Se trata de conocer sus movimientos para comprender mejor la estructura y dinámica de la población y poder gestionar mejor este importante recurso.

Como muestra de los importantes trabajos de investigación que vienen realizando desde distintos centros oceanográficos del IEO en acuicultura, nos hicimos eco de los trabajos desarrollados en el de Canarias para el cultivo de medregal. El director de estos trabajos, Salvador Jerez Herrera, destacó el importantísimo logro que supuso que en 2002 consiguieran puestas espontáneas de esta especie, lo que suponía un gran avance de cara a su futura comercialización. Habían transcurrido cinco

años desde que empezaron a trabajar con el primer grupo de medregales capturado por encargo de los científicos.

En esos momentos, su trabajo principal está dirigido a reducir la elevada tasa de mortandad de alevines tras la puesta, la principal dificultad con que se encontraba la investigación. Estos trabajos con el medregal se están realizando también en el Centro Oceanográfico de Murcia, cuyos investigadores se centran especialmente en el estudio de los piensos más adecuados para esta especie así como a aspectos relacionados con el comportamiento y la reproducción. ●





Según WWF/Adena

Las ayudas pesqueras incrementan la crisis



El 48,4% de los fondos públicos de la UE destinados al sector pesquero tiene un impacto ambiental negativo. En vez de paliar los efectos de la crisis pesquera, lo que hacen es incrementarlos, según un amplio informe elaborado por WWF/Adena y basado en el destino que España dio a los fondos recibidos entre 1994 y 2001.

Durante el periodo 1994-2001, España destinó el 31% de las ayudas a renovar la flota, frente a un 32% dedicado al ajuste del esfuerzo. La organización ecologista destaca que casi la mitad de las ayudas revierten en actuaciones con un impacto negativo sobre el medio ambiente marino. En este sentido son consideradas las ayudas que implicarán un aumento del esfuerzo pesquero, como es el de la renovación de la flota, situación que cabe generalizar a los países comunitarios. Sin embargo, WWF/Adena destaca que España está realizando, a pesar de lo señalado, un importante esfuerzo en el ajuste de su flota en comparación con otros Estados de la Unión Europea.

Esta situación cabe sintetizarla como el de la pescadilla que se muerde la cola. Hay crisis porque los caladeros están sobre explotados, por lo que se pesca poco, y como se pesca poco hay que ayudar al sector, y se le ayuda mediante fondos para financiar la renovación de la flota, y se renueva con barcos más potentes y más eficaces que intensificarán la explotación de los maltrechos caladeros... Una sobre explotación que supone una importante pérdida de puestos de trabajo, no valorándose debidamente este aspecto en las inversiones realizadas en el sector.

En el informe, entre las medidas con impacto negativo se destacaba el de las ayudas a las granjas de engrase de atún rojo en el Mediterráneo. Una actividad, como ya se ha señalado en diferentes ocasiones, que ha supuesto un aumento incontrolado de la presión sobre un stock muy diezmado. Pero es que, además, algunas de esas ayudas les llegan como si su actividad correspondiera a la producción acuícola, cuando en dichas

granjas no se cierra en ciclo de la especie. Al mismo tiempo que da ayudas que han supuesto la renovación y aumento de potencia de la flota de cerco que captura atún rojo para estas granjas, la UE trata de proteger, junto a organismos como la ICCAT, el stock de atún rojo.

Además de destacar la desigual distribución de las ayudas, siendo la artesanal la que menos recibe, se destaca un ejemplo de buena gestión de los fondos públicos, la llevada a cabo a comienzos del presente siglo en la Comunidad de Baleares. Los gestores establecieron un baremo del coste máximo para acceder a las ayudas a partir del estudio del coste real del motor según su potencia. Hay que señalar que el límite legal de la potencia máxima era superada en el 80% de los casos. Además, se financiaban únicamente los equipamientos mínimos considerados imprescindibles para el desarrollo de la actividad pesquera y que no implicaran un aumento de su capacidad para la pesca. Todo un ejemplo del control de las subvenciones. ●

La difícil protección de los cetáceos

Japón sigue volcando todos sus esfuerzos en la eliminación de la moratoria sobre la caza de ballenas. En la última reunión de la Comisión Ballenera Internacional logró que se debata el Plan de Gestión en 2005, por el que se regularán las reglas para gestionar el futuro de la caza. Las muertes de cetáceos por redes de pesca y sónares de barcos militares concluyeron un año difícil para esta especie.

Desde hace tiempo, los dos países más beligerantes en la CBI para lograr el fin de la moratoria sobre la caza de ballenas, Noruega y Japón, llevan tácticas diferentes. Mientras Noruega decidió no enfrentarse a los grupos conservacionistas, y seguir aumentando, año tras año, el número de ejemplares capturados, Japón optó por el enfrentamiento abierto a partir del logro un importante número de apoyos comprados a países sin tradición pesquera, pero cuyos votos cuentan como los de los demás.

En la 56 reunión de la CBI, el éxito de su compra de votos estuvo a punto de darle la victoria en algunas votaciones. Los nuevos "fichajes" que tiene ya apalabrados -Senegal, Costa de Marfil y Marruecos- pueden cambiar el signo de las futuras votaciones. De momento, Japón logró que se discuta el próximo año la adopción de un Esquema de Gestión Revisado (RMS). El proceso de discusión sobre el mismo lleva varios años estancado, dadas las distintas posturas existentes.

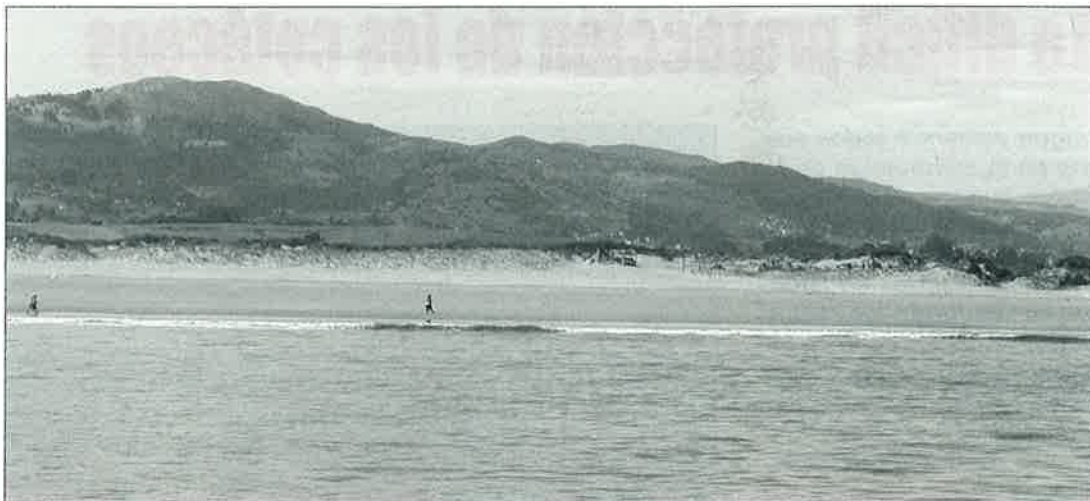
El RMS es un conjunto de reglas y procedimientos destinados a gestionar la caza de ballenas en el futuro y, entre otras cosas, debería establecer los niveles de población en los que las especies pueden ser cazados,



un punto muy polémico. Greenpeace denunció, además, que estas discusiones se han llevado siempre a puerta cerrada, y que todos tienen el derecho a estar informados al respecto. EE.UU mostró de forma inmediata su rechazo a que estas discusiones impliquen, si hipotéticamente se aprobara el RMS, el reinicio de la caza comercial.

A las muertes de ballenas fruto de las cacerías que siguen realizando estos países, hay que sumar el elevado número de cetáceos que todos los años mueren atrapados en las redes de

pesca. Se calculan que son unos 300.000, entre ballenas, marsopas y delfines. A ellos hay que añadir, al igual que hace dos años, las muertes ocasionadas por navíos de la OTAN en aguas canarias. El hecho tiene el origen en los potentes sónares utilizados por estos barcos. Su letal efecto ya fue comprobado en años anteriores y en otros puntos próximos, como en las Azores. La buena noticia es que el actual ministro de Defensa, José Bono, ha decidido preservar esta agua de posibles nuevas maniobras militares. ●



Aumenta el control de las aguas de baño marítimas

Un año más se cumple la tendencia apuntada hace tiempo. Ésta no es otra que sigue el aumento de las zonas de baño marítimas controladas, manteniéndose la buena calidad en líneas generales de los mismo, y el descenso del control de las zona de baño interiores, hasta el punto de recibir España un nuevo aviso de Bruselas por la falta de interés en mejorar la calidad de estas aguas.

Fueron 1.179 los puntos de muestreo realizados en las zonas de baño marítimas efectuados en 2003, de los que el 97,6% resultó apto para el baño. Aunque este porcentaje desciende en siete décimas con respecto al año anterior, lo más destacable sigue siendo el aumento de los puntos de muestreo (seis más que en 2002). El único punto oscuro en esta información es que parece que España suprimió algunos puntos afectados por la catástrofe del Prestige. En total, se omitieron datos sobre 22 playas gallegas y una asturiana, precisamente en las que más se dejaron notar los efectos del derrame de crudo.

Cabe destacar, por lo tanto, que nuestras aguas de baño

marítimas están cada vez más controladas, y que su calidad sigue siendo buena. Sin embargo, la valoración de las zonas de baño interiores resultó decepcionante. En los datos referidos a 2003, y según sospecha de la comisión Europea, en España se han reducido puntos de control con el fin de alterar el porcentaje de los resultados. De los 346



puntos de control existentes en 1994 se ha pasado a 171. Y todo ello para sacar un porcentaje oficial del 95,9% de zonas aptas para el baño.

La comisaria de Medio Ambiente, Margot Walström, exigió que se pusiera fin a esta práctica de desclasificar zonas de baño para remediar los problemas de contaminación, insistiendo en

que hay que dar una solución a los problemas de contaminación. Una práctica, por cierto, en la que España no es la única, ya que también han sido acusados de utilizar esta técnica Francia, Alemania y Finlandia.

Mejor noticia, en cuanto al medio ambiente, resultó el que la Organización Marítima Internacional (OMI), en su 51 reunión, declarase a Canarias como Área Marítima Especialmente Sensible, junto con el archipiélago de las Galápagos y el Mar Báltico. Esta declaración, realizada a partir de la propuesta de la delegación española, recibió el apoyo decidido de Francia y Gran Bretaña, así como de las organizaciones ecologistas Greenpeace, WWF/Adena y Amigos de la Tierra, cuya intervención fue considerada como de decisiva por la propia delegación española.

En la próxima reunión de la OMI, en 2005, la delegación española deberá realizar el trámite de presentar las medidas concretas de protección para Canarias, tras lo cual esta designación tendrá carácter definitivo. ●

Marina Mercante

Crecimiento sostenido de flota y máximos en el comercio marítimo

La flota mercante total que controlan las navieras españolas aumentó su tonelaje en 2003 en un 8,3 por ciento y sumó 308 buques y 3.663.773 GT a principios del presente año, mientras el comercio marítimo español volvía a tocar máximos históricos, con una subida anual del 3,8 por ciento.

El pabellón nacional ha mostrado una fuerte dinámica, al progresar más del doble de lo que lo hizo la flota mundial, incluso frente al preocupante claroscuro de la crisis de los astilleros públicos nacionales. Las perspectivas positivas se apoyan en la existencia de una cartera de pedidos, en línea con lo demandado por las navieras españolas, que desde 2000 hasta el presente han botado 40 nuevos buques, de avanzada tecnología, y, reducido, pues, la media de edad de la flota española.

Para el presidente de ANAVE, Juan Riva, "las perspectivas de crecimiento de nuestro sector corren parejas con su enorme potencial que le aguarda, si pensamos que la flota española es la vigésimo sexta del mundo cuando debiéramos figurar entre las diez primeras. Sin duda es esclarecedor el dato de que nuestro comercio marítimo -importaciones, exportaciones y cabotaje- supera los 290 millones de toneladas".

La ministra de fomento, Magdalena Álvarez, se felicitó del buen cariz de las cifras del sector mercante español y aludió a la necesidad de "propender hacia el servicio marítimo integral, ese conjunto de respuestas -intermodalidad, eficacia de la cadena transportista y sostenibilidad medioambiental- a la globalización del sistema". Calificó de "decisivo e inaplazable" el reto de conservar las infraestructuras marítimas, y, anunció "un con-



junto de medidas económicas y financieras al servicio del sistema público y estímulos al sector privado". Abundó en la necesidad de "una revisión de la Ley de Puertos" y prometió "convenios bilaterales con otros países" para el desarrollo de las autopistas del mar, y, "la creación de una Agencia Nacional de Seguridad en el Transporte", así como "medidas para aliviar los costes de la insularidad".

La Asociación de Navieros Españoles asume una etapa de renovación estatutaria interna y se ocupa, actualmente también, de auditar la imagen externa del sector marítimo, entendiendo que el proceso globalizador, la liberación y la necesidad de interactuar con los medios y la opinión pública representan un cambio de escenario.

Para Juan Riva, "el sector marítimo tiene una imagen devaluada en los principales medios generalistas que forman la opinión pública, y también se dan visibles paradojas o consecuencias del desconocimiento mutuo. Tal vez una de las más curiosas -como ocurrió después del impresionante impacto por la catástrofe del "Prestige"- es la de que, mientras los incidentes de contaminación marina han descendido últimamente a míni-

mos, la opinión pública cree que ha sido todo lo contrario".

Otro casuismo similar se produce respecto a la preocupación de los distintos países -que es la de sus opiniones públicas- tendentes a legislar sobre seguridad marítima propia o tener solamente una dimensión europea de la misma, normativas de prohibición de paso o escala en puerto a petroleros, etc, cuando la dimensión de la navegación es mundial, y -reitera el presidente de ANAVE- "haríamos mal en menoscabar la autoridad de la Organización Marítima Internacional (OMI), cuyo criterio global y experto habría de ser el definitivo".

Los navieros, en casi todos los casos, se muestran partidarios, más que de proliferación de medidas, de la correcta aplicación de las existentes, y, ésto vale lo mismo para los temas de seguridad marítima, que -por ejemplo- para los apoyos a la inversión y renovación de flota, dándose el caso de que el sistema de Aval Estatal español quedó sin utilizar, por tercer año consecutivo, en 2003. Lo que no deja de ser una desventaja comparativa más del sector español respecto de sus homónimos europeos, por ejemplo, como fa-



vorablemente, es el capítulo de Directrices Comunitarias sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo, "que nos autorizarán hasta 2010 los regímenes fiscales especiales y otros apoyos. Así mismo, ANAVE entiende "muy positivo, como cebo de la inversión, el tratamiento de los servicios portuarios, dentro del sistema de gravamen de las empresas navieras, en función de las toneladas ("tonnage tax"), según la Comisión ha accedido, recientemente, a las peticiones del sector".

RECUPERACIÓN Y AJUSTE DE EQUILIBRIOS

El panorama mundial del sector en 2003 revela estímulos de recuperación y ajuste paulatino de los desequilibrios que causaron la crisis de los años 80. El momento es calificado de brillante, en tanto que la inversión de las industrias navieras vuelve a crecer, como consecuencia de los altos ingresos obtenidos desde los segmentos de petroleros, graneleros, portacontenedores y gaseros.

Los precios de los buques nuevos han subido sensiblemente en los dos últimos años, pero el sector compensa sus actuaciones de financiación al haber descendido los tipos de interés. La previsión para 2004 es que se sostendrá la actividad mundial si, por ejemplo, China -principal locomotora de algunos de los tráficos marítimos más importantes- se salva del recalentamiento de su economía.

Estados Unidos y Asia crecerán su negocio marítimo en un 4 por ciento y a Europa apenas se le adjudica un 2 por ciento.

El común de las características en las principales carteras de pedidos se refiere a barcos cada vez mayores, por encima de las 35.000 tpm., en todos los segmentos, y en el de los buques LNG se entregan proyectos de hasta 200.000.

La demanda de transporte marítimo, en términos de tonelada por milla, creció un 5,9 por ciento en 2003 y el tonelaje transportado crecerá en 2004 un 3,7 por ciento y un 3,1 en 2005.

La pésima situación de los astilleros comunitarios, y, especialmente la de los españoles, es el punto negro de este segmento constructivo, que en el resto del mundo vivió, en 2003, una auténtica euforia de encargos y entregas.

A escala mundial, los resultados de los astilleros presentan records tan históricos como el de haber botado petroleros en cantidades que no se alcanzaban desde hace treinta años, sin duda primeros efectos de la renovación de las flotas de combustible.

Los astilleros de la Unión Europea hubieron de contentarse con un humilde 6,5 por ciento del total mundial y España sirvió solamente el 0,5 por ciento de aquella demanda.

Puede decirse que a raíz de la supresión de las primas a la construcción naval (2.000), España se encuentra sin instrumentos financieros para reanimar su mercado constructivo, y a ello hay que sumar el problema de fondo del "dumping" coreano, frente al cual la UE ha esgrimido, apenas, "un mecanismo de defensa temporal" inconsistente.

SEGURIDAD BUQUE/INFRAESTRUCTURA

Para el presidente de ANAVE alcanza especial interés en la progresión de nuestro sector el asumir el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (ISPS), de julio 2004, "porque la protección frente a actos ilícitos, ataques terroristas y polizonaje decanta un

futuro despejado, al que brindamos esfuerzo humano e importantes costes. Hemos conseguido implantar en el sector marítimo-portuario español unas medidas de seguridad, equivalentes por lo menos a las del sector aéreo y muy superiores a las que existen en el transporte terrestre, y, aspiramos a que estos costes no supongan un nuevo hándicap competitivo a nuestro modo transportista" -reflexionó Juan Riva, que en párrafo posterior demandó a la Administración una fórmula compensatoria del referido esfuerzo de los protagonistas económicos.

COMERCIO MARÍTIMO, EN MÁXIMOS

Durante 2003 las importaciones españolas volvieron a sentar el predominio del crudo petrolífero



(28%) y los productos derivados y elaborados de éste (5%), en tanto nuestras exportaciones se refirieron a la carga general, graneles líquidos y sólidos, destacando -en positivo- los tráficos de cabotaje, que escalaron un 4,1 por ciento.

FLOTA GASERA

A 1 de junio de 2004 la flota del pabellón español ascendía a 209 buques y 2.345.922 GT, en gran impulso por la entrega de dos buques gaseros de espectacular desplazamiento, 93.000 y 68.000 GT respectivamente.

La media de edad de nuestros buques es de 15,9 años, frente a los 16,9 de 2002, estimable rebaja. Los alumineros y cementeros son los más veteranos del oficio transportista marítimo (28 años), mientras la flota gasera brilla en la media de edad de los 5,8 años. ●

Entran en servicio las patrullas mixtas hispano-marroquíes

Desde el pasado febrero la Gendarmería Real de Marruecos y la Guardia Civil comparten la vigilancia de las aguas entre Canarias y el Sáhara Occidental, a bordo de la patrullera "Guadalupo", en cumplimiento de los Acuerdos Hispano-marroquíes para la lucha contra la inmigración irregular. El acto de presentación de la nueva patrulla mixta tuvo lugar en Puerto del Rosario, la localidad canaria cuyas zonas costeras de Tuineje y Antigua reciben el grueso de las pateras y tráfico ilegales de subsaharianos y marroquíes.

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

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

El gobierno español, a propósito de este reforzamiento de medios para las costas de Canarias, ha firmado con Cruz Roja del Archipiélago un convenio de asistencia por valor de 300.000 euros, a los que la Consejería de Asuntos Sociales del Gobierno de Canarias ha añadido otros 60.000, en todos los casos para la mejora de dotaciones para ayuntamientos y cabildos.

En la firma del acuerdo con Cruz Roja Española el ministro de Interior, Ángel Acebes calificó al Sistema Integral de Vigi-

lancia Exterior (SIVE) de "ojo atento" que ha permitido una abierta lucha contra las mafias de la inmigración, pero destacó también "el aspecto humanitario de esta fórmula de vigilancia electrónica, que ha ayudado a salvar muchas vidas en peligro".

Desde que se ha implantado esta panoplia de sistemas para la impermeabilización de la frontera sur europea, "España repatria un 20 por ciento más de inmigrantes irregulares, cifra que alcanzó los 92.000 en 2003 y 18.000 en lo que va de 2004".

Los gobiernos de Marruecos y España consideran que esta respuesta conjunta favorece el aseguramiento e impermeabilización de la frontera sur de la Unión Europea, que comenzó en 2003 con el Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) en el Estrecho, y, que ahora se amplía a las costas entre Canarias y la plataforma norteafricana, una vez que esta solución de patrullas sirva de transición.

La distinta contextura geográfica de la zona a vigilar, principalmente entre Fuerteventura y Lanzarote y el Sahara Occidental recomienda la solución del patrullaje marítimo, mientras en el Estrecho predomina la detección electrónica de infrarrojos (SIVE), que pronto también se traspondrá a esta zona, sobre la que se está incrementando el número de pateras y los tráfico ilegales de subsaharianos.

El patrullaje extiende su ámbito de actuación -según zonas- en la distancia de entre los treinta y los ciento veinte kilómetros de distancia entre Canarias y las costas norteafricanas, aspecto que también complica las detecciones de los radares respecto a los apenas 15 kilómetros del Estrecho. ●



España, cabecera de las autopistas del mar



España queda incardinada en la Autopista del Mar de Europa Occidental, que arranca de nuestro país y de Portugal -por el arco del Atlántico- hacia el Mar del Norte y el Mar de Irlanda, así como también será punto de partida de la Autopista del Mar del Mediterráneo Occidental, que conectará los puertos españoles con los de Francia, Italia y Malta, con continuidad a la Autopista del Sureste de Europa (Adriático, Jónico y Mediterráneo Oriental, incluido Chipre). Contempla esta modificación del mapa de transporte marítimo europeo la Autopista del Mar Báltico, que aglutinará a los puertos comunitarios ribereños de esta zona con los de Europa Central y Occidental.

El Parlamento Europeo ha aprobado la modificación de las Directrices sobre la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) que fue propuesta por la Comisión, y treinta proyectos prioritarios, entre ellos el llamado de las "Autopistas del Mar", con un total de 225.000 millones de euros en inversiones hasta 2020.

Entran en la historia, así, las llamadas "Autopistas del Mar", cuyo concepto arranca del Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea, de septiembre de 2001, y en su referencia concreta a las Redes Transeuropeas de Transporte ("Transeuropean

Transport Networks", TEN-T), que habrán de ser el esfuerzo logístico necesario para poner en marcha el sistema y hacerlo rentable, económica, social y medioambientalmente.

La navegación de cabotaje europeo del futuro tiene terminología anglosajona (Short Sea Shipping-SSS) y construcción semántica imaginativa (Autopistas del Mar) pero lo cierto es que empieza a carearse con la realidad y suena el pistoletazo de salida. Sobre Europa se cierne la amenaza del colapso terrestre y el ahogo medioambiental si la solución marítima se demora más de 2010.

Hay que poner en funcionamiento una demanda de transporte interno de la Unión Europea que va a crecer un 40 por ciento de aquí a entonces, y, además, la nueva Europa a 25 transportará el 23 por ciento del total mundial a través de nuestros puertos y aguas. Será preciso asumir un enorme cambio de mentalidad transportista, del tamaño del desafío de saturación terrestre que se trata de evitar, y hacer que funcione un transporte marítimo que se presenta como de mucho mayor rendimiento.

El término "autopistas del mar" hizo fortuna a raíz de que, en 2002, el Ministerio de Transportes de Finlandia elaborase un docu-

mento que con este título se encabezaba, y, aunque referido exclusivamente al Báltico, pronto obtuvo el interés de la Comisión Europea.

Bruselas hizo sus cuentas, ponderando que la cuenca europea común duplicaría las toneladas a transportar en 2015, y, tomó el documento finlandés con propósito de extrapolar sus conclusiones a toda el área UE, siendo las principales, a) la necesidad de compatibilizar la cadena de transporte, b) los sistemas de gestión de la información del tráfico y c) la mejora de los buques y combustibles.

El grupo europeo de alto nivel extendió el estudio a la ampliación de la UE a 25, cuyas líneas principales y definición trazó con el convencimiento de que "hay que superar cuellos de botella geográficos" y "hacer de las autopistas del mar dos corredores marítimos, a lo menos, para el transporte internacional e intracomunitario y la conectividad del Viejo Continente".

España se ha sumado al esfuerzo pionero con su propio Centro de Promoción del Short Sea Shipping y traza su integración a las autopistas del mar, comprometiendo a más de veinte instituciones transportistas, bajo la idea-fuerza de "mejorar la cadena de transporte y abrir paso al mar como alternativa a los tráfico captados en el futuro". ●

Valencia organizará la "32 Copa América"

Valencia vibró con su exitosa candidatura para la sede y organización en 2007 de la "32 Copa América", que obtuvo frente a sesenta y cinco grandes ciudades. El esfuerzo reportará unos beneficios superiores a los 1.500 millones de euros y la modernización de las infraestructuras urbanas -dársena interior, puertos, aeropuertos- transformará la ciudad y creará 10.000 nuevos puestos de trabajo.

Las tres administraciones se han volcado en el aspecto inversor y confluyen en el Consorcio Valencia 2007, que se propone el viejo sueño de remodelar y abrir la dársena interior, como "balcón al mar", histórica obra que costará no menos de 200 millones de euros. El gran pretexto es la "Copa América", competición que mezcla el lujo con el deporte y las altas finanzas, y cuyo éxito de la edición última en Nueva Zelanda, podría superarse en Valencia, al ser más favorables los horarios para televisión/publicidad, ya que el evento se transmite a doscientos diez países.

Para dar una idea de la expectativa existente y el valor intrínseco del evento, baste con decir que sus pre-regatas, celebradas este mes de octubre (los actos 2 y 3 de la Copa Louis Vuitton) ya generaron 2,2 millones de euros de ingresos, acercándose a la hostelería valenciana 46.000 turista, además de participantes y equipos, hasta un total de 93.000 pernотaciones en los días de la preguntas.

Por mayor casualidad anecdótica, Suiza -país sin mar- es el vencedor de Nueva Zelanda y defenderá precisamente este título en el "match race" (barco contra barco) en Valencia. Más detalles: cada equipo competidor se gasta 50 millones de euros; participar como aspirante al desafío cuesta 40 millones, y, el precio medio de una embarcación competitiva es de 5 millones de euros.



La Copa América es la competición más antigua del mundo de la vela, a la que España se plantea acudir, aún no se sabe, si con dos proyectos de equipo -el liderado por Agustín Zulueta y el de Pedro Campos- o bien con un sólo regatista, sumando el esfuerzo patrocinador, de lo que son más partidarios los sponsors Iberdrola y Caja Madrid. La solución integrada ofrecería al equipo único español una financiación próxima a los 100 millones de euros, que se considera "de alto nivel competitivo, como para aspirar a todo...".

Esta competición velera de élite tiene una tradición de ciento cincuenta años, desde que el 22 de agosto de 1851 se celebró por primera vez un desafío entre el barco estadounidense "América" y la flota británica, en mares cercanos a la isla de Wright. Al producirse la victoria del velero de Estados Unidos se hizo cuestión de honrilla el sostenimiento periódico de este

desafío, hasta 1958 en que el reglamento de la Copa América fue modificado y se dio entrada a representantes de otros países.

Fue entonces cuando llegaron al podium los tripulantes de veleros representativos de Australia, Nueva Zelanda y Suiza, que desde entonces comparten el historial triunfador con Estados Unidos.

Por encima del histórico hito que para Valencia y España significa la acogida de este espectacular reto deportivo, su traducción a millonarios ingresos, se ha dado principio -por parte de la Generalidad Valenciana- a un ambicioso Plan de Puertos Deportivos, con el propósito de que para 2007 alumbrarán nuevas instalaciones Peñíscola, El Campello y Santa Pola. Con la misma y significativa fecha ya se señalan remodelaciones de otros dieciséis puertos deportivos en aquella comunidad autónoma y la creación ex novo de unos diez mil amarres. ●

PUBLICADO EN "MAR" EN 2004

| ARTÍCULO | Revista | Mes |
|--|---------|--------------|
| ACUICULTURA | | |
| ● PROYECTO DEL IEO DE CANARIAS PARA EL CULTIVO DE MEDREGAL | 426 | Abril |
| ● ACUICULTURA: CLAROSCUROS DE UNA INDUSTRIA PUJANTE | 428 | Junio |
| ● EL MONOCULTIVO DEL SALMÓN EN CHILE | 428 | Junio |
| ● LA UE FOMENTA LA ACUICULTURA PARA LA CREACIÓN DE EMPLEO EN LAS LOCALIDADES DEPENDIENTES DE LA PESCA | 428 | Junio |
| ● CONFERENCIA SECTORIAL DE ACUICULTURA MARINA | 432 | Noviembre |
| GOBIERNO | | |
| ● EL PROGRAMA DEL GOBIERNO SOCIALISTA | 425 | Marzo |
| ● GANÓ EL PSOE | 425 | Marzo |
| ● COMPROMISO DE DIÁLOGO Y RENOVACIÓN | 426 | Abril |
| ● UNA CONSTITUCIÓN PARA EUROPA | 433 | Diciembre |
| GRANDES REPORTAJES | | |
| ● BRUSELAS RECONOCE EL PAPEL DE LA MUJER EN LA PESCA | 423 | Enero |
| ● LA 32ª COPA AMÉRICA | 425 | Marzo |
| ● PARQUES EÓLICOS MARINOS | 425 | Marzo |
| ● MADRID, PRIMER PUERTO DEPORTIVO | 426 | Abril |
| ● UNA GRASA DE PESCADO MANTIENE ALEJADAS A LAS AVES | 426 | Abril |
| ● LOS RÍOS Y SU INFLUENCIA EN LA PRODUCCIÓN PESQUERA | 430 | Septiembre |
| ● ASIA, BASURERO NAVAL DE OCCIDENTE | 431 | Octubre |
| ● LAS ELÉCTRICAS SE APUNTAN A LA ENERGÍA MARINA | 432 | Noviembre |
| ● EXPO-NÁUTICA BARCELONA | 433 | Diciembre |
| ● CONGRESO COMISIONES OBRERAS | 433 | Diciembre |
| INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA | | |
| ● EL ISM ORGANIZA LAS PRIMERAS JORNADAS SOBRE SANIDAD MARÍTIMA | 424 | Febrero |
| ● PLAN DE FORMACIÓN PARA 2004 (ISLA CRISTINA) | 424 | Febrero |
| ● LA OFERTA FORMATIVA DE BAMIO PARA 2004 | 424 | Febrero |
| ● EL ISM POTENCIARÁ EL CENTRO ASISTENCIAL EN EL ÍNDICO | 425 | Marzo |
| ● EL ISM INICIA LA CAMPAÑA DE ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA 2004 | 425 | Marzo |
| ● LOS AUTÓNOMOS DEL REM DEBERÁN PRESENTAR DECLARACIÓN DE LA SITUACIÓN DE ACTIVIDAD CUANDO SE DEN DE BAJA | 426 | Abril |
| ● EL CENTRO RADIOMÉDICO ESPAÑOL CUMPLE 25 AÑOS | 427 | Mayo |
| ● CURSO DE MODERNIZACIÓN PRODUCTIVA Y DESARROLLO SOCIOLABORAL EN LA PESCA | 427 | Mayo |
| ● COMENZÓ LA COSTERA DEL BONITO | 428 | Junio |
| ● EL ISM CONSTRUIRÁ UN NUEVO BUQUE HOSPITAL | 429 | Julio-Agosto |
| ● ASÍ VA LA COSTERA DEL BONITO | 429 | Julio-Agosto |
| ● EDUARDO GONZÁLEZ LÓPEZ, NUEVO DIRECTOR DEL ISM | 429 | Julio-Agosto |
| ● NUEVA ETAPA PARA EL CENTRO NACIONAL DE FORMACIÓN MARÍTIMA DE ISLA CRISTINA | 429 | Julio-Agosto |

| ARTÍCULO | Revista | Mes |
|---|---------|--------------|
| ● EL ISM PAGARÁ AYUDAS A LOS TRABAJADORES AFECTADOS POR LAS PARADAS EN LOS CALADEROS DE ANGOLA Y NAFO | 431 | Octubre |
| ● REUNIÓN DE DIRECTORES EN MADRID: EL ISM INICIA UNA NUEVA ETAPA | 431 | Octubre |
| ● NOMBRAMIENTOS EN EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA | 431 | Octubre |
| ● EL PROGRAMA DE SANIDAD MARÍTIMA, PREMIADO | 432 | Noviembre |
| ● I MASTER GESTIÓN PESQUERA | 433 | Diciembre |
| MARINA MERCANTE | | |
| ● EL SISTEMA "MOBILITY" EMPLAZA LA TV DIGITAL E INTERNET EN BARCOS, FERRIES Y YATES | 423 | Enero |
| ● FOMENTO APUESTA POR LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y LA VIGILANCIA COSTERA | 423 | Enero |
| ● BRUSELAS AUTORIZA SUBSIDIOS A ESPAÑA HASTA EL 31 DE MARZO | 423 | Enero |
| ● SALVAMENTO MARÍTIMO COORDINÓ EL RESCATE DE 7.809 PERSONAS EN 2002 | 424 | Febrero |
| ● EGNOS-GALILEO PASA LAS PRIMERAS PRUEBAS EN LAS COSTAS ESPAÑOLAS | 424 | Febrero |
| ● BRUSELAS EXTIENDE LAS AYUDAS PÚBLICAS A LOS BUQUES GASEROS | 424 | Febrero |
| ● IZAR REDUJO PÉRDIDAS EN 2003, PESE AL EMPEORAMIENTO DE LA COYUNTURA | 425 | Marzo |
| ● PATRULLAS MIXTAS HISPANO-MARROQUÍES OPERAN YA EN AGUAS CANARIAS | 426 | Abril |
| ● FOMENTO ENCARGA DOS NUEVOS REMOLCADORES POLIVALENTES | 426 | Abril |
| ● CHIPRE Y MALTA, "CABALLOS DE TROYA" DE LA AMPLIACIÓN MARÍTIMA | 427 | Mayo |
| ● EL NUEVO BUQUE OCEANOGRÁFICO ESPAÑOL SERÁ BOTADO EN 2006 | 428 | Junio |
| ● LA UE POTENCIÓ LOS MECANISMOS DE SEGURIDAD MARÍTIMA | 428 | Junio |
| ● ESPAÑA, PAÍS LÍDER EN LA APLICACIÓN DE MEDIDAS ANTITERRORISTAS EN BUQUES Y PUERTOS | 428 | Junio |
| ● GALICIA CREA SU SERVICIO DE GUARDACOSTAS | 428 | Junio |
| ● LA SEGURIDAD DE LOS FERRIES ES BUENA | 429 | Julio-Agosto |
| ● GOBIERNO Y SECTOR NEGOCIAN UNA SALIDA PARA LOS ASTILLEROS DE IZAR | 430 | Septiembre |
| ● CRECEN LA FLOTA Y EL COMERCIO MARÍTIMO | 430 | Septiembre |
| ● ESPAÑA, CABECERA DE LAS DOS PRINCIPALES AUTOPISTAS DEL MAR | 430 | Septiembre |
| ● LA "OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO 2004" | 431 | Octubre |
| ● VÍAS DE SOLUCIÓN PARA IZAR | 431 | Octubre |
| ● FOMENTO REESTRUCTURA MARINA MERCANTE EN CUATRO SUBDIRECCIONES GENERALES | 431 | Octubre |
| ● PETROLEROS BAJO LUPA | 432 | Noviembre |
| ● SALVAMENTO MARÍTIMO ATENDIÓ 805 EMERGENCIAS | 432 | Noviembre |
| ● BRUSELAS REABRIÓ EL CONFLICTO DE IZAR | 432 | Noviembre |
| ● PLAN PUENTE SALVAMENTO MARÍTIMO | 433 | Diciembre |
| MEDIO AMBIENTE | | |
| ● LOS SUBSIDIOS PESQUEROS ACABAN CON LA PESCA | 423 | Enero |
| ● AUMENTAN LOS DECOMISOS DE PESCADO EN GALICIA Y ANDALUCÍA | 425 | Marzo |

PUBLICADO EN "MAR" EN 2004

| ARTÍCULO | Revista | Mes |
|--|---------|--------------|
| ● EL XOVE, CUATRO AÑOS DESPUÉS | 425 | Marzo |
| ● CUDILLERO SE OPONE A LA EXTRACCIÓN DE ARENA DE CABO VIDIO | 425 | Marzo |
| ● LAS ARTES DE PESCA, TRAMPA MORTAL PARA LOS CETÁCEOS | 426 | Abril |
| ● PRESTIGE: "EL IMPACTO DEL FUEL EN LOS FONDOS HA SIDO MÍNIMO" | 427 | Mayo |
| ● CANARIAS, DECLARADA ÁREA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE | 427 | Mayo |
| ● PRESTIGE: NOTABLES AVANCES Y PROFUNDAS DIVISIONES EN LA BAJURA DEL CANTÁBRICO-NOROESTE | 427 | Mayo |
| ● AGUAS DE BAÑO MARÍTIMAS: SE MANTIENE LA CALIDAD | 428 | Junio |
| ● EL ARRASTRE ASOLA LAS PROFUNDIDADES MARINAS | 429 | Julio-Agosto |
| ● PRESTIGE: LA EXTRACCIÓN DE FUEL, A BUEN RITMO | 429 | Julio-Agosto |
| ● TREN DE BOLOS A EXAMEN | 429 | Julio-Agosto |
| ● PRESTIGE: FINALIZÓ LA EXTRACCIÓN DE FUEL | 430 | Septiembre |
| ● NUEVO ENVITE CONTRA LA MORATORIA | 430 | Septiembre |
| ● UN VERTIDO DEJA 16 TONELADAS DE FUEL EN LAS COSTAS GALLEGAS | 430 | Septiembre |
| ● PRESTIGE: SURGEN DISCREPANCIAS SOBRE EL IMPACTO REAL | 432 | Noviembre |

PESCA Y POLÍTICA PESQUERA

| | | |
|--|-----|---------|
| ● MÁS DINERO PARA CUMPLIR LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN | 423 | Enero |
| ● TREGUA EN EL AJUSTE DE LAS CUOTAS PESQUERAS | 423 | Enero |
| ● CRECEN LOS PRECIOS Y LA DEMANDA | 423 | Enero |
| ● ELECCIONES TRASCENDENTALES PARA LA BAJURA ESPAÑOLA | 423 | Enero |
| ● EL FUTURO DE LA PESCA | 423 | Enero |
| ● ESPAÑA RECHAZÓ LAS ACUSACIONES DE DESCONTROL EN LA PESCA | 424 | Febrero |
| ● BRUSELAS FLEXIBILIZÓ LAS AYUDAS | 424 | Febrero |
| ● AGRICULTURA REGULA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS PRODUCTOS PESQUEROS | 424 | Febrero |
| ● BRUSELAS PROPONE PLANES DE AJUSTE PARA LA MERLUZA Y LA CIGALA | 424 | Febrero |
| ● LAS EMPRESAS PESQUERAS EN EL EXTERIOR UNEN SUS FUERZAS | 424 | Febrero |
| ● LA FLOTA DE NAFO PIDE UN CAMBIO EN LA GESTIÓN DEL CALADERO | 424 | Febrero |
| ● ENTREVISTA CON EL NUEVO PRESIDENTE DE LAS COFRADÍAS | 424 | Febrero |
| ● JUAN CERVANTES NUEVO PRESIDENTE DE LAS COFRADÍAS DE PESCADORES | 424 | Febrero |
| ● AETINAPE ALERTA SOBRE EL PROBLEMA DEL RELEVO GENERACIONAL | 424 | Febrero |
| ● VIGO ACOGERÁ A LA AGENCIA DE PESCA COMUNITARIA | 425 | Marzo |
| ● ESPAÑA MANTIENE SU RECHAZO A LA PROPUESTA COMUNITARIA | 425 | Marzo |
| ● EL FORO CIENTÍFICO Y EL CES PIDEN CAMBIOS EN LA POLÍTICA PESQUERA | 425 | Marzo |
| ● LAS FLOTAS DE ALTURA Y GRAN ALTURA PIDEN APOYOS PARA COMPETIR | 425 | Marzo |
| ● LOS ARMADORES DE ALTURA PIDEN UN MINISTERIO DE ASUNTOS MARÍTIMOS Y PESQUEROS | 425 | Marzo |
| ● LOS ARMADORES QUIEREN MAYOR PESO EN LAS | | |

| ARTÍCULO | Revista | Mes |
|---|---------|--------------|
| ORGANIZACIONES REGIONALES DE PESCA | 426 | Abril |
| ● EL SECTOR PIDE UNA MAYOR PARTICIPACIÓN EN LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN | 426 | Abril |
| ● PESCA QUIERE PONER ORDEN EN LA FLOTA | 426 | Abril |
| ● FEOPE AGLUTINA EL 50% DE LAS CAPTURAS PESQUERAS | 426 | Abril |
| ● ELENA ESPINOSA, MINISTRA DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN | 426 | Abril |
| ● FLOTA DEL CALADERO MARROQUÍ: MODIFICADOS LOS PLAZOS PARA SOLICITAR AYUDAS | 426 | Abril |
| ● LAS AYUDAS PARA RENOVAR LA FLOTA CANARIA SE APLICARÁN DESPUÉS DE 2004 | 426 | Abril |
| ● HORAS BAJAS DEL SECTOR PESQUERO CANARIO | 426 | Abril |
| ● EL SECTOR PESQUERO RECLAMA AYUDAS POR LA SUBIDA DE LOS PRECIOS DEL GASÓLEO | 427 | Mayo |
| ● PESCADO, DEMANDA ESTABLE Y PRECIOS AL ALZA | 427 | Mayo |
| ● LOS NUEVOS ESTADOS MIEMBROS TIENEN ESCASO PESO EN EL SECTOR DE LA PESCA | 427 | Mayo |
| ● ESPAÑA ESTUDIA NUEVAS POSIBILIDADES DE PESCA EN MARRUECOS | 427 | Mayo |
| ● AYUDAS POR PARALIZACIÓN TEMPORAL PARA LA FLOTA QUE FAENA EN AGUAS DE NAFO | 427 | Mayo |
| ● BRUSELAS DUPLICÓ LA CUOTA DE BACALADILLA PARA 2004 | 427 | Mayo |
| ● LA COFRADÍA DE FERROL PIDE REBAJAR LA TALLA DE VENTA DE LA ALMEJA BABOSA | 427 | Mayo |
| ● DIEZ MARINEROS GALLEGOS MUEREN AL NAUFRAGAR SU BARCO EN LA "COSTA DA MORTE" | 427 | Mayo |
| ● BRUSELAS CREARÁ 7 CONSEJOS CONSULTIVOS REGIONALES DE PESCA | 428 | Junio |
| ● ELENA ESPINOSA: ORDENAR Y REGENERAR EL CALADERO NACIONAL - APOYO DE LA ACUICULTURA | 428 | Junio |
| ● CANADÁ AUMENTÓ LAS INSPECCIONES A LA FLOTA ESPAÑOLA EN AGUAS DE NAFO | 428 | Junio |
| ● ACUERDO PESQUERO ENTRE LA UE Y MICRONESIA | 428 | Junio |
| ● POLÍTICA DE COLABORACIÓN PESCA-COFRADÍAS DE PESCADORES | 428 | Junio |
| ● "O BAHÍA": CUATRO CADÁVERES PERMANECEN DESAPARECIDOS EN EL MAR | 428 | Junio |
| ● AYUDAS PARA APOYAR LA RECONVERSIÓN PROFESIONAL DE LOS PESCADORES | 429 | Julio-Agosto |
| ● REGULADO EL ACCESO A LAS AGUAS DEL "BOX IRLANDÉS" | 429 | Julio-Agosto |
| ● PESCA ELABORARÁ UN PLAN INTEGRAL DE RECUPERACIÓN DE CALADEROS | 429 | Julio-Agosto |
| ● ESTABILIDAD DE LAS CAPTURAS DE PESCA | 429 | Julio-Agosto |
| ● AGRICULTURA REGULA EL ACCESO DE LOS BARCOS A CALADEROS DE TERCEROS PAÍSES | 429 | Julio-Agosto |
| ● REGULACIÓN DE PESQUERÍAS EN AGUAS DEL ATLÁNTICO NORDESTE | 429 | Julio-Agosto |
| ● SIETE PAÍSES SUPERARON EN 2003 LAS CUOTAS PESQUERAS EN AGUAS DE LA UE | 430 | Septiembre |
| ● LAS ORGANIZACIONES PESQUERAS SE ENTREVISTARON CON ELENA ESPINOSA | 430 | Septiembre |
| ● PALANGRE DE SUPERFICIE, UNA FLOTA CON MUCHOS FRENTE | 430 | Septiembre |
| ● EL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL DIO LUZ VERDE AL ACUERDO DE PESCA ENTRE MAURITANIA Y EL GOBIERNO VASCO | 430 | Septiembre |
| ● SE DISPARÓ EL GASÓLEO PESQUERO | 430 | Septiembre |

PUBLICADO EN "MAR" EN 2004

| ARTÍCULO | Revista | Mes |
|--|---------|------------|
| ● AMARRÓ LA FLOTA QUE FAENABA EN EL CALADERO DE ANGOLA | 430 | Septiembre |
| ● ARGENTINA CASTIGA A LA FLOTA GALLEGA CONGELADORA | 430 | Septiembre |
| ● UN CONVENIO COLECTIVO EJEMPLAR | 431 | Octubre |
| ● NUEVA LEY DE PESCA PARA GALICIA | 431 | Octubre |
| ● EVALUACIÓN DE RECURSOS EN LA COSTA DE ARGELIA | 431 | Octubre |
| ● BALANCE POSITIVO PARA EL SECTOR PESQUERO ESPAÑOL EN LA CUMBRE DE NAFO | 431 | Octubre |
| ● PRESUPUESTOS DE PESCA: MÁS DINERO PARA PROTECCIÓN DE RECURSOS Y MENOS PARA ESTRUCTURAS | 431 | Octubre |
| ● NUEVA ETAPA DE COLABORACIÓN PESQUERA ENTRE ESPAÑA Y MARRUECOS | 431 | Octubre |
| ● LA RECUPERACIÓN DE LOS CALADEROS, OBJETIVO PRIORITARIO | 431 | Octubre |
| ● AGRICULTURA PONDRÁ EN MARCHA UN PLAN PARA APOYAR AL SECTOR PESQUERO EXTERIOR | 431 | Octubre |
| ● SECRETARIO GENERAL DE PESCA: "LA COLABORACIÓN ENTRE ESPAÑA Y ARGELIA ES MAGNÍFICA" | 431 | Octubre |
| ● ACUERDO PESQUERO CON SEYCHELLES | 431 | Octubre |
| ● AGRICULTURA Y SECTOR NEGOCIAN AYUDAS PARA LA PESCA POR LA SUBIDA DEL GASÓLEO | 431 | Octubre |
| ● CONSTITUIDA LA FEDERACIÓN GALLEGA DE COFRADÍAS DE PESCADORES | 432 | Noviembre |
| ● EL STOCK DE MERLUZA ESTABLE EN PORCUPINE | 432 | Noviembre |
| ● EL ENGRASE DEL ATÚN ROJO | 432 | Noviembre |
| ● CINCO TRIPULANTES MUERTOS EN EL NAUFRAGIO DEL "NUEVO PILÍN" | 432 | Noviembre |
| ● CAMPAÑA DEL FROM SOBRE EL ETIQUETADO | 432 | Noviembre |
| ● REGULADA LA PRIMERA VENTA DE PRODUCTO PESQUERO DESEMBARCADO | 432 | Noviembre |
| ● LA SUBIDA DE PRECIOS FRENA LA DEMANDA DE PESCADO | 432 | Noviembre |
| ● PLANTE DE ORGANIZACIONES PESQUERAS A LA COMISIÓN | 432 | Noviembre |
| ● FONDO EUROPEO PARA LA PESCA | 432 | Noviembre |
| ● ACUERDO AGRICULTURA - SECTOR PESQUERO SOBRE AYUDAS POR LA SUBIDA DEL GASÓLEO | 432 | Noviembre |
| ● NUEVA NORMATIVA PARA RENOVAR LA FLOTA ARTESANAL | 432 | Noviembre |
| ● ICEAT RECLAMA MAYOR CONTROL PESCA LEGAL | 433 | Diciembre |
| ● JORNADAS CELEIRO: ANTICIPARSE AL FUTURO | 433 | Diciembre |
| PUERTOS Y COSTAS | | |
| ● UGT APUESTA POR UNA PARTICIPACIÓN MÁS ACTIVA EN LOS PUERTOS | 423 | Enero |
| ● LOS PUERTOS DEL ESTADO ESTABLECEN UN NUEVO MÁXIMO HISTÓRICO | 425 | Marzo |
| ● EL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA SE PONE EN MARCHA | 426 | Abril |
| SANIDAD MARÍTIMA | | |
| ● VÉRTIGO POSICIONAL | 423 | Enero |
| ● TALAEMIA | 424 | Febrero |
| ● SÍNDROME DEL TÚNEL DEL CARPO | 425 | Marzo |
| ● LA TARTAMUDEZ | 426 | Abril |
| ● ALERGIAS: EL PELIGRO DE LA PRIMAVERA (1) | 427 | Mayo |

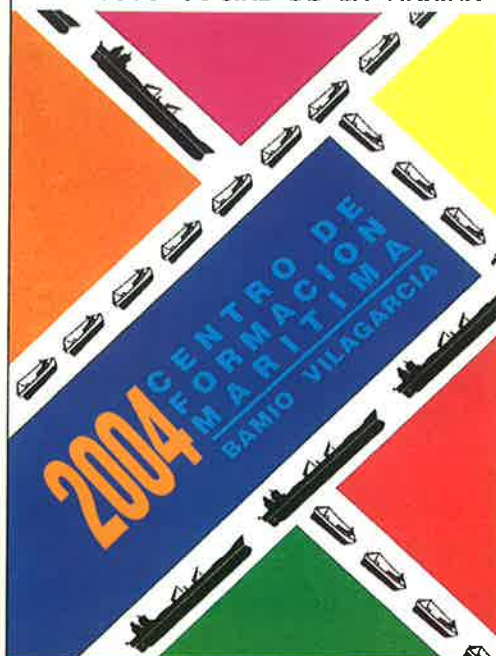
| ARTÍCULO | Revista | Mes |
|--|---------|--------------|
| ● ALERGIAS: EL PELIGRO DE LA PRIMAVERA (2) | 428 | Junio |
| ● UN CALOR QUE DEJA HUELLAS: PROBLEMAS DE SALUDO POR EL CALOR EXCESIVO | 429 | Julio-Agosto |
| ● LAS PLANTAS MEDICINALES: ¿SON SEGURAS? | 430 | Septiembre |
| ● EL TRABAJO A TURNOS Y EL TRABAJO NOCTURNO | 432 | Noviembre |
| SEGURIDAD Y FORMACIÓN PROFESIONAL | | |
| ● LA DOTACIÓN ADECUADA DE LAS TRIPULACIONES Y LA CULTURA DE LA SEGURIDAD | 426 | Abril |
| ● CCOO DEL MAR PROPONE NUEVOS CURSOS DE FORMACIÓN | 432 | Noviembre |
| TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL | | |
| ● ZAPLANA: "HEMOS CUMPLIDO NUESTROS COMPROMISOS" | 423 | Enero |
| ● GARANTIZADO EL MANTENIMIENTO DEL PODER ADQUISITIVO DE LAS PENSIONES | 423 | Enero |
| ● EL FONDO DE RESERVA SUPERA YA LOS 15,000 MILLONES DE EUROS | 424 | Febrero |
| ● TRABAJO REGULA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS EN LAS EMPRESAS | 425 | Marzo |
| ● BASES DE COTIZACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TRABAJADORES DEL GRUPO SEGUNDO DEL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR | 425 | Marzo |
| ● OCTAVIO JOSÉ GRANADO MARTÍNEZ, SECRETARIO DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL | 426 | Abril |
| ● JESÚS CALDERA AMPLIARÁ LA PROTECCIÓN SOCIAL - MÁS SOLIDARIDAD EN LA PROTECCIÓN SOCIAL | 426 | Abril |
| ● REDUCCIÓN DE LA TEMPORALIDAD EN EL EMPLEO | 427 | Mayo |
| ● LAS TRABAJADORAS MALTRATADAS QUE TENGAN QUE ABANDONAR SU TRABAJO COBRARÁN EL PARO | 428 | Junio |
| ● ENTRA EN VIGOR LA TARJETA SANITARIA | 428 | Junio |
| ● PROGRAMA DE AUTOCÁLCULO DE LA PENSIÓN DE JUBILACIÓN | 428 | Junio |
| ● SUBIÓ EL SALARIO MÍNIMO INTERPROFESIONAL | 429 | Julio-Agosto |
| ● SISTEMA DE PENSIONES: "HAY MOTIVOS PARA LA REFORMA, PERO NO PARA LA ALARMA" | 429 | Julio-Agosto |
| ● EN MARCHA EL PACTO SOCIAL POR EL EMPLEO ESTABLE | 429 | Julio-Agosto |
| ● CAMPAÑA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES: "EVITAR ACCIDENTES ES UN TRABAJO EN EQUIPO" | 430 | Septiembre |
| ● GUÍA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES 2004 | 430 | Septiembre |
| ● FERIA INTERNACIONAL DEL MAYOR | 430 | Septiembre |
| ● LOS REYES ENTREGARON LAS MEDALLAS AL MÉRITO EN EL TRABAJO A LOS FAMILIARES DE LAS VÍCTIMAS DEL 11-M | 430 | Septiembre |
| ● EL EMPLEO SE RECUPERA Y SUBE LA AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL | 431 | Octubre |
| ● PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 2005: MEJORA DE LAS PENSIONES, GARANTÍA DE FUTURO | 431 | Octubre |
| ● PACTO SOCIAL PARA LA NORMALIZACIÓN DE INMIGRANTES | 432 | Noviembre |
| ● LA GERENCIA INFORMÁTICA DE LA SEGURIDAD SOCIAL, PREMIO TECNIMAP 2004 | 432 | Noviembre |
| ● PLAN NACIONAL DE ACCIÓN PARA EL EMPLEO | 432 | Noviembre |

NOTA: Este resumen ha sido elaborado por José Manuel Béjar, Silverio de Francisco, Raúl Gutiérrez, Concha Hernández Carazo y Vidal Maté.

Centro Nacional de Formación Marítima de **BAMIO**



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y SEGURIDAD SOCIAL



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo

**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*

**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**

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.