

MAR

Nº 414 - MARZO 2003

El ISM fletó el buque "Científico"

COMENZÓ LA AME 2003

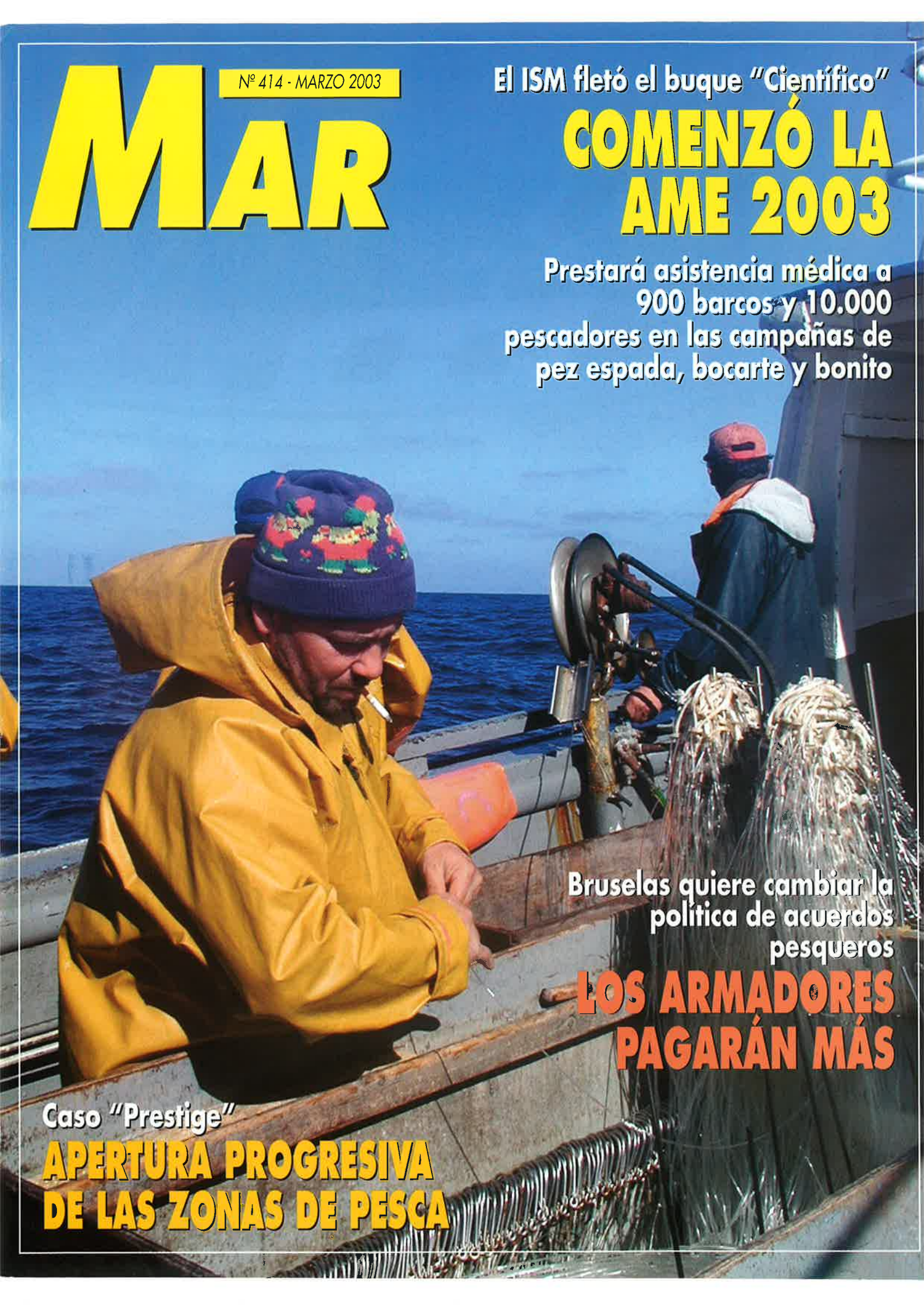
Prestará asistencia médica a
900 barcos y 10.000
pescadores en las campañas de
pez espada, bocarte y bonito

Bruselas quiere cambiar la
política de acuerdos
pesqueros

**LOS ARMADORES
PAGARÁN MÁS**

Caso "Prestige"

**APERTURA PROGRESIVA
DE LAS ZONAS DE PESCA**



NUEVO

Motores Marinos Caterpillar® Serie 3000



LA POTENCIA SE LLAMA CATERPILLAR



Pescar, trabajar, o simplemente navegar.
Los nuevos motores Cat de la Serie 3000, con potencias de 47 a 153 bkW
(63-205 bhp), proporcionan la tradicional fiabilidad
y gran rendimiento Caterpillar a todo tipo de barcos,
desde pesqueros a barcos auxiliares, embarcaciones de recreo o yates.
Con la asistencia técnica y el inmejorable servicio que Finanzauto le ofrece,
allí donde lo necesite.



Central: Arturo Soria, 125 - 28043 Madrid. Tels. 91 413 00 13 - 91 413 90 12. www.finanzauto.es

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



El Instituto Social de la Marina, Bruselas y los efectos del accidente del «Prestige» han sido dos de los puntos más importantes sobre los que han girado la actualidad en el sector marítimo pesquero en las últimas semanas.

El ISM puso en marcha el pasado tres de marzo una nueva Campaña de Asistencia Marítima Embarcada (AME) para apoyar en el mar las actividades de unos 900 barcos y casi 10.000 trabajadores que participan desde este momento hasta finales de año en las campañas del pez espada, boquerón y bonito. Esta campaña, el ISM prestará los servicios asistenciales y logísticos a esta flota por medio del barco «Científico» contratado para ese fin. En el futuro, el objetivo del ISM es seguir prestando esos servicios con un nuevo barco propio en cuyo proyecto se halla trabajando esta casa. Un barco, de menor tamaño que el actual «Esperanza del Mar», pero con unas prestaciones similares y dotado con los más modernos equipos técnicos para el desarrollo de su actividad en los mares del norte. Este año, la campaña de AME contará igualmente con el apoyo del Hospital de Valdecilla en Santander para la atención de los posibles pacientes que se atiendan a bordo del «Científico» mediante un convenio suscrito entre el ISM y ese centro médico.

El ISM puso en marcha el pasado tres de marzo una nueva Campaña de Asistencia Marítima Embarcada (AME) para apoyar en el mar las actividades de unos 900 barcos y casi 10.000 trabajadores que participan desde este momento hasta finales de año en las campañas del pez espada, boquerón y bonito. Esta campaña, el ISM prestará los servicios asistenciales y logísticos a esta flota por medio del barco «Científico» contratado para ese fin. En el futuro, el objetivo del ISM es seguir prestando esos servicios con un nuevo barco propio en cuyo proyecto se halla trabajando esta casa. Un barco, de menor tamaño que el actual «Esperanza del Mar», pero con unas prestaciones similares y dotado con los más modernos equipos técnicos para el desarrollo de su actividad en los mares del norte. Este año, la campaña de AME contará igualmente con el apoyo del Hospital de Valdecilla en Santander para la atención de los posibles pacientes que se atiendan a bordo del «Científico» mediante un convenio suscrito entre el ISM y ese centro médico.

30 DIAS

AME 2003

En Bruselas y en España sigue el desarrollo de la reforma de la Política Pesquera Común. Bruselas tienen en marcha diferentes iniciativas todas ellas en la línea de la defensa y protección de los recursos pesqueros, la sostenibilidad de los caladeros, el ajuste de las flotas y la mayor participación de los armadores a la hora de cubrir los costes de los acuerdos pesqueros con terceros países. En relación con este tema, la Comisión tiene en marcha en primer documento donde se deja claro el apoyo comunitario a este tipo de acuerdos, pero con diferencias en relación con la situación actual. Se quiere que los pagos que se hagan a terceros países por faenar en sus aguas sirvan en parte para mantener y estudiar esos caladeros en

aras de sostenibilidad y, una segunda parte, que los armadores hagan una mayor aportación económica.

La propuesta no por menos esperada ha recibido más críticas. España rechaza que Bruselas aporte más fondos para los acuerdos que benefician a los países del norte que a los del sur.

En relación con el accidente del «Prestige», poco a poco muy lentamente se va volviendo a la normalidad con la apertura progresiva de zonas de pesca allí donde no llegó a entrar el fuel. En el resto, siguen los trabajos, lentos trabajos palmo a palmo para lograr tanto la recuperación de las zonas de pesca como de las playas de cara a la próxima temporada turística, tanto en Galicia como en toda la Cornisa. ■



"Apuntes de historia de las enseñanzas náuticas en Mallorca" (1802-2002)

Autor: Francisco J. Palmer Marqués

Edita: Instituto Social de la Marina-Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

Con motivo de la celebración del bicentenario de la Escuela Náutica de Palma de Mallorca, el Instituto Social de la Marina, organismo del que en la actualidad depende dicha entidad, en colaboración con el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el libro "Apuntes de Historia de las Enseñanzas Náuticas en Mallorca" (1802-2002), del que es autor Francisco J. Palmer Marqués, actual director de la Escuela.

El libro, que está prologado por la directora general del ISM, María Antonia Lucena, hace un recorrido muy riguroso por la historia de las enseñanzas náuticas en Mallorca a través de la propia evolución que ha tenido la Escuela Náutica, creada por la Real Cédula de S.M. Carlos IV, de 7 de agosto de 1800, aunque comenzó a funcionar el 8 de mayo de 1802.

La Escuela ha dependido, durante sus doscientos años de vida de distintas instituciones: desde la junta de Comercio, a una entidad particular, pasando por la Diputación de Baleares al Instituto Balear. Desde 1944 a 1977 la Escuela funcionó bajo el patrocinio de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación. Es entonces cuando se incorporaron las enseñanzas de título Deportivo y la Formación Náutico-Pesquera.

Es en 1977 cuando el Instituto Social de la Marina se hace cargo de la Escuela y en 1984 deja de impartirse en ella la carrera de Náutica. En 1990, la Escue-

APUNTES DE HISTORIA DE LAS ENSEÑANZAS NÁUTICAS EN MALLORCA (1802 - 2002)

REAL CÉDULA DE S. M.
Y SEÑORES DEL CONSEJO,
POR LA QUAL SE ESTABLECE
UN CONSULADO DE MAR Y TIERRA,
EN LA CIUDAD DE PALMA Y SU PUERTO,
BAJO LAS REGLAS
Y EN LA FORMA QUE SE EXPRESA.

AÑO DE



1800.

M A D R I D,
EN LA IMPRENTA DE VEDA Y COMPAÑÍA, CALLE DE CAPSELLANES,
CON LICENCIA.

Francisco J. Palmer Marqués



él a los familiares que en los pasados siglos XVIII, XIX y XX abrazaron como única profesión posible en estas Islas la del marino mercante, profesión que les llevó a ultramar".

"El Instituto Social de la Marina asume la publicación de este libro como aportación a la memoria histórica de Baleares, como homenaje a la Escuela de Náutica y de Formación Profesional Náutico Pesquera para que no caiga en el olvido y de las instituciones que mantuvieron las enseñanzas náuticas en Mallorca".

El autor de la obra, Francisco J. Palmer Marqués, es actualmente director de la Escuela Náutico Pesquera. Marino por vocación, estudió la carrera de Náutica en esta escuela y obtuvo

el título de Capitán de la Marina Mercante en la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona. Apasionado por los temas del mar ha escrito numerosos artículos sobre el tema bajo el lema "Aprendamos a navegar"

Finalmente, cabe destacar que esta obra tiene 362 páginas ilustradas con 28 fotografías y tres reproducciones y un apéndice documental de ocho escritos. ■

la se traslada al nuevo edificio en el Dique del Oeste y se le incorpora la nueva Formación Profesional.

Este libro, según expone la directora general del ISM, en su prólogo, "será un referente social y cultural. Indudablemente podrá servir para que un elevado número de familias mallorquinas e incluso del resto de Baleares encuentren en



Sumario

MAR 414

6	Bruselas quiere cambiar la política de acuerdos pesqueros
12	Apertura progresiva de zonas de pesca en Galicia
16	Pesca regula el control de la actividad en el sector
20	Los riesgos para la pesca por la regeneración de las playas
26	Acuerdo de la anchoa
28	Arrancó el AME 2003
32	Curso del ISM a técnicos cubanos
34	Encuesta sobre satisfacción laboral
38	Cuotas en el Régimen de la SS de los trabajadores del Mar
40	Mejoras para los autónomos
42	Cómo evitar pescar aves
44	Meteosat para la comunicación en el mar
48	Sinaval, la feria del mar
51	Más dinero para el desgüace de la flota
56	Anteproyecto de Ley de Puertos
62	Todo el pescado con etiqueta
64	Noticias del ISM.
68	De costa a costa.
72	Artículo médico
73	Noticias/breves.

6 Nueva política de acuerdos.

Bruselas ha planteado al sector de la pesca una nueva política de acuerdos pesqueros con terceros países. Los armadores pagarán más

12 Apertura progresiva de zonas de veda.

La Administración abre progresivamente las zonas de pesca tras el accidente del «Prestige».

27 Comenzó el AME 2003.

El Instituto Social de la Marina puso en marcha la nueva campaña de Asistencia Médica Embarcada (AME) para este año con el buque «Científico». El coste para el ISM es de 950.000 euros y prestará asistencia a unas 10.000 personas de 900 barcos.



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

Directora general: María Antonia Lucena.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Concha Hernández Carazo y Jesús M. Salamanca. **Fotos:** Jesús Navarro.

Secretaría de redacción: Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM: **Alcañete:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06. **Barcelona:** Puigxuriguier, s/n - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 64 32. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. 964 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03. **Gulpízeoa:** Casa del Mar. Marinos, 1. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Churruga, 2 - Tel. 91 591 99 00. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75. **Mejillía:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. 922 57 70 00. **Sanlúcar:** Casa del Mar. Avda. Solíteza, s/n - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª 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

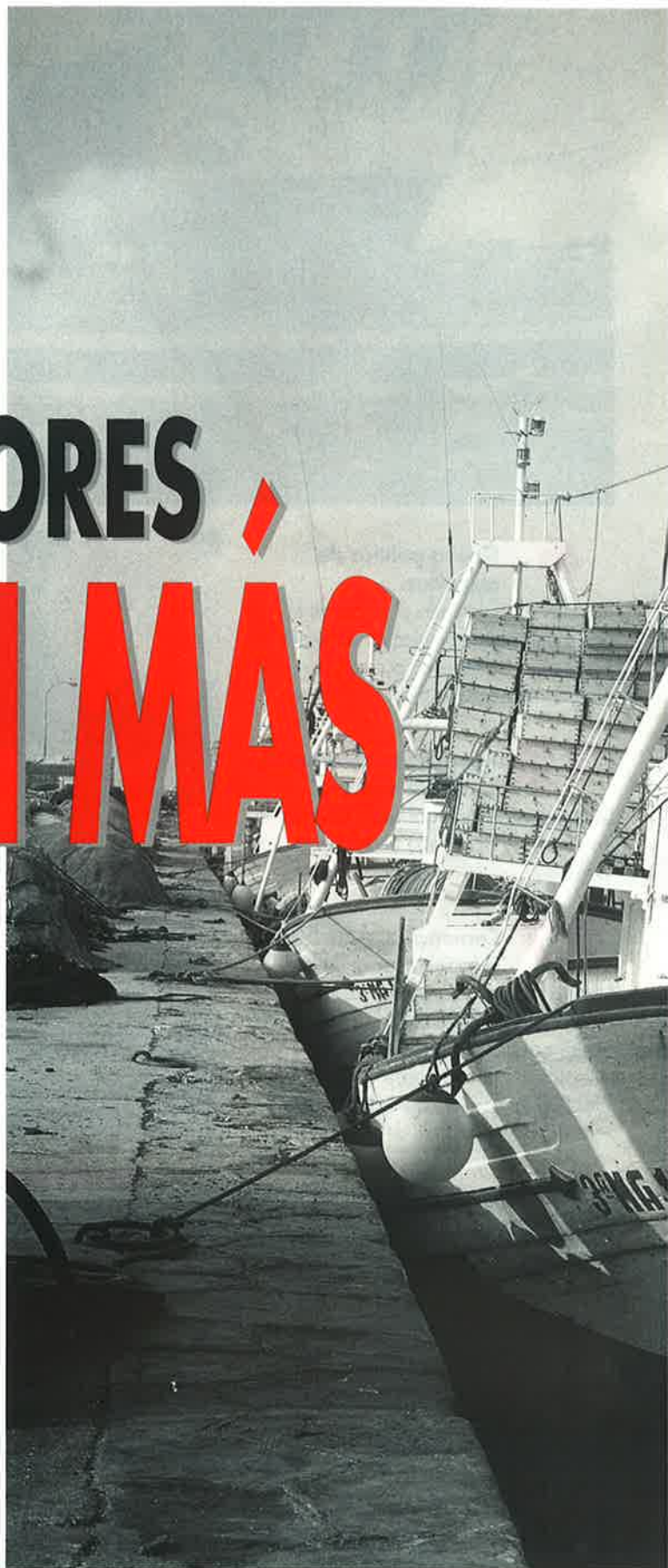
Impreme: GRAFOFFSET, S.L. C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind. Los Angeles. 28906 GETAFE (Madrid) Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPQ: 205-02-002-7

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.

Cambios a la vista en la política
de acuerdos pesqueros

BRUSELAS QUIERE QUE LOS ARMADORES PAGUEN MÁS

La Comisión de la Unión Europea ha elaborado un primer documento para el debate en los próximos meses sobre la política de acuerdos pesqueros con terceros países. Esta comunicación ha sido rechazada inicialmente por el sector en cuanto, en su opinión, supone un paso atrás en relación con la situación actual. El europarlamentario del Partido Popular, Daniel Varela, ha solicitado al comisario Franz Fischler información exacta sobre los objetivos que se pretenden con esta propuesta de reforma. De acuerdo con el contenido de esta comunicación, los armadores deberían pagar más en el futuro para beneficiarse de los acuerdos de pesca. Igualmente, la Comisión plantea que los fondos pagados a terceros países en los acuerdos de pesca se dediquen prioritariamente al desarrollo de las estructuras pesqueras y a la protección de los recursos. Bruselas aboga porque esa actividad en terceros países esté sometida a los mismos mecanismos de control que los existentes en aguas comunitarias y se apoya una pesquería responsable.





Los países del sur se sienten discriminados en relación con los del norte

Actualmente, la Unión Europea tiene suscritos acuerdos de pesca con Senegal, Angola, Cabo Verde, Camerones, Costa de Marfil, Gabón, Guinea Bissau, Isla Mauricio, Islas Seychelles, Kiribati, Madagascar, Mozambique, Santo Tomé y Príncipe, Federación Rusa, Groenlandia, Islandia, Islas Feroe y Noruega. En total 21 acuerdos de pesca, un número que se mantiene casi estabilizado en los últimos años al igual que el presupuesto destinado por la Unión Europea para estos mismos fines.

Iniciativa española

Los acuerdos de pesca con terceros países tienen su base

jurídica inicial en la Primera Conferencia sobre Derecho del Mar en el marco de Naciones Unidas celebrada en 1958. Al hilo de aquellas bases de negociación, España fue uno de los países pioneros a la hora de suscribir acuerdos ante la necesidad de disponer de unos caladeros para responder a la fuerte demanda de pescado en el mercado interior y ante la escasez de recursos en los caladeros nacionales. En esa línea se suscribieron acuerdos fundamentalmente con países de África así como con otros como Estados Unidos y Canadá y, en aquellas fechas, con la propia Unión Europea.

La importancia de los acuerdos de pesca para la flota española se ha mantenido en las últimas décadas. La Tercera

Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho en el Mar de 1972 supuso un giro importante en el desarrollo de este tipo de acuerdos ante la aplicación progresiva por cada estado de nuevas exigencias derivadas de la ampliación de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas.

El ingreso de España en la Unión Europea supuso la incorporación de los acuerdos a la disciplina de Bruselas lo que significó prácticamente el mantenimiento de las mismas posibilidades de pesca.

Sobre una flota de unos 17.000 barcos de pesca, unas 850 se hallan faenando en caladeros exteriores al hilo de los acuerdos de pesca. Aunque se trata de un número reducido en relación con el



conjunto de la flota, su peso es muy superior en GT y en capturas. Sobre un total de 550.000 GT, esos 850 barcos tienen un total de 250.000 GT.

En materia de capturas, las aguas de terceros países supone casi dos terceras partes del total.

Los acuerdos pesqueros de la Unión Europea han tenido un coste medio en los años precedentes de 280 millones de euros, unos 50.000 millones de pesetas. Sin embargo, el valor de las capturas se estima en unos 2.000 millones de euros con un volumen de dos millones de toneladas. En materia de empleo, esos acuerdos ocupan a casi 20.000 personas de las que unas 16.000 se hallan en España. Desde esta perspectiva, los acuerdos son fundamentales para la actividad de la pesca en determinadas zonas por su incidencia

en el empleo en tierra. Del conjunto del consumo comunitario de pescado, aproximadamente el 46% corresponde a capturas en aguas de la UE mientras el 25% procede de terceros países por la vía de los acuerdos de pesca y otro 29% se debe a las importaciones.

Acuerdos necesarios

Desde esta perspectiva, la Comisión de la Unión Europea en su comunicación para cambiar la actual política, parte de que los acuerdos con terceros países son algo necesario para los Estados miembros. Sin embargo, de acuerdo con los compromisos suscritos recientemente en la cumbre de Johannesburgo sobre desarrollo sostenible, se estima que se deberían introducir cambios en la regulación actual para al mantenimiento o la recuperación de recursos en caladeros sobre explotados.

En su documento, la Comisión reconoce la necesidad de que cada uno de los acuerdos responda a las características del país tercero caso por caso. Desde esta perspectiva, Bruselas propone el desarrollo de medidas multilaterales para el desarrollo de nuevos acuerdos con estados ribereños.

En aquellos casos donde los intereses pesqueros sean objeto de un reparto tradicional y donde las relaciones se hallen equilibradas, especialmente con los Estados ribereños vecinos, la Comisión plantea acuerdos de continuidad. Finalmente, en las relaciones bilaterales que se caractericen por diferencias económicas, sociales o institucionales, la Comunidad reforzará la cooperación por medio de acuerdos de asociación pesqueros.

En todos los casos, objetivos prioritarios de la Comi-

sión de cada al futuro es el desarrollo de unas pesquerías sostenibles y responsables.

Idea de los responsables comunitarios es que este tipo de acuerdos de asociación se vayan basando menos en compromisos solamente de acceso y más en acuerdos capaces de contribuir al desarrollo de una pesca sostenible en el mundo. Bruselas quiere avanzar en este tipo de compromisos y contribuir también a su aplicación en todo el mundo frente aun aumento de actividades en pesquerías ilegales, banderas de conveniencia sobre las que se pretenden aplicar las mayores medidas de control.

Siempre desde la perspectiva de la defensa de unas pesquerías sostenibles, la Comisión plantea como principales objetivos el mantener la presencia europea en las pesquerías de gran altura salvaguardando los



La Comisión quiere que los recursos que se paguen a terceros países se destinen especialmente a la mejora de estructuras y desarrollo del sector de la pesca

intereses del sector de la pesca y promover a la vez la capacidad de los países en desarrollo para explotar sus recursos marinos, incrementar el valor añadido y obtener un precio equitativo para los derechos de acceso a las Zonas Económicas Exclusivas por parte de las flotas extranjeras. Igualmente también se impulsarán otras políticas como las de investigación, comercio exterior o el medio ambiente en el marco del objetivo general de defender la pesca sostenible.

La Comisión es partidaria de emplear los mismos crite-

rios en materia de política de pesca tanto para las aguas comunitarias como para los acuerdos con terceros países, todo ello con el objetivo de lograr unas pesquerías sostenibles. La Unión Europea reconoce que el desarrollo de esta política daría lugar en los próximos años a una progresiva reducción de las flotas de gran altura. Bruselas entiende que esa reducción no se debería traducir en un desguace de los barcos afectados. Las salidas que se barajan para esos barcos serían bien el paso de los mismos a un pabellón de conveniencia y con el aumen-

to de las soluciones privadas. Para los responsables comunitarios, es sin embargo, preocupante que la salida de barcos comunitarios de una serie de caladeros no ha supuesto una reducción global de las capturas. Incluso en muchos casos, las capturas se han incrementado en cuanto los barcos comunitarios que dejaron un determinado caladero fueron sustituidos por otros de pabellón de conveniencia o con la venta de licencias privadas a los operadores. En la misma línea, tampoco se ha logrado que la salida de barcos comunitarios

de un determinado caladero haya supuesto mayores contrapartidas para esos países en beneficio del desarrollo de sus pesquerías.

Para Bruselas, esta situación debería evitarse en el futuro ya que supondría por un lado reducir la capacidad de la flota comunitaria de gran altura mientras ese espacio lo ocupan otras flotas cuyos criterios no se ajustan a las reglas de juego que defiende Bruselas. De acuerdo con esta situación y para evitar situaciones como estas, la Comisión de la Unión Europea también se plantea entre sus principales objetivos fomentar la aplicación del Código de Conducta de la Pesca Responsable aprobado por FAO en 1995 así como del Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación de los buques de pesca. Desde esta



perspectiva, la Comisión considera que los nuevos acuerdos de pesca deben incorporar los objetivos para el desarrollo de unas pesquerías responsables y sostenibles de acuerdo con los siguientes criterios: ajustarse al principio de propiedad de la política pesquera por parte del Estado ribereño. Basarse en dictámenes científicos sólidos a la hora de plantear la actividad en una pesquería. Mantener una posición de coherencia comunitaria para evitar políticas de sobre explotación de los recursos y estudiar las posibles repercusiones medioambientales de la actividad pesquera.

Para las autoridades comunitarias, uno de los puntos débiles para el desarrollo de esta política es la aplicación de los mecanismos de control, seguimiento y vigilancia, algo que se quiere subsanar en colocación con terceros países

donde se ubiquen las flotas. Desde Bruselas que quieren aumentar las ayudas para apoyar la aplicación de los principios de buena gobernanza por parte de cada Estado ribereño para aplicar la política de pesca sostenible.

Otro punto para el que la Comisión plantea cambios es el destino y los objetivos que se deben buscar con los fondos económicos aportados por Bruselas. El principio, la justificación del pago de unos fondos era fundamentalmente para acceder a los recursos pesqueros de esas aguas. Actualmente, dadas las condiciones y los riesgos que existen para el mantenimiento de esos caladeros, Bruselas quiere dar un giro al destino de esos fondos. En su opinión, es preciso ampliar el alcance de la contribución financiera y que la misma no se entienda como una subvención a los pescador-

res comunitarios sino como un instrumento para que esos países desarrollen unas pesquerías sostenibles donde faenan la flota de gran altura. En el futuro, solamente una parte de la contribución financiera se destinará a compensar a ese país por el acceso a esos recursos. Otra parte de la ayuda se deberá destinar a la evaluación de las poblaciones pesqueras así como el seguimiento y control de la actividad de las flotas. Un dato a tener en cuenta en este dictamen es la referencia de la Comisión cuando hace referencia a la necesidad de que el sector privado vaya asumiendo progresivamente una mayor responsabilidad en el pago de la contribución comunitaria. En política de financiación, el dictamen contempla igualmente revisar los cánones pagados por los armadores.

Objetivo de la Política Pesquera Común es garantizar

una gestión responsable de los recursos pesqueros desde la perspectiva económica, social y medioambiental tanto en aguas comunitarias como en las de terceros países y especialmente allí donde hay acuerdos. La aplicación de esta política debería dar lugar a una acción global en favor de la pesca sostenible en todo el mundo. Desde esta perspectiva, la Comisión propone crear una asociación sectorial de pesca con los Estados ribereños en desarrollo.

De cara a la ejecución los acuerdos de asociación pesquera, el diálogo político debería permitir definir las condiciones de la política para el desarrollo sostenible de las actividades de la pesca de ese país. Según los planteamientos de la Comisión, ello debería permitir determinar la evaluación de la política nacional para el sec-



La UE busca acuerdos que defiendan una pesca sostenible en esos caladeros

tor de la pesca y las industrias pesqueras. Las necesidades de desarrollo sostenible; los recursos financieros necesarios a nivel comunitario; las evaluaciones científicas y técnicas para conocer los recursos potencialmente explotables; la existencia de los excedentes que puedan ser explotados; el excedente de pesca que se pueda asignar a la Unión Europea; los posibles riesgos que esa actividad pueda generar para el medio ambiente; el establecimiento de un marco común de actividad; un marco legal donde se recojan obligaciones y compromisos para el desarrollo de una pesca responsable; posibles sinergias para lograr una mayor cooperación en política pesquera o la contribución de las autoridades públicas para el desarrollo de una pesca responsable. Bruselas pretende igualmente que la vía de

estos acuerdos se pongan en marcha medidas para fomentar la creación de asociaciones de empresas, la transferencia de conocimientos especializados y tecnologías así como la gestión de las inversiones en beneficio del sector pesquero.

Bruselas se reafirma en este dictamen en la importancia de la Política Pesquera Común como un instrumento con dimensión exterior. La Comisión insiste en la necesidad de hacer un reajuste de los principios políticos y la necesidad de que este tipo de acuerdos tengan entre sus principales objetivos el desarrollo de pes-

querías sostenibles desde los ámbitos social, económico y medioambiental basados en datos científicos fiables. A partir de 2003 se realizarán estudios de impacto sobre la sostenibilidad para los nuevos acuerdos de asociación pesqueros.

En relación con este dictamen de la Comisión, el grupo del Partido Popular en el Parlamento Europeo ha solicitado al comisario Franz Fischler una justificación de los cambios propuestos en relación con los compromisos internacionales. El diputado Daniel Varela ha planteado 20 preguntas y se solicita que se

explique uno a uno la situación de los acuerdos actuales así como el volumen de gastos que suponen. Tradicionalmente los armadores españoles han denunciado en Bruselas la existencia de un tratamiento diferenciado entre los acuerdos para los países del norte de la Unión Europea y los que benefician a los países del sur. Los armadores acusaban a la Comisión de destinar más fondos para los acuerdos del norte a pesar de su baja rentabilidad. Bruselas ha reconocido finalmente que en casos por ejemplo, como el acuerdo con Groenlandia, se paga más de lo que se pesca.

El debate sobre el futuro de los acuerdos de pesca, al fin, tras varios años de dudas, se acaba de abrir. En el sector existen muchos interrogantes. ■

Vidal Maté



Primero fueron las Rías Baixas, abiertas a la pesca desde el 27 de febrero; después, las aguas exteriores, de forma escalonada, según artes. Quedan excluidas las aguas de la Costa da Morte, donde prosigue la llegada prácticamente diaria de fuel, y del Parque de las Islas Atlánticas, cuyos fondos marinos siguen anegados de chapapote. En el golfo de Vizcaya se calcula que permanecen aún a la deriva unas 10.000 toneladas de fuel. La situación de futuro sigue sin aclararse en demasía, ya que a la incertidumbre sobre la posibilidad de extraer el fuel del pecio se une la insistencia de las autoridades lusas de que el vertido volverá a golpear a las Rías Baixas en primavera.

RETORNO PAULATINO A LAS FAENAS DE PESCA



los consejeros de Pesca de las Comunidades Autónomas afectadas por el vertido de fuel para tratar la renovación del acuerdo con Francia para el reparto de la anchoa, se les informó de la reapertura a la pesca de las aguas exteriores.

Esta medida levantó fuertes protestas, especialmente de las cofradías gallegas, que se quejaban de no haber sido informadas con anterioridad, a pesar de que López Veiga, consejero de Pesca de la Xunta, se había comprometido a ello. Las presiones de las cofradías llevaron al ministro Arias Cañete a solicitar nuevos informes sobre el estado de las aguas y aplazar, hasta el día 24 de marzo, la apertura de las aguas exteriores en el Cantábrico, mientras que se mantuvo el 17 para las de Galicia, salvo el cerco. Estas diferencias de criterio ya se habían reflejado durante la apertura a la pesca de las Rías Baixas (después de más de tres meses de paro forzoso), en las que los pescadores pedían la apertura a todas las artes y no sólo al butrón y el trasmallo.

Sin embargo, y a pesar de que el ministro había anunciado las citadas fechas en el Senado, volvió a las señaladas en un principio, lo que provocó la indignación de los colectivos de pes-



cadores al «imponer por sorpresa el retorno a la pesca». Los pescadores se quejan, entre otras cosas, de que ni siquiera les han dado tiempo para limpiar sus embarcaciones de chapote. Al final, las presiones surtieron efecto y el ministro volvió a fijar el levantamiento de la veda para el 24 de marzo.

El nerviosismo sigue haciendo mella en todos los sectores. Los pescadores no sólo ven cómo caen los precios de sus productos, sino que el mercado ha sido copado por especies importadas con las que deberán

ahora competir y, lo que es peor, que siguen amenazados por la llegada de nuevas manchas de fuel, no viendo el fin a esta catástrofe que supera ya los cuatro meses.

En el momento de redactar esta información, el Gobierno está realizando estudios, a través del Instituto Español de Oceanografía (IEO), sobre el estado del mar y así poder decidir, entre otras cosas, si se realizará la costera de la anchoa, amenazada —como ya ocurrió con la del verdel— por la invasión del chapote.

La mejor noticia de este último mes, respecto a los acontecimientos relacionados con el accidente del Prestige, ha sido el inicio progresivo del retorno a la normalidad en cuanto a las faenas pesqueras, aunque no exento de polémica, como todo los hechos que lo rodean. Así, en la reunión mantenida por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Arias Cañete, con





El instituto de investigación Azti hará lo propio respecto a las aguas y las especies comerciales en el País Vasco. También han puesto en marcha varios estudios para conocer las consecuencias medioambientales.

Más fuel en la Costa da Morte

En la costa asturiana hubo de prohibirse la extracción de percebe, entre Oviñana y cabo Peñas, tras detectarse capturas contaminadas con fuel a través del Programa de Control de Productos de la Pesca puesto en marcha por el Gobierno asturiano. La medida durará indefinidamente hasta que se acuerde la reapertura.

Juan José González, investigador jefe del Programa de Contaminación Marina del IEO, señala que las concentraciones de fuel encontradas en el tejido muscular de rapas, gallos, lirios y merluzas son muy bajas y, en todo caso, inferiores al límite de detección. Asimismo, asegura que «en zonas con-

cretas, especialmente en la Costa da Morte, la contaminación es importante. Este fuel es poco degradable y le cuesta pasar al agua, lo que puede suponer un problema al caer al fondo», por lo que pidió un esfuerzo para retirarlo de los fondos marinos cuanto antes. Por otra parte, el Gobierno, según los últimos cálculos realizados por la Armada, amplía hasta 90 los días previstos para retirar el que afecta a las Islas Atlánticas.



Y siguiendo con el problema de la contaminación, la zona más castigada durante este último mes ha sido la Costa da Morte. Prácticamente a diario se han recogido cantidades importantes de fuel. Quizás los peores momentos se produjeron a mediados del mes de febrero cuando pescadores desde una treintena de embarcaciones de Muxía y Camariñas llegaron a recoger cien toneladas de chapote. Algunas de las manchas

que se encontraron medían hasta cuatro metros de largo y dos de ancho, por lo que debían de ser cortadas en el agua para poderlas subir a bordo. Aparecían mezcladas con mejillones y percebes, lo que indica que parte de ese frente de contaminación procedía de las rocas. A pesar del esfuerzo de los pescadores, no pudieron evitar que llegaran a tierra manchas más o menos importantes.

En Camelle, 18 embarcaciones se repartieron por las calas para recoger chapote en lugares en lo que es imposible llegar a pie. El fuel se concentra en 145 áreas rocosas de A Coruña y Pontevedra. El 51% de la superficie no arenosa del Parque de las Islas Atlánticas y 636 playas de Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco siguen afectados. En el País Vasco ya se han recuperado más de 20.000 toneladas de fuel. A pesar de ello, y según declaraciones del presidente de las cofradías de Guipúzcoa, aún resta mucho por hacer (quedan unas 10.000 toneladas a la deriva), al tiempo que aplaude el trabajo realizado por los pescadores gallegos.

Previsiones dispares

Más de 120.000 voluntarios han acudido a limpiar la costa gallega. Su apoyo ha sido y sigue siendo fundamental. Y es que la situación resulta aún preocupante, como destacó el comisionado del Gobierno para enfrentarse a los efectos del Prestige, Martín Villa: «la situación es menos mala, aunque difícil y compleja». Asimismo, sembró dudas sobre si se podrá extraer el fuel que queda en el barco antes del verano, a la espera del estudio que realiza Repsol. Francisco Alonso, comisionado del ministerio de Fomento, por el contrario ve la situación con más optimismo, y aseguró que las dos toneladas

diarias que salen del Prestige son eliminadas por la «madre naturaleza», por lo que no suponen ningún peligro para la costa gallega.

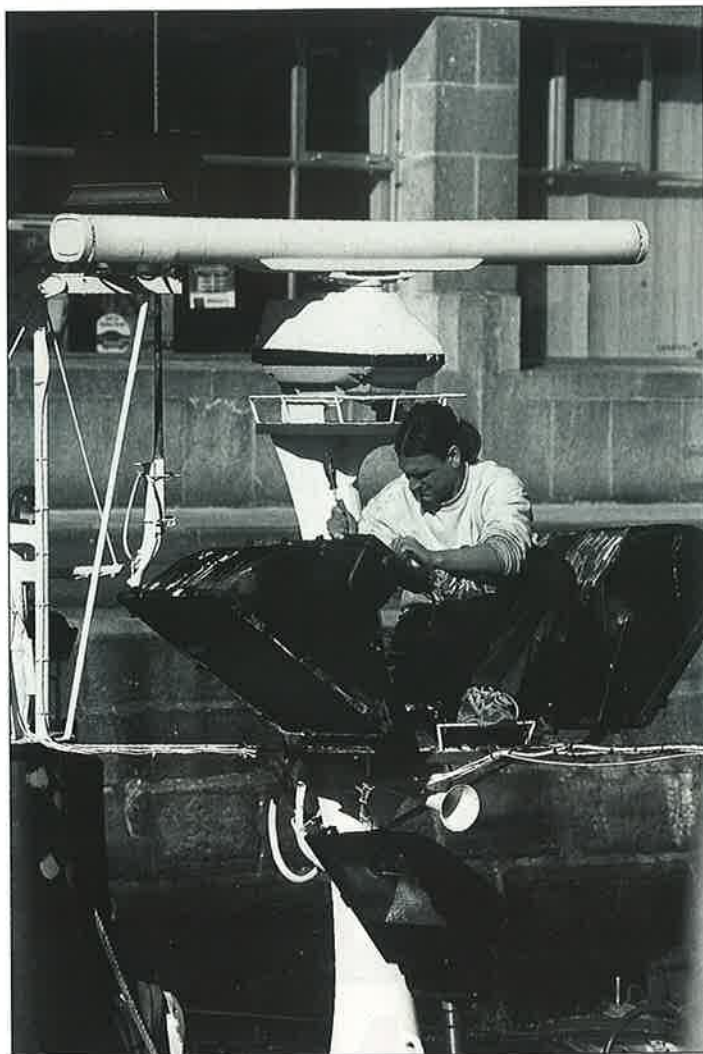
Las previsiones realizadas por los expertos portugueses siguen anunciando que, a partir de mayo, tanto las costas lusas como las Rías Baixas sufrirán la llegada de fuel, debido al cambio del régimen de vientos.

Las contradicciones e incertidumbres que genera la falta de una solución sobre qué hacer con los restos hundidos del Prestige, así como la llegada de restos del fuel a la costa, son valoradas negativamente por las cámaras de comercio gallegas, ya que frena el comercio en las zonas más afectadas de costa y actúa de forma disuasoria para las expectativas empresariales.

En cuanto a la incidencia de la contaminación sobre la fauna, la Sociedad Española de Ornitología señaló que, durante el último mes, se recogieron más de 8.300 aves de 71 especies, con lo que la cifra total supera las 21.500. Por otra parte, los varamientos de cetáceos se han cuadruplicado a causa del fuel. En tres meses se registraron 152 animales varados, cuyas necropsias confirmaron restos de fuel.

Continúa, asimismo, la polémica por el alejamiento del buque de la costa durante el accidente. José Manuel Martínez Mayán, profesor de la Escuela Náutica de la Universidad de A Coruña, fue el experto que desaconsejó el trasvase de la carga del Prestige, según los informes presentados por el ministerio de Fomento. Sin embargo, quiso precisar que a él se le preguntó sobre el posible trasvase en condiciones de temporal y sobrecargado, y no en una zona abrigada.

Pablo Serret, profesor de la Universidad de Vigo y uno de



los firmantes de la carta de 422 científicos criticando el alejamiento del Prestige de la costa, afirmó que «quien diga que una vez limpias las playas el problema estará acabado se equivoca. A día de hoy ni siquiera

sabemos a lo que nos enfrentamos y sus consecuencias, porque no se ha puesto en marcha un plan coordinado».

La primera fase de los trabajos en la eurocámara para ana-

lizar el accidente del Prestige se cerró sin esclarecer qué ocurrió exactamente, aunque sí se constató que la decisión de alejar al barco de la costa agravó el daño medioambiental.

Mientras tanto, las tareas de limpieza siguen a buen ritmo. En la isla de Sálvora se ha empezado a experimentar un sistema de biorremediación para luchar contra el chapapote que se adhiere a las peñas y resulta casi imposible de extraer por medios mecánicos. Los trabajos con este sistema se prolongarán al menos durante todo este año. En el Parque Nacional se han retirado cuatro mil toneladas de chapapote.

Richard Carson, economista que valoró los daños del Exxon Valdez, señaló que en Alaska todavía hay zonas afectadas, 14 años después. También señaló que en los EE.UU. hay un debate sobre las ayudas compensatorias en estos casos. Unos opinan que hay que destinarlas al bienestar general y otros que sólo deben de ser destinadas a reparar los daños a los recursos naturales. Él opina que, en todo caso, el dinero de las catástrofes no debe de ir destinado a cubrir las necesidades que tendrían que estar cubiertas por los gastos del Estado. ■

Fotos: Jesús Navarro

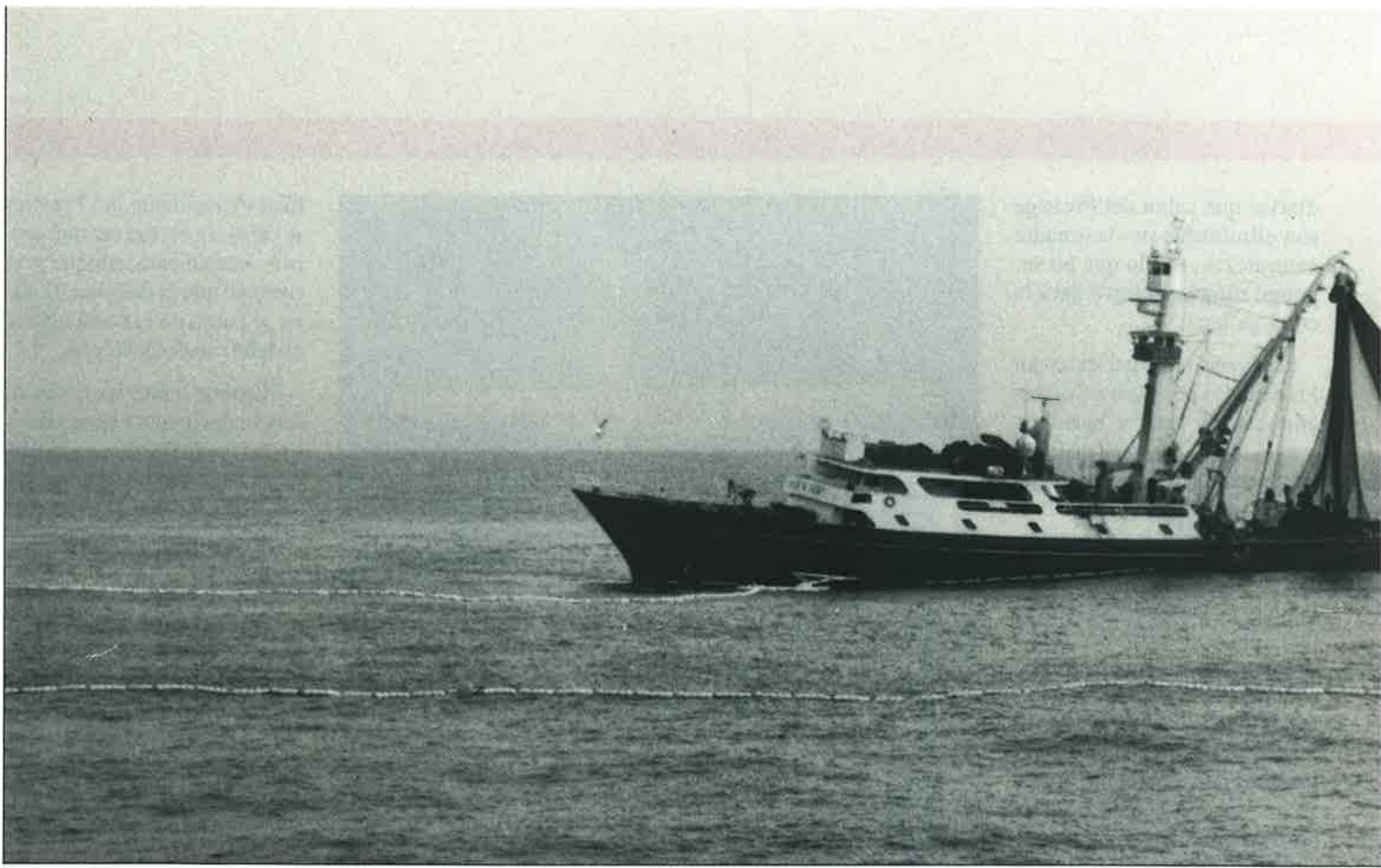
Ayudas a los afectados por el hundimiento del «Prestige»

El Instituto Social de la Marina ha abonado un total de 13.511.890 euros en concepto de ayudas a los afectados por el hundimiento del «Prestige» en el periodo comprendido entre el 18 de noviembre de 2002 y el 28 de febrero de 2003. Esta cantidad global se desglosa en 12.672.850 euros abonados a la Comunidad Autónoma de Galicia, 735.130 abonados a Asturias y 103.910 euros a Cantabria.

Estas ayudas corresponden a la aportación complementaria prevista en los Reales Decretos Ley 7/2002 de 22 de noviembre y 8/2002 de 13 de diciembre, de medidas sociales tendentes

a paliar y reparar las consecuencias del vertido de combustible del «Prestige» en aguas de la Comunidad Autónoma de Galicia, el primero, y que en el segundo se ampliaban a las Comunidades Autónomas de Asturias, Cantabria y el País Vasco.

En el paquete de medidas se contemplaba, entre otras, la aportación por parte del ISM de una ayuda complementaria de 10 euros diarios a los trabajadores afectados a quienes las distintas Comunidades Autónomas hubieran concedido ayudas de 30 euros por paralización de su actividad como consecuencia del accidente.



**DE ACUERDO
CON LA
NORMATIVA
ESPAÑOLA
Y
COMUNITARIA**

El Ministerio de Agricultura, de acuerdo con la normativa española y comunitaria ha regulado mediante un Real Decreto las funciones de control e inspección en el sector de la pesca. La Administración elaborará anualmente un plan de actuaciones con las principales directrices y prioridades.

REGULADO EL CONTROL E INSPECCION DE LA PESCA MARITIMA

El control en la política pesquera está regulado en el seno comunitario por la reglamentación de 1993 que impone a los Estados miembros garantizar el cumplimiento en sus aguas de la normativa comunitaria desde la actividad de la pesca hasta los procesos de desembarque y comercialización. Junto a esta disposición, en el caso de España se halla igualmente la actual Ley de Pesca de 2001 donde se aborda igualmente el régimen de control e inspección de la actividad de la pesca marítima en todas las aguas con excepción de las interiores.

España es uno de los países en el marco comunitario que ha puesto en marcha más instrumentos para el control de la actividad de su flota allá donde se halla operando mediante el sistema de satélites.

De acuerdo con este Real Decreto, la actividad inspectora de pesca marítima será realizada por personal al servicio de la Administración General del Estado. Los inspectores en el ejercicio de sus funciones, ten-



drán la consideración de agentes de seguridad y quienes cometieran acciones contra estos funcionarios incurrirán en las responsabilidades correspondientes según la legislación vigente.

Es competencia de los inspectores de pesca marítima la vigilancia, control e inspección de la actividad pesquera en las siguientes zonas:

■ Agricultura elaborará un plan con las líneas de actuación

a) Aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción española sobre buques pesqueros españoles, buques con pabellón de otros estados y buques de países terceros y buques registrados en un país tercero.

b) Aguas fuera de la zona pesquera comunitaria, sin perjuicio de lo establecido en tratados, convenios o acuerdos internacionales, sobre buques pesqueros españoles así como sobre barcos calificados reglamentariamente como de abanderamiento de conveniencia al mando de los cuales se halle un titulado náutico-pesquero de nacionalidad española.

c) Aguas sujetas a regulación de un organismo regional de pesca cuando así se establezca en su regulación o en virtud de las obligaciones derivadas de la aplicación de tratados, convenios o acuerdos internacionales en la materia.

d) En todas las aguas respecto de las operaciones de transbordo en las que participe un barco español y en aguas bajo soberanía o jurisdicción española respecto de las efectuadas por buques comunitarios o de terceros países.

e) En aguas bajo soberanía o jurisdicción española sobre cualquier otra actividad pesquera.

REGULADO EL CONTROL E INSPECCIÓN DE LA PESCA MARÍTIMA

f) Actuaciones en muelle o puerto en relación con los artes y capturas con motivo del desembarque o descarga antes de su primera venta o de la iniciación de su transporte cuando se trate de productos no vendidos en lonja así como de las operaciones de transformación de los productos a bordo.

g) Acciones de inspección finalmente en almacenes, lonjas y otros establecimientos o lugares donde se depositen o descarguen productos pesqueros antes de su primera venta o del inicio del transporte cuando no se venda en la lonja del puerto de desembarque y además también respecto de los productos importados con ocasión de su desembarque o descarga en todo el territorio nacional.

En conjunto pues, todo el proceso que abarca desde el trabajo en el mar hasta el destino final del producto.

Trabajos de inspección

El trabajo de los inspectores se concretará en relación con la posesión o no de las licencias o las autorizaciones de pesca, con los aparejos, artes y demás útiles; inspección en relación con la zona geográfica donde se halle operando la embarcación; inspección sobre la existencia en la embarcación de los dispositivos para la localización de los buques por vía satélite o cajas azules cuando sea obligatorio; control sobre la existencia o no de los diarios de pesca debidamente cumplimentados con las declaraciones sobre desembarques y transbordo así como de todos los demás libros que reflejen la actividad de la pesca del buque, el control



sobre los productos de la pesca, incluidos también los que sean objeto de importación para ver si cumplen con la normativa existente en cada caso. En materia de inspecciones, los funcionarios tienen igualmente la capacidad para ejercer la actividad con carácter general.

Las competencias de los inspectores como agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones son muy amplias y en su trabajo se podrán apoyar con personal auxiliar, incluido el que forme parte de la tripulación de un barco. Tienen igualmente competencia para recabar el apoyo de las Fuerzas y

Cuerpos de Seguridad del Estado así como de la Policía de las Comunidades Autónomas.

En esa tarea, los inspectores están facultados para:

a) Acceder a las embarcaciones, puertos, almacenes u otros establecimientos o dependencias de primera venta previa su debida identificación.

b) Exigir la parada de un buque que se vaya a inspeccionar así como las medidas necesarias para facilitar la subida a bordo de los inspectores, recabar la presencia del capitán o patrón o de cualquier otra persona que se halla a bordo, quie-

nes deberán facilitar la inspección.

c) Practicar las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para comprobar la observancia de las disposiciones legales en materia de pesca marítima.

d) Los inspectores puede ocupar y retener los documentos relacionados con una infracción, sacar copias de los mismos si la inspección de un barco terminada con el levantamiento de un acta de infracción.

e) Pueden solicitar a las personas que se hallen en el lugar, barcos o instalaciones, cuantos documentos tengan bajo su custodia referentes a capturas desembarques, transbordos, depósito, venta o enajenación de los productos.

f) Tienen competencia para detener las tareas de desembarque o descarga de cualquier medio de transporte si se comprueba que no cumplen los requisitos reglamentarios.

g) Están facultados para llevar a cabo inspecciones y controles desde aeronaves sobre los buques pesqueros o que transporten productos de la pesca en aguas españolas y también sobre los barcos españoles donde se hallen pudiendo comunicar los



capitanes o patrones de las embarcaciones las medidas que en su caso sean necesarias para restablecer la legalidad.

Finalmente, los inspectores pueden adoptar las medidas provisionales precisas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento y evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y garantizar los intereses generales.

Para el desarrollo de su trabajo, los inspectores deberán estar debidamente acreditados presentando antes de iniciar su tarea su tarjeta de identidad al responsable de lugar de inspección. Están igualmente obligados a guardar secreto profesional de su función inspectora. Esta obligación se extenderá también al personal auxiliar que opere junto a los inspectores.

Máximos poderes

Cuando por parte de un inspector se advierta una conducta que pudiera suponer una infracción de la normativa en

vigor, levantarán acta donde figuren todos los datos de la actuación dando una copia de la misma a la persona responsable del barco o establecimiento. Si se rechazara su recepción, se deberá hacer constar también en el acta.

En el caso de que una conducta infractora se advirtiera vía satélite, el inspector elaborará un informe. Deberá elaborar igualmente un acta con todos los datos identificativos de la actuación. En todos los casos, el acta levantada y el informe del inspector tendrán valor probatorio de los hechos recogidos en la misma sin perjuicio del resultado de las actuaciones que se lleven a cabo y de las pruebas de la defensa.

Al margen de las consecuencias que se puedan derivar de una infracción, los inspectores tienen la capacidad para adoptar igualmente medidas provisionales desde el momento que tengan conocimiento de una presunta infracción. Entre esas medidas cautelares se halla la

posibilidad de un apresamiento del barco y su desvío a puerto en casos muy graves. En casos de urgencia, ello lo pueden hacer de forma verbal teniendo un plazo de cinco días para comunicarlo por escrito a los interesados. Entre las competencias de los inspectores se halla la posibilidad de decomisar las especies capturadas, transbordadas, importadas o transformadas que no tengan las tallas o pesos mínimos o cuya captura esté prohibida. La misma operación la podrán realizar si esas especies han sido capturadas con artes no reglamentarios. Cuando las especies puedan sobrevivir, se podrán devolver al mar. En caso contrario, esa mercancía se puede subastar en lonja pública si cumplen los tamaños o pesos reglamentarios. Si no es así, se podrán destinar a entidades sin ánimo de lucro. Igualmente se podrán incautar de los aparejos, artes o los diferentes útiles que sean antirreglamentarios. Estos artes serán destruidos. Si se trata de artes reglamentarios serán deposita-

dos bajo custodia hasta lo que disponga la autoridad competente.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, elaborará cada año un plan de inspección pesquera donde se contemplan las directrices y prioridades de las actuaciones. Ese plan estará en función de perseguir las infracciones que se consideran más abundantes o graves. Para su ejecución, la Administración central podrá llevar a cabo acciones coordinadas con las Comunidades Autónomas.

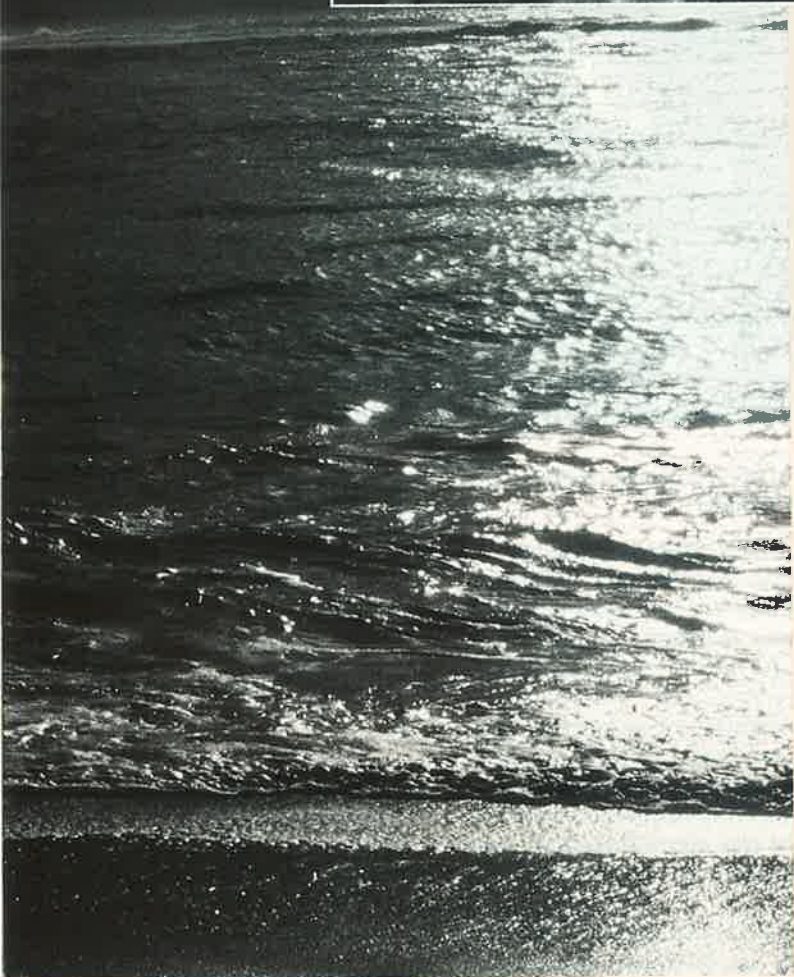
Los responsables de barcos o los establecimientos donde se manipule el pescado tienen el deber de colaborar con el personal de la inspección pesquera. Igualmente deberán colaborar las entidades representativas del sector a la hora de informar sobre posibles hechos constitutivos de infracciones o participando en la elaboración de los planes o programas de control. ■



LOS PESCADORES DE DENIA, CONTRA LA REGENERACIÓN DE PLAYAS

Son numerosos los estudios que avalan la negativa incidencia de la regeneración de playas sobre el ecosistema marino. La estética que demanda la oferta turística hace que, en no pocas ocasiones, se obvie ese impacto en aras a potenciar la industria del ocio. La Cofradía de Pescadores de Denia no ha querido, sin embargo, pasar por alto esta incidencia y encargó a la Unidad de Biología Marina de la Universidad de Alicante un estudio que estableciese cómo la construcción de una playa artificial puede afectar a la pesca artesanal. El resultado no ha podido ser más contundente: La pesca artesanal se redujo en un 60 por ciento en los caladeros cercanos a la zona regenerada de la Marina. Apoyados en estos resultados, los pescadores de Denia están dispuestos a no cejar en su lucha por evitar que el proyecto de regeneración de la playa de la Almadraba siga adelante, ya que podría significar el fin de su flota artesanal.

Un estudio de la
Universidad de
Alicante confirma su
incidencia sobre
la pesca



Hace unos quince años se procedió a la regeneración de la playa de la Marina, en la alicantina localidad de Denia. La aportación de arena hizo que mejorara, a simple vista, su aspecto y ello, probablemente, redundó en un incremento del turismo y en una revalorización urbanística. Sin embargo, desde entonces, los pescadores artesanales de Denia notaron una más que apreciable disminución en la pesca. *Y eso que, como señala Juan José Camarena Llopis, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Denia, apenas vamos a pescar a esa zona.*

Por ello, nada más que tuvieron noticias del proyecto de regeneración de otra playa próxima, la de la Almadraba, empezaron a movilizarse para impedir que se llevara a cabo. Sospechaban, y no sin fundamento, que una nueva obra de este tipo podría abo-

car a su flota al paro. Uno de los primeros pasos fue ponerse en contacto con la Universidad de Alicante, en mayo de 1998, para que los expertos dieran su opinión al respecto. El resultado fue un informe elaborado tras diversas inmersiones en la zona para ver cómo se encontraban los fondos marinos.

Los científicos no tuvieron duda alguna sobre el impacto negativo que tal acción tendría y desaconsejaron la regeneración. Habían detectado, en la zona próxima a la playa de Las Marinas (regenerada en 1988), la destrucción de la pradera de *Posidonia oceanica* más superficial, hasta unos tres metros de profundidad, y una degradación importante hasta los cinco metros. Por el contrario, en la zona de la Almadraba aparecían comunidades naturales muy bien conservadas y una riqueza de especies, particularmente de peces, muy superior a la de las Marinas.

"Las capturas en las zonas no regeneradas doblan a las realizadas en las Marinas, lo que confirma la creencia de los pescadores de que las regeneraciones merman su actividad"

(JOSÉ LUIS SÁNCHEZ LIZASO)

Un estudio pionero

Para apoyar mejor sus peticiones, y ante la postura que siguieron manteniendo las Administraciones implicadas, la Cofradía de Pescadores de Denia decidió encargar esta vez un estudio en profundidad sobre los efectos que tienen las regeneraciones en los rendimientos pesqueros de la flota artesanal, así como sobre el ecosistema asociado a praderas de *Posidonia oceanica* (protegida tanto por la legislación pesquera como por la legislación ambiental). *Volvimos a ponernos en contacto con la Universidad de Alicante y firmamos un convenio de colaboración*, nos explica su patrón mayor. Los trabajos se llevarían a cabo desde la Unidad de Biología Marina de la Universidad de Alicante bajo la coordinación de José Luis Sánchez Lizaso. Hay numerosos estudios sobre la *Posidonia oceanica*, su importancia en el ecosistema y las acciones que pueden deteriorarla. Sin embargo, lo que resultaba más novedoso era establecer una relación directa entre la destrucción de praderas de *Posidonia* y la pérdida de caladeros tradicionales de pesca, como indica el coordinador de este estudio, José Luis Sánchez Lizaso.



Y el resultado no pudo ser más contundente: Los ingresos promedio de las embarcaciones en la zona regenerada (Las Marinas) son un 60% inferiores al promedio de los controles realizados en las áreas no regeneradas. Los ingresos en la zona de la Almadra (la que ahora se pretende regenerar) duplican a los que se obtienen en la zona regenerada. Estos resultados, aunque se presumían por parte de los pescadores, no los esperaban. No esperaban tal alto porcentaje, según confesaba a

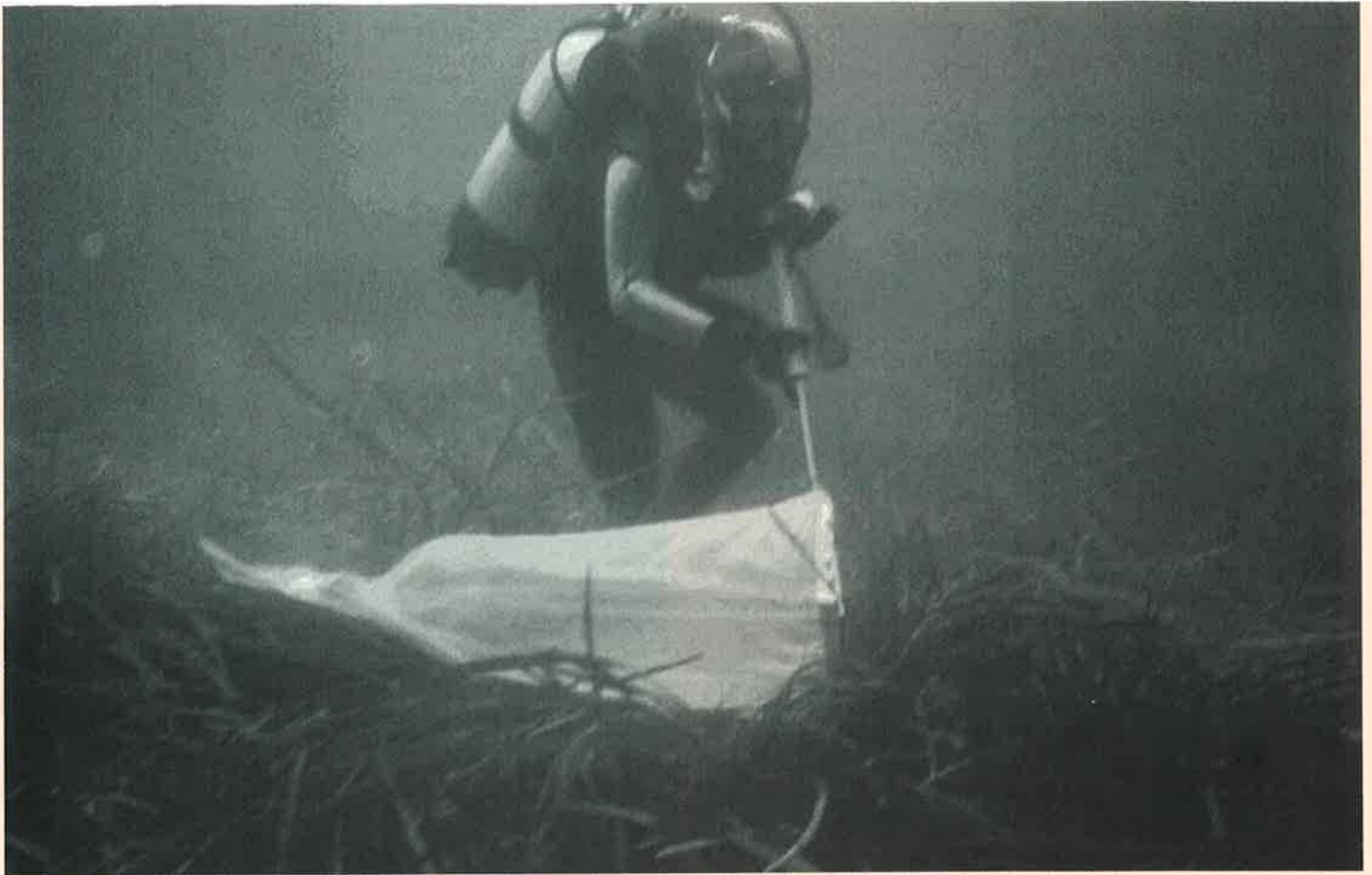
MAR el patrón mayor de la Cofradía.

Para llegar a estos resultados, los biólogos realizaron, entre enero y abril de 2001, una campaña de muestreo en una zona regenerada (Los Ángeles, en la playa de las Marinas) y dos zonas no regeneradas (Les Rotes y la Almadra). Se realizaron pescas experimentales con trasmallo, en tres meses diferentes, para estimar la composición de la captura de cada zona junto con la abundancia y biomasa de las diferentes especies; el

estado de las praderas de *Posidonia* en cada zona de estudio; estimar la cantidad de fauna en cada zona y analizar los cambios en la alimentación de las principales especies de peces entre las zonas no regeneradas y las regeneradas.

Resultados concluyentes

Según las conclusiones redactadas por el biólogo José Luis Sánchez Lizaso, se puso de manifiesto la degradación de la pradera de *Posidonia* en



la localidad de Los Ángeles (16 veces inferior a la media de las estaciones no regeneradas) como consecuencia de la construcción de la playa artificial realizada en 1988. El hecho, prosigue el responsable de este proyecto de investigación, de que las diferencias entre las zonas de control y la zona regenerada se mantengan pasados los años desde la anterior regeneración, viene a poner de manifiesto algo que no por conocido deja de resultar de gran relevancia: La baja capacidad de regeneración de estas praderas.

Los biólogos constatan en su trabajo de investigación que la pérdida de pradera lleva aparejada cambios en la comunidad animal asociada. "En este sentido se ha puesto de manifiesto un empobrecimiento de la comunidad de peces y un cambio en la estructura trófica de la comunidad", se indica en el estudio. "Para todas las especies estudiadas, la disponibilidad de recursos alimenticios es superior en las zonas no regeneradas, con la excepción de *Scorpaena notata*".

Asimismo, "se han puesto de manifiesto los bajos rendi-

mientos pesqueros en la localidad que ha sido sometida a la regeneración de playas (...) los rendimientos económicos son un 60% más bajos en las zonas de control. Las diferencias son aún más acusadas si la comparación se realiza con la Almadraba" (la que ahora se pretende regenerar). Y es que estamos hablando del principal caladero de la flota artesanal de Denia.

Entre las conclusiones elaboradas por el equipo de investigación de la Universidad de Alicante se señala que "los resultados indican que las regeneraciones de playas provo-



can una destrucción directa de las praderas de *Posidonia oceanica*, lo que afecta al hábitat disponible para los invertebrados y la ictiofauna además de alterar los recursos tróficos disponibles. Si se realiza la regeneración de la playa de la Almadraba se producirá un impacto muy fuerte, y tal vez irreversible, sobre el sector pesquero de Denia, que depende de este importante caladero".

Para llegar a estas conclusiones, para cuantificar la incidencia de estas actuaciones sobre el ecosistema, ha sido necesario un minucioso traba-

jo de laboratorio para analizar todos los resultados recabados durante el trabajo de campo. Desde abril de 2001 hasta finales de 2002, los científicos estuvieron trabajando sobre estos datos, cuyas conclusiones son las que, a grandes rasgos, se acaban de reseñar. Mientras tanto, los pescadores no se quedaron de brazos cruzados. Juan José Camarena señala a MAR que acudieron, hace más de un año, a la UE para denunciar este proyecto, y aún siguen a la espera de una respuesta. También se impulsó una plataforma cívica en Denia que recogió unas diez mil firmas contra el citado proyecto de regeneración.

Se juegan su futuro

El Ayuntamiento todavía no les ha contestado. Saben que se sigue adelante con la intención de regenerar la playa de la Almadraba, a pesar de que han hecho llegar a las autoridades locales el concluyente estudio de la Unidad de Biología Marina de la Universidad de Alicante.

La playa de la Almadraba es una playa virgen, de las pocas

Para el patrón mayor de la Cofradía de Denia, la regeneración de la Almadraba puede dejar al sector artesanal sin pesca, o que ésta no sea rentable para los barcos que hay y tengan que reducir drásticamente su número

que quedan en el Mediterráneo. Antes, cuando no había ni mojonos, ni escrituras, ni nada —explica el patrón mayor de la Cofradía—, se hicieron unas casas en terreno público a las que ahora les llega el agua y peligran. Eso es cierto, pero hay soluciones para solventar esta situación. Lo que no es solución es hacer una playa de 150 metros de ancho cuando aquí nunca ha existido una playa así. Denia es una población turística y prima la especulación urbanística. Una regeneración como la que se pre-

tende llevar a cabo va a revalorizar la zona muchísimo... y puede que los intereses vayan por ahí.

Por el momento, siguen atentos a la evolución de los acontecimientos. Esperan la contestación de la UE, cuya legislación protege a las praderas de *Posidonia oceanica*, al ser una de las comunidades con mayor importancia biológica del Mediterráneo (Directiva de la Unión Europea de Hábitats y Flora y Fauna Salvaje 92/43/CEE del Consejo).



La importancia de la Posidonia oceanica

Es una planta con hojas, flores y frutos. Endémica de la zona mediterránea, forma su ecosistema más importante, equivalente a los bosques dentro de los ecosistemas terrestres. Preferentemente se asienta entre la superficie y los cincuenta metros de profundidad, allí donde haya luz para poder realizar la fotosíntesis.

Principal fuente de oxigenación del Mediterráneo (generan entre cuatro y veinte litros de oxígeno por cada metro cuadrado), en aguas someras forman arrecifes-barrera que mantienen el equilibrio sedimentario en el litoral. Son el hábitat de más de 400 especies de plantas y de un millar de animales, dando cobijo, alimento y lugar de reproducción a multitud de especies de interés comercial.

Las praderas de la zona de Alicante están muy bien estudiadas, según un informe

publicado hace un par de años por la organización WWF/Adena. Aunque hay zonas muy importantes de *Posidonia oceanica* en Alicante, se constata que está en regresión, especialmente a causa de la turbidez del agua producida por los colectores de aguas residuales, vertidos incontrolados, los arrastreros y las actuaciones en la costa, como el anunciado intento de crear una playa artificial en la Almadraba.

Respecto a este último factor, cabe decir que cualquier actuación del ser humano sobre el litoral tiene una importantísima repercusión, ya sea destruyendo directamente el hábitat o modificándolo sustancialmente. La regeneración o creación de playas artificiales afectan al ecosistema de distintas formas, que son más graves atendiendo a la comunidad biológica afectada y a las características de la ejecución

Los científicos señalan que la regeneración de las Marinas supuso un fuerte impacto sobre la pradera de *Posidonia oceanica*. "Si se regenera la playa de la Almadraba, supondría la pérdida del principal caladero de la flota artesanal de Denia"

Unas praderas que también están protegidas por la Comunidad Autónoma valenciana (Orden 92/0605 de la Consejería de Agricultura y Pesca de 23 de enero).

Si en este tiempo de espera se iniciasen las obras de regeneración, Juan José Camarena dice que acudirían de inmediato al juzgado para que se paralizaran esos trabajos, *porque hay una sentencia reciente del Tribunal Supremo de Justicia de Europa condenando al Estado español por no trasponer la Directiva Comunitaria refe-*

rente a la obligación de que, cualquier proyecto público en la zona costera, tiene que tener una valoración de impacto ambiental.

Y si nada de esto sirve para detener las obras, *haríamos alguna tontería, como bloquear con nuestros barcos la entrada de las dragas. Nos jugamos el futuro de un sector, con todo lo que ello comporta.* ■

Raúl Gutiérrez

Fotos: Unidad de Biología Marina de la Universidad de Alicante

de la obra. Si afecta a comunidades rocosas o praderas de *Posidonia oceanica* la situación es más grave, ya que los impactos tienden a ser permanentes y, por lo tanto, la recuperación es prácticamente imposible.

Las playas artificiales suponen la aportación de sedimentos a la línea de costa. Estos sedimentos pueden afectar a las comunidades marinas por enterramiento, debido a la hipersedimentación; por efectos indirectos al remover nutrientes, materia orgánica y otras sustancias; y por la turbidez originada en el agua, impidiendo la penetración de la luz, afectando principalmente a los organismos vegetales.

Estos impactos sobre el ecosistema aún pueden ser mayores si los sedimentos utilizados provienen del fondo marino, como suele ser habitual, ya que contienen una importante cantidad de materia orgánica y nutrientes. Su descomposición puede

provocar situaciones de anoxia provocando la rarefacción de los organismos bentónicos, como se señala en el mencionado estudio. Esta situación, indican los investigadores, fue la responsable de la desaparición de los crustáceos bentónicos tras la regeneración de la playa de San Juan de Alicante.

Los expertos valoran importantes y significativos cambios en las comunidades naturales de la zona de la Almadraba si se crea la playa artificial anunciada, "los cambios, tanto sobre el ecosistema marino costero como sobre la explotación de los recursos pesqueros locales, serán de carácter permanente y su recuperación a largo plazo, bastante improbable (debido a que los rizomas de la *Posidonia* muestran las tasas más bajas de crecimiento entre las diferentes especies de fanerógamas)". La conclusión no deja lugar a dudas. ■

R.G.

POR PERÍODO INDEFINIDO

RENOVADO EL ACUERDO HISPANO-FRANCES DE ARCACHON



Las Cofradías del Cantábrico rechazan su contenido y Carmen Fraga lo valora positivamente

en los meses de otoño, algo que no se contemplaba inicialmente en el acuerdo inicial de 1992. La campaña pasada, los pescadores franceses provocaron el cierre de algunos puertos de se país para impedir las descargas de la flota española.

Ambas Administraciones se han comprometido a adoptar todas las medidas que sean necesarias para lograr un desarrollo normal de la campaña sin incidentes.

La secretaría general de Pesca Marítima Carmen Fraga ha valorado positivamente este nuevo compromiso por estimar ha tenido en cuenta los intereses de los pescadores del Cantábrico. Igualmente rechazó las críticas del sector e indicó que los representantes de ambos países habían tenido mucho meses para ponerse de acuerdo.

Por su parte, el acuerdo ha sido criticado por los representantes de las Cofradías del Cantábrico. En su opinión, han primado los intereses de la flota de altura y se debería haber avanzado más para la prohibición de las artes que utiliza la flota francesa. ■

V. M.

Los ministros de Agricultura, Pesca y Alimentación de España y Francia han renovado el acuerdo de Arcachón por el que se regula la pesca de la anchoa en el Golfo de Vizcaya para las flotas de ambos países. El contenido de este nuevo compromiso es igual al que figuraba en el acuerdo anterior. La Administración ha justificado el acuerdo por estimar supone un equilibrio entre los intereses de ambas partes mientras desde las Cofradías del Cantábrico se critica el mismo por estimar que debería haber ido más lejos contra la actividad de la flota francesa utilizando artes pelágicas.

En el marco de las cuotas comunitarias, España tiene la

Regula la pesca de la anchoa en el Golfo de Vizcaya y mantiene las condiciones del acuerdo anterior de 1992

posibilidad de capturar hasta 33.000 toneladas de anchoa. Por considerar que se trataba de un volumen que no llegaba a capturar hasta 33.000 toneladas de anchoa. Por considerar que se trataba de un volumen que no

llegaba a capturar la flota española, también de acuerdo con la reglamentación comunitaria, se produjo en su día un intercambio en las posibilidades de pesca con Francia. España cedió 9.000 toneladas por otras especies para la flota de altura.

Entre los puntos más importantes de acuerdo destaca el mantenimiento de la prohibición de faenar a la flota francesa desde el 20 de marzo hasta el 31 de mayo de cada año, así como la veda en invierno y el descanso de los fines de semana. La flota francesa sigue faenando con arrastre pelágico frente a los artes artesanales de los españoles, lo que supone una permanente fuente de conflictos. Por su parte, los barcos españoles seguirán faenando



BUQUE HOSPITAL ESPERANZA DEL MAR


Siempre a tu lado

El mar es un riesgo y nos exige la máxima precaución. Entre todos podemos evitar los accidentes. Tenemos los recursos y los medios. Utilízalos.

Para prevenir riesgos y accidentes, estamos todos en el mismo barco.



www.seg-social.es



Atendida por
el buque sanitario
"Científico", durará de
marzo a noviembre

COMENZÓ LA CAMPAÑA DE ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA 2003

El Instituto Social de la Marina, puntual en su cita anual, ha puesto en marcha a principios de marzo la campaña "Asistencia Médica Embarcada 2003" para prestar atención sanitaria a las flotas que faenan en el Cantábrico y en el Atlántico Norte, dedicadas a la pesca del bocarte, bonito y pez espada. Para llevar a cabo la asistencia médica de estas tripulaciones el ISM ha alquilado el



buque hospital "Científico" que atenderá a una flota integrada por 900 barcos y cerca de 10.000 trabajadores. La directora general del ISM, María Antonia Lucena, se desplazó a Santander, cuyo puerto será base de la AME, para presentar las actuaciones y novedades de este plan asistencial específico, que se inscribe en el Programa de Sanidad Marítima de la entidad.

La principal de estas novedades es que se introduce la asistencia telemática a los pacientes que sean atendidos en el buque sanitario. Para ello el Instituto Social de la Marina y la Consejería de Sanidad, Consumo y Servicios Sociales, a través del Servicio Cántabro de Salud, firmarán un convenio de colaboración para la prestación de asesoramiento médico y asistencia especializada por parte del Hospital Universitario "Marqués de Valdecilla".

Se incorpora como novedad en esta campaña la asistencia telemática a los pacientes que sean atendidos en el buque sanitario.

Según explicó la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, el convenio, por un importe de 5.400 euros para esta campaña de 2003, supone que el ISM cede al Hospital Universitario "Marqués de Valdecilla" los equipos tecnológicos necesarios para que se pueda prestar teleasistencia en coordinación con el buque "Científico", fletado por este organismo para realizar la campaña "AME 2003". El Instituto pagará a este centro cada consulta como un acto médico (77,09 euros). El coste de los equipos cedidos asciende a 17.100 euros. El total del coste de la Campaña "AME 2003" supondrá para el ISM 949.663 euros.

Consultas especializadas

Cada vez que los facultativos del buque hospital "Científico" tengan que atender una contingencia médica específica podrán acceder a los correspondientes especialistas del Hospital "Marqués de Valdecilla" para realizar la consulta. Estas se realizarán por teléfono, internet o videoconferencia, que es el equipamiento que va a facilitar el Instituto Social de la Marina. Según fuentes de este organismo, y por la experiencia de campañas anteriores, está previsto que las especialidades que más consultas requieran serán las relacionadas con Dermatología, Traumatología y Quemados.

900 barcos y casi 10.000 pescadores

Al presentar la campaña, María Antonia Lucena, recordó que el buque sanitario atenderá, como ya es tradicional, las necesidades médicas de la costera del bonito, y cubrirá, por tercer año consecutivo las de las flotas de bocarte y el pez espada.

Siempre en función de lo que determinen las necesidades de las flotas y las previsiones pesqueras, el buque sanitario asistirá a la flota espadera durante los meses de



marzo, octubre y noviembre. Durante abril y mayo asistirá a la costera del bocarte (anchoa) y a la costera del bonito de junio a septiembre. No se descarta que, si así lo demandan las flotas, la asistencia se prorrogue hasta el mes de diciembre.

El total de barcos que integran estas flotas se aproxima a los 900, con unos 10.000 trabajadores a bordo. En concreto la flota espadera, que desarrolla sus faenas en distintas zonas del Atlántico Norte está formada por unos 110 buques y alrededor de 1.500 tripulantes. La costera del bonito que se concentra fundamentalmente en el caladero comprendido entre el nordeste de las Azores y la Bretaña francesa, la integran un número aproximado de 600 buques pesqueros, con unos 5.000 tripulantes. Por último, la campaña del bocarte que se despliega en aguas del Cantábrico está formada por 250 barcos con 3.200 trabajadores a bordo.

Objetivos de la "AME 2003"

El objetivo esencial de la Asistencia Médica Embarcada es asistir sanitariamente a estas flotas, para que disfruten de los mismos derechos que tienen los trabajadores en tierra, mediante consultas radiomédicas, desplazamientos del personal médico al pesquero, in-

greso del paciente a bordo del buque asistencial o evacuación del enfermo, vía marítima o aérea, según las circunstancias de cada caso.

Para atender cualquier emergencia sanitaria el buque lleva a bordo un equipo médico perteneciente al Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina, integrado por dos facultativos y un ATS. En esta primera marea han embarcado los doctores, José Manuel Vázquez y José Manuel Morillón del Corro y el ATS, José Manuel Fernández Fernández.

Apoyo logístico

Además de esta función sanitaria, el buque realiza también tareas de apoyo logístico a los barcos que lo precisen, consistentes en reparaciones en la obra

viva de los pesqueros, zafamiento de hélices de posibles enganches en las artes de pesca, entre otros. Para realizar estas tareas el buque cuenta con una tripulación especializada en la que se incluye un equipo de buzos.

Buque sanitario "Científico"

Al igual que en el año anterior, para esta campaña el Instituto Social de la Marina ha fletado el buque "Científico", un antiguo arponero, construido en Halifax (Canadá) en 1972 y reconstruido y transformado en Vigo en 2000 como buque de investigación oceanográfica, apoyo a plataformas petrolíferas y actividades off shore.

Acondicionado posterior-

mente como buque hospital dispone de enfermería equipada con sala de curas, sala de cuidados intensivos, camarotes para alojar a seis pacientes y capacidad para 14 en caso de necesidad, embarcación neumática para el transporte entre el barco y los pesqueros, dos grúas a ambas bandas, una de 13 metros y otra de 9 y cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.

El "Científico" tiene 52 metros de eslora, 10,97 de manga, dos embarcaciones auxiliares. Desarrolla una velocidad máxima de 13 nudos y tiene una autonomía de 60 días.

Su tripulación está integrada por el capitán, Ramón Argibay Fernández, nueve tripulantes más el equipo médico ya reseñado.

Nuevo buque hospital

Según los responsables del ISM, esta será de las últimas campañas que se realicen con un buque alquilado, puesto que el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha iniciado ya el proceso para la construcción de un nuevo buque hospital que podría entrar en servicio en la primavera de 2005.

En su construcción, la Seguridad Social invertirá más de 17,6 millones de euros (2.930 millones de pesetas). El nuevo barco seguirá el modelo del bu-





que sanitario y de apoyo logístico del ISM "Esperanza del Mar", que atiende a la flota pesquera española en aguas del caladero mauritano, aunque de menores dimensiones. Como aquel estará dotado de los últimos avances tecnológicos tanto en el aspecto sanitario como en el de seguridad y confort de la navegación para prestar servicio en las duras condiciones del Atlántico Norte. Dispondrá de los sistemas electrónicos de navegación y comunicaciones más modernos y de los más eficaces sistemas de control de contaminación ambiental.

Balance "AME 2002"

Durante la presentación de la "AME 2003", la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, hizo balance de resultados de la campaña anterior en la que el buque sanitario "Científico" atendió 221 consultas y asistió a 102 tripulantes, la mayoría españoles (92), de los cuales 18 quedaron ingresados a bordo. El 53% de estas asistencias fueron por enfermedad y el 47% por accidente. Los accidentes laborales supusieron el 72% de los ingresos. Realizó asimismo 17 evacuaciones, una de ellas por helicóptero y efectuó 16 asistencias técnicas. El coste total de la campaña ascendió a 935.032 euros.

La máxima responsable de ISM resaltó también el descenso de accidentes laborales que se viene registrando en el sector pesquero (un 19% menos) en el que es un factor decisivo las campañas de formación y prevención de riesgos laborales que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina.

En el acto de presentación de la "AME 2003", María Antonia Lucena estuvo acompañada por el subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, Carlos Fernández Navarro; los directores provinciales del Instituto en Cantabria, Rafael Punte; en Asturias, Ángel González Lago; Guipúzcoa, Mercedes Jáuregui; y Vizcaya, Ignacio Erice; el presidente y vicepresidente de la Federación de Cofradías de Pescado-

res de Cantabria, Tomás Cos y Rodolfo Iglesias, respectivamente; el director de área de Trabajo y Seguridad Social de la Delegación del Gobierno, Juan Francisco Setién y todo el equipo del servicio de Sanidad Marítima del ISM en Cantabria.

Aunque no pudo permanecer durante todo el acto, el Delegado del Gobierno en Cantabria, Alberto Javier Cuartas, acudió al buque hospital para saludar a la directora general del ISM.

Programa de sanidad marítima

La Asistencia Médica Embarcada 2003 es un plan asistencial específico, que se inscribe en el Programa de Sanidad Marítima del Instituto

Social de la Marina. Fue puesto en marcha en 1992 para prestar asistencia sanitaria a los trabajadores del mar que, entre junio y septiembre, faenan en aguas del Cantábrico en la pesca del bonito. Con posterioridad, atendiendo a las peticiones de las Cofradías de Pescadores del Cantábrico, la campaña se ha ido ampliando en años sucesivos. En 2001 se extendió de abril a noviembre, para atender a las flotas del bocarte y pez espada.

Por lo que respecta al Programa de Sanidad Marítima hay que recordar que se asienta en dos pilares básicos de actuación: el nivel preventivo y el asistencial con el objetivo de prestar asistencia sanitaria a los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero y ejercer una medicina preventiva e información sanitaria dirigida a dichos trabajadores ya sus familias.

Para llevar a cabo la parte asistencial el ISM cuenta con el Centro Radio Médico; los buques hospital "Esperanza del Mar" y "Científico" y los Centros Asistenciales en el Extranjero.

La medicina preventiva tiene como soportes esenciales los reconocimientos previos al embarque, la información sanitaria al trabajador del mar, las campañas de prevención y la Guía Sanitaria a Bordo. ■

Datos del buque para requerir la asistencia sanitaria

- El indicativo de llamada del buque es EAWZ y para solicitar asistencia es SANIMAR.
- La frecuencia prevista de escucha se situará en 3.370 Khz.
- Sus canales de VHF se posicionarán:
 - Uno en el canal 16 permanentemente.
 - El otro se situará en una frecuencia de trabajo específica para la flota.
 - Las llamadas de socorro se harán por la frecuencia 2.182 Khz y 16 VHF.



En el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA ORGANIZA UNAS JORNADAS FORMATIVAS PARA FUNCIONARIOS CUBANOS

Un grupo de funcionarios cubanos, adscritos a los Departamentos de Trabajo y Seguridad Social, de Transportes y de Industria Pesquera de la República de Cuba, ha seguido un amplio programa de actividades formativas en el Centro Nacional de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio (Vilagarcía de Arousa). Entre el 10 y el 20 de marzo, las actividades se han desglosado en módulos sobre prestaciones de la seguridad social, la inspección laboral, las políticas activas y pasivas de empleo para la gente de mar y la formación como método de empleo. La formación teórica se ha completado con prácticas y asistencias tutoradas en departamentos relacionados con las actividades del sector.

Esta actividad se inscribe en el acuerdo de colaboración suscrito en noviembre de 2001 entre el Instituto Nacional de Seguridad Social del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Cuba y el Instituto Social de la Marina del Minis-



El subdirector general de Acción Social Marítima con la delegación cubana.

terio de Trabajo y Asuntos Sociales de España.

El programa elaborado por el Instituto Social de la Marina se abrió el lunes día 10, con la intervención de la directora general de este organismo, M^a Antonia Lucena Varea, quien expresó el reconocimiento a quienes han colaborado en el programa, así como a los ponentes y tuto-

res, explicó a la delegación cubana el plan de trabajo organizado y anunció que este primer ciclo tendría continuidad con un programa didáctico dirigido a formación de formadores que se desarrollará en La Habana.

En la misma jornada de apertura intervino el subdirector general de Acción Social del ISM, Carlos Fernández Navarro, con

una ponencia en la que expuso el ámbito competencial y funciones del Instituto Social de la Marina.

A lo largo de la primera semana, funcionarios expertos y asesores técnico laboral marítimo del Instituto Social de la Marina, jefes de departamento del C.N.F.M. de Bamio, desarrollaron las ponencias acerca del sector marítimo en España y los subsectores que comprende: marina mercante, pesca, cultivos marinos, buceo, puertos, etc.; la normativa OIT (Organización Internacional del Trabajo) sobre asuntos laborales; normativa OIT sobre sanidad y salud a bordo; normativa OMI (Organización Marítima Internacional) sobre seguridad marítima; la protección social: reconocimiento del derecho y control de las prestaciones; las políticas activas de empleo: programas del ISM; o la formación como método eficaz de empleo. José Casas de Ron, jefe de la



Funcionarios cubanos en el puerto de Riveira.

Jornada de inauguración del curso dirigido a funcionarios cubanos

Inspección de Trabajo en Vigo, expuso las características de la inspección de trabajo en España.

El programa de actividades prácticas se desglosaba en actuaciones dirigidas

a inspectores labores, técnicos de empleo y seguridad social y técnicos de seguridad y sanidad marítima. Para los primeros se habían previsto inspecciones tutoradas a embarcaciones en el puerto de A Pobra do Caramiñal, donde se realizó un simulacro de una inspección acorde con las normas del Memorándum de París; al puerto de Vilagarcía de Arousa y a la Capitanía Marítima para analizar las actividades portuarias y de la capitanía del puerto; y una inspección a empresas de cultivos marinos y parques de marisqueo de O Grove.

Los técnicos de empleo y seguridad social realizaron prácticas tutoradas en las oficinas de empleo y seguridad social de la Dirección Provincial del ISM en Vilagarcía, sobre reconocimiento del derecho de prestaciones y demandas de empleo; sobre control de prestaciones, cobros indebidos y vencimientos; y sobre la red local de la Dirección Provincial.

Los técnicos de seguridad y sanidad marítima tuvieron oportunidad de seguir una asistencia tutorada a cursos de formación sanitaria específica avanzada y de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate rápidos; a cursos de formación sanitaria avanzada y de embarcaciones de supervivencia, y botes de rescate rápidos; y al curso de formación sanitaria para actividades subacuáticas.

La delegación, encabezada por el representante de la Adminis-



El curso se inscribe en el convenio de colaboración y asistencia técnica suscrito por el Instituto Social de la Marina y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Cuba en noviembre de 2001

Las jornadas formativas se han estructurado en una fase teórica y otra práctica con visitas tutoradas

tración cubana, Albio L. Leyva Craib, director del Centro Nacional de Formación y Desarrollo de Cuadros del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Cuba, visitó también el Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa donde fue recibido por el alcalde, Javier Gago, quien dio la bienvenida a los visitantes y recordó la estrecha vinculación que de siempre ha unido a Es-

paña, y más específicamente a Galicia, con Cuba y el resto de los países latinoamericanos por razones de afinidad cultural y también por el flujo de las migraciones, fenómeno bien conocido por el pueblo gallego.

La delegación cubana visitó también el Instituto Oceanográfico de Vigo, el puerto y lonja de Bayona y el Colegio del ISM en Panxón.

Al término de su estancia en Bamio, el equipo cubano consideraba que los objetivos del curso se habían logrado plenamente y que regresaban a su país con un "conocimiento más completo de la situación actual y proyecciones del sistema de relaciones laborales y de protección social para la gente de mar, así como de la competencia, funciones, ordenamiento jurídico y prácticas de las instituciones que por el Estado, el Gobierno y la sociedad española intervienen en su atención", lo que constituía una valiosa referencia para las acciones que emprenderán en Cuba para perfeccionar su trabajo.

Como conclusión del curso los trabajadores cubanos elaboraron una serie de sugerencias con la finalidad de mantener y afianzar la colaboración entre el Instituto Social de la Marina y la Administración cubana en cuestiones relativas al trabajo en el mar y el intercambio de experiencias entre el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio y los Centros de Formación de los Mi-

nisterios de Trabajo y Seguridad Social, de Transporte y de Industria Pesquera de Cuba, a través de misiones de asistencia técnica, talleres, pasantías y otras formas que permitan el diseño conjunto de acciones, el uso de las nuevas tecnologías en la enseñanza y las evaluaciones de impacto de la capacitación.

Convenio de colaboración

El convenio de colaboración y asistencia técnica firmado por el Instituto Social de la Marina y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Cuba en noviembre de 2001 tiene como objetivo mejorar las condiciones sociales y laborales de los trabajadores del mar, y su adecuación a las nuevas técnicas de trabajo, mediante la aportación de las experiencias existentes en ambos países sobre la materia.

Previamente, y en el marco del Memorándum de Entendimiento firmado entre los Ministerios de Trabajo de Cuba y España en 1999, se desarrollaron en La Habana unas jornadas de trabajo para delimitar el programa de la colaboración que se solicitaba al Instituto Social de la Marina. En el momento mismo de la firma del convenio se establecieron las líneas de asistencia técnica e intercambio de experiencias a desarrollar que contemplaban tres grandes epígrafes:

- Prestaciones de Seguridad Social de los trabajadores del mar.
- Técnicas y sistemas de empleo de la gente del mar.
- Inspección Laboral y Sanitaria de los trabajadores.

La primera de las actividades formativas previstas en este plan de actuación se desarrolló en La Habana en los primeros días del mes de julio de 2002, con un programa que incluía módulos sobre especificidades del Régimen especial del Mar de la Seguridad Social, inspección de trabajo, técnicas y sistemas de empleo y formación sanitaria, impartidos por personal del ISM. ■

Nueve de cada diez trabajadores españoles se muestra satisfecho con su trabajo, según pone de manifiesto la Encuesta de Calidad de Vida en el Trabajo 2002, que ha elaborado, por cuarto año consecutivo el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Los principales factores que intervienen en el nivel de satisfacción son el gusto por la realización del trabajo, 26%, el compañerismo, el 11,2%, el sueldo el 8% y un buen horario, el 7,4%. No obstante, los trabajadores ocupados en el sector pesquero, los que residen en localidades medianas y pequeñas y los asturianos consideran que su trabajo tiene un alto nivel de monotonía y aburrimiento. Los trabajos que más estrés generan son los de intermediación financiera, comunicaciones, almacenamiento, transporte y educación.

**NUEVE DE
CADA
DIEZ**

**TRABAJADORES
ESTÁN
SATISFECHOS
CON SU EMPLEO**

**El 84% de los
asalariados
considera útil la
formación recibida
en su empresa**

El hecho de que nueve de diez trabajadores se muestre satisfecho con su empleo significa que el nivel medio de satisfacción, en una escala de 0 a 10, se sitúa en 6,69 puntos. Los principales factores que intervienen en ese nivel de satisfacción son el gusto por la realización de su trabajo (26,0%), el compañerismo (11,2%), el sueldo (8,0%) y un buen horario (7,4%).



En este último año, ha variado, según los datos de la Encuesta de Calidad de Vida en el Trabajo 2002, la importancia que cada ocupado concede a las diferentes razones por las que se encuentra satisfecho con su trabajo, de forma, que mientras el compañerismo, la independencia laboral y el desarrollo personal han perdido peso en la satisfacción por su trabajo (0,6 puntos, 1,3 puntos y 1,8 puntos porcentuales, respectivamente), existen razones como el gusto por el trabajo, tener un buen sueldo y la estabilidad laboral que lo han incrementado (1,5 puntos, 0,3 puntos y 1,5 puntos porcentuales, respectivamente).

Entorno físico y relaciones personales

De cada diez trabajadores encuestados, ocho encuentran satis-

factorios aspectos concretos como el entorno físico, las condiciones de seguridad e higiene laboral y las relaciones personales con los compañeros; siete encuentran atractivo e interesante el empleo y la organización de su trabajo y seis se muestran conformes con su grado de participación en el mismo, y consideran satisfactoria su relación con los superiores jerárquicos. Por su parte, cinco de cada diez empleados manifiestan estar de acuerdo con su salario.

Los datos obtenidos reflejan que de cada diez encuestados, solo uno declara aburrirse frecuentemente y considera que trabaja en condiciones peligrosas y tres percibe su actividad como estresante, lo que significa que, en una escala de 0 a 10, el nivel medio de estrés se sitúa en 4,68 puntos.

La encuesta recoge igualmente una impresión mayoritaria (8 de cada 10) sobre la correcta relación entre el puesto de trabajo y la formación profesional que tienen.

Siete de cada diez han cambiado de empleo

Más de siete de cada diez trabajadores ocupados (el 70,5%) ha cambiado alguna vez de empleo, con objeto de mejorar económicamente o promocionarse en su ámbito profesional. Respecto a la movilidad geográfica la "Encuesta de Calidad de Vida en el Trabajo 2002" refleja que casi ocho de cada diez ocupados trabaja en la misma comunidad autónoma de nacimiento y el resto lo hace en una comunidad distinta a la de su nacimiento.

La Encuesta también pone de manifiesto que los hombres cam-



bían más de empleo que las mujeres, con una diferencia porcentual de más de siete puntos. Por edades, la movilidad es mayor a partir de los 30 años. Así, los que tienen edades comprendidas entre 30 y 44 años y entre 55 y los 64 son los que más han cambiado de empleo, con porcentajes superiores al 70%.

La muestra también revela que los ocupados con estudios inferiores a primarios son los que más se mueven, dado que el 77,8% de ellos han cambiado alguna vez de empleo, seguido de los que han cursado estudios primarios, el 75,2%. Por el con-

trario, los universitarios son los que menos los hacen, un 61,6%.

Por situación profesional, los cooperativistas cambian de trabajo más que el resto de los ocupados, el 80% seguido de los asalariados del sector privado, el 75%. Además, los ocupados que desempeñan funciones como operadores, montadores, 81,2%, los que desarrollan una actividad en la construcción, 82,2%, los ocupados en empresas de 50 a 249 trabajadores, 75,9% y los empleados residentes en municipios de 50.001 a 100.000 habitantes, 73,4%, son los que tienen mayor movilidad en el trabajo.

Mejorar económicamente, principal motivo

Respecto a los motivos que han influido para cambiar de empleo, la mejora económica es el primero de ellos para la mayoría de los encuestados. Sin embargo, la promoción profesional es la razón fundamental para determinados colectivos como las mujeres, el 20,3%, los ocupados con edades comprendidas entre los 55 y 64 años, 22,7%, trabajadores de grandes empresas, 29,4%, asalariados del sector público, 34,4%, universitarios, 35,7%, los que desarrollan actividades relacionadas con la educación, 37,3% y los técnicos y profesionales científicos e intelectuales, 38,4%.

Los trabajadores del sector pesquero tienen el nivel más alto de aburrimiento en su jornada laboral

Según los datos de la «Encuesta de Calidad de Vida en el Trabajo 2002», realizada por el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, los trabajadores ocupados en el sector pesquero son los que tienen un nivel medio más elevado de monotonía y aburrimiento en la jornada laboral que realizan. Junto a ellos están también los trabajadores que residen en localidades medianas y pequeñas y los asturianos.

La muestra específica que los trabajadores ocupados en el sector pesquero (4,28); en los hogares que emplean personal doméstico (3,95) y quienes prestan sus servicios en la producción y distribución

de electricidad, gas y agua (3,84) son quienes acumulan un nivel medio más elevado de monotonía y aburrimiento durante su jornada laboral.

Por sexos, los hombres que trabajan en hogares que emplean personal doméstico (5,80) y aquellos que están ocupados en el sector de la pesca (4,74) son los que apuntan monotonía y aburrimiento en su trabajo. Entre las mujeres, los registros medios más elevados los tienen las que trabajan en industrias extractivas (5,0); las ocupadas en agricultura, ganadería, caza y silvicultura (4,40) y las que ocupan un puesto de trabajo en el sector de producción y distribución de electricidad, gas y agua (4,37).



■ Los trabajadores asturianos son quienes más sienten monotonía en su jornada laboral mientras que los de Extremadura, Andalucía y Cataluña tienen más estrés en el trabajo

Otras conclusiones

Los datos de la muestra ponen de manifiesto otros datos como que casi ocho de cada diez ocupados afirman que es correcta la relación entre el puesto de trabajo que ocupan y la formación que tienen.

En cuanto a la conciliación entre la vida laboral y familiar se refleja que más de cuatro de cada diez mujeres asumen principalmente solas las tareas domésticas, mientras que menos de uno de cada diez varones ocupados realiza en solitario las tareas del hogar.

En el cuidado de los hijos menores de doce años, un 50% de los varones y mujeres ocupados comparten con su pareja dicha tarea, sin embargo cuando esta ta-

rea no es compartida, un 35% de mujeres ocupadas asumen principalmente en solitario el cuidado de los niños, frente al 12% de los varones que realizan solos dicha tarea.

Asimismo, considerando los ocupados que tienen personas mayores en su entorno familiar que necesitan atención o cuidado, se pone de manifiesto que un porcentaje similar de varones y mujeres ocupados, que se sitúa en torno al 38%, comparte con su pareja la atención de dichas personas. En cambio cuando se trata de asumir en solitario la atención y cuidado de estas personas las diferencias son notables, ya que un 53% de mujeres y un 18% de varones asumen solos la realización de esta tarea. ■

FICHA TÉCNICA DE LA ENCUESTA

La «Encuesta de Calidad de Vida en el Trabajo 2002» ha sido realizada por cuarto año consecutivo por el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a fin de facilitar un instrumento que permita obtener información estadística continuada sobre la situación sociolaboral de los trabajadores ocupados y sus actitudes y valores respecto al trabajo que desarrollan.

La Encuesta permite, asimismo, obtener y relacionar una información de carácter objetivo sobre las situaciones reales de las actividades y relaciones que se producen en el entorno de trabajo, con una información de tipo marcadamente subjetivo, como es la percepción que los trabajadores entrevistados tienen de sus condiciones y relaciones laborales.

El informe de la Encuesta correspondiente al pasado año se estructura en seis capítulos de comentarios sobre la satisfacción

en el trabajo, el entorno de trabajo, la organización de la actividad laboral, la formación profesional continua, la movilidad laboral y geográfica y la conciliación de la vida laboral y familiar; un capítulo de conclusiones; un apartado sobre metodología y las correspondientes tablas estadísticas.

La ECVT-2002 es una investigación por muestreo, cuyo ámbito ha sido todo el territorio nacional excluyendo Ceuta y Melilla y cuyo año de realización ha sido el 2002. El universo ha sido la población ocupada de 16 años y más de ambos sexos, que residen en viviendas familiares. El tamaño muestral ha sido de 6.020 ocupados y las entrevistas se llevaron a cabo en su hogar durante el segundo semestre. El error de muestreo se sitúa para el total nacional y para un intervalo de confianza del 95% en el 1,4%.

Congeladores murcianos tienen las bases más altas

TRABAJO ESTABLECE LAS BASES DE COTIZACIÓN PARA LOS TRABAJADORES DEL MAR

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha establecido las bases de cotización para todas las contingencias y situaciones de protección que regirán para los trabajadores del Grupo II del Régimen Especial del Mar durante el presente año 2003. La Orden del Ministerio mantiene el número de categorías profesionales, no incluye cambios en la enmarcación de los grupos de cotización y sube el salario de todas las demarcaciones pesqueras.

AÑO 2003		ANEXO I. Bases Grupo 2º A (Embarcaciones entre 50,01 y 150 TRB)			
Provincia	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización			
		1 a 4	5 a 7	8	9 a 11
A Coruña	Arrastre, palangre de fondo, y volantas en caladeros internacionales (excepto África).....	1.838,10	1.313,10	1.218,90	1.143,90
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie	1.632,00	1.238,10	1.107,00	918,90
	Palangre de fondo y volantas en costa de África	1.632,00	1.238,10	1.125,00	1.050,90
	Palangre de fondo y otras artes en caladeros nacionales (cerco)	1.293,90	1.163,10	975,90	882,00
Alicante	Cerco	1.143,00	1.143,00	951,00	951,00
	Arrastre y otras modalidades.....	1.221,00	1.221,00	990,00	958,80
Almería		1.024,80	1.024,80	958,80	958,80
Asturias	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África).....	1.670,10	1.670,10	1.293,90	1.125,00
	Arrastre, palangre en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie	1.632,00	1.632,00	1.107,00	993,90
	Palangre de fondo y otras artes en caladero nacional.....	1.293,90	1.293,90	1.032,00	882,00
Barcelona		1.260,00	1.260,00	1.005,00	1.005,00
Cádiz	Cerco	1.081,50	1.081,50	825,00	825,00
	Arrastre.....	1.138,20	1.138,20	888,00	888,00
	Palangre	1.146,60	1.146,60	898,50	898,50
	Marisquero, tangonero, congelador	2.007,00	2.007,00	1.599,90	1.599,90
Cantabria	Arrastre.....	1.697,10	1.697,10	1.069,50	1.069,50
	Palangre	1.125,60	1.125,60	937,80	937,80
	Cerco	882,00	882,00	806,70	806,70
Castellón	Cerco y arrastre.....	1.221,00	1.221,00	1.017,00	1.017,00
Ceuta		1.591,20	1.591,20	1.029,60	1.029,69
Girona		1.502,10	1.502,10	1.041,00	1.041,00
Granada		939,90	939,90	866,10	866,10
Guipúzcoa	Cerco y palangre.....	1.368,00	1.368,00	1.092,00	1.092,00
	Arrastre en aguas comunitarias	2.274,00	2.274,00	1.458,00	1.152,00
	Otras artes en aguas comunitarias.....	2.004,00	2.004,00	1.284,00	1.026,00
Huelva	Congelado	1.756,80	1.460,70	1.195,80	1.044,00
	Fresco	1.464,60	1.227,00	988,20	888,30
Illes Balears		1.143,00	1.143,00	951,00	951,00
Las Palmas		1.740,00	1.341,00	1.149,00	1.053,00
Lugo	Arrastre, palangre de fondo, palangre de superficie y volantas en caladeros internacionales (excepto África)...	1.670,10	1.670,10	1.313,10	1.143,90
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie y volantas en caladero nacional	1.593,00	1.593,00	1.107,00	993,90
	Palangre de fondo y otras artes en caladero nacional. Cerco	1.283,90	1.293,90	1.052,10	899,10
Málaga		984,00	984,00	876,00	876,00
Melilla		993,60	993,60	871,50	871,50
Murcia	Arrastre, cerco y palangre.....	1.143,00	1.143,00	951,00	951,00
	Pesqueros congeladores	2.310,00	2.310,00	1.650,00	1.650,00
Pontevedra	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África).....	1.838,10	1.313,10	1.218,90	1.143,90
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie.....	1.632,00	1.238,10	1.107,00	918,90
	Palangre de fondo y volantas en costa de África	1.632,00	1.238,10	1.125,00	1.050,90
	Palangre de fondo y otras artes en caladero nacional. Cerco	1.293,90	1.163,10	975,90	882,00
Tenerife	Pesca local	1.071,00	1.071,00	963,00	963,00
	Pesca no local.....	1.740,00	1.341,00	1.146,90	1.052,10
Tarragona	Atuneros	1.761,00	1.761,00	1.290,00	1.290,00
	Restantes artes.....	1.332,00	1.332,00	1.101,00	1.101,00
Valencia		1.143,00	1.143,00	951,00	951,00
Villagarcía	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África).....	1.838,10	1.313,10	1.218,90	1.143,90



La Orden Ministerial de 19 de febrero establece las bases de cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas por el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero y encuadra a los grupos de cotización en cuatro categorías profesionales.

De nuevo, como se viene haciendo desde julio de 1998, se establecen las bases promediadas por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales sobre la base de los valores medios de remuneración percibida durante el año anterior a propuesta del Instituto Social de la Marina (ISM), tras ser consensuadas con las organizaciones representativas de la flota de bajura.

La principal diferencia entre ambas cotizaciones (base fija y salarios reales), a parte de la evidente cotización fija o variable dependiendo del salario, radica en que la cotización por bases fijas se aplica tanto a las contingencias comunes como a las profesionales; mientras que en el caso de la cotización por salarios reales es de aplicación sólo en el caso de contingencias profesionales.

Otra diferencia significativa entre ambas modalidades de cotizaciones se presenta en lo concerniente a las contingencias. Con el tipo de cotización de bases fijas, éstas se determinan mediante Orden Ministerial, a pro-

ADADORES DEL GRUPO SEGUNDO DEL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR



puesta del ISM; mientras que las contingencias por salarios reales eran las determinaban las Direcciones Provinciales de Trabajo.

Categorías

En lo que respecta a categorías profesionales no se produce ninguna modificación respecto al año pasado. El Grupo Segundo está integrado por las embarcaciones con un Registro Bruto Total, o TRB, entre 10 y 150 toneladas. Dividiéndose a su vez en dos. El grupo 2º A que incluye a las embarcaciones entre 50,01 y 150 TRB y el grupo 2º B en el que se encuentran el resto, es decir, de 10,01 a 50 TRB. Esta división se establece en relación con los salarios. Las cuantías más elevadas del grupo A son para las categorías profesionales del segmento de los pesqueros congeladores de Murcia que ascienden a 2.310 euros, que desbancan de esta posición al arrastre de litoral de la provincia de Vizcaya que tuvo las cuantías más elevadas el año anterior, alcanzando este año los 2.254 euros, seguidos por el arrastre de altura con 2.102 euros. Las marinerías encuadrados en los grupos del 1 al 4 de Cádiz dedicados a las modalidades de pesca de marisqueo, tangonero y congelador de Cádiz con 2.007 euros son, junto a los anteriores, las únicas categorías que sobrepasan la cifra de 2000 euros.

En el grupo B las bases de cotización más altas correspon-

den también a la provincia de Murcia y a la modalidad de pesqueros congeladores, que cotizan también 2.310 euros. A continuación está Guipúzcoa y Vizcaya con 2.274 y 2.102,40 respectivamente.

La Orden, como en ocasiones anteriores, posibilita hasta el último día del segundo mes siguiente al de la publicación de la misma en el Boletín Oficial del Estado el ingreso, sin recargo de demora, de las diferencias

de cotización que se hubieran podido producir por la aplicación de las bases de cotización establecidas en la presente Orden respecto a las cotizaciones que se hubieran efectuado a partir del 1 del 2003. ■

AÑO 2003		ANEXO I. Bases Grupo 2º A (Embarcaciones entre 50,01 y 150 TRB)			
Provincia	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización			
		1 a 4	5 a 7	8	9 a 11
Vilagarcía	Arrastre de litoral en caladero nacional y costa de Portugal.				
	Palangre de superficie.....	1.632,00	1.238,10	1.107,00	918,90
	Palangre de fondo y volantas en costa de África	1.632,00	1.238,10	1.125,00	1.050,90
	Palangre de fondo y otras artes en caladero nacional (cerco)	1.293,90	1.163,10	975,90	882,00
Vizcaya	Artes fijas.....	1.799,40	1.779,40	1.136,10	1.136,10
	Arrastre de altura.....	2.102,10	2.102,10	1.497,30	1.174,20
	Arrastre litoral.....	2.254,20	2.254,20	1.306,50	1.306,50
	Cerco y anzuelo.....	1.050,60	1.050,60	975,60	975,60
AÑO 2003		ANEXO II. Bases Grupo 2º B (Embarcaciones entre 10,01 y 50 TRB)			
Provincia	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización			
		1 a 4	5 a 7	8	9 a 11
A Coruña	Palangre de fondo y volantas en costa de África	1.632,00	1.238,10	1.143,90	1.050,90
	Palangre, cerco y otras artes menores.....	1.182,00	1.182,00	807,00	807,00
Alicante	Cerco.....	1.143,00	1.143,00	951,00	951,00
	Arrastre y otras modalidades.....	1.221,00	1.221,00	990,00	990,00
Almería		1.024,80	1.024,80	958,80	958,80
Asturias		1.182,00	1.182,00	807,00	807,00
Barcelona		1.239,00	1.239,00	951,00	951,00
Cádiz	Cerco.....	1.064,10	1.064,10	805,50	805,50
	Arrastre.....	1.064,10	1.064,10	860,10	860,10
	Palangre.....	1.102,20	1.102,20	879,30	879,30
	Artes menores.....	1.044,90	1.044,90	810,30	810,30
Cantabria	Arrastre.....	1.697,10	1.697,10	1.069,50	1.069,50
	Palangre.....	1.125,60	1.125,60	937,80	937,80
	Cerco.....	882,00	882,00	806,70	806,70
Castellón	Cerco y arrastre.....	1.221,00	1.221,00	1.017,00	1.017,00
Ceuta		998,40	998,40	842,40	842,40
Girona		1.362,00	1.362,00	951,00	951,00
Granada		939,90	939,90	840,00	840,00
Guipúzcoa	Cerco.....	1.152,00	1.152,00	972,00	972,00
	Palangre, anzuelo y artes fijas.....	1.026,00	1.026,00	870,00	870,00
	Arrastre en aguas comunitarias.....	2.274,00	2.274,00	1.458,00	1.152,00
	Otras artes en aguas comunitarias.....	2.004,00	2.004,00	1.284,00	1.026,00
Huelva	Altura-congelador.....	1.563,60	1.058,40	1.058,40	927,60
	Arrastre, cerco y palangre.....	1.018,20	876,30	876,30	842,70
	Otras modalidades.....	917,10	855,30	855,30	814,80
Illes Balears		1.143,00	1.143,00	951,00	951,00
Las Palmas	Pesca local.....	963,00	963,00	825,00	825,00
	Pesca no local.....	1.533,00	1.116,00	1.053,00	921,00
Lugo		1.182,00	1.182,00	807,00	807,00
Málaga		984,00	984,00	876,00	876,00
Murcia	Arrastre. Cerco y palangre.....	1.143,00	1.143,00	951,00	951,00
	Pesqueros congeladores.....	2.310,00	2.310,00	1.650,00	921,00
Pontevedra	Palangre de fondo y volantas en costa de África	1.632,00	1.238,10	1.143,90	1.050,90
	Palangre, cerco y otras artes menores.....	1.182,00	1.182,00	807,00	807,00
Tenerife	Pesca local.....	963,00	963,00	825,00	825,00
	Pesca no local.....	1.533,00	1.116,00	1.053,00	921,00
Tarragona		1.257,00	1.257,00	1.038,00	1.038,00
Valencia		1.143,00	1.143,00	951,00	951,00
Vilagarcía	Palangre de fondo y volantas en costa de África	1.632,00	1.238,10	1.143,90	1.050,90
	Palangre, cerco y otras artes menores.....	1.182,00	1.182,00	807,00	807,00
Vizcaya	Arrastre de altura.....	2.102,40	2.102,40	1.497,30	1.174,20
	Cerco y anzuelo.....	1.050,60	1.050,60	975,60	975,60

Beneficiarán a 2,7 millones de afiliados

TRABAJO PREPARA MEDIDAS PARA MEJORAR LA PROTECCIÓN SOCIAL DE LOS TRABAJADORES AUTÓNOMOS

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales está preparando una serie de medidas para la protección social de los trabajadores autónomos, a cuyo Régimen Especial están afiliados ya 2,7 millones de personas. Estas medidas, según ha anunciado el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, vendrán a dar continuidad a las ya impulsadas en años anteriores que han "contribuido a corregir discriminaciones y homologar la acción protectora de estos trabajadores respecto a la dispensada en el Régimen General. Dichas medidas, según Camps, van a permitir que el año 2003 pueda considerarse, sin riesgo de exagerar, el año de los autónomos".

Entre las mejoras que se proponen figura la de dar cobertura a la Incapacidad Temporal a partir del cuarto día de baja médica y no desde el decimoquinto día como ocurre ahora. También anunció Camps que estas mejoras de la protección se van a extender en términos similares a los trabajadores por cuenta propia de los Regímenes Especiales Agrario y del Mar.

En un encuentro con Graduados Sociales, celebrado en Madrid a finales de enero pasado, el secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, explicó que el sistema de protección social español continúa con su proceso permanente de reforma y adecuación a las nuevas realidades e, incluso, "sabe anticiparse a las necesidades del futuro con soluciones eficaces". En este contexto situó Camps las medidas que el Gobierno viene to-

mando desde su llegada al poder en favor de los trabajadores autónomos con el fin de mejorar su protección social.

El secretario de Estado recordó la importancia que el colectivo de autónomos tiene en la economía española, ya que "con su esfuerzo y entusiasmo se están implicando en la creación de riqueza productiva y de empleo y con su espíritu emprendedor asumen riesgos y desarrollan nuevas iniciativas que crean oportunidades que a todos favorecen".



Camps se mostró satisfecho con el trabajo de este colectivo al que ya están afiliados 2,7 millones de trabajadores, cifra sin precedentes en nuestra historia y que ha supuesto un incremento de casi 400.000 personas desde 1996.

Nuevas mejoras

Ampliando las ya esbozadas por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, al hacer públicos a primeros de año los objetivos de su Departamento para 2003, Gerardo Camps adelantó que, entre las medidas previstas para fomentar la actividad autónoma y la creación de empleo figuran: el establecimiento de bonificaciones a los autónomos que contraten indefinidamente a trabajadores desem-

pleados y a los discapacitados que se constituyen como autónomos.

Capitalización de prestaciones

También se va a dar un impulso a la capitalización de la prestación por desempleo y a la posibilidad de utilizar la misma para subvencionar las cotizaciones. Con ello "se incentivará la incorporación al mercado de trabajo de un colectivo merecedor de singular atención y lleno de potencialidades para crear riqueza y empleo", aseguró Camps.

Asimismo se va a posibilitar la capitalización del 20% de la prestación contributiva por desempleo para cubrir los primeros gastos de establecimien-



to de los desempleados que inicien una actividad autónoma, destinándose el resto al pago de las cuotas a la Seguridad Social.

Homologación con el régimen general

Adelantó también el secretario de Estado de la Seguridad Social que se van a abordar otras medidas que incidirán en la acción protectora de los trabajadores autónomos y que suponen avances decisivos en el proceso de homologación con el Régimen General.

Por un lado figuran, la incorporación de la cobertura por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, de forma voluntaria y con el establecimiento de las correspon-

dientes cotizaciones. Con ello se acabará con una diferencia de trato que excluía a los autónomos de unas contingencias a las que se encuentran expuestos en el desarrollo de su actividad.

Y por otro lado, se va a reconocer la prestación por incapacidad permanente total o cualificada, cuando el trabajador tenga 55 o más años y no ejerza una actividad ni sea titular de un establecimiento mercantil o industrial.

Según Camps “se colmará con ello una importante laguna a través de una mejora de la protección que, además, se va a extender en términos similares a los trabajadores por cuenta propia de los Regímenes Especiales Agrario y del Mar. Dichos trabajadores van a ver de



Los trabajadores del mar por cuenta propia que trabajen después de los 65 años y acrediten haber cotizado a la Seguridad Social durante 35 años no tendrán que seguir haciéndolo.

esta forma incrementados sus niveles de cobertura, dentro de un contexto de modernización y homologación de sus regímenes que facilitará su prevista incorporación al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos”.

Cobertura a la incapacidad temporal

Para Camps con todas estas medidas lo que se pretende es “asentar sobre bases cada vez más firmes el edificio del Régimen Especial de Trabajadores Autónomos” y por ello anunció otras de especial relevancia como es la posibilidad de dar cobertura a la incapacidad temporal desde el cuarto día de baja médica, ampliando de manera voluntaria y mediante las oportunas cotizacio-

nes, un mecanismo que actualmente sólo permite el cobro del subsidio a partir del decimoquinto día.

“Se producirá de esta forma, según Camps, una equiparación prácticamente definitiva de la protección de los trabajadores autónomos respecto de la de los del Régimen General. Todo ello, además, en base a criterios que siguen resultando respetuosos con la capacidad de elección de los autónomos, que constituye un rastro muy acorde con el espíritu emprendedor que queremos garantizar siempre”.

Jóvenes autónomos

Igualmente el Ministerio de Trabajo tiene como objetivo articular una reducción de los costes de Seguridad Social de los jóvenes autónomos durante sus primeros años de su actividad, de manera que se posible impulsar y favorecer la viabilidad de sus proyectos empresariales en sus momentos iniciales, que suelen ser los más difíciles.

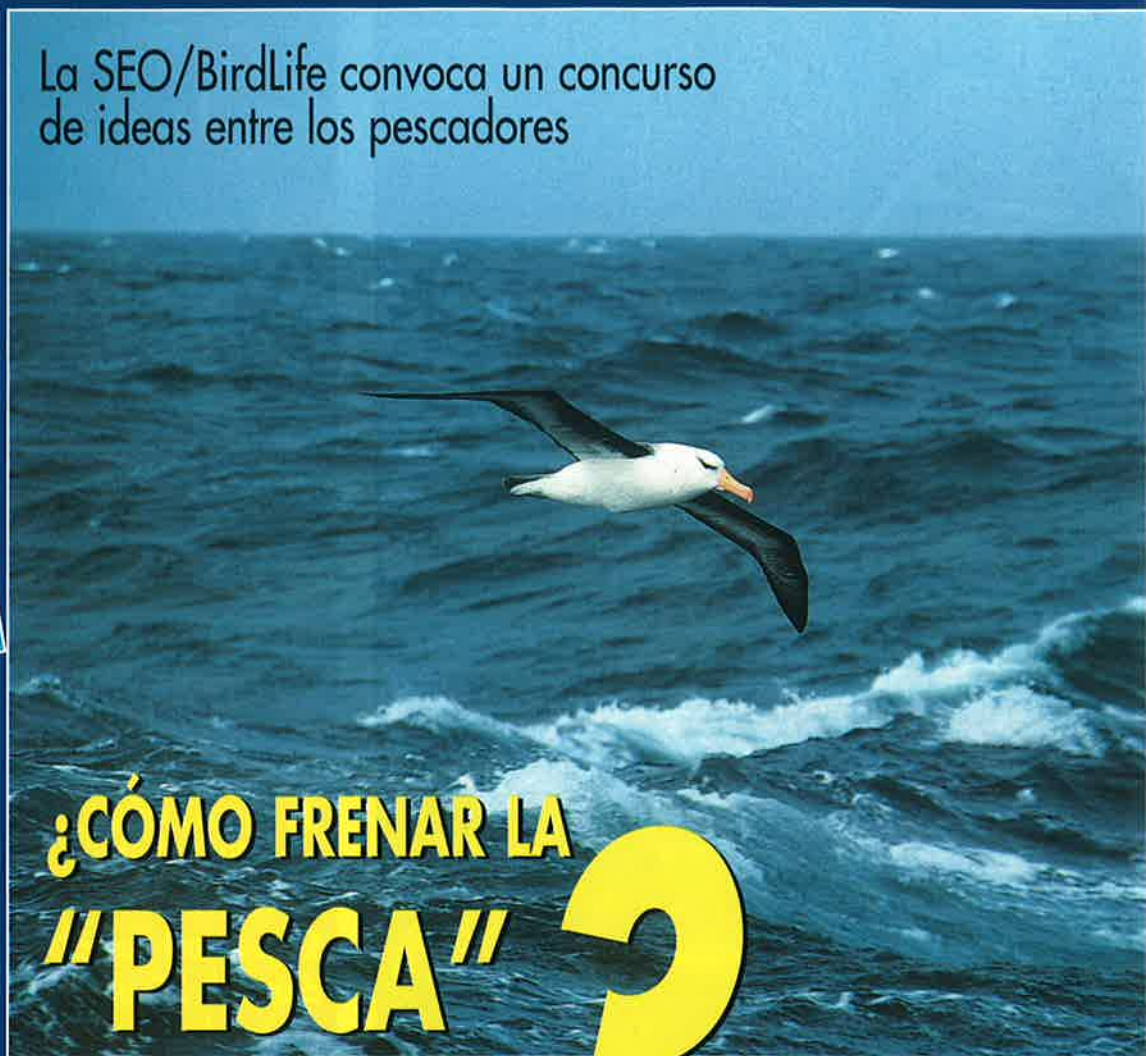
Exoneración de cuotas

También entra en los planes del Ministerio de Trabajo la extensión de la exoneración de cuotas a todos los trabajadores por cuenta propia (incluidos los del Régimen Especial Agrario y Especial del Mar) que tengan 65 o más años de edad y acrediten 35 años de cotización efectiva a la Seguridad Social.

En definitiva lo que se pretende con estas medidas “es que el sistema protector se erija cada vez más en un instrumento de progreso que se implique permanentemente en el fomento del crecimiento y de la inversión productiva, siempre contando con el diálogo y la búsqueda de acuerdo, que constituyen el mejor camino para encontrar soluciones eficaces en materia de Seguridad Social”, concluyó Gerardo Camps. ■



La SEO/BirdLife convoca un concurso de ideas entre los pescadores



¿CÓMO FRENAR LA "PESCA" DE AVES?

La pesca con palangre provoca la muerte de unas 300.000 aves marinas cada año. Se trata de un problema de enormes dimensiones, no sólo desde el punto de vista ambiental sino también para el propio pescador. Las medidas correctoras existentes han disminuido las capturas de aves pero, a pesar de ello, algunas especies se encuentran en peligro de extinción. La Sociedad Española de Ornitología (SEO) cree que los pescadores pueden ayudar en la búsqueda de la respuesta a este problema y que, tal vez, den con la "solución barata, sencilla, universal y fácil de utilizar" que andan buscando los expertos. Por ello han convocado un concurso para la presentación de ideas que finaliza el 30 de junio. Habrá un premio único de 18.000 euros para la mejor idea.

Los pescadores, mejor que nadie, saben los problemas que entrañan el que las aves marinas se lancen a por los cebos del palangre. Un anzuelo sin carnada es un anzuelo que no pesca, comenta Carles Carboneras, responsable de la Campaña de Aves Marinas de la SEO/BirdLife, y en ocasiones hasta el 80% de los cebos se pierden a causa de las aves. A esta pérdida económica hay que añadir la del tiempo empleado en volver a reponer el cebo o, en el peor de los casos, desenganchar una de estas aves muertas del palangre.

Y, además, la mala imagen que provoca. Algo que hace

que en algunos lugares se planteen seriamente la posibilidad de cerrar pesquerías, como en el caso de Alaska, ya que el albatros de cola corta -en este caso- se encuentra en gravísimo peligro de extinción.

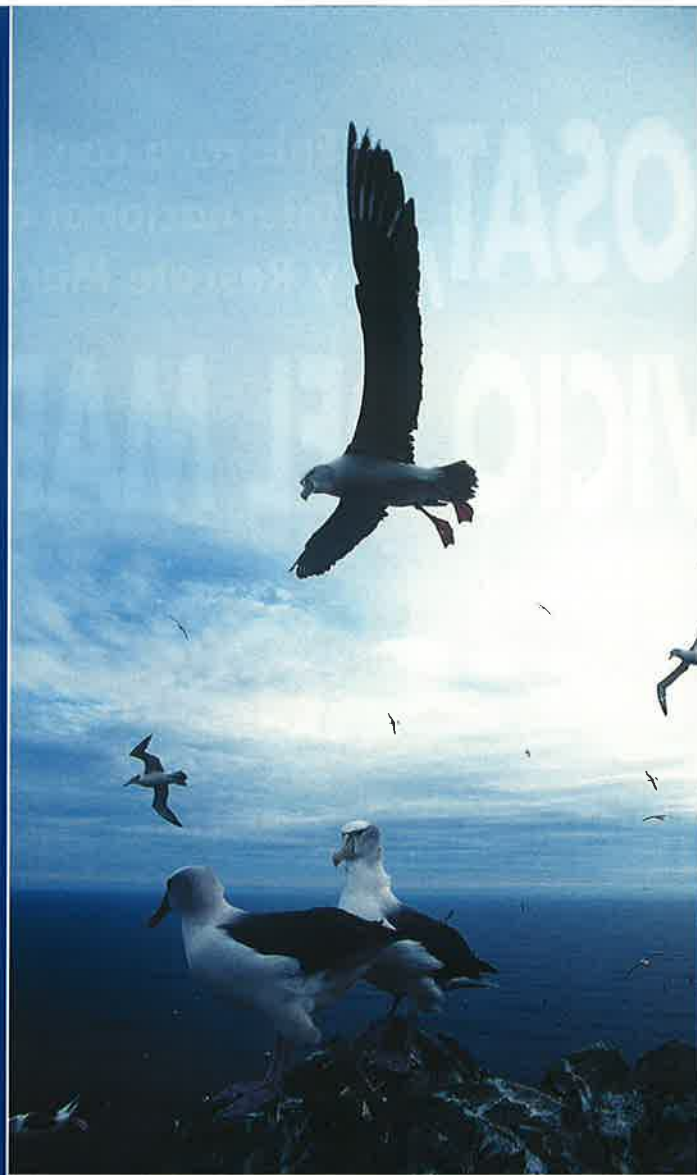
Gracias a las campañas de concienciación y divulgación que llevan a cabo científicos, ecologistas y entidades como la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), los pescadores conocen la dimensión real del problema que no es otra que numerosas especies de aves marinas están seriamente amenazadas por esta causa (de las 24 especies de albatros que hay en el mundo,

21 se hallan en peligro); y que unas 300.000 aves mueren anualmente a causa de este arte que, por el contrario, resulta muy selectivo con la pesca (ver MAR, nº 396, julio-agosto 2001).

Medidas correctoras

Para paliar esta grave situación, científicos de todo el mundo llevan años trabajando en modificaciones del sistema de palangre tradicional para evitar que las aves piquen los anzuelos. Línea de espantapájaros, calado nocturno, cebo azul, dispositivos de calado sumergido... son algunas de las medidas correctoras que se han ido poniendo en práctica o adaptando a las características de cada zona o del tipo de palangre.

Estas medidas, aunque han contribuido a reducir de forma importante la muerte de aves,



no lo han hecho de manera suficiente. Hay, por ello, que seguir trabajando en esta línea. Pero, como señala, Carles Carboneras, todas las medidas que se han puesto en práctica lo han sido al margen del sector pesquero, con poca o nula participación de éste en el diseño de medidas correctoras para la reducción del impacto sobre las aves marinas.

A nadie se le ha ocurrido preguntar a los pescadores sobre cómo pueden ellos ayudarnos a solucionar el problema, y ésta es la esencia de la campaña que hemos puesto en marcha, dice el responsable de la Campaña de Aves Marinas de la SEO. Por sus conocimientos y su experiencia resulta lógico incluirles en el diseño de medidas que ayuden a paliar este problema. Además, son los que mejor pueden experimentar con distintas ideas.



"A nadie se le ha ocurrido preguntar a los pescadores cómo pueden ayudarnos a solucionar el problema, y ésta es la esencia de la campaña organizada desde la SEO/BirdLife".
(Carles Carboneras)

En ocasiones, los principales descubrimientos surgen por casualidad. Así, al calamar que se tinta de azul en las pesquerías en Brasil, se le echa un poco de azúcar porque ayuda a fijar ese color que las aves no ven. La anécdota que comenta Carles Carboneras es que a alguien se le fue la mano en el azúcar y descubrieron que a los albatros no les gustaba.

Esta es la idea que persiguen los miembros de la SEO/BirdLife, organizadores de este concurso para todo el mundo, con la colaboración de BirdLife de Gran Bretaña y Holanda: que la experiencia y el saber que tienen los pescadores al respecto sirvan para evitar la muerte de aves marinas. La campaña en España cuenta con el apoyo de la Secretaría General de Pesca Marítima que ve en esta actuación la defensa de una idea, como destaca Silvia Revenga, responsable de Reservas Marinas, *en la que nosotros en la Secretaría también creemos, y que es el compatibilizar unos usos con la necesaria conservación de los recursos, no sólo pesqueros, que son nuestro objetivo prioritario.* También colabora la Comisión Europea, así como Caixagalicia, que sufraga una parte del premio, que es de 18.000 euros.

Se busca una idea que tenga como principales características el ser una "solución barata, sencilla, universal y fácil de utilizar". El jurado, que estará compuesto por científicos y expertos que sepan de pesca y de aves marinas, se reunirá hacia finales de noviembre en Galicia para elegir al ganador. Se respetarán los derechos de propiedad intelectual de los participantes. Para recibir más información, habrá que remitir los datos personales a SEO/BirdLife, calle Melquisedech Biencinto, 28053 Madrid; llamando al teléfono 91.434.09.10; o también visitando la página www.seo.org. ■

Raúl Gutiérrez

EL METEOSAT,

Enlazará con la Red
Internacional de Búsqueda
y Rescate Marítimo

AL SERVICIO DEL MAR



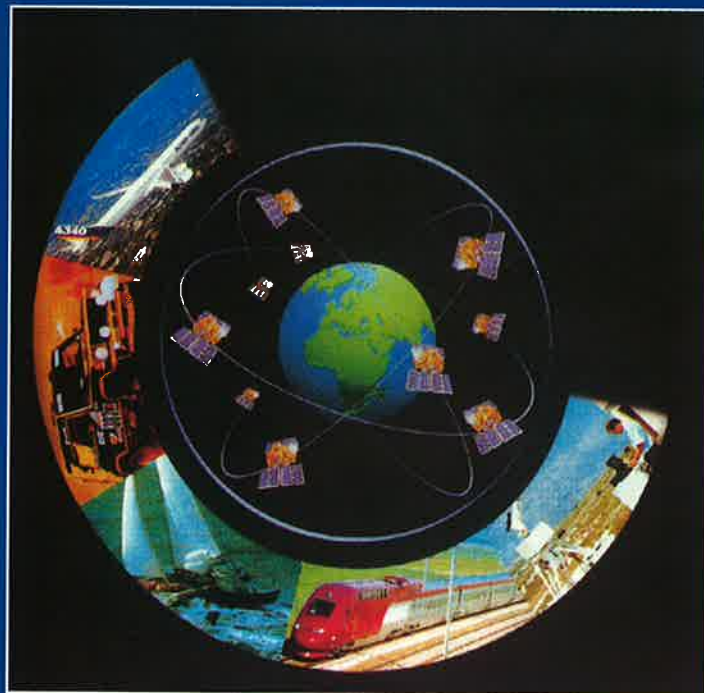
Las segunda generación de satélites Meteosat (MSG) ya se encuentra en el espacio, desde el 29 de agosto último, y añade —a una mayor frecuencia y fiabilidad de las predicciones meteorológicas— datos de vigilancia climática y la conexión con la Red Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo.



Este valioso enlace salvamentista significa una ayuda inestimable para la navegación de los pesqueros, un tercio de cuyos naufragios y emergencias se producen por bruscos cambios de la meteorología e imprevisibles formaciones nubosas. La puesta en órbita del MSG-1 abre una etapa operativa de doce años y beneficiará así mismo a la previsión de catástrofes naturales, incendios forestales, erupciones volcánicas, riesgos de las navegaciones y amenazas al medio ambiente marino.

Veinte veces más datos que su predecesor

A lo largo de veinticinco años los satélites Meteosat han suministrado, día y noche, imágenes completas del disco terrestre, periodificadas cada media hora, surtiendo los efectos pre-



Incorpora la vigilancia climática, la observación científica y los sistemas de búsqueda y salvamento

dictivos y científicos de la meteorología. Ahora, una nueva generación de satélites irrumpe con el MSG-1, que fue lanzado el 29 de agosto último, desde la Guayana Francesa, por la lanzadera Ariane-5, a plena satisfacción.

Cuantitativa y cualitativamente, la nueva información de datos e imágenes será **"veinte veces superior a la suministrada por sus predecesores"**, gracias a una resolución espacial de 1 kilómetro, en lugar de los 2,5 disponibles hasta ahora, y a una periodificación de cada 15 minutos, en vez de los 30 del sistema anterior. A sumar a ello, el funcionamiento de 12 canales, frente a los 3 del viejo sistema, lo que ampliará campos de observación —hasta ahora desconocidos— de la atmósfera, la superficie terrestre y los océanos, por lo que el sector resultará el primer gran beneficiado de esta nueva generación de satélites.

El programa contempla el funcionamiento de satélites de reserva, pues dieciocho meses después del primero de la generación se lanzará el MSG-2 y, quedará un MSG-3 almacenado, hasta que finalice el período operativo del MSG-1. Este primer prototipo, que fue situado sobre la posición geostacionaria 0 grados, sobre el Golfo de Guinea y a 36.000 kilómetros de altura, cubrirá y observará Europa, África, parte del Océano Índico y el Atlántico, al completo, con especial dedicación a este último, en el que se generan los principales datos y fenómenos relativos a la meteorología europea.

La Agencia Espacial Europea y el consorcio EUMESAT (European Organisation for the Exploitation of

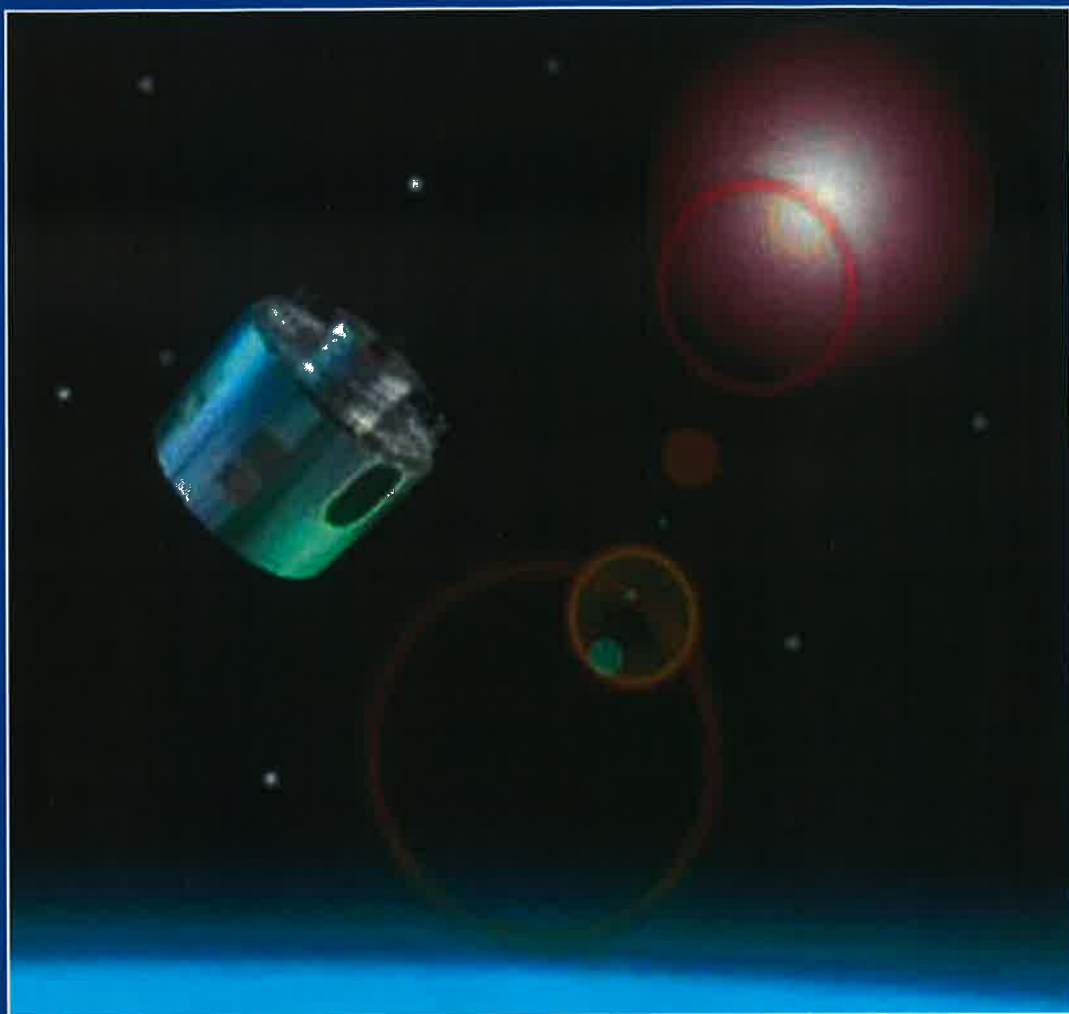
Meteorological Satellites) han obtenido un señalado éxito, junto con la constructora Alcatel y más de cincuenta subcontratistas de trece países.

Apoyo científico y ayuda a la navegación

Las primeras imágenes del nuevo MSG-1 están a punto de empezar a recibirse, con el año, según las observaciones del Centro de Seguimiento de la Agencia Espacial Europea, de Villafranca del Castillo (Madrid), que controló su histórica puesta en órbita. También, los centros de Gran Bretaña y España son los llamados a coleccionar toda la panoplia de datos relativos a búsqueda y salvamento de navegaciones en peligro, si bien el sistema será coordinado desde Darmstadt (Alemania).

Esta serie de satélites responde a la sensibilidad científica de la Unión Europea, pero se compatibiliza así mismo con el esfuerzo que en seguridad marítima han hecho las autoridades de Bruselas los últimos años. Incorporan, así, nuevos instrumentos de última generación para el estudio climático y perfilan su directa vigilancia hacia el controvertido aspecto de las radiaciones solares. El instrumento científico de referencia es el GERB (Geostationary Earth Radiation Budget) que observará y cuidará los equilibrios entre las radiaciones solares que llegan a la Tierra y las que nuestro planeta refleja al espacio.

Pero también, en respuesta expresa a las demandas de la navegación y búsqueda y rescate de barcos en peligro, el nuevo



MSG-1 incorpora un repetidor que canalizará, por la frecuencia 406 MHz, todos los mensajes y señales de navegantes, balizas de peligro y centros marítimos.

Su alta resolución y seguimiento continuado contempla la conexión mundial de socorro con la Red Internacional, desde los centros de Canadá, Fran-

cia, Estados Unidos y Rusia, bajo la coordinación del salvamento encomendada a Gran Bretaña y España.

Los flujos de datos del MSG-1 benefician no solamente a la emergencia marítima propiamente dicha, sino a la salvaguarda medioambiental que se sigue de catástrofes naturales, erupciones volcánicas, crecidas fluviales, incendios forestales, etcétera, más un capítulo de incidencias meteorológicas de riesgo para la navegación aérea, como la brusca formación de hielos o tormentas en la atmósfera, etcétera, Hereda, del viejo Meteosat, también, su participación científica en la Vigilancia Mundial del Medio Ambiente, y será valioso elemento de



Meteosat: la leyenda continúa

Han pasado casi treinta años desde estas imágenes pioneras del primer Meteosat hasta la madrugada del 28 al 29 de agosto último, en que se lanzó el MSG-1, satélite meteorológico geostacionario del siglo XXI, y que, también, circundará la Tierra a la misma velocidad que gira el planeta.

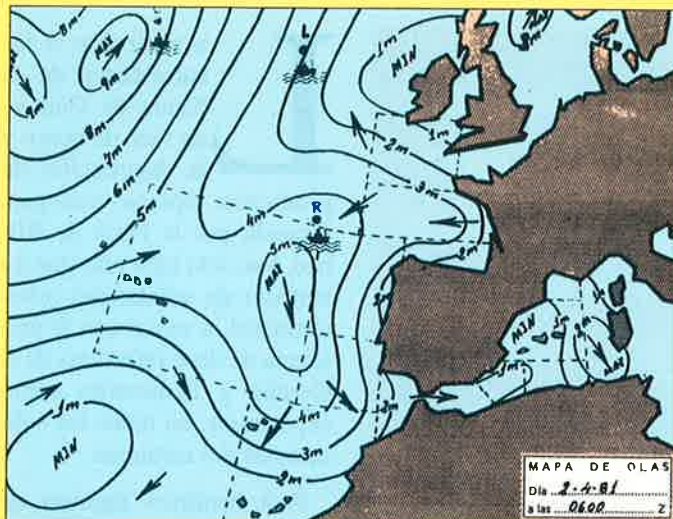
El nuevo satélite, que ya está en órbita, mide 2,4 metros de alto, tiene un diámetro de 3,2 metros y pesa 2 toneladas. Su coste total, del programa que prevé la fabricación de tres unidades, lanzamientos y controles, ascenderá a 1.300 millones de euros. España aportará el 6% del coste presupuestado, a través del Instituto Nacional de meteorología, para

asegurar que los próximos doce años la leyenda Meteosat continúe.

La predicción meteorológica ni se detiene en la anécdota ni aspira a elevarla a categoría: más, mejores y

frecuentes datos, elevarán el tono del propósito. Y, de paso, un vistazo constante a la capa de ozono, las radiaciones solares y al tiempo.

S. de F.



apoyo a la próxima creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

A favor de la pesca, sector sensible

La predicción meteorológica, que ahora se profundiza con mejor resolución de imagen y más cortos períodos de servicio, ha sido especialmente referida a la problemática de la navegación pesquera, sector sensible a sus propios registros de siniestralidad. El preocupante dato (Organización Internacional del Trabajo, OIT) de que anualmente se producen 24.000 accidentes mortales en la pesca, no deja de apartarse de la evidencia de que un tercio de los mismos son debidos a bruscos cambios meteorológicos, formación de tormentas y masas nubosas, impredecibles en muchas zonas.

Es el caso concreto de los países africanos y otros en vías de desarrollo, a los que el MSG-1 dedicará expresamente un programa predictivo, contra la formación brusca de ciclones tropicales, etcétera, y otros cambios climáticos en islas vecinas del Índico y África, lo que se referirá tanto a la navegación de pesca, como a implementar defensas previas contra la sequía o las amenazas a cultivos.

El programa MSG-1 suministrará a África y países en vías de desarrollo las prestaciones de receptores y tecnología, para todo lo que la previsión medioambiental pueda contribuir al aseguramiento de pesquerías y cosechas, así como facilidades formativas de acceso al sistema y consulta, desde puntos terrestres, a otros satélites y centros. ■

S. de Francisco



CRECIMIENTO SOSTENIDO DE LAS INDUSTRIAS MARITIMO-PESQUERAS

Profesionales y expertos del sector marítimo-pesquero de treinta y seis países han concurrido a SINAVAL-Eurofishing'2003, la Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima y Portuaria e Industria Pesquera, celebrada en Bilbao los pasados días 22 a 25 de enero.

La Feria brindó un solidario gesto a Galicia y la apuesta por la calidad de sus producciones

La recepción a las autoridades de la Xunta de Galicia, un vino de honor y la degustación de productos típicos gallegos, ofrecida por la Feria de Bilbao, han sido algo más que un símbolo de solidaridad interterritorial, a sumar con la presencia de doce industrias de A Coruña y Pontevedra como expositoras, en todos los subsectores del certamen.

Ésta histórica muestra de apoyo institucional a Galicia

ha coincidido con el más brillante e internacional exponente de SINAVAL-Eurofishing'2003, que ha batido sus propios records de atracción comercial, con presencia de expositores y visitantes de Estados Unidos, Italia, Marruecos, Argelia, Nigeria, Portugal y Túnez. La muestra creció en todos sus parámetros, un 9% en participación de industrias, un 11% en cuanto a visitantes y un 17% en expertos que participaron en los foros y reuniones internacionales conexas a la exposición.



Las 604 empresas que ocuparon los 201 stands y los 6.450 visitantes ofrecen un conjunto tan creciente como sostenido en torno a los sectores de construcción naval, industria auxiliar, equipamiento de buques en su doble pertenencia a transporte marítimo y actividad pesquera extractiva o transformadora.

Pero SINAVAL-Eurofishing'2003 ha presentado así mismo un programa avanzado en actividades paralelas a la Feria, bien de orden asociativo, como la reunión del Foro Marítimo Vasco, los contactos institucionales de la Federación Europea de Ciudades de la Pesca (FECIPE), y los foros anuales de la Organización Interprofesional del Atún (AEDIMAR), la Federación Española de Transformación de la Pesca



(FEICOPESCA) y las Organizaciones Pesqueras (FEO-PEMD).

Jornadas técnicas profesionales

En el mismo marco ferial ha tenido lugar un histórico “I Encuentro Naval Internacional” que agrupó a 122 empresas del sector marítimo, directivos y expertos, y la conferencia “El transporte marítimo de gas natural”, que contó con la participación de más de 100 asistentes profesionales, a los que se dirigió —en salutación de bienvenida— el presidente del astillero público IZAR, Antonio Casanova.

Un cúmulo de intervenciones técnicas revisó la temática más actual de la industria marítima, bajo rubros bien significativos como los de “La protección de personas, mercancías, buques y puertos”, “La protección de personas, mercancías, buques y



puertos”, “La industria atunera”, “La implantación en los buques del VDR (registrador de datos de travesía) y el AIS (sistema de identificación automática de buques)”, “La colaboración ciencia-industria”, “La gestión integrada de la zona costera (GIZC) relacionada con la pesca” y “La in-

vestigación en construcción naval”.

Con carácter de exposición permanente, durante los cuatro días del certamen, funcionó el Aula del Mar, con muestra del proyecto constructivo del buque-escuela “Gure Izar”, y los visitantes y curiosos se asomaron a muestra fo-

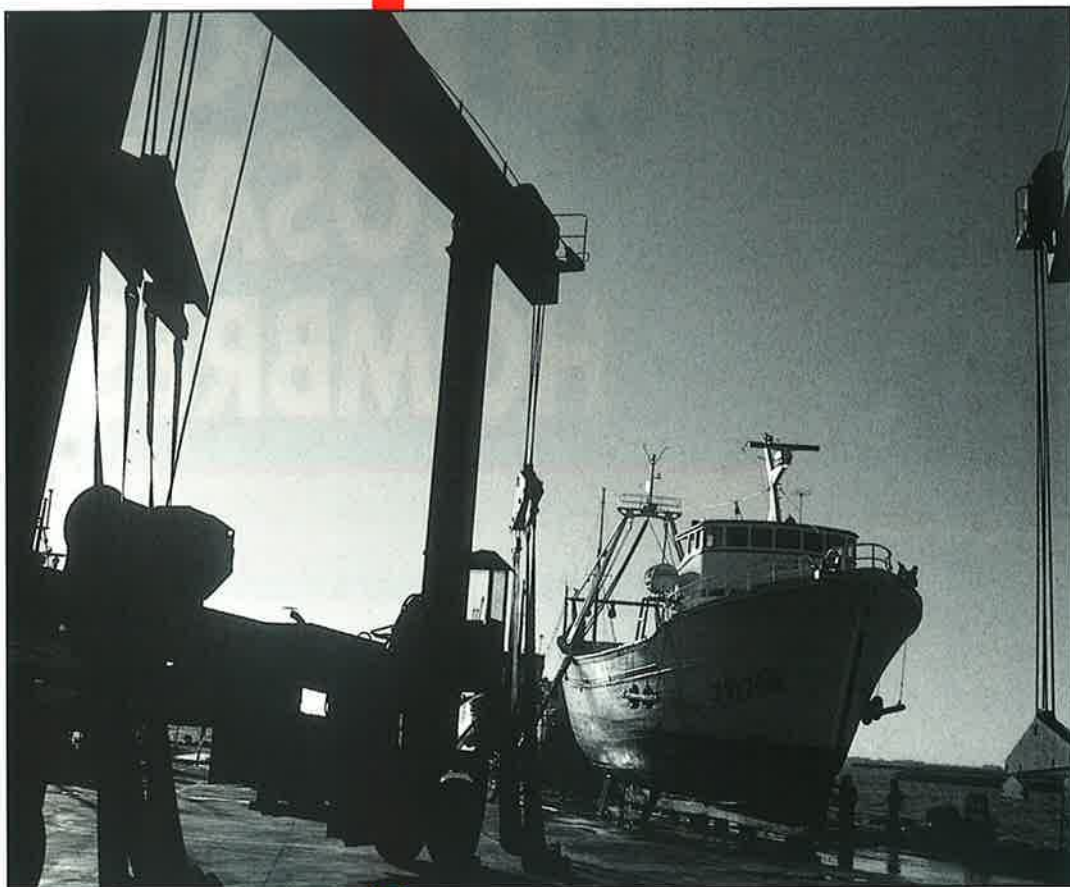
tográfica, blanco y negro, de Harry and Ford Jenkins “Pintando con luz pescadores del Mar del Norte a finales del siglo XIX”. Un I Concurso de Pintura Marítima Juvenil atrajo a los visitantes y aficionados más jóvenes y, la muestra de la Asociación Española de Ciudades de la Pesca permitió una ilustrativa visión de conjunto de las pesquerías nacionales hoy.

El marco de encuentro los 20.000 metros cuadrados de exposición, ha vuelto a respaldar una dinámica de crecimiento sostenido de SINAVAL-Eurofishing’2003, en la materialidad de su oferta, y el cruce de opiniones expertas reveló las buenas perspectivas de la industria marítima, aún tras de los inevitables ecos de la catástrofe sobrevinida en Galicia, referencia omnipresente a todo lo largo de la Feria. ■

S. de Francisco

En el
marco de
la reforma
de la Política
Pesquera
Común

BRUSELAS AUMENTARÁ EL PRESUPUESTO PARA DESGUACES



La Comisión de la Unión Europea ha propuesto una rectificación del presupuesto comunitario para este año con el fin de destinar otros 32 millones de euros para el desguace de embarcaciones de pesca. Esta decisión se enmarcaría en el contexto de la reforma de la Política Pesquera Común aprobada el pasado mes de diciembre por la que se plantea un ajuste discreto de todas las flotas comunitarias, aunque inferior al propuesto en un primer momento. En el caso de España, el reglamento final

Se quieren destinar a la misma otros 32 millones de euros

sobre la reforma no va a suponer el desguace obligatorio de los barcos de pesca que se habían barajado en un primer momento, aunque deja abierta la puerta para la eliminación de embarcaciones por diferentes vías como la renovación de flotas, salidas a terceros países y el simple desguace.

En materia de modernización de la flota, la reforma contempla el mantenimiento

de ayudas hasta el año 2006 mientras para la renovación de las embarcaciones pesqueras las ayudas seguirán en vigor hasta el año 2004. En materia de desguace se establecieron medidas especiales con una serie de incentivos para animar a los armadores a la reducción de la flota. El reglamento comunitario contempla la posibilidad de acceder a esos fondos cuando las posibi-

lidades de pesca. Para animar la política de desguaces, la nueva reglamentación comunitaria contempla un incremento de las ayudas actuales en un 20%.

Los países miembros que quieran recibir una ayuda financiera por este concepto, deberán presentar a la Comisión, a más tardar el próximo 30 de junio, un plan de gastos de desmantelamiento para este ejercicio. Las solicitudes de pago las deberán presentar los países miembros antes del 30 de junio de 2004.

La Comisión de la Unión Europea ha cifrado en 272 millones de euros los recursos necesarios para desarrollar las medidas de desguace de embarcaciones pesqueras en el período 2003-2006, cifra que se suma a las que ya destinan cada uno de los países miembros en el marco de las medidas estructurales. Para el desarrollo de este programa, Bruselas debe proceder a la revisión de los programas de los fondos estructurales para lograr una reorientación de las diferentes partidas. Esta propuesta debe ser aprobada primero por el Consejo de ministros y por el Parlamento Europeo.

La ampliación de la partida presupuestaria para el desguace, según fuentes comunitarias, se enmarca en la necesidad de ajustar la capacidad de las flotas a las posibilidades de capturas tanto en aguas de la Unión Europea como en caladeros exteriores en el marco de una pesquería sostenible. ■

V. M.

EL SECTOR PESQUERO «NO ES SOLO COSA DE HOMBRES»



El papel de la mujer en el sector pesquero ha sido notable especialmente en la industria transformadora, comercializadora de productos pesqueros, acuícola y, aunque de forma menor, también en la extractiva. Esta participación, haya sido realizada de forma directa o indirecta, no ha sido tomada en cuenta hasta el presente ni por las administraciones ni por los agentes sociales del sector, que pesar de que las 84.000 mujeres desarrollan su trabajo en el sector pesquero de la Europa de los quince suponen el 22 por ciento de todo el empleo de la industria pesquera, siguen manteniendo la percepción de que el sector pesquero es cosa de hombres.



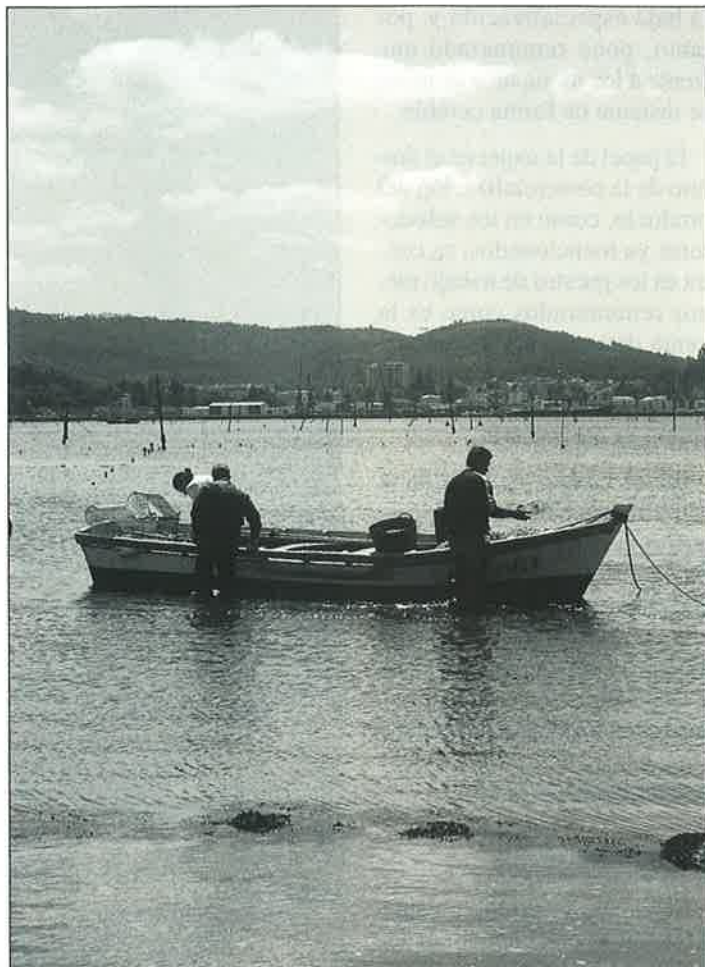
constituye el 30 por ciento; y únicamente en el sector extractivo desciende al 6 por ciento. Y el porcentaje disminuye hasta acercarse casi a cero en lo que se refiere a mujeres en puestos directivos o gestión de empresas pesqueras.

A pesar de la contundencia de estas cifras y de la importancia crucial que tienen las actividades desempeñadas por la mujer en el aspecto familiar y de ayuda a la industria del sector pesquero, especialmente en tiempo de crisis —cuando las mujeres son la pieza clave para mantener la cohesión de las localidades pesqueras y sus familias—, estas labores muchas veces no son retribuidas y con frecuencia tampoco son reconocidas», como afirmó en un seminario el responsable de Agricultura, Desarrollo Rural y Pesca de la Comisión Europea, Franz Fischler durante la inauguración del primer seminario organizado por la Comisión Europea para analizar los motivos de esta situación con el fin de superar este modelo y mejorar las oportunidades para que la mujer obtenga ingresos en todas los niveles del sector pesquero tanto en el ámbito de transformación como comercializador y extractivo.

El seminario, en el que participaron doscientas mujeres representantes de organizaciones pesqueras de toda Europa, sirvió para presentar un estudio en el que se analizan, entre otras regiones europeas, la situación de Galicia y Andalucía.

Características comunes

El estudio, basado principalmente en proyectos de pesca costera artesanal, muestra, entre sus conclusiones, que el papel de la mujer en el sector pesquero mantiene unas características similares en todos los países, no sólo los quince que forman la actual UE sino tam-



bién el resto de los países tanto en vías de desarrollo como desarrollados.

Estas similitudes del papel de la mujer en la industria pesquera se mantienen por encima de la diversidad cultural, social, política y económica en los cin-

co subsectores pesqueros estudiados: pesca, acuicultura, comercialización, transformación y gestión.

De sus respuestas, recogidas en el estudio, se desprende que la mujer no se siente bien acogida en a bordo de los barcos de pesca, pero al mismo tiempo ellas tampoco muestran interés en participar en el subsector extractivo. Por consiguiente, el empleo femenino es prácticamente insignificante como lo muestra el 3 por ciento que alcanza en nuestro país.

En el subsector de la acuicultura la mujer se siente mejor representada aunque no llega a las cotas de empleo que alcanza en la industria transformadora, en la que el empleo femenino sobrepasa el 50 por ciento. Pero no hay que dejarse engañar por este dato, ya que es un empleo caracterizado por

Las labores de la mujer en el sector pesquero muchas veces no son retribuidas y con frecuencia tampoco son reconocidas

(FRANZ FISCHLER)

La participación de la mujer en la industria pesquera, analizada en un estudio realizado por MacAlister Elliot and Partners a petición de la Comisión Europea, muestra que la idea predominante del sector pesquero como coto cerrado para el hombre dista mucho de ser real. Las cifras hablan por sí mismas: el empleo femenino en la industria transformadora alcanza el 60 por ciento de la mano de obra; en el sector de la acuicultura, en clara expansión,

la baja especialización y, por tanto, poco remunerado que frente a los momentos de crisis se resiente de forma notable.

El papel de la mujer en el ámbito de la comercialización del producto, como en los subsectores ya mencionados, se centra en los puestos de trabajo menos remunerados como es la venta directa. En lo concerniente a la compra y venta en distintos puntos, el empleo masculino es mayoritario.

En el campo de gestión y administración de empresas pesqueras la mujer está progresando significativamente y la remuneración económica que perciben, de acuerdo a los datos que muestra el estudio, es acorde con la labor desarrollada, aunque por debajo del salario que reciben sus compañeros laborales al desarrollar la misma tarea.

Empleo sin sueldo

El trabajo informal, o papel de la mujer en el apoyo de los maridos que ejercen su actividad en el mar (en todos los tipos de flotas, pero de forma especial la de altura), es considerado muy importante y totalmente subestimado por la comunidad pesquera. Además, como manifestó la representante de la asociación de mujeres de pescadores Rosa dos Ventos, Cristina Castro, durante su intervención en el seminario «la posición de las Administraciones autonómica, estatal y europea no está a favor de mejorar la situación sociolaboral de los marineros y sus familias, pues las ayudas siempre van dirigidas a los armadores y casi nunca repercuten en las condiciones de trabajo de los pescadores o en modificar la situación de la mujer».

El papel informal de las mujeres en la pesca tanto en la flota artesanal como en las de litoral y altura se ha centrado en las actividades siguientes:



gestión, comunicación, contabilidad, comercialización y apoyo práctico.

La gestión global realizada por las mujeres de la familia mari-

nera permite a los maridos centrarse en la actividad pesquera. Son ellas las que asumen las responsabilidades y obligaciones ligadas a temas financieros, fis-

cales de abastecimiento, a menudo, gestión y pago de la tripulación y comercialización del producto en el caso de la pesca artesanal.

La comunicación asumida por la mujer cuando su marido se encuentra en el mar ha sido crucial hasta que en las últimas décadas las nuevas tecnologías (sistemas de radio, teléfonos móviles conectado vía satélite e internet) han permitido a los marineros poder comunicarse directamente con tierra. Ella ha sido la voz del marinero ante los agentes sociales y los armadores.

En cuanto a los temas contables, las mujeres de los marineros son responsables tanto de las cuentas familiares como de empresa. Y por ello, en la mayoría de los casos es responsable de la situación económica de la unidad familiar teniendo que resolver los problemas con las entidades financieras.

La esposa tiene también que mantener una red de comercialización de los productos pesqueros, actualizar los precios de acuerdo al mercado para sacar el mejor partido de la venta.

Finalmente, pero no menos importante, las mujeres realizan funciones logísticas como la recogida de equipamiento e intendencia de las embarcaciones.

El estudio concluye denunciando las prácticas de discriminación que sufren las mujeres en la pesca, y de reconocer el papel que desempeñan. Además, la vicepresidenta de la comisión de Pesca del Parlamento Europeo, Rosa Miguélez, criticó que «*el modelo social europeo parece haberse detenido antes las puertas del sector pesquero: largas jornadas de trabajo, rentas escasas vinculadas —incluso para los asalariados— al producto obtenido, peligrosidad que lo convierte en el sector con mayor siniestralidad, cobertura social*



El pescador y su familia reclaman protección laboral y social

La situación laboral de los marineros, especialmente los enrolados en barcos dedicados a la pesca de altura y litoral, es dura debido a las condiciones en que se realiza el trabajo. El buque es centro de trabajo y residencia; la actividad es intermitente; las condiciones de trabajo son duras; la jornada y el descanso no tienen un régimen estricto de aplicación y, además, está la incidencia de los factores externos. Estas circunstancias laborales afectan al marinero, su familia y la localidad en que vive.

Las mujeres de los pescadores han desarrollado un papel muy importante para conciliar el trabajo del pescador y su vida familiar. Desde las asociaciones de mujeres de pescadores han tenido que abordar la problemática socio-laboral en el mundo pesquero y mercante español a fin de defender los derechos de sus maridos en relación con la política de permisos retribuidos, la aplicación de la reducción de la jornada laboral en la pesca de altura, protección de los trabajadores en materia de riesgo, etcétera.

Desde estas asociaciones de mujeres de pescadores se pide a las Administraciones estatal y autonómicas:

- Exigir una especialización en el ámbito marítimo a los inspectores provinciales de trabajo y velar por el estricto cumplimiento de la legislación laboral pertinente.

- Denunciar la desconexión práctica que se produce con cierta frecuencia entre las altas y las cotizaciones reales a la Seguridad Social.

- Reclamar la implantación de una mejor sistema de información sobre el régimen de pensiones para los trabajadores del mar.

- Exigir una atención exhaustiva al problema de la fatiga entre la gente del mar debido, entre otras, a las siguientes causas:

- Reducción inapropiada de las tripulaciones.
- Exceso de horas de trabajo (diario y/o semanal).
- Condiciones inapropiadas para el descanso.
- Exceso de tiempo en la mar, especialmente en los buques de pesca de altura.

- Solicitar que se estudie el cambio del sistema retributivo a los tripulantes de la pesca de altura, de manera que sea transparente y coherente con la legislación.

- Instar un mejor cumplimiento de los Convenios 147 y 163 de la OIT en materia de bienestar de la gente.

- Urgir rigor en la elaboración de informes sobre accidentes marítimos, de manera que pueda profundizarse en la causa o causas que los han provocado.

muy limitada, organización social escasa, ausencia de incentivos a la formación».

Andalucía y Galicia

La situación sociolaboral de la mujer española, según datos ofrecidos por la estadística homologada a nivel europeo de la agencia EUROSTAT, continúa estando en desventaja respecto a la media de los países de la UE. La tasa de empleo de las mujeres españolas es del 43 respecto al 55 por ciento de media que tienen los otros catorce países de la Unión. La tasa de desempleo del colectivo femenino de nuestro país (16,3%) casi duplica (8,6%) los niveles medios de la UE y en términos salariales, según la misma agencia, la ganancia horaria bruta media de las mujeres es el 86 por ciento respecto a la de los hombres.

En el caso del sector pesquero, en las comunidades analizadas en el estudio: Andalucía y Galicia, el estudio propone apoyar las iniciativas de las mujeres para que sean consideradas profesionales del sector; proporcionar formación profesional tanto para las faenas que ya realizan como en aquellas en las que están dominadas por los hombres; promover empleos estables que permitan a las mujeres orientar su futuro en igualdad de condiciones y mejorar las condiciones de trabajo. Estas medidas acabarían con la discriminación sexual y la falta de especialización que existe en las dos comunidades estudiadas, permitiendo mejorar las perspectivas de estas mujeres que desarrollan su actividad de forma mayoritaria en industrias de transformación y piscifactorías localizadas en zonas costeras que emplean a la mujer para ejecutar labores manuales de bajo nivel retributivo. ■

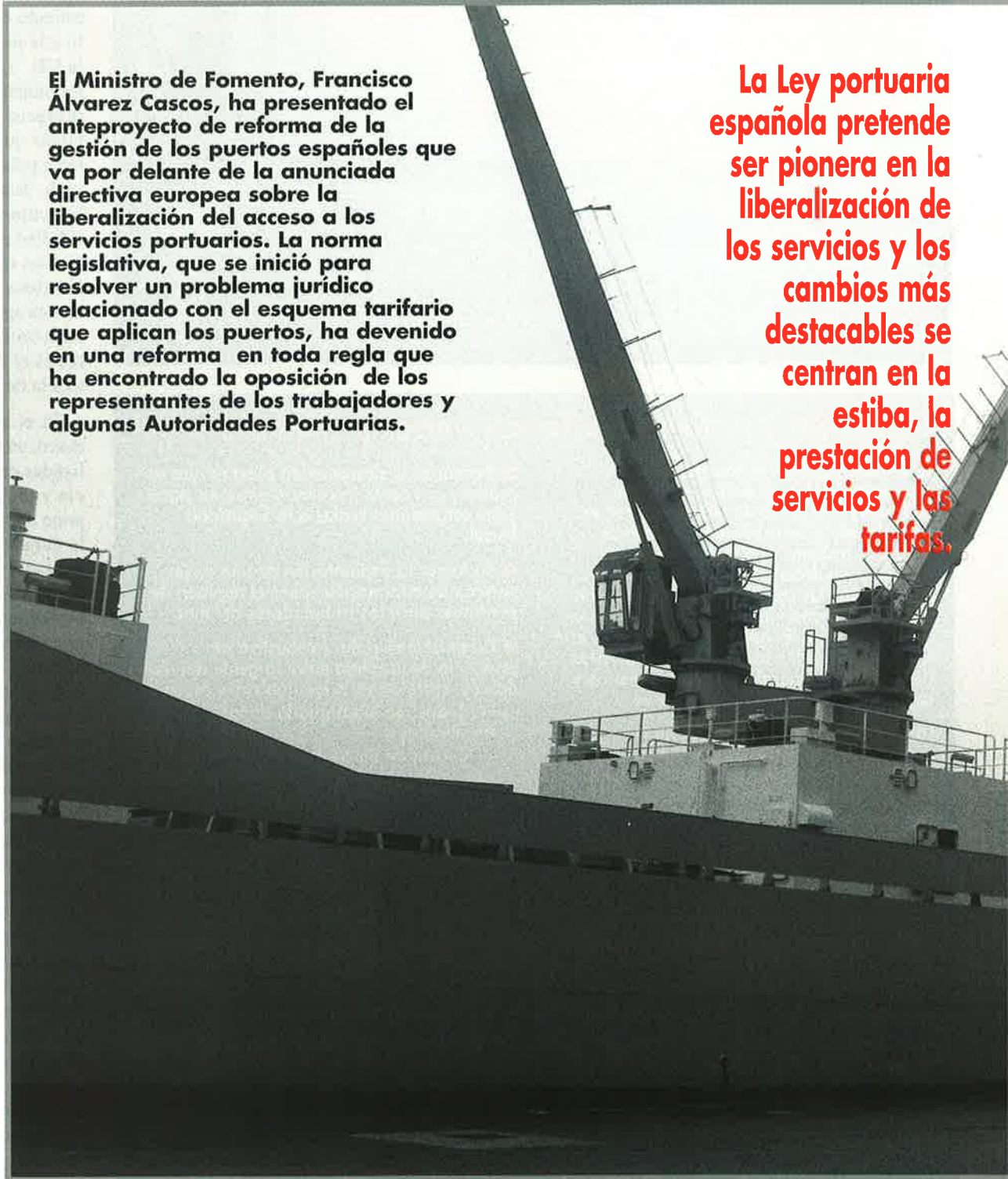
Jesús M. Salamanca

Estiba,
competencia
y tarifas entre
los cambios
más
destacables

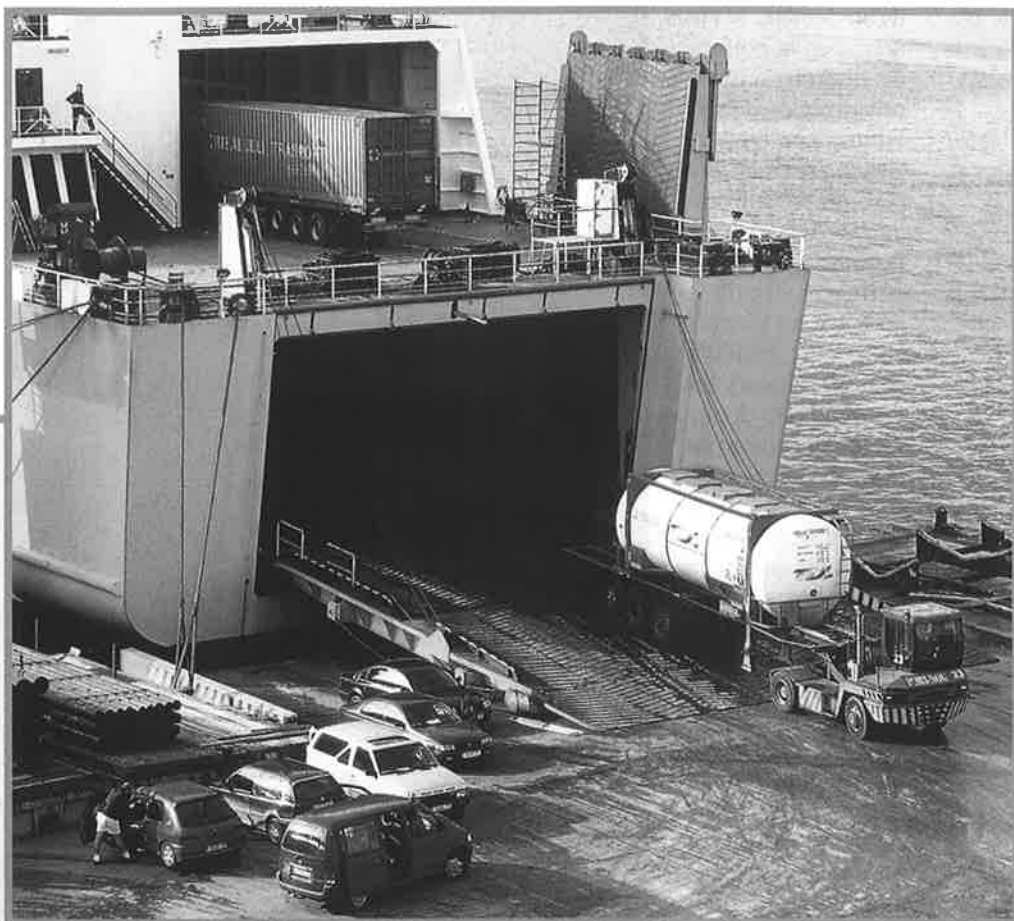
ENCABEZA LA LIBERALIZACIÓN DE SERVICIOS EN EUROPA

El Ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, ha presentado el anteproyecto de reforma de la gestión de los puertos españoles que va por delante de la anunciada directiva europea sobre la liberalización del acceso a los servicios portuarios. La norma legislativa, que se inició para resolver un problema jurídico relacionado con el esquema tarifario que aplican los puertos, ha devenido en una reforma en toda regla que ha encontrado la oposición de los representantes de los trabajadores y algunas Autoridades Portuarias.

La Ley portuaria española pretende ser pionera en la liberalización de los servicios y los cambios más destacables se centran en la estiba, la prestación de servicios y las tarifas.



La década de los noventa ha sido un período de enorme aceleración del proceso de globalización de la economía y el comercio lo que ha supuesto un crecimiento sostenido de la demanda de transportes a todos los niveles. En nuestro país este crecimiento se evidencia en el incremento que han experi-



mentado durante la pasada década los tráficos portuarios que han pasado de los 248 millones de toneladas transportadas en 1990 a los 348,6 millones de toneladas movidas en 2001. Este incremento en términos absolutos superior al 42%, se sitúa por encima del 3,2% en términos de crecimiento anual acumulado.

Sí a estas cifras añadimos que en la actualidad el 59% de las exportaciones y el 82% de las importaciones que se realizan en nuestro país pasan por los puertos de interés general, se presenta un panorama en el que la competitividad de nuestra economía depende, cada vez más, de un sistema de transporte y de unos puertos capaces de mover mercancías de una forma rápida, fiable, económica y segura.

Con estas premisas en mente el proyecto de modificación de la Ley de Puertos, presentado por el ministro de Fomento, Álvarez Cascos, el pasado mes

LEY DE PUERTOS

de noviembre, se enmarca en la política de liberalización y privatización de servicios que venían siendo prestados por el sector público desde las Autoridades Portuarias. La Ley portuaria española pretende ser pionera en la liberalización de los servicios y los cambios más destacables se centran en la estiba, la prestación de servicios y las tarifas. Respecto al primer punto la ley tiene como objetivo que las sociedades estatales de estiba se transformen en asociaciones de interés económico. En lo concerniente a la prestación de servicios se pretende aumentar la competencia.

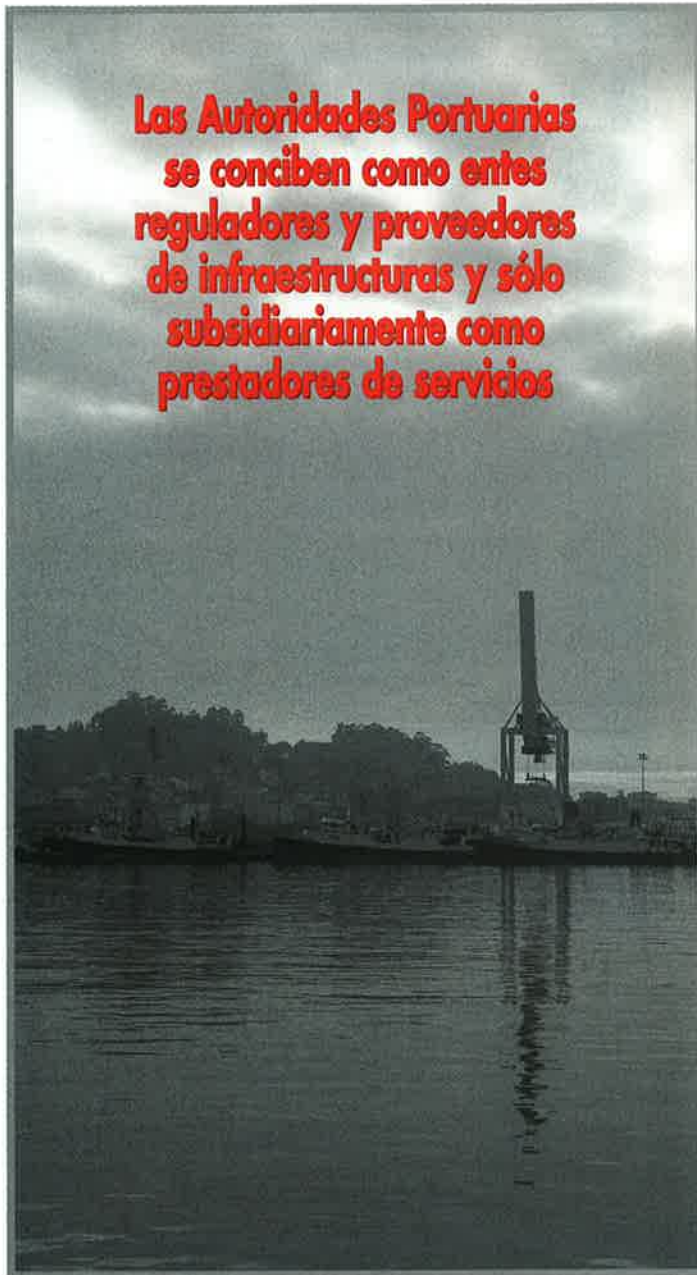
Y, finalmente, permitirá a los puertos mayor libertad para fijar sus tarifas.

El proyecto plantea los puertos comerciales no únicamente como un espacio de dominio público marítimo-terrestre en el que desarrollar cualquier tipo de actividad económica relacionada con el tráfico marítimo, sino infraestructuras que se integren como parte fundamental en un sistema general de transportes de carácter intermodal, sostenible y competitivo, constituyendo nodos de interconexión modal y plataformas logísticas con un importante papel tanto en la cadena de transporte como en la cadena de valor.

Modelo portuario

Este nuevo concepto de infraestructura se basa en la explotación del dominio público con criterios de rentabilidad y eficacia, promoviendo e incrementando la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones

Las Autoridades Portuarias se conciben como entes reguladores y proveedores de infraestructuras y sólo subsidiariamente como prestadores de servicios



portuarias y en las prestaciones de los servicios portuarios a través del otorgamiento de concesiones para de su desarrollo. Por tanto, el anteproyecto establece un marco que promueve la calidad y eficacia en la prestación de los servi-

Anteproyecto intervencionista

El Anteproyecto de Ley de Puertos presentado a los representantes sindicales por el presidente de Puertos del Estado, José Llorca, ha sido calificado de centralista e intervencionista por el sindicato CC. OO. Además, según José Pérez, su secretario general del Sector Estatal del Mar «esta norma no surge de ninguna necesidad intrínseca del sistema portuario español. Ya que los problemas a solucionar tienen que ver con los contenciosos habidos respecto al cobro de tarifas T3 y con el Impuesto de sociedades, que se suma a los pagos al Fondo de Contribución Interportuaria. Pero esto no requería un cambio tan drástico como el que está en curso, en el que las Autoridades Portuarias van a

perder autonomía de gestión, además de dejar de tener servicios propios».

Respecto al calificativo de intervencionista se refiere a la merma de atribuciones de la Autoridad Portuaria, ya que será el Ente Público Puertos del Estado quien tome las decisiones en materia de personal. Esta cuestión es muy importante para el sindicato, que prefiere un sistema como el actual con un Convenio Marco y convenios puerto sometidos a éste, ya que esto estimula la participación de los trabajadores al acercar a estos la negociación de sus propias condiciones de trabajo.

El Anteproyecto, para el sindicato, no



cios portuarios, a la vez que favorezca la reducción global efectiva del coste de paso de las mercancías por los puertos. Estas dos directrices se enmarcan en las propuestas y criterios incluidos en la política europea de transportes.



Para la consecución de estos objetivos el anteproyecto se asienta en cuatro puntos esenciales para el desarrollo de la competencia interportuaria.

El primero se centra en la potenciación de la autonomía de gestión económico-financiera de los Órganos Públicos Portuarios sobre el principio de autosuficiencia económica y de cobertura de costes por transferencia de los mismos a los usuarios. El segundo regula la prestación de los servicios portuarios por parte de la iniciativa privada en un régimen de libertad de acceso. El tercero incorpora elementos en la regulación de la gestión del dominio público portuario para conseguir un completo desarrollo del modelo concesional que favorezca su máxima rentabilización socioeconómica. Y, finalmente, el cuarto punto favorece el incremento de la inversión privada en las instalaciones y equipamientos portuarios.

Los pilares de la Ley

La Ley se estructura a través de cuatro títulos que regulan el régimen económico del sistema portuario estatal: el régimen de planificación, presupuestario, tributario, de funcionamiento y de control; la prestación de servicios y el dominio público portuario estatal. Además, también se incluyen diecisiete disposiciones adicionales, doce transitorias, tres finales y una disposición derogatoria.

El Título I de la Ley enuncia los principios y objetivos del régimen económico, que son los ejes vertebradores de la Ley. Ésta pretende conjugar las prestaciones patrimoniales impuestas de carácter público con la flexibilidad en la fijación de la cuantía de prestaciones cobradas por la utilización del dominio y la prestación de servicios portuarios. Para conseguir esta autonomía de gestión económica y financiera de los Órganos públicos portuarios, autofinanciación

garantiza la prestación de ningún servicio por los trabajadores propios de las Autoridades Portuarias, ni siquiera los llamados servicios generales. Y respecto a la nueva regulación de la Estiba, se califica de desastrosa especialmente por la eliminación del trincaje en la Estiba, o el debilitamiento del concepto de servicio público de la Estiba con la entrada masiva de intrusos sin cualificación profesional.

El sindicato ha presentado una lista de 34 enmiendas al Anteproyecto centradas en tres campos:

- **AUTORIDADES PORTUARIAS.** Una regulación del sistema de negociación colectiva que, junto al actual Convenio Marco, mantenga los convenios colectivos de cada puerto. Y la garantía de que prosigan desempeñándose

con personal propio todos los servicios realizados por las AA. PP.

- **ESTIBA.** Que la transposición de la Directiva Comunitaria a la legislación española no sirva para que se produzca un intrusismo masivo en la Estiba, a través de la autoprestación de servicios y la descalificación profesional. Se exige que se mantenga la consideración de servicio público de la Estiba y la exclusividad del trabajo en manos de los estibadores calificados profesionalmente.

- **SERVICIOS NAÚTICOS.** El sindicato pide que se establezca una cláusula de subrogación para los trabajadores de la comunidad portuaria que puedan perder sus puestos de trabajo, como consecuencia de la desregulación de los llamados servicios básicos. ■

J.M.S.

del sistema portuario y competencia entre los puertos, incorpora un mínimo de regulación exigido por la doctrina constitucional, que garantiza la prohibición de cualquier actuación libre de las Administraciones portuarias. Pero, así mismo, permite un grado de libertad suficiente para que éstas fijen la cuantía concreta y singular de cada una de las tasas y bonificaciones en función de criterios técnicos y de mercado para captar tráficos internacionales y potenciar nuestro país como plataforma logística internacional. Por tanto, la Ley concibe a los puertos como proveedores de infraestructuras y reguladores del dominio público.

El Título II se refiere a los Regímenes de Planificación, Presupuestario, Tributario, de Funcionamiento y Control de los puertos de interés general. Las Autoridades Portuarias elaborarán un Plan Director que planifique las distintas infraestructuras a realizar. En lo concerniente a los presupuestos, las AA.PP. aprobarán anualmente sus previsiones económico-financieras y sus presupuestos serán remitidos a Puertos del Estado para su aprobación. Los organismos portuarios tendrán que ajustar su contabilidad al Plan General de Contabilidad. En lo relativo al régimen de control de las actividades económicas, éste se llevará a cabo por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas. La elección de los directores de la AA.PP. también se modifica. Para su nombramiento será necesario una mayoría cualificada de dos tercios de los miembros



del Consejo de Administración y el candidato deberá demostrar una experiencia de, al menos, diez años en técnicas y gestión portuaria.

La prestación de servicios está recogida en el Título III de la

Autoridades Portuarias sin funciones

Desde el sindicato U.G.T., tras analizar el Anteproyecto, se preguntan por el motivo real de esta iniciativa legislativa, si ha habido un aumento sustancial de los tráficos en la última década. Para Eladio Carrera, secretario de Puertos de la Federación de Transportes y Comunicaciones «se quiere mantener la situación actual de nombramientos de los gestores por las Comunidades Autónomas, pero vaciándolos de funciones y competencias a favor de Puertos del Estado». Así se han manifestado algunos presidentes de Autoridades Portuarias, que consideran que el proyecto limitará la autonomía de gestión de los puertos.

Para el representante del sindicato «lo que cabría esperar de una nueva iniciativa legislativa sería una solución al "conflicto tarifario", si bien parece que la vía abierta por la modificación de la Ley de Puertos en la Ley de acompañamiento de 2001 está resultando eficaz. Y no cabría esperar una modificación prematura del régimen de prestaciones de

servicios, teniendo en cuenta los buenos resultados cosechados hasta la fecha y las incertidumbres existentes sobre el texto definitivo de la Directiva sobre el libre acceso al mercado de los servicios portuarios».

Con la actual legislación, todos los servicios portuarios son de titularidad pública, si bien se pueden gestionar de forma directa o de forma indirecta, a través de empresas privadas. Esto significa que en todos los servicios la Administración conserva todas sus capacidades como titular de las mismas, para imponer el principio de interés general, lo que no impide dar protagonismo a la iniciativa privada.

En relación con el Título I del Anteproyecto, entre otras consideraciones, sorprende al sindicato que «se impulse la competencia entre los puertos (todos de titularidad estatal y concebidos como instrumentos de política económica para el desarrollo del país y no como negocios) y no se pretenda alcanzar un compromiso entre la complementariedad y la competencia; ya que el impulso de la



Ley. Sí la Ley de 1992 aportó unos servicios portuarios regidos por el derecho privado y permitió unas Autoridades Portuarias más activas, el presente proyecto se basa en el concepto de subsidiariedad respecto a la prestación de los servicios. Este con-



cepto concibe al Estado, no como agente económico directo, sino como promotor, catalizador y garante de los derechos de propiedad y libertad de empresa. Por tanto, la liberalización de los servicios portuarios significa abandonar el actual sistema de gestión de los servicios y concentrar su esfuerzo en lograr mayor competencia. La liberalización se extiende a todos los servicios portuarios, superando, de esta forma, el esquema dual de regímenes jurídicos que existían en la Ley de Puertos de 1992 para los servicios portuarios en general y para el servicio de estiba y desestiba en particular, que se regía por su legislación específica.

Los servicios generales del puerto (los que incorporan ejercicio de autoridad o son indivisibles) se reservan a las Autoridades Portuarias. Los servicios básicos (técnico-náuticos, al pasaje, de manipulación y transporte de mercancías, y recepción de desechos) se realizarán por operadores privados bajo licencia y en régimen de competencia.

El título IV se centra en el dominio público portuario estatal. Los más de diez años transcurridos por la actual Ley de Puertos hacen necesario la nueva regulación del dominio público portuario, que será integrado por bienes demaniales los terrenos, obras e instalaciones fijas y espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos, sin olvidar que también tendrán la consideración de dominio público portuario los terrenos y obras destinadas a la señalización marítima.

El proyecto de Ley no olvida los medios de prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario, así como la recepción de desechos y residuos procedentes de buques, con el fin de garantizar la protección medioambiental y la seguridad en los puertos. ■

J.M.S.

competitividad interna crea una sobrecapacidad al competir varios puertos por los mismos tráficos, con lo que se generan infraestructuras ociosas».

Sobre el funcionamiento y control de los puertos, recogido en el Título II, Carrera reitera el afán intervencionista del Anteproyecto como ya se ha mencionado anteriormente.

En lo referente a la prestación de servicios, recogida en el Título III, el sindicato entiende que la titularidad privada no es el modelo lógico para depositar la custodia del interés general, más aún cuando se detecta un efecto contradictorio al imponer a esta iniciativa privada obligaciones de servicio público, que abre las puertas a la privatización total de los puertos.

Las conclusiones que U.G.T. saca del Anteproyecto son:

- Los servicios deben mantener la titularidad pública y los que el Anteproyecto denomina como «intereses generales» se deben prestar por la Administración de forma directa, con medios y personal propio, del mismo modo que los denominados «servicios básicos» podrían ser gestionados de forma indirecta.

- El sistema debe basarse en un sistema integral, compatible con las Comunidades Autónomas.

- Se debe garantizar la constitución de todas las Sociedades de Estiba, al margen de la denominación mercantil que la ley pretenda imponer (Asociaciones de Interés Económico), debiendo mantenerse en todo caso la tutela de las Autoridades Portuarias.

- La Autoprestación debe tener una fiscalización mucho mayor por parte de la Administración, cerrando la posibilidad de interpretaciones no acordes a la necesidad del servicio portuario.

- La subrogación de los derechos de los trabajadores afectados por posibles cambios contractuales deben garantizarse por ley.

- Debe especificarse literalmente la participación sindical en todos los órganos que se constituyan en el sistema portuario. Desde el Consejo Rector, pasando por los Consejos de Administración y por los Comités de los servicios portuarios básicos. ■

J.M.S.



El pasado mes de enero entró en vigor la normativa para congelados y ultracongelados

El gobierno ha regulado el etiquetado de todos los productos de la pesca poniendo fin así a la larga serie de negociaciones con el conjunto del sector. Hasta el pasado tres de enero, ya había normas claras sobre el etiquetado para los productos frescos y refrigerados. Desde el día, ya se han fijado unas reglas de juego claras para los productos congelados y ultracongelados.

Las negociaciones entre la Administración y la industria se han desarrollado durante casi los últimos dos años ante la dificultad para lograr un entendimiento. Desde la industria se alegó la necesidad de que fuera un proceso progresivo para adaptar estructuras de producción igualmente para no crear pro-

REGULADO EL ETIQUETADO DE TODOS LOS PRODUCTOS PESQUEROS

■ No obstante, se ha dado un plazo de seis meses para que las industrias puedan adaptar sus infraestructuras a las nuevas normas

blemas en los consumidores en relación con una serie de especies para las cuales se debería proceder a cambiar su denominación anterior. Entre algunos casos destacaba por ejemplo la necesidad de no seguir llamando calamar a la pota o lenguado limón al fletán. Al final, cuando ya se había logrado un acuerdo entre las partes y los industriales asumían llevar a cabo los cambios de forma rápida, la Administración aprobó un Real Decreto por el que se da un plazo de seis meses donde las industrias podrán seguir usando las actuales denominaciones.

Objetivo de la Administración con estas medidas al hilo de las disposiciones comunitarias, es tratar de ofrecer a los consumidores una información exacta sobre el tipo de productos que se ofrece. Las nuevas exigencias afectan a todo el proceso desde la producción a la transformación y la comercialización. Se trata no obstante de un objetivo ambicioso cuya consecución tampoco será algo inmediato. La Administración, en el caso de los productos agrarios frescos,



lleva años tratando de ordenar ese tipo de procesos sin que hasta la fecha se haya logrado que se cumplan las normas en todo tipo de establecimientos. En el caso de los productos congelados y ultracongelados, los problemas para aplicar la



nueva normativa serán mucho menores en cuanto se trata de industrias con capacidad para acometer ese proceso y ser mucho menos los agentes que participan en el proceso.

Según se contempla en la nueva normativa, todos los productos congelados y ultracongelados de la pesca, el marisqueo o la acuicultura, deberán llevar en el correspondiente embalaje y de una manera perfectamente visible en caracteres legibles e indelebles, las siguientes especificaciones: denominación comercial y científica de la especie que se trata, método de producción, señalando si es pesca extractiva, pesca de aguas dulces, acuicultura o marisqueo así como la zona de cría o captura. Si se trata de especies pesqueras que por su tamaño se comercializan con envases especiales, también se deben reflejar en los mismos las características de las mismas.

En el caso de productos congelados para la venta al por menor que se presenten al consumidor sin envase, la información será expuesta en una tablilla o cartel sobre el producto mismo o próximo al producto.

La normativa contempla igualmente la aplicación de sanciones para el incumplimiento de estas exigencias.

Según los primeros datos manejados por los industriales, el cambio de normativa y la necesidad de aplicar en los próximos meses cambios como los de calamar por pota o lenguado por fletan, no se ha traducido en recorrer en las ventas de los productos que teóricamente tenían una menor calidad.

En medios de la Administración, al igual que se hizo en procesos anteriores se confía en una aplicación progresiva de estas exigencias, y también como en ocasiones anteriores, el objetivo inmediato no es sancionar a la primera de cambio, sino lograr que todo el sector se ponga en orden sin ese tipo de medidas. ■

Vidal Maté

MARZO 2003

MES



DEL CONGELADO

Descubre el placer de comer bien

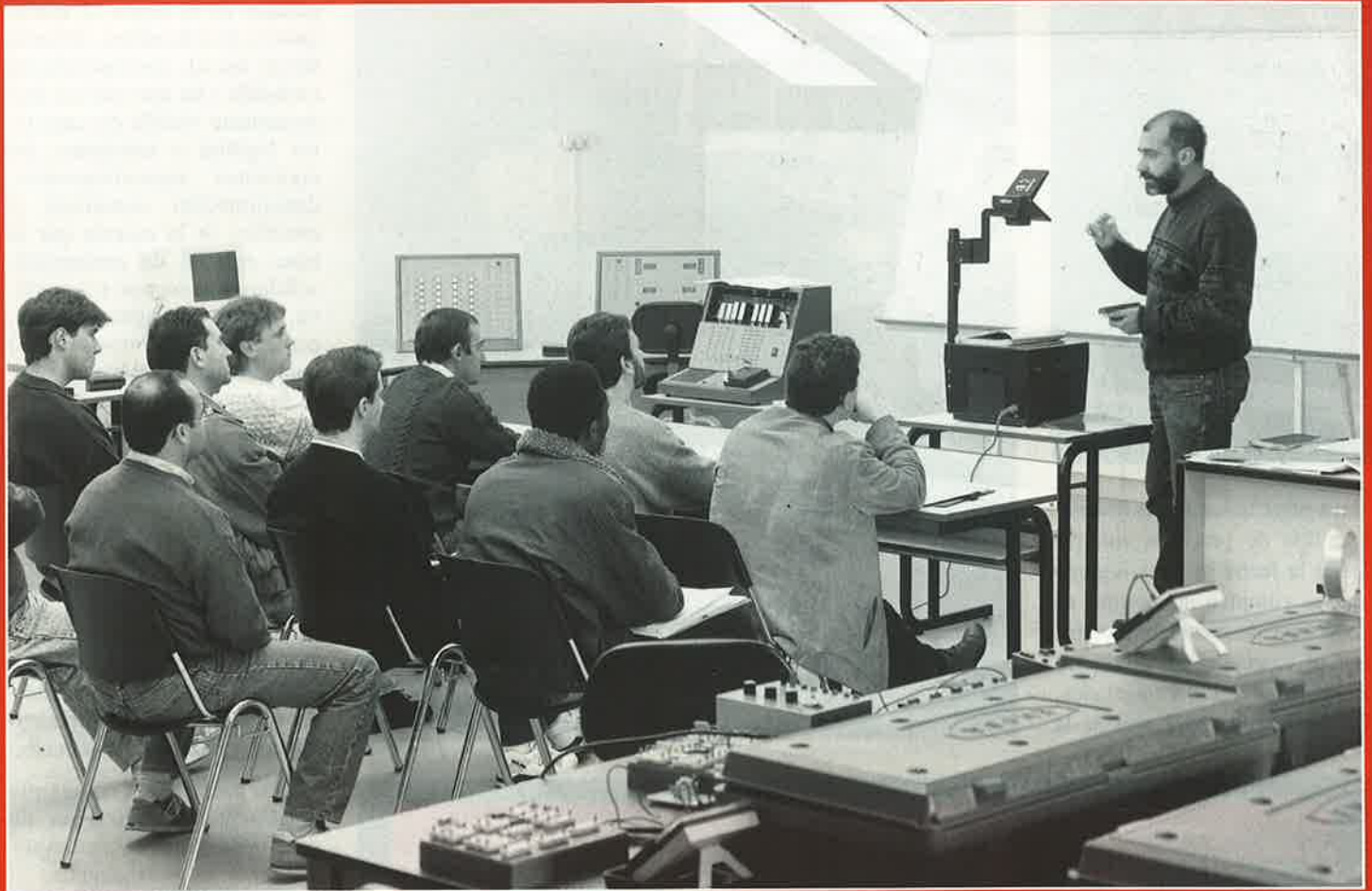
A iniciativa de diez empresas del sector con la colaboración del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a través del FROM, el pasado mes de marzo se ha desarrollado una campaña para la promoción y defensa del consumo de productos congelados donde la pesca ocupa un lugar fundamental. Para el desarrollo de esta campaña se ha invertido un millón de euros.

Las principales acciones se han llevado a cabo en más de un millar de centros comerciales, especialmente en supermercados e hipermercados por medio de campañas de promoción y diferente

material informativo. La campaña ha contado con el soporte de los realizados tanto por la Unión de Consumidores como del Grupo de Estudios de Nutrición y Alimentación con el fin de trasladar a los consumidores información veraz sobre las características de los productos congelados.

El objetivo de la campaña obviamente se concreta en lograr una mayor demanda de este tipo de productos no sólo por su calidad y precio sino por las ventajas que ofrecen de comodidad para el consumidor en una sociedad donde cada vez es más escaso el tiempo libre.

PLAN DE FORMACIÓN PERMANENTE DEL ISM PARA EL AÑO 2003



El Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha el Plan de Formación Permanente para el presente año. el objetivo es dar respuesta a las necesidades de desarrollo profesional y personal de los empleados públicos adscritos a este Organismo, a la vez que atender a las propuestas de formación específica y especializada de los diferentes ámbitos de gestión de la Entidad formuladas por las subdirecciones generales y direcciones provinciales del ISM.

La cincuentena de cursos previstos están estructurados en seis áreas, según el contenido de las acciones formativas

y el personal al que va dirigido. Se trata de las áreas de personal e informática; administración; seguridad social; empleo; sanitaria; docente y asistencial.

En el área de Personal, los cursos han sido organizados por la secretaría general del ISM, y en ella los funcionarios podrán recibir formación en materias como «Habilidades Directivas»; «Comunicación y Expresión Escrita y Oral»; «Archivo» o «Prevención de Riesgos Laborales».

Ya en el área de Informática los interesados podrán participar en cursos de «Windows», «Wordpro», «Excel», «Power Point», Internet e Intranet que enseñarán, indistintamente, a realizar una conexión, navegar por las páginas web, transferir ficheros o en el caso de

Intranet a conocer las posibilidades de utilización de esta red institucional.

Área de administración

En este área está previsto el desarrollo de tres cursos, organizados por la subdirección general de la Administración y Análisis Presupuestario. Son el curso práctico de «Protección contra Incendios»; «Primeros Auxilios» y «Aplicación Pagoda».

Área de Seguridad Social

La subdirección general de Seguridad Social ha sido la responsable de organizar los



cursos de formación correspondientes al área de Seguridad Social. En ella se impartirán a lo largo del año tres cursos; dos específicos de Seguridad Social y un tercero dedicado a empleo.

En los dos primeros los funcionarios del ISM podrán iniciarse en el «Proceso informatizado de gestión de prestaciones PROGESPRESS, muerte y supervivencia e incapacidad permanente» y en «Devolución de ingresos indebidos».

En materia de empleo se realizarán unas «Jornadas informativas de protección por desempleo, actualización de criterios de gestión», cuyo objetivo es dotar a los responsables de las oficinas de empleo de conocimientos actualizados sobre criterios de gestión administrativa en materia de protección por desempleo.

Área sanitaria

Nueve acciones formativas son las que ha preparado la

subdirección general de Acción Social Marítima destinadas al personal médico del ISM. El primero de ellos «Taller de marcadores de hepatitis/vacunación» se desarrollará en el segundo semestre del año en las dependencias del Departamento de Toxicología y Legislación Sanitaria de la Facultad de Medicina de la Universidad Complutense de Madrid.

Su objetivo es determinar los criterios para valorar la aptitud para el trabajo profesional de la gente del mar de la patología hepática en los reconocimientos previos al embarque y confeccionar una Guía protocolizada.

También en el segundo semestre del año y en el mismo lugar que el anterior se realizarán un «Taller digestivo» y los «Exámenes de Salud Laboral» en sus cuatro módulos. El objetivo es reciclar al alumno, desde el punto de vista teórico-práctico, en las actuales de diagnóstico y capacitar al

alumno para valorar la aptitud para el trabajo profesional de la gente del mar.

También en este área se celebrarán los «Exámenes de Salud Laboral en Enfermería» y el curso de «Legislación Sanitaria».

Área docente y asistencial

Es el área con mayor número de cursos, con un total de 19. Organizado también por la subdirección general de Acción Social Marítima, las materias formativas son de lo más variado, ya que van desde «Desarrollo de la inteligencia emocional»; «Prevención de adicciones en el ámbito escolar»; «Informática como herramienta didáctica»; «Sistema de calidad aplicado a la formación»; «Manual de Calidad del ISM»; «Coordinación de personal que configura una escuela infantil»; «Prevención de riesgos laborales en el ámbito de la docencia» hasta «Robótica y Simuladores» o «Repercusio-

nes en los centros del ISM de la ley de Calidad de la Educación».

Los cursos formativos de este área se impartirán en los distintos centros docentes que el ISM tiene en todo el litoral español: desde el Centro de Formación Marítima de Bamío; la escuela de Formación Náutico Pesquera de Palma de Mallorca o los colegios «Estrella del Mar», «O mosteirón» o «El Picacho».

Finalmente, en el área Asistencial se impartirá el curso «Técnicas de Trabajo Social adaptadas a los nuevos Servicios Sociales» destinado a los Asistentes Sociales con un programa básico basado en la «entrevista a distancia», «Difusión de programas y detección de necesidades» y «Tecnologías de difusión, recepción y comunicación».

Durante el pasado año 2002, el ISM financió **111 acciones formativas**, lo que supuso un gasto de **233.622,29 euros** en las que participaron **1.943 asistentes**.

Para ello, dispuso de **100.598 euros** de fondos subvencionados con cargo al *Programa de Formación continua del Ministerio de Administración Pública (INAP)*, con los que se organizaron 50 de los citados cursos, con la participación 898 personas del total señalado anteriormente.

Para 2003, la subvención aprobada por el *MAP (INAP)* ha sido de **70.119,32 euros**, teniéndose prevista la realización de **33 cursos** en los que, previsiblemente, participarán un total de **871 asistentes**.

Por otra parte, dentro del *Plan de Formación Permanente de la Entidad* se ha programado **46 cursos** financiados con fondos propios, en donde está prevista la asistencia de más de **600 trabajadores** de este Organismo. ■



El ISM firma un convenio de colaboración con el Servicio Canario de Salud

La directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, el consejero de Sanidad y Consumo del Gobierno Canario y presidente del Consejo de Dirección del Servicio Canario de Salud, José Rafael Díaz Martínez firmaron, el pasado mes de febrero en Tenerife, un convenio de colaboración para la asistencia telemática al buque hospital «Esperanza del Mar».

El objeto del Convenio es la prestación de asesoramiento médico y asistencia médica especializada a distancia por parte del Hospital General de Gran Canaria «Doctor Negrín» a los pacientes que estén ingresados en el buque hospital «Esperanza del Mar» y que requieran atención especializada a juicio de los facultativos del buque sanitario así como asesoramiento y asistencia técnica a estos facultativos en la realización de intervenciones de carácter menor.

Según lo estipulado en el convenio el Instituto Social de la Marina ha dotado el Hospital General de Gran Canaria «Doctor Negrín» de equipamiento técnico e instrumental necesario para la comunicación y transmisión de imágenes y datos con el buque hospital «Esperanza del Mar».

Según ha explicado la directora general del ISM, María Antonia Lucena, las conexiones serán costeadas por el ISM, que abonará al Servicio Canario de salud 89,85 euros por acto médico efectuado. Asimismo informó de que el Instituto ha costeado el equipamiento tecnológico que requieren las consultas a distancia.

Por su parte el consejero de Sanidad y Consumo del gobierno canario, Rafael Díaz



explicó que la finalidad del acuerdo firmado es que «los especialistas del buque hospital puedan tomar contacto a través de videoconferencia con los facultativos del «Doctor Negrín» para alcanzar diagnósticos, sobre todo, de

pacientes graves y planificar las posibles evacuaciones a Gran Canaria». En su opinión, la colaboración entre ambas instituciones supone que «el Instituto Social de la Marina tiene confianza en el Hospital General «Doctor Negrín» para proporcionar una mejor

atención a los enfermos del «Esperanza del Mar».

El «Esperanza del Mar» realizó 1.600 consultas

El buque-hospital «Esperanza del Mar» atendió durante su primer año de funcionamiento, desde octubre de 2001 al 2002, 1.624 asistencias sanitarias, de las que se beneficiaron 720 trabajadores y 205 logísticas, según informó la directora general del ISM.

Actualmente el buque-hospital asiste sanitariamente a los 4.500 marineros españoles de los 300 barcos que faenan en las costas en los caladeros de Mauritania, Senegal y Cabo Verde. En ocasiones el buque atiende también a barcos con banderas que no son españolas si la situación así lo requiere.

Obras de rehabilitación en la Casa del Mar de Bermeo



Un total de 108.988 euros ha ascendido el importe de las obras de rehabilitación de la fachada y tejado de la Casa del Mar de Bermeo, dependiente de la dirección provincial del ISM en Vizcaya. Además de estas obras se ha ampliado la zona de oficinas que ocuparan toda la planta baja de unos 240 metros cuadrados al haberse trasladado el aula que se utilizaba para impartir cursos de Supervivencia marítima a la Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera. El importe de las obras de las nuevas oficinas es de 166.834 euros.

La dirección provincial del ISM en Vizcaya también informa que en la citada Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Bermeo se ha iniciado los cursos de formación ocupacional marítima en materias como Frigorista de Instalaciones Navales Nivel 1, Artes de Pesca, Patrón Local de Pesca, Aplicaciones Ofimáticas y Supervivencia en el Mar Nivel 1.



El «Esperanza del Mar» rescata una radio baliza

A finales del pasado mes de febrero el buque hospital «Esperanza del Mar» rescató, a petición del CRCs de Las Palmas una Radio Baliza de Localización de Siniestros (EPIRB) activada. Según ha explicado el capitán del buque sanitario, Roberto González, es muy frecuente que este tipo de percatances se produzcan accidentalmente motivados por rociones de agua o desprendimiento del lugar de estiba y que el personal del barco no se percate de que estén activadas.

Esto no sucede con las nuevas EPIRBs, ya que trabajan en dos frecuencias: 406 y 121,5. La primera frecuencia transmite a los satélites con bastante exactitud la posición de la radio baliza y los datos del buque al que pertenece. La segunda es de recalada y sirve para que los medios de salvamento y rescate puedan localizarla en el mar.

Aunque actualmente todos los barcos se están dotando de este tipo de radio baliza, son todavía muy numerosos los que llevan a bordo la antigua EPIRB, que sólo transmite en 121,5 y solamente da la posición al paso de los satélites con una aproximación de 20 a 30 millas, por lo que no pueden ser identificadas por el COSPAS/SARSAT.

El rescate efectuado por el «Esperanza del Mar» fue una de

estas radio balizas, con la peculiaridad, según informa Roberto González, que estaba flotando libre en el mar. Una vez rescatada se comprobó que pertenecía al buque congelador marroquí «TARGA», que se encontraba faenando en las proximidades, sin novedad, aunque la radio baliza estuviera activada. El capitán del «TARGA» informó que se le debió caer al mar desde el magistral donde la llevaba sin que se percataran de ello.



Renovada el aula de formación de CEDISMAR

El aula de formación que el Instituto Social de la Marina tiene en su Centro de Documentación (CEDISMAR) en la calle Juan Bravo de Madrid ha sido renovada y modernizada sus instalaciones con la incorporación de nuevos medios y mobiliario. En este aula se imparten muchos de los cursos del Plan de Formación Permanente que el ISM lleva a cabo anualmente para la formación de sus trabajadores. También sirve para llevar a cabo otras actividades como la celebración en este aula del Curso Selectivo de las últimas promociones de los Cuerpos Superiores de Letrados y de Técnicos de la Administración de la Seguridad Social.

El «Esperanza del Mar» en el programa «Thalassa» de France 3



Un equipo de periodistas de France 3 embarcó el pasado día 5 de marzo en el buque hospital «Esperanza del Mar» con el fin de realizar un reportaje sobre la actividad del buque del ISM para emitirse en el programa «THALASSA» de la citada cadena. En la foto el equipo de periodistas con parte de la tripulación del «Esperanza del Mar».



GALICIA

Abiertas a la pesca las aguas exteriores de la costa gallega, asturiana, cantábrica y vasca

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete anunció, a iniciativa de Asturias y País Vasco, la apertura a la pesca de las aguas exteriores ante los consejeros de Pesca de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco. La medida se llevó a cabo a partir del 17 de marzo para todas las artes excepto las de cerco, que fue abierta a finales de mes. Pareja a la decisión de apertura de las aguas llegó también la finalización de las ayudas a los marineros, que a través de la asociación de cofradías exigieron explicaciones inmediatas al consejero de Pesca de la Xunta, Enrique López Veiga.

La actividad pesquera en Galicia se ha reanudado en dos plazos tras un paréntesis de tres meses debido a la marea negra

provocada por el vertido del Prestige. El primero se llevó a cabo a principios de marzo en las aguas interiores de las Rías Bajas (rías de Vigo, Pontevedra, Arousa y Muros-Noia) recuperando la actividad, únicamente para trasmallo y butrones –cerca de mil embarcaciones–, que iniciaron sus tareas de pesca o marisqueo a flote. Las especies estrella fueron la almeja fina, seguida de la babosa y la japonesa. El choco también estuvo presente en las subastas que se realizaron en las lonjas de pescado. El segundo plazo fue anunciado por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete ante los consejeros de Pesca de las cuatro regiones afectadas, al comunicarles la reapertura de las aguas de titularidad estatal (desde las seis millas de distancia desde la costa hacia el exterior) en

todas las zonas con la excepción de la costa de la muerte entre Corrubedo y Sisargas). Además, como informó el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, la medida no afectará de la misma forma a Galicia y al resto de las comunidades implicadas en la veda por el Prestige, ya que la Xunta mantendrá el veto sobre el cerco, la flota de litoral más importante de las que pescan fuera de las rías.

Opinión de los pescadores

El sector estaba, cuando se cerraba este número para ir a imprenta, sorprendido por la decisión del Gobierno. Los marineros dedicados al cerco argumentan que la apertura de la veda es prematura y piensan que no se han realizado todos los análisis necesarios ya que las prospecciones de los fondos marinos de las Rías Bajas realizadas hasta el 20 de febrero han constatado la presencia de fúel. A este factor añaden la circunstancia de que su trabajo se realiza de noche y no se ve sí donde tiras el aparejo hay o no chapapote. Sí el aparejo se mancha hay que cambiarlo y un aparejo de cerco cuesta 40.000 euros.

En lo concerniente a las ayudas, se mantuvieron ayudas de transición (dos semanas) para la flota artesanal y los marisquero que faenan en aguas interiores y se retiraron para las artes de arrastre, volanta, palangre y rasco autorizadas a salir a faenar. ■

De COSTA a COSTA

Coordina:
**Jesús M.
Salamanca**



El sector pesquero gallego aprovechará the World Fishing Exhibition para recobrar la confianza del mercado en sus productos

La industria del sector pesquero y las instituciones gallegas se enfrentan al reto de normalizar los productos gallegos en el mercado y para ello quieren aprovechar la Exposición Mundial de Pesca como escaparate para salir de la crisis provocada por el Prestige. El primer paso ya está dado, pues la organización ha colgado el cartel de completo y esperan superar las espectaculares cifras alcanzadas en la edición de 1997.



La ciudad de Vigo, que seis años después acoge una nueva edición de la Exposición Mundial de Pesca (World Fishing Exhibition) convirtiéndose en la capital mundial del sector pesquero y sus industrias, se prepara para sacar el máximo rendimiento a este escaparate internacional y salir de la crisis provocada por el hundimiento del Prestige.

El poder de convocatoria de la feria (WFE), que se celebra entre el 17 y el 21 de septiembre, está siendo una grata sorpresa incluso hasta para sus organizadores. El presente año marcado en lo internacional por la crisis de Irak y en lo nacional marcado por la marea negra no ha mermado el poder de convocatoria, que ha sorprendido incluso a la organización obligándola a habilitar un recinto de 4.000 metros cuadrados para satisfacer la demanda de los expositores internacionales.

Cuando todavía falta medio año para su inauguración la presente edición tendrá más metros cuadrados y más visitantes que las anteriores realizadas en 1997, 1991, 1985 y 1973.

Hasta la fecha más de 600 empresas de 41 países han confirmado su presencia en la feria. Según el presidente de la organización, Alfonso Paz-

sición en Islandés, Japonés y Ruso. Además, coordinado por el Instituto de Comercio Exterior (ICES) se han organizado visitas comerciales de empresarios extranjeros a astilleros, empresas conserveras, acuícolas y alimentarias de Galicia.

La crisis del Prestige ha impuesto un reto inmediato a la industria pesquera: la imagen

los diferentes servicios de la administración pesquera autonómica. Desde el pabellón institucional se pretende relanzar la imagen internacional de las empresas y los productos pesqueros gallegos, para paliar el efecto que está teniendo sobre ellos la catástrofe del Prestige. Coincidiendo con la feria mundial se llevará a cabo la I Conferencia Mundial sobre Pesquerías en aguas profundas que reunirá a representantes de la industria, investigadores, gobiernos y organizaciones internacionales para evaluar la problemática que afecta a la explotación de estos recursos pesqueros. Se espera establecer un marco de diálogo entre todas las partes para identificar las pesquerías de aguas profundas, realizar una pesca sostenible y asegurar su desarrollo responsable. Como apunta David Agnew, coordinador de la conferencia, "este proceso es esencial para asegurar la supervivencia a largo plazo tanto de la industria pesquera como de sus proveedores de equipos y servicios" ■



Andrade, se esperan 60.000 ejecutivos de empresas pesqueras de todo el mundo. Para conseguir esta cifra la organización ha realizado diversas campañas promocionales en las que se difunde documentación técnica de la expo-

de normalización, la aceptación de los productos en el mercado y la recuperación de los caladeros de litoral. A tal fin, la Consejería de Pesca dará cabida en su pabellón de 800 metros cuadrados a las organizaciones sectoriales y a



Suspendida la costera del verdel en el País Vasco

Representantes de los pescadores y del gobierno vasco acordaron a mediados de febrero la suspensión de la costera de verdel durante un mes debido a la constante llegada de fuel flotando y en suspensión a las costas del País Vasco. Por su parte, el Gobierno vasco decretó la veda de forma cautelar en aguas interiores. La orden, que afecta a pesca tanto profesional como recreativa, entró en vigor el pasado 18 de febrero y estará vigente hasta nueva orden. Las sanciones económicas por su incumplimiento oscilan entre los 300 y 6.000 euros.

El Gobierno Vasco decretó, tras reunirse en Pasajes con los representantes de los pescadores, la prohibición de

todo de tipo de pesca y marisqueo en sus aguas próximas a las costas ante la constante llegada de manchas de fuel. Esta orden, que entró en vigor el pasado 18 de febrero y tendrá vigencia hasta nueva orden, afecta tanto a la pesca que se realiza cerca de la costa como a la de caña desde tierra o la submarina. Las medidas son consecuencia de las conversaciones que el ejecutivo ha mantenido con los arrantzales para evaluar la situación.

En las conversaciones, los pescadores vascos pidieron a los representantes del ejecutivo autonómico la declaración de paro biológico o una prima por no salir a capturar verdel, además de la cantidad económica asignada por las tareas de recogida de fuel del mar.

Los representantes de los arrantzales, que están cobrando 90 euros cada día que salen al Cantábrico a retirar chapapote, más un incremento de 6 céntimos de euro por kilo extraído, entienden que la petición es lógica; ya que como subraya el presidente de la cofradía de pescadores de Pasajes, Jaime Tejedor, "hasta finales de febrero estábamos en una temporada sin pesca æel inviernoæ, en la que los pescadores no faenan y cobran el paro y el dinero pagado por salir al mar a retirar fuel. Pero con la llegada de la costera del verdel, el gobierno autonómico tendrá que determinar si se decide oficialmente por el paro biológico, que determina oficialmente que el mar está contaminado, y prohíbe la pesca como en el resto de las comunidades del Cantábrico

BREVES

■ **Pesquero vasco encalla y se hunde mientras recogía chapapote.** La flota vasca que compone el dispositivo de limpieza del Cantábrico tuvo el primer accidente desde que se iniciaran los trabajos de limpieza en el mar el pasado mes de diciembre. El pesquero *Itsaso*, de 10 metros de eslora y con tres tripulantes a bordo, encalló y se hundió cuando llegaba a puerto para descargar el fuel recogido durante la mañana.

El *Itsaso* formaba parte de los 41 barcos que se hicieron al mar el pasado 20 de febrero para recoger fuel y tras su jornada, cuando los barcos volvían a su base en Arminza para descargar los 600 kilos de chapapote que sus tres tripulantes habían recogido, el viejo pesquero de 30 años embarrancó.

Los tres tripulantes fueron rescatados sin heridas y los 600 kilos de fuel que transportaba fueron recogidos por otros

pesqueros para que no contaminara las aguas del puerto. La vía de agua y el oleaje destrozaron la vieja embarcación rápidamente.

■ **El mal tiempo se suma a la crisis del sector pesquero en Cartagena.** El frío y los vientos que han padecido los pescadores de Cartagena durante los meses de diciembre, enero y febrero no han permitido salir a faenar a la flota con regularidad. La meteorología se ha sumado, de esta forma, a la situación de crisis que padece el sector por la caída de las capturas de un 40 por ciento sufrida por las cincuenta embarcaciones de arrastre durante pasado año 2002 frente a las cifras del anterior ejercicio.

El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cartagena, Ángel Gómez, calcula las pérdidas debidas a la climatología en más de 300.000 euros. Para argumentar el cálculo apunta los más de 15 días que los

barcos no han podido faenar durante el mes de enero. Además, llueve sobre mojado, para estos pescadores, ya que después de unos años de capturas buenas, el pasado 2002 supuso una caída del 40 por ciento respecto a los años anteriores, con una media de 250.000 kilos de pescado capturado. El primer mes del presente año el pescado vendido en la lonja sólo alcanzó las 178 toneladas, que suponen una caída del 30 por ciento comparada con lo vendido el mismo mes del año anterior, que ya fue muy malo.

Estas cifras preocupan enormemente en la cofradía, que depende de las capturas para pagar los sueldos de los trabajadores y mantener su infraestructura.

■ **Convocado el VII premio literario Nostromo.** La convocatoria para el presente 2003 del premio literario Nostromo sobre la aventura marítima está dedicada al Capitán Haddock,



afectadas por el vertido del Prestige, o deja salir a la flota a pescar verdel. En el primer supuesto los pescadores piden cobrar una cantidad económica similar a la que están cobrando el resto de los pescadores del Cantábrico: 1.200 euros al mes”.

Así se lo expresaron los pescadores a los representantes del ejecutivo, que tomaron la decisión de suspender la costera durante un mes. De esta forma el verdel pasará de largo por las aguas del Cantábrico. Pero como afirmaron algunos pescadores “todos preferiríamos estar haciendo nuestro trabajo, pero había que prohibir la costera. Con toda esta porquería en el agua, ¿quién iba a comprar el verdel?” Por ahora los pescadores continuarán con la recogida del fuel en el mar que se ha mostrado muy eficaz y continúa siendo necesaria si se tiene en cuenta los cálculos del Instituto Tecnológico, Pesquero y Alimentario, Azti, que cifran entre 6.000 y 10.000 las toneladas de fuel

procedentes del Prestige flotando a la deriva entre las costas de Galicia y Francia. Hasta primeros de marzo, según el director de Azti, Rogelio Pozo, la cantidad de hidrocarburo eliminado en España y Francia asciende a 118.000 toneladas. De las que 66.000 se han recuperado en tierra mientras que 52.000 se han recogido en el mar los por los buques anticontaminantes y las cerca de 30.000 embarcaciones pesqueras, que a lo largo de las cuatro comunidades afectadas, han efectuado tareas de recogida. De acuerdo con las estimaciones de Azti, en el País Vasco, se han recogido 19.395 toneladas de fuel; en Galicia, 7.677; en Cantabria, 4.000; y en Asturias, 257. Los pesqueros franceses, por su parte, han recogido 1.225 toneladas de fuel. La labor de los arrantzales en la costa vasca ha permitido eliminar el 59 por ciento de todo el chapote eliminado; por tanto, ha tenido recibido menor impacto del fuel en sus costas. ■

personaje de ficción que aparece en las aventuras de Tintín, que, de acuerdo con los responsables de la convocatoria, ha universalizado la profesión de capitán de marina mercante. La dedicatoria se debe a que este año se cumple el vigésimo aniversario de la muerte de su creador George Remi.

El concurso está gestionado por el Museo Marítimo de Barcelona y la fecha límite de presentación de los originales el 10 de julio. Estos deberán ser inéditos y constatar de un mínimo de 100 hojas DIN A4 mecanografiadas a doble espacio por una cara. Para obtener todos los datos se puede visitar la dirección electrónica premiostromo@diba.es.

■ **Sindicatos y asociaciones contra la reducción de tripulaciones.** La pretensión del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a petición de los armadores andaluces y gallegos, de reducir las tripulaciones de los buques de pesca y en Marina Mercante ha encontrado un fuerte

rechazo en los representantes sindicales de los tripulantes, que ven una relación directa entre la reducción de tripulación a bordo e inseguridad.

Los representantes sindicales y la Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros (Aetinape) consideran que la reducción únicamente beneficia a los armadores. Además, argumentan que se elevarán los índices de accidentes y siniestralidad debido a que habrá menos manos para realizar las tareas de abordaje. Las patronales que solicitan la reducción, según los sindicalistas, “son las que no pagan bien y tienen banderas de conveniencia. Las buenas empresas de Vigo no tienen problemas porque cumplen con todas las condiciones y no tienen problemas para encontrar trabajadores”.

En lo que respecta a Marina Mercante, de acuerdo con las mismas fuentes, la reducción de tripulantes en las flotas

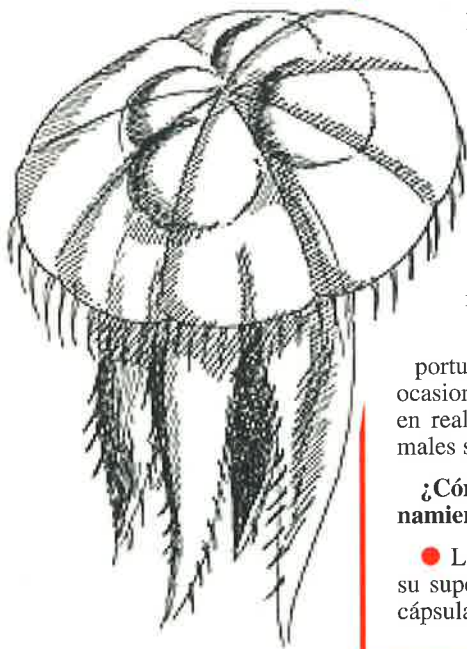
ocasionó la creación de segundos registros y banderas piratas con más accidentes y más barcos abandonados.

■ **Sevilla aumenta su puerto en 35 hectáreas.** El puerto de Sevilla ampliará 35 hectáreas su zona comercial hasta el 2006. Las obras que se iniciarán esta primavera convertirán a Sevilla en la segunda ciudad de España con zona logística portuaria al multiplicar por seis el espacio dedicado a esta actividad en la actualidad.

El presupuesto de las obras alcanza los 40 millones de euros y la explotación de esta nueva zona portuaria ha sido concedida durante 30 años a la compañía Acesa, que creará la infraestructura necesaria para ponerla al servicio de las empresas que tengan interés en instalarse junto al río. El presidente de la Autoridad Portuaria, Manuel Fernández, confía que la ampliación sitúe a Sevilla como uno de los polos logísticos de nuestro país y una referencia en Andalucía”. ■

Sanidad a bordo

El peligro que suponen para el ser humano los animales marinos del litoral español, proviene del contacto con su superficie como las medusas o de la picadura con las espinas de los peces venenosos o de la mordedura de los peces más agresivos



Los animales marinos más venenosos no habitan en nuestras costas sino en zonas tropicales: Podemos allí encontrarlos cubomedusas, anémonas de fuego, conos y pulpos de anillos azules con su aparato venenoso en las glándulas salivales, serpientes marinas que muerden a los pescadores al sacarlas de las redes y peces piedra cuyo veneno es similar al de la cobra.

Medusas y anémonas

Las medusas son animales de alta mar que nadan en superficie o en profundidad. Sobre todo en primavera y en función de las tormentas, vientos, mareas, etc., se acercan a la costa. Su número está aumentando en el litoral mediterráneo por la desaparición de las tortugas marinas, sus depredadores naturales, por el incremento de la polución. Las anémonas de mar están en las paredes rocosas poco iluminadas y cerca de la superficie costera.

¿Qué variedades tenemos en nuestras costas?

- Verdaderas medusas: la medusa luminiscente y el acalefo radiado o medusa de compases –ambas muy urticariantes–; el avispon marino del Mediterráneo –el más peligroso–; la medusa de cabellera y la medusa azul o aquamala –menos urticariante.

- Ortigas o anémonas de mar, el tomate de mar y la anémona común.

- La “carabela portuguesa” o fisalia, visitante ocasional de nuestras costas, es en realidad una colonia de animales simbióticos.

¿Cómo se produce el envenenamiento?

- Las medusas contienen en su superficie miles de pequeñas cápsulas llamadas nematocistos.

En su interior hay un líquido muy urticariante que se inyecta a través de una especie de arpón que está enrollado dentro de la cápsula.

- El arpón se dispara cuando se estimula con el rozamiento o el cambio de presión osmótica. Penetra más o menos en función del grosor de la piel. Por ejemplo no atraviesa la piel gruesa de la palma de la mano pero sí en la cara.

- La toxina sigue activa después de que el animal esté muerto o incluso en estado de descomposición.

¿Qué síntomas produce el contacto con estos animales?

- Gran dolor urente o quemazón y picor, seguido de un enrojecimiento cutáneo con urticaria en las siguientes 4 a 24 horas. Posteriormente aparecen vesículas parecidas a las de una quemadura. Las fisalias, como tienen tentáculos, dan lesiones de distribución lineal como si fueran latigazos.

- La absorción del veneno puede conducir a una sensación de opresión torácica, calambres musculares e incluso dificultad respiratoria. Con cierta frecuencia se observa agitación, hipotensión, vómitos y dolores de cabeza.

¿Cuáles son los primeros auxilios?

- Quitar los restos de nematocistos, lavando la piel con agua de mar o salada, con alcohol o con amoníaco diluido. Se puede utilizar una gasa empapada con ácido cítrico o con una solución de bicarbonato. También se ha usado aceite de oliva.

- Analgésicos para calmar el dolor.

- Puede ser necesaria la administración de glucanato cálcico para aliviar los calambres.

- Soporte cardio-respiratorio si se precisa.

¿Qué medidas no deben realizarse?

- Es poco útil la pomada antiinflamatoria con corticoides y antihistamínicos.

- No emplear nunca arena o agua dulce para eliminar los nematocistos porque estimulan su ruptura e inocular el veneno.



Estrellas y erizosa de mar

¿Qué síntomas producen?

- En nuestras costas las especies no son venenosas pero sí poseen espinas, que, al clavarse causan un fuerte dolor.

- Las púas se parten fácilmente y si se dejan en el interior, pueden enquistarse e infectarse.

- Si se clavan en nervios motores, por ejemplo, pueden ocasionar parálisis.

- A veces se disuelven y no dan problemas aunque queda una coloración azulada lo cual no significa que la espina se haya quedado dentro.

¿Cuáles son los primeros auxilios?

- Limpiar y desinfectar la picadura.

- Para extraer la púa se usan unas pinzas de punta fina manteniendo la piel húmeda con agua salada para que salga mejor.

- Existe una fórmula magistral con esencia de trementina, ácido acetilsalicílico y lanolina que, aplicada en la picadura durante 12 horas, hace salir los restos de las púas.

- Revisar cuidadosamente si quedan restos dentro.

- Antibióticos si hay infección.

Peces venenosos

Los peces venenosos suelen ser poco nadadores y usan el aparato venenoso como un arma defensiva. Aunque no producen muertes, ocasionan más destrozos que las medusas porque son más móviles y fuertes.

¿Qué peces venenosos habitan en nuestras costas?

- Hay varias especies de arañas de mar o dragones marinos: la gran araña, el pez escorpión y la pequeña araña, el pez víbora, el salvarriego y el pez escorpión.

- Entre los escorpénidos: el cabracho, el rascacio y la escorpora.

- El pez rata o pez sapo pertenece a la familia de los uranoscopidos y se llaman así por la posición alta de los ojos en la cabeza.

Las glándulas venenosas están en las espinas de las aletas dorsales y operculares. Aún después de muertos, refrigerados o congelados, pueden ser peligrosos y de hecho hay accidentes entre los pescadores, cocineros y pescadores.

¿Qué clínica producen?

- Dolor fortísimo que dura hasta 24 horas, picazón y necrosis local de la piel con hinchazón que progresa a lo largo de la extremidad y puede durar una semana o más.



- Peligro de que la herida se infecte porque suele ser profunda e irregular.

- Otros síntomas: dolor de cabeza, náuseas, vómitos, hipotensión, sensación de opresión o dificultad respiratoria.

- Rara vez: trastornos del ritmo cardíaco por el dolor, vértigos o depresión del SNC, visión borrosa, sudoración, calambres musculares, ansiedad y muerte por trastornos cardiorespiratorios y parálisis muscular.

¿Cuáles son los primeros auxilios?

- Aplicar a la zona de la picadura compresas de agua caliente o sumergir el miembro en agua caliente tanto como pueda



resistirse porque la toxina se destruye con el calor.

- Antiséptico tópico tras la limpieza y extracción de los cuerpos extraños.

- Profilaxis antitetánica, analgésicos para calmar el dolor y antiinflamatorios.

- Antibióticos si se infecta la picadura.

Rayas, pastinacas y torpedos

Las rayas son animales planos y con una larga cola con un aguijón. Los torpedos pueden emitir pequeñas descargas eléctricas (de unos 45 a 210 voltios) por sus órganos electrogénos.

¿Qué especies habitan en nuestras costas?

- Rayas mariposa como la mantellina.

- Rayas murciélago como el águila marina y el pez obispo

- Dasiátidos o pastinacas.

- Torpedos: la tembladera y la tremielga.

¿Qué clínica producen estos peces?

- Lesiones por efecto mecánico, no por el veneno.

- Intenso dolor local por la penetración de las púas de la cola en la piel, laceración profunda y sangrado abundante. Inflamación.

- La herida se vuelve grisazulada y la escara o costra puede desprenderse perdiéndose gran parte de tejido.

- Las muertes se han producido en niños cuando la púa de las especies más grandes, penetra en tórax o abdomen y se traumatizan órganos internos.

- Infección local o generalizada.

¿Cuáles son los primeros auxilios?

- Limpieza y desinfección de la herida.

- Antibióticos si se ven signos de infección.

- Profilaxis del tétanos.

- En el centro médico se puede requerir un desbridamiento o limpieza quirúrgica de la herida.

- No cerrar la herida de forma inmediata. Considerarla potencialmente contaminada.

- Si persiste la infección, puede indicar que quedan restos de las púas dentro.

Otros peces no venenosos

Existen otros peces más o menos agresivos como el congrio, la morena, la lija o pintarroja y los escaulos cuyo peligro son las mordeduras.

Estas se producen cuando se les molesta en su refugio o se les arponea.

Provocan lesiones más o menos graves con gran destrozo tisular y pérdida de sangre, especialmente el congrio que al morder mueve energicamente la cabeza. ■

Salomé Ballesteros Jerónimo.
Médico toxicólogo. SIT

Falleció el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores

Clemente Jesús Muñiz Guardado, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, falleció durante la madrugada del 1 de abril en la Clínica Universitaria de Pamplona, a los 78 años de edad.

Muñiz Guardado, asturiano de Avilés, ha pasado toda su vida dedicado al mar. Primero, trabajando en una empresa conservadora hasta principios de los años setenta y, posteriormente, desde el año 1971 como patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Avilés. En el año 1978 fue elegido presidente de la Federación Provincial Asturiana, cargo que desempeñó hasta 1987. Ocupó la presidencia de la Federación Nacional desde 1980 hasta su fallecimiento.



Entre otros cargos relacionados con el sector marítimo, representó a nuestro país en el Consejo Económico y Social en la Unión Europea. Y fue asesor en materia pesquera desde 1986 de sucesivos gobiernos españoles ante el Parlamento Europeo.

Tras su fallecimiento, las responsabilidades desahucadas por Muñiz Guardado han sido repartidas entre los cuatro vicepresidentes actuales. Los órganos de la Federación ya han solicitado al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación la convocatoria de un proceso de elecciones que podrían concluir con la elección de un nuevo presidente entre los primeros meses del próximo año.

La Seguridad Social fija la duración máxima de los plazos para el reconocimiento de prestaciones

El Consejo de Ministros ha aprobado a propuesta del titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, un Real Decreto por el que se establece la duración de los plazos para la resolución de los procedimientos administrativos para el reconocimiento de prestaciones en materia de Seguridad Social.

La norma aprobada hoy tiene como objetivo regular los plazos de duración máxima de los procedimientos administrativos para el reconocimiento de prestaciones en materia de Seguridad Social, garantizando de este modo que no en todos los casos sea preciso considerar aplicable el plazo máximo de tres meses previsto legalmente cuando las normas reguladoras de los correspondientes procedimientos no lo fijan.

El objetivo de este Real Decreto es dar seguridad jurídica a los ciudadanos en el ejercicio de sus derechos respecto a los efectos de la desestimación por silencio administrativo, los términos y plazos para interponer los recursos de reclamación previa y por tanto, la posibilidad y el momento de acceder a la vía judicial.

Asimismo, se da cumplimiento a lo establecido en el apartado 2 del artículo 42 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el que se establece que «el plazo máximo en el que debe notificarse la resolución expresa será el fijado por la norma reguladora del correspon-

diente procedimiento. Este plazo no podrá exceder de seis meses salvo que una norma con rango de Ley establezca uno mayor o así venga previsto en la norma comunitaria europea». Señalando en el apartado 3 que «cuando las normas reguladoras del procedimiento no fijen el plazo máximo, este será de tres meses».

Acortamiento de los plazos

Aparte de la innegable ventaja que supone esta reglamentación para los beneficiarios, en cuanto que ahora se fijan expresamente los plazos en los que la Administración debe resolver cada procedimiento, supone una ventaja adicional puesto que se produce un notable acortamiento de esos plazos.

Hasta ahora regía, en la mayor

parte de los procedimientos de Seguridad Social, el plazo de seis meses que es el que determina la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común en defecto de plazo expreso.

Actualmente, en materia de prestaciones de Seguridad Social, sólo existe determinación expresa de plazos para el reconocimiento de las incapacidades laborales, maternidad y riesgo durante el embarazo.

Plazo máximos

Los plazos máximos de reconocimiento y resolución de los distintos procedimientos serán los siguientes:

- **Plazo de 180 días:** Prestaciones amparadas por la normati-

va comunitaria europea o en normas de Convenios bilaterales, Tratados o Acuerdos internacionales.

- **Plazo de 135 días:** Prestaciones de incapacidad permanente, sus revisiones, lesiones permanente no invalidantes e invalidez SOVI, recargos de las prestaciones económicas en caso de accidente de trabajo y enfermedad profesional y revisión de oficio de actos declarativos de derechos.

- **Plazo de 90 días:** Pensión de jubilación en su modalidad contributiva y no contributiva y pensión de vejez SOVI, prestaciones de muerte y supervivencia y viudedad SOVI, prestaciones otorgadas por el Seguro Escolar, Pensión de invalidez en su modalidad no contributivas. Por lo que respecta al Régimen Especial del Mar: prestaciones sanitarias complementarias y reintegro de gastos por asistencia sanitaria a trabajadores en el extranjero y abonos de gastos por desplazamientos y dietas por traslados de enfermos.

- **Plazo de 45 días:** Asignaciones económicas familiares por hijo a cargo, prestaciones económicas por nacimiento de hijo y parto múltiple y asistencia sanitaria en desplazamientos al extranjero.

- **Plazo de 30 días:** Prestaciones por incapacidad temporal, maternidad, riesgo durante el embarazo y reconocimiento de prestaciones devengadas y no percibidas.

- **Plazo de 1 día:** Asistencia sanitaria.

La información sobre economía social, disponible en internet

La página web del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales dispone ya de información sobre temas relacionados con la economía social, a la que se podrá acceder a través de la dirección www.mtas.es, dentro del apartado «información sobre el empleo», en el rótulo «economía social».

En dicho apartado se podrá obtener información sobre el registro de sociedades y trámites para su constitución, ayudas a entidades de economía social, base de datos, con información trimestral de las sociedades en situación de alta en la Seguridad Social, documentación, legislación, noticias y direcciones de interés.

Con la incorporación de este nuevo servicio, el Ministerio de Trabajo continúa mejorando las posibilidades de acceso y consulta, por parte de los usuarios, a los organismos y materias objeto de sus competencias.

LA TEMPORADA DE LOS AZULES



Boquerón-Anchoa

Período de máximas capturas: de abril a julio.



Sardina

Período de capturas: todo el año.



Palometa-Japuta

Período de capturas: todo el año.



Caballa-Verdel

Período de máximas capturas: de mayo a octubre.



Jurel-Chicharro

Período de capturas: todo el año.



Atún

Período de máximas capturas: de abril a septiembre.



Bonito del Norte

Período de máximas capturas: de junio a septiembre.

PESCADOS AZULES.

SALUD A MARES.

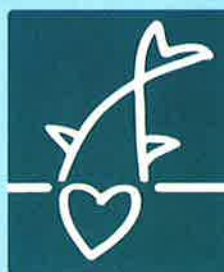
Esta temporada, lo que se lleva son los azules.

Los Pescados Azules, por supuesto.

Tan sanos, tan fáciles de preparar, tan sabrosos;
un triunfo asegurado en tu mesa.

Aprovéchate y descubre nuevas maneras
de cocinarlos.

Tu corazón, tu presupuesto y tu paladar
te lo agradecerán. Si puedes disfrutar lo que mejor
te sienta, más gusta a tu familia y más le conviene
a tu salud ¿para qué elegir otra cosa?



PESCADOS AZULES

Salud a Mares



UNIÓN EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARITIMA



<http://www.from.mapya.es>

SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCÍAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

Quando 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.

Confie 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.