

MAR

Nº 417 - JUNIO 2003

Cofradías de Pescadores
**CUENTA ATRÁS
PARA LA
CELEBRACIÓN DE
ELECCIONES**

**EL ISM
FORMARÁ
PESCADORES
EN
COSTA RICA**

**BRUSELAS PROMETE CONTINUIDAD
EN LOS ACUERDOS PESQUEROS**

Centro de Formación Marítima de

BAMIO



Cerca de 10.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus cinco años de existencia.

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

Centro de Formación Marítima de Bamio
El Salgueiral, s/n.
Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra)
Tel.: 986 51 02 55
Fax: 986 50 61 11

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



El desarrollo de la Política Pesquera Común, tras la aprobación de la reforma el pasado mes de diciembre, constituye en este momento una de las actividades más importantes en Bruselas en el sector así como un motivo también de preocupación en medios de los armadores españoles. Las autoridades comunitarias han puesto sobre la mesa un primer documento para la regulación de las pesquerías de bacalao como punto de partida para la regulación en los próximos meses de otras pesquerías

30 DÍAS

como la merluza. En la misma línea de desarrollar el contenido de la reforma, la Comisión planteó una propuesta para el acceso de las flotas a las aguas occidentales, texto rechazado por España y Portugal. España tiene presentados cuatro recursos ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en contra la nueva Política Pesquera Común fundamentalmente por cuestiones de acceso a caladeros y por las medidas estructurales. Pero, en el sector preocupa igualmente el rumbo que tome en los próximos años la política de acuerdos pesqueros con terceros paí-

ses. En principio, altos cargos comunitarios han dado cierta tranquilidad al señalar que aunque haya cambios, va a dominar una política de continuidad.

En España, el Ministerio de Agricultura ha dado el pistoletazo de salida para las elecciones en los próximos meses en las Cofradías de Pescadores. Es un proceso lento, siempre complejo y donde en este momento se añade como un factor más incertidumbre sobre los resultados la muerte del que fuera presidente durante varias décadas. Clemente Muñiz Guardado.

En lo que afecta al Instituto Social de la Marina, cabe destacar en primer lugar el desarrollo de una política de continuidad en la colaboración con países iberoamericanos para la formación de trabajadores del sector pesquero. La directora general del ISM María Antonia Lucena firmó un acuerdo de colaboración con las autoridades de Costa Rica y existe una petición en esa misma línea por parte de Honduras. Desde Barmio, año tras año siguen llegando buenas noticias en materia de colocaciones y empleo gracias a la formación recibida por los alumnos en el centro. Y, el barco hospital «Científico», sigue su andadura por los mares al lado de las flotas pesqueras. Tras participar en la costera de la anchoa, en la primera semana de junio se unió a la flota bonitera en el Atlántico para continuar con la flota del pez espada. ■



XX Semana de Estudios del Mar

Edita: Asociación de Estudios del Mar

La Asociación de Estudios del Mar ha editado en una nueva publicación el contenido de las ponencias presentadas en la XX Semana de Estudios del Mar celebrada en esta ocasión en Sevilla. Como en ocasiones anteriores, se trata de unas jornadas donde, por encima de posicionamiento críticos, dominan las presentaciones informativas de diferentes actividades que coinciden en el sector marítimo. En las mismas participan destacadas personalidades con estudios encaminados fundamentalmente a difundir cuestiones marinas dirigidas especialmente a los jóvenes. En esta línea, el conjunto de ponencias destacan las referidas a la divulgación de investigaciones en cuestiones como los recursos marinos, la política oceánica, el derecho del mar, oceanografía, hidrografía, geología marina, armada, transporte marítimo o la pesca.

En un momento como éste, cuando están ganando importancia todas las cuestiones referidas el espacio marítimo, la Asociación de Estudios del Mar supone una aportación importante para el conocimiento del medio. En esta última semana se abordaron cuestiones como la Casa de Contratación de Sevilla en la aventura atlántica, el espacio marítimo en España, la biodiversidad y la conservación del medio, la propulsión naval, los buques crucero, presente y futuro del puerto de Sevilla, el sistema portuario andaluz, geoestrategia en el océano Índico, la fuerza de medidas contraminas, los peligros en la navegación por aguas antárticas, análisis del medio ambiente litoral, operaciones especiales en los sondeos marinos y la evolución geomorfológica de los márgenes del bajo Guadalquivir.



De acuerdo con el contenido de las ponencias presentadas, la junta rectora de la Asociación obtuvo las conclusiones siguientes:

- La delimitación de los espacios marítimos de jurisdicción española es de la mayor importancia como consecuencia de la gran extensión de la zona económica exclusiva, derivada de la dilatada longitud de sus costas (superior a los 6.000 km.) y de la presencia de dos archipiélagos, así como de dos ciudades y varios islotes en la costa septentrional de Marruecos. En este sentido, debe destacarse que España ocupa el décimo sexto lugar en el ranking internacional por su importancia marítima.

- El establecimiento de tales espacios implica la aparición de nuevas fronteras con

países como Italia y Argelia y la realización de largas y difíciles negociaciones para tal fin. Por ello se recomienda desarrollar una labor de preparación por expertos de muy diversos campos y la creación de comisiones y organismos específicos para tal cometido.

- En relación con lo anteriormente expuesto y en orden al conocimiento de nuestros márgenes continentales, es preciso llevar a cabo el sistemático levantamiento cartográfico (batimétrico y geológico) de la plataforma continental española y zona adyacentes, como ya lo han hecho los países más avanzados.

- Durante los últimos doce años, España ha realizado una gran labor para proteger la vida humana en la mar y luchar contra la contaminación de los océanos. Dicho esfuerzo se identifica en los planes nacionales y autonómicos del salvamento marítimo, en el Centro de Seguridad Náutica Integral Jovellanos de Gijón y en los avances producidos en una política de prevención y aplicación de la Seguridad Marítima. Por ello podría ser España sede de la recientemente creada «Agencia Europea de la Seguridad Marítima».

- Los grandes astilleros europeos vienen realizando la construcción de grandes cruceros. España, con sus importantes astilleros e industrias auxiliares y el apoyo de las Instituciones, debe tratar de incorporarse a este sector.

- Las normas y regulaciones establecidas en relación a los trabajos de investigación y explotación de los hidrocarburos deben ser objeto de la más estricta y rigurosa aplicación en orden a la prevención de los graves riesgos ecológicos y daños irreversibles que puedan producirse. ■



Sumario

MAR 417

6 Elecciones en las Cofradías.

Se ha iniciado la cuenta atrás para las elecciones en las Cofradías de Pescadores.

10 Acuerdos pesqueros.

Bruselas promete continuidad en la política de acuerdos de pesca con terceros países.

34 El ISM en Iberoamérica.

El ISM colaborará en la formación de trabajadores del Mar en Costa Rica y Honduras.



6	Cuenta atrás para las elecciones en las Cofradías de Pescadores
10	Bruselas asegura la continuidad de los acuerdos de pesca
14	La UE propone un plan para la recuperación del bacalao
18	Próximas pruebas para extraer el fuel del «Prestige»
22	La batalla de las indemnizaciones
24	Bruselas declarará zonas sensibles
26	Jornadas de Onape
28	Las salidas de los estudiantes de Bamio
34	El ISM amplía su colaboración en Iberoamérica
38	Comenzó la costera del bonito
40	Página Web de la Seguridad Social
43	Campaña de prevención de riesgos laborales
46	Relevos en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
48	Expomar
51	El sector de la pesca ante la OMC
52	Las empresas mixtas
56	España rechaza la propuesta sobre acceso a las aguas occidentales
58	Izar hará el barco más grande
60	El retorno de Odón
64	Noticias del ISM
68	De costa a costa
72	Página médica
74	Noticias breves

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

Directora general: María Antonia Lucena.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de redacción: Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar. Muelle del Poniente, s/n - Tel. 965 13 04 68. Almería: Casa del Mar. Muelle, 39 - Tel. 950 28 13 35. Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. - Tel. 971 72 56 06. Barcelona: Casa del Mar. Alameda, 1 - Tel. 93 443 96 00. Bilbao: Casa del Mar. Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 64 32. Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. - Tel. 956 25 17 03. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. - Tel. 968 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. - Tel. 964 28 30 72. Ceuta: Casa del Mar. Muelle Cañonero Dato, 20 - Tel. 956 50 02 40. Gijón: Casa del Mar. Avda. Príncipe de Asturias, s/n. - Tel. 98 532 71 00. Gulpúzcoa: Casa del Mar. Marinos, 1. Pasaí S. Pedro - Tel. 943 40 40 00. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9 - Tel. 959 25 74 11. La Coruña: Casa del Mar. Ramón y Cajal, s/n. - Tel. 981 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 49 46 45. Lugo: Casa del Mar. Carril dos Loureiros, 17 - Tel. 982 22 50 10. Madrid: Churruga, 2 - Tel. 91 591 99 00. Málaga: Casa del Mar. Puente del Carmen, s/n. - Tel. 952 35 93 61. Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 952 67 88 00. Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. - Tel. 922 59 62 31. Santander: Casa del Mar. Avda. de Sotileza, s/n. - Tel. 942 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. 954 28 60 28. Tarragona: Casa del Mar. Francisco Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51 - Tel. 986 21 61 00. Villagarcía: Casa del Mar. Avda. de la Marina, 23 - Tel. 986 50 17 81. 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.

Imprime: GRAFOFFSET, S.L. C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind. Los Angeles 28906 GETAFE (Madrid) Depósito Legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 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.

La FNCP ante el reto del cambio tras cerca de un cuarto de siglo dirigida por Muñiz Guardado



Las cofradías de Pescadores han jugado un papel esencial durante siglos en las localidades costeras que se

extienden a lo largo del litoral de nuestro país manteniéndose como la gran organización del mar con independencia de los regímenes políticos que haya habido. Desde la llegada de la democracia, estas organizaciones, cuyo objetivo principal es la defensa de la bajura, han sido presididas desde su federación nacional por Clemente Jesús Muñiz Guardado, que durante este tiempo ha afrontado hechos significativos tales como la transferencia en materia pesquera a las autonomías, la entrada en al Unión Europea y el proceso de adaptación que esta entrada ha supuesto a estas corporaciones hacia las organizaciones de productores. Las cofradías entran en una nueva etapa que se inicia con los procesos electorales en los que se elegirán los presidentes de las cofradías y de éstos se postularán los candidatos a la presidencia nacional. El reto del futuro presidente quizá sea mantener unidas a todas las cofradías, tarea que no parece fácil.



TIEMPO DE CAMBIO EN LAS COFRADÍAS



El fallecimiento el pasado 31 de marzo de Clemente Jesús Muñiz Guardado, que presidió la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP) durante veintitrés años, ha dado lugar a la convocatoria de elecciones, que casi ha coincidido en el tiempo con la fecha prevista ya que el mandato de los cargos electos para los órganos representativos de la FNCP estaba próximo a su terminación.

Así las cosas, Muñiz Guardado ha marcado el rumbo de estas corporaciones y ha estado al frente de su dirección el tiempo que había previsto, puesto que ya había anunciado en las anteriores elecciones celebradas en febrero de 1999 que no se presentaría de nuevo. Las elecciones se celebrarán de acuerdo con los Estatutos de la FNCP entre los días 1 de diciembre de 2003 y el 31 de marzo de 2004.

Los veintitrés años que Muñiz Guardado ha estado al frente de la FNCP han sido esen-

ciales en el tránsito que estas corporaciones ha realizado desde la dictadura hacia la democracia. Marcar el rumbo entonces no fue tarea fácil y, como subraya José Manuel González Gil de Bernabé, secretario de la FNCP, «dirigir la federación, que en aquel momento en que se asociaba a las cofradías con las cámaras agrarias—aunque eran claramente diferentes puesto que las

primeras tienen siglos de antigüedad y las últimas fueron creadas por Franco—, fue un reto que se ha resuelto muy positivamente».

Muñiz y Aldasoro fueron los encargados de marcar el rumbo durante ese tránsito. Los mandatos de Muñiz se han caracterizado por su apuesta por la unidad de las cofradías y el diálogo y colaboración con la Administración, y pretendió

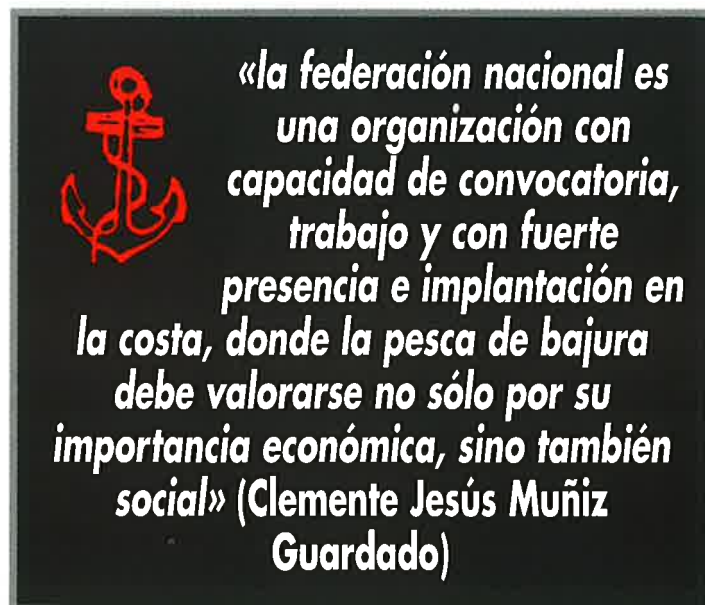
que la federación nacional, como le gustaba afirmar, «sea una organización con capacidad de convocatoria, trabajo y con fuerte presencia e implantación en la costa, donde la pesca de bajura debe valorarse no sólo por su importancia económica, sino también social».

La catástrofe del Prestige ha avalado esta afirmación ya que los pósitos desde el primer momento mostraron a todos su capacidad de convocatoria, organización y trabajo a lo largo del todo el litoral que se ha visto afectado por el vertido. Las cofradías tantas veces criticadas dieron desde el primer momento muestras suficientes de lo que le importa el mar a los pescadores.

Objetivos cumplidos

La mayoría de los representantes del sector pesquero consultados por esta revista coinciden en señalar a Muñiz Guardado como el artífice que ha aglutinado los distintos puntos de vista que había en el seno de las cofradías sobre el rumbo a seguir para que estas corporaciones no se quedaran encalladas en algunos de muchos obstáculos que han tenido que sortear en su paso por la transición democrática. «Podías no estar de acuerdo con alguna decisión adoptada por Clemente» afirma Juan Cervantes, presidente de la Cofradía de La Garrucha y vicepresidente segundo de la Junta Directiva de la FNCP, «pero tenías la certeza de que era por el bien del sector y además se iba a tomar el tiempo necesario para discutirla contigo e intentar convencerte». Casi todos coinciden en su talante dialogante.

Entre los logros más reseñables en estas dos últimas décadas están el dirigir a los pósitos durante la transferencia de poder en materia pesquera debido a la implantación del



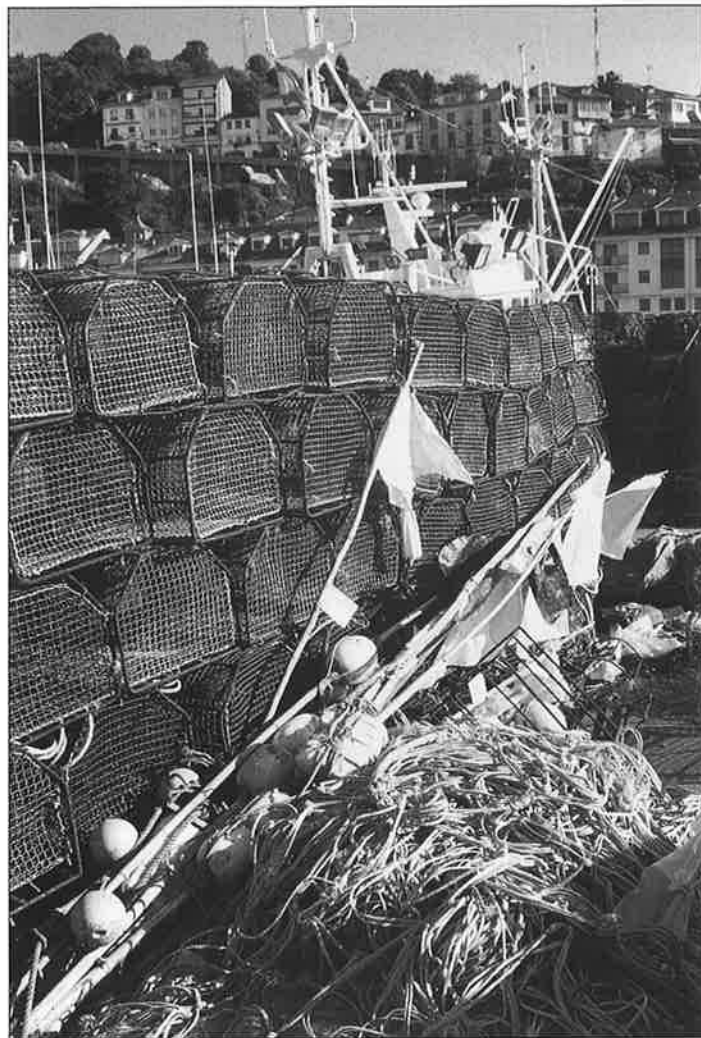
Estado de las Autonomías y la negociación de las distintas normas reguladoras de la pesca con los distintos ejecutivos autonómicos, que no siempre ha sido fácil como muestra el actual contencioso que enfrenta a las cofradías gallegas con la Xunta.

La entrada de nuestro país en la UE y la Política Común Pesquera (PCP) ha sido otro reto para las cofradías, que se han tenido que adaptar a la normativa comunitaria participando en los foros y reuniones para defender los intereses de la pesca de bajura y la contribución que tiene en el desarrollo sostenible y responsable de los recursos pesqueros.

Hasta aquí lo concerniente con las circunstancias históricas en las que han navegado los pósitos. En cuanto a los temas prioritarios que la federación nacional ha tratado con la Administración durante los últimos años está la modificación del sistema de cotización de los miembros de las cofradías y el incremento de los coeficientes reductores. El sistema 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 II y III se modificó en 1998 estableciendo bases promediadas por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales sobre la base de los valores medios de remuneración percibida durante el año precedente. Esto ha supuesto, en palabras de Juan Cervantes, «*un logro muy importante para los marineros*».

Temas pendientes

En cuanto al incremento de los coeficientes reductores en la edad de jubilación para la flota de bajura (incluyendo autónomos y profesionales) a un mínimo de 0,30% para evitar la discriminación existente con



otros colectivos que ya cuentan con este coeficiente, todavía no se ha logrado y queda como materia pendiente para el presidente que salga elegido en el presente proceso electoral.

Estos, entre otros, son los logros que, en palabras de la mayoría, se ha realizado; pero para algunos el tránsito no se ha desarrollado con plenitud ya que aunque las cofradías durante esta etapa han cumplido en parte su función de defender y dar servicio a los hombres y mujeres del mar, gestionar social y económicamente los intereses pesqueros y asesorar a las administraciones en lo concerniente al sector pesquero; estas corporaciones han supuesto un obstáculo al normal vertebración sindical del sector.

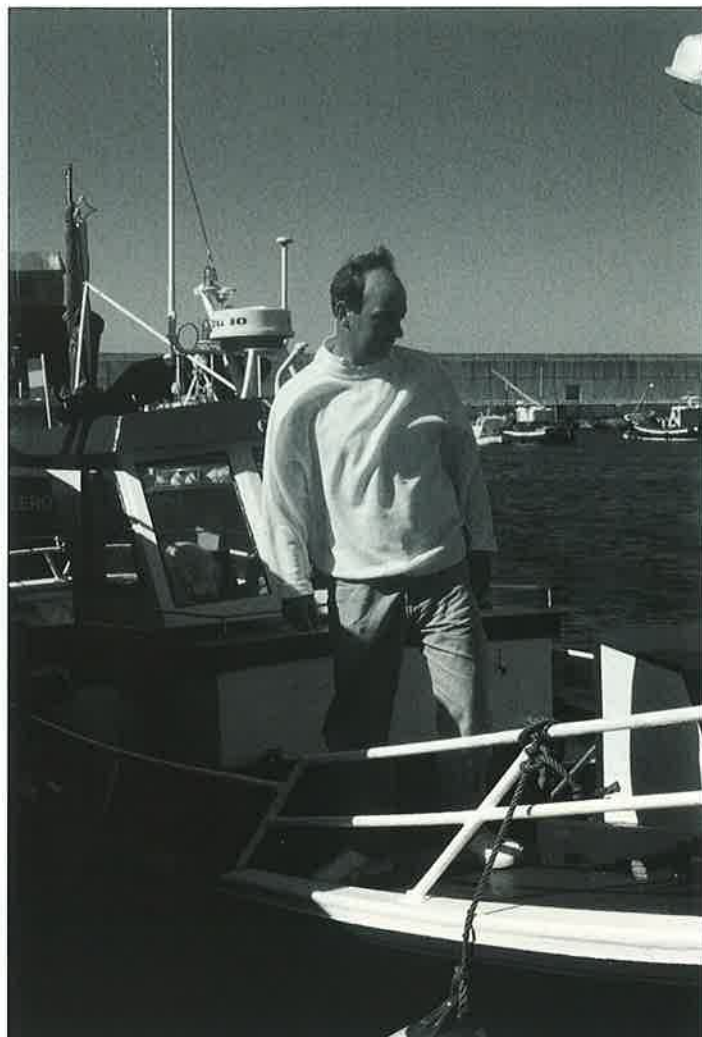
Otra línea de crítica realizada desde distintos ámbitos a estas corporaciones ha sido calificarlas de paternalistas en cuanto a la relación que se establece entre lo que se denomina la parte empresarial y social de las cofradías; es decir, los armadores y los marineros. Esta relación ha traído consigo opacidad contable en el patrimonio de los pósitos, que aunque se ha dado en muy escasas ocasiones ha tenido bastante repercusión y ha dañado mucho a estos «gremios de mareantes» que cuentan con siglos a sus espaldas.

Entre los temas que quedan pendientes, que tendrán que ser resueltos por el próximo presidente y los órganos rectores salientes es el papel que van a tener las cerca de 11.000 mujeres dadas de alta en el Régimen Especial del Mar en una



organización que hasta la fecha no ha contado con ellas. La labor de estas mujeres ha sido fundamental y ahora por su proporción, especialmente en la comunidad gallega—suman poco menos de 8.000 puestos de trabajo—, se hacen acreedoras de una representación en los órganos rectores de las cofradías que hasta el presente han sido un coto cerrado para ellas. La participación de la mujer en la pesca de bajura no puede ser ignorada por más tiempo y desde la dirección de las cofradías no puede desconocer por más tiempo que la actividad pesquera ha supuesto una profunda transformación social que debe tener su voz en los órganos rectores.

Otro cabo suelto es la adaptación de las cofradías a la legislación Europea. Con la entrada de nuestro país en la aho-



ra Unión Europea (UE), y debido a su legislación, que establece a las organizaciones de productores (OO. PP.) como interlocutores válidos, las cofradías tuvieron que diseñar un modelo que adaptase su estructura a la de las OO. PP. ya que en sí ambas tienen las mismas características y objetivos: regulación de la producción y la comercialización.

Hasta la fecha las cofradías han tenido escasas posibilidades de llevar a cabo algún tipo de forma de intervención especialmente en lo que respecta a la comercialización de la pesca por que en la mayoría de los casos, debido a tamaño, carecen de posibilidades económicas para instalar almacenes.

La fórmula de OO. PP. dota a las 39 que funcionan en nuestro país—veinticinco tienen

implantación autonómica y las otras catorce nacional—de mecanismos de intervención en el mercado tales como ayudas derivadas de la compensación financiera por retirada de la pesca cuando no alcance los precios mínimos fijados para la venta.

A medio plazo las cofradías que todavía no han establecido

en su seno un modelo de organización de productores tendrán que ir adaptando su estructura a este modelo europeo.

División

Finalmente, pero no por ser el último tema tratado es menos importante, el presidente saliente tendrá que dar respuesta a las divisiones exis-


tentes en las distintas federaciones. La catástrofe del Prestige, a parte de la catástrofe medioambiental que ha supuesto, ha creado una notable división entre las cofradías gallegas que no presentarán un único candidato para presidir la federación nacional. Esta situación posibilitará que un candidato no gallego alcance la presidencia; pues, si la federación de esa comunidad presentase un único candidato, éste saldría elegido.

Otro tanto sucede en Asturias. Aunque aquí el problema no ha sido generado por el vertido, sino por motivos políticos que llevaron a los patrones mayores de Gijón y Luarca a liderar un frente de 13 de las 19 cofradías contra la gestión del presidente de la federación asturiana, que se limitaba, según sus argumentos, a seguir los dictados de Muñiz Guardado. Finalmente los pescadores afiliados a las cofradías de occidente crearon una organización de productores para defender sus derechos y tener representación ante las distintas administraciones.

Las cofradías de pescadores del País Vasco están fuera de la FNCP y no participan en sus órganos gestores. Algo parecido ocurre con buena parte de las cofradías catalanas que, a raíz de las negociaciones que se realizaron desde la federación nacional para paliar la subida del fuel-oil, decidieron no participar por entender que las negociaciones no se habían desarrollado bien.

Las federaciones valenciana, andaluza, cántabra, murciana y canaria tienen una situación más tranquila, aunque esta circunstancia tampoco significa que estén unidas en torno a un candidato como lo muestra el hecho que en la andaluza y valenciana haya varios candidatos aspirando a presidir la federación nacional. ■

J.M.S.



El presidente entrante tendrá que determinar que papel van a tener las cerca de 11.000 mujeres dadas de alta en el REM en una organización que hasta la fecha no ha contado con ellas.



De izquierda a derecha: A. Cunha, C. Fraga, C. Debén, A. Landín y M. Liria.

Jornadas de FEOPE sobre el futuro de la Pesca Internacional en Europa

BRUSELAS PROMETE CONTINUIDAD EN LA POLÍTICA DE ACUERDOS PESQUEROS

Habrà continuidad en la política de los acuerdos pesqueros de la Unión Europea con terceros países. Aunque con algunos cambios, Bruselas la garantizado la continuidad en el actual modelo del acuerdos de pesca que suponen una salida para más de 300 barcos españoles y la posibilidad de un importante aprovisionamiento de materia prima en el seno de la UE.



Esto es lo que, en muy pocas palabras vino a señalar el responsable de política exterior de la Dirección General de Política de Pesca de la Unión Europea, César Debén en las jornadas sobre el futuro de la pesca internacional organizadas por la Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE). Los armadores, a la vista de

esas manifestaciones se quedaron un poco más tranquilos ante los diferentes documentos sobre los cambios que se deberían llevar a cabo en este sector promovidos por la Comisión de la UE. Para el secretario general de FEOPE, Javier Gerat, está por ver el cumplimiento de las manifestaciones realizadas por el responsable comunitario. Pero, en todo caso, los armadores escucharon



C. Fraga, C. Debén y J. Gerat conversando antes del inicio de la Jornada.

la posición comunitaria y si se producen incumplimientos habrá nuevos argumentos para plantear en Bruselas las reivindicaciones. Los armadores oyeron a César Debén apoyos a la mayor parte de sus peticiones, aunque se mostró también de acuerdo sobre la necesidad de buscar alternativas para mejorar la competitividad de las empresas comunitarias frente a terceros países donde en la mayor parte de los casos se opera con «dumping social».

Política a revisar

Los acuerdos de pesca con terceros países, con una veintena en vigor, constituyen un debate de fondo en el seno comunitario que se mantiene fundamentalmente desde 1997. En medios de la Comisión se reconoce su importancia como un instrumento para dar salida

El sector reclama que no solo se utilice el acceso a caladeros de terceros países como vía para ayudar a su desarrollo

a una parte de la flota comunitaria son posibilidades de pescar en caladeros propios y se ve también como un medio para asegurar un mejor aprovisionamiento de materia prima a los mercados comunitarios. No se ha puesto nunca en duda la alta rentabilidad de esos acuerdos desde la perspectiva del empleo así como de los resultados económicos que suponen para muchas zonas dependientes de la pesca.

Sin embargo, al hilo de los cambios que se han ido produ-

ciendo en el contexto internacional de la actividad de la pesca, Bruselas también se lleva planteando desde hace varios años la necesidad de impulsar cambios en el desarrollo de este tipo de compromisos. Desde la perspectiva financiera, se dejó caer la posibilidad de que los armadores contribuyeran más a pagar el coste de los acuerdos justificando esa medida por el volumen de capturas que se hacen y el buen precio de las mismas. Desde la Comisión se pretende igualmente que los acuerdos de pes-

ca, aunque tienen un evidente carácter comercial y de interés para ambas partes, deberían contemplar igualmente medidas encaminadas al desarrollo del sector pesquero de esos países así como al fomento de pesquerías responsables. En resumen, se estima que la política de acuerdos de pesca debería ser también un vehículo para el desarrollo de esas zonas generalmente en vías de desarrollo y donde la pesca puede ser un motor generador de riqueza.

Acuerdos de Asociación

En el seno comunitario existen dos tipos de acuerdos pesqueros, lo que Bruselas llama de continuidad y los Acuerdos de Asociación Pesquera. Los primeros donde los intereses pesqueros son equilibrados así como las relaciones como son los casos de los com-



promisos de los países del norte como Islandia, Noruega y Feroe. Los llamados acuerdos de Asociación sobre los que Bruselas trata de centrar los debates son todos los demás donde existe una contribución financiera por acceder a las aguas de un país.

Por parte del sector se acepta la posición comunitaria de hacer con la pesca un instrumento para apoyar un desarrollo sostenible en esos países. Pero, siguiendo esos mismos objetivos, se estima que esos logros se deberían perseguir también con el uso de otros mecanismos además de por la vía de los acuerdos de pesca.

De cara a las próximas negociaciones en el seno comunitario para la revisión de la política de acuerdos pesqueros, los armadores españoles re-

claman en primer lugar que el debate afecte tanto a los llamados acuerdos de continuidad que afectan a varios países del norte como a los demás compromisos.

En opinión de los responsables de FEOPE, a la hora de la negociación de los acuerdos es preciso dar prioridad al aspecto comercial de los mismos, sin que ello suponga dejar a un lado otros objetivos. Los armadores rechazan la pretensión comunitaria de aumentar las aportaciones financieras del sector. Para el secretario general a FEOPE, no es admisible la pretensión comunitaria de crear un imagen de que las empresas europeas que se dedican a la pesca de altura en aguas de terceros países no son competitivas. Se reconoce la necesidad en algunos casos de mejorar su competitividad con apo-

yos comunitarios y nacionales. Pero se considera que sería injusto censurar la posición de las empresas comunitarias cuando en muchos casos debe competir con sociedades de terceros países en claras condiciones de inferioridad al tener unos mayores costes de explotación por su política en materia laboral, respeto al medio ambiente, etc. En la misma línea se insiste en la necesidad de que las diferentes Administraciones, a la hora de hablar del sector de la pesca de altura que opera en caladeros de terceros países, tengan también en cuenta el papel importante como motor de desarrollo que llevan a cabo las empresas mixtas donde trabajan unas 8.000 personas consecuencia de la actividad de unos 260 barcos.

Para los armadores españoles, las negociaciones en

materia de acuerdos de pesca con terceros países deberían considerar tanto los acuerdos llamados de continuidad como los de asociación y poner fin de una vez a las discriminaciones en este sentido que existen entre los países del norte y del sur. En esta línea, la secretaria general de la Pesca Marítima, Carmen Fraga coincide con las posiciones de los armadores de reiterar a las autoridades comunitarias la necesidad de que la cuestión comercial sea algo básico en los acuerdos y que Bruselas no tenga un trato discriminatorio negativo con los países del sur. Desde las instancias comunitarias se hacen periódicamente llamadas para que los armadores que operan bajo algún acuerdo de pesca con un tercer país, lleven a cabo una actitud responsable



Amancio Landín, director de Cetmar y Manuel Liria, Presidente del FEOPE.

en el cumplimiento de los compromisos asumidos. Se reconoce la existencia de algunos problemas en ese sentido. Pero, en ese mismo contexto se reclama que por parte de esos países se cumplan igualmente las condiciones de los acuerdo y que no hagan a su antojo, como ha sucedido en casos importantes para la flota española, una reinterpretación interesada de los mismos. En algunos de esos casos, la flota comunitaria que operaba en esos caladeros, se vio desasistida por las autoridades comunitarias ante un problema puntual y en otros las respuestas han llegado tarde.

Para los armadores españoles es muy importante el desarrollo de una adecuada política de investigación en aguas de terceros países tan-

Los armadores rechazan que Bruselas dé un trato diferenciado a los acuerdos de los países del norte y sur de la UE

to por parte de las autoridades comunitarias como de esos gobiernos. En esa línea se plantea que parte de los pagos que se hacen en un acuerdo se destinen a la puesta a punto y al conocimiento exacto de cada caladero como primera medida para lograr su sostenibilidad. Frente a los acuerdos recientes en Bruselas con motivo de la reforma de la Política Común de Pesca de eliminar las ayudas para la constitución de empresas mixtas, el sector reclama el mantenimiento de apoyos

de los beneficios que generan tanto para las flotas comunitarias como para esos países. Bruselas entiende que, aparte de los mecanismos actuales para apoyar este tipo de sociedades, hay otros instrumentos que se pueden y deben emplear. En esa dirección, desde FEOPE se reclama a la Comisión una mayor información sobre todos los instrumentos vigentes para llevar a cabo inversiones en terceros países en el caso de la pesca y que se pongan en marcha otros nuevos.

Como una medida de apoyo al sector de la pesca, los armadores insisten igualmente en la necesidad de que la Unión Europea tenga un mayor peso en los organismos internacionales regionales para la defensa de los intereses del sector.

Finalmente, para los armadores es importante que a la hora de las negociaciones de un nuevo acuerdo de pesca se ofrezca la participación del sector, aunque sólo sea a título informativo. Actualmente en algunos casos existen reuniones previas a las negociaciones. Objetivo de FEOPE es que ese tipo de contactos quedaran institucionalizados en beneficio tanto de la Comisión, que tendría una mayor información, como del sector que es a la poste quien se juega los cuartos. ■

Vidal Maté

BRUSELAS PROPONE UN PLAN PARA LA RECUPERACIÓN DEL BACALAO

La Comisión ha propuesto la creación de un plan de recuperación a largo plazo para varias poblaciones de bacalao amenazadas con derrumbarse. A pesar de las medidas aplicadas en los dos últimos años, se siguen extrayendo de las poblaciones más bacalao del que se repone mediante la reproducción. Tras consultar detenidamente al sector, la Comisión propone que se sustituyan las medidas temporales vigentes por otras a largo plazo basadas en una estrategia de recuperación de las poblaciones afectadas. Al igual que ahora, estas medidas consistirán en unas cuotas reducidas de capturas, la limitación del esfuerzo pesquero y unas normas específicas de control y seguimiento para garantizar su puesta en aplicación. No obstante, la diferencia es que estas medidas se adoptarán de acuerdo con una estrategia a largo plazo encaminada a restablecer la población de bacalao hasta niveles sostenibles. El plazo previsto para lograr los objetivos de recuperación oscila entre cinco y diez años. Este plan plurianual es el primero de una serie de planes de recuperación y gestión a largo plazo que la Comisión propondrá de acuerdo con las necesidades de las poblaciones de que se trate. Esta institución presentará en breve un plan de recuperación de la merluza.

La Comisión se fija un periodo de entre cinco y 10 años para lograr una población en niveles sostenibles

«**H**oy comienza una nueva etapa de la PPC. Este plan de recuperación es la primera aplicación del nuevo planteamiento a largo plazo de la gestión pesquera decidido al amparo de la reforma de la PPC. Con él se hace patente nuestra resolución de adoptar decisiones difíciles pero indispensables para salvaguardar el futuro de nuestras flotas bacaladeras. Sé que ello acarreará problemas para muchos de los integrantes del sector. Ahora bien, la UE pone a su disposición millones de euros para ali-



viar la situación. Pido a los Estados miembros que utilicen estas ayudas», afirmó Franz Fischler, comisario de Agricultura, Desarrollo Rural y Pesca.

Esta propuesta de plan de recuperación del bacalao se examinará en el próximo Consejo de Pesca. Cuando se apruebe, sustituirá a las medidas provisionales actuales, que se decidieron en diciembre de 2002 y que estarán en vigor hasta el 31 de diciembre de 2003. Asimismo, sustituye a la propuesta efectuada por la Co-

misión en diciembre de 2001 para la recuperación del bacalao y la merluza.

Objetivos del plan de recuperación

Este plan de recuperación es el resultado directo del nuevo planteamiento adoptado en la reforma de la PPC el pasado mes de diciembre. Las decisiones a corto plazo se sustituirán gradualmente por un planteamiento a largo plazo que permita adoptar medidas plurianuales. El objetivo del plan de recuperación es garantizar un aumento de las cantidades de bacalao maduro en las poblaciones que actualmente están amenazadas con el derrumbe hasta un nivel que cada población debería alcanzar según el criterio de precaución. Para reducir los índices de mortalidad por pesca es decir, la

cantidad de peces que se extraen de la población mediante la pesca se adoptarán tres grupos de medidas principales: reducir el total admisible de capturas y el esfuerzo pesquero y garantizar la observancia efectiva de estas medidas.

Basándose en los dictámenes científicos, en el plan se señala las dimensiones mínimas de las poblaciones por debajo de las cuales éstas corren un peligro elevado de derrumbarse. A modo de ejemplo, este mínimo es calcular en 70.000 toneladas de bacalao en el Mar del Norte, Skagerrak y Mancha oriental. Según la evaluación más reciente, el volumen de peces adultos de esta población era de 38.000 toneladas en 2002. El nivel que se propone como objetivo en el plan de recuperación asciende a 150.000 toneladas.

Basándose en los dictámenes científicos del CIEM y previa consulta al Comité Científico Técnico y Económico de la Pesca (CCTEP), cuando se haya alcanzado el nivel propuesto como objetivo respecto de la población de que se trate durante dos años consecutivos, la Comisión propondrá que se elimine la población de bacalao en cuestión del plan de recuperación y, posteriormente, esa población se incluiría en un plan de gestión plurianual.

Poblaciones de bacalao en juego

Las poblaciones de bacalao que se incluyen en el plan de recuperación son las del Kattegat, Mar del Norte incluido el Skagerrak y Mancha oriental, Oeste de Escocia y el Mar de Irlanda. El bacalao de Oeste de Escocia no se incluyó en la propuesta de diciembre de 2001 pero se recoge en las medidas provisionales vigentes. Asimismo, la Comisión considera que es importante que se incluyan en el plan de recuperación definitivo las poblaciones de bacalao de Mancha oriental y del Mar de Irlanda que se recogen en las medidas provisionales. Las medidas técnicas que se aplican actualmente al Mar de Irlanda no bastan para atajar el estado de agotamiento de esta población.

Total admisible de capturas

La Comisión propone una norma a largo plazo para regular la fijación de los TAC y del esfuerzo pesquero correspondiente necesario para conseguir esos TAC. La norma se basa en la consecución de un aumento del 30% de las cantidades de peces adultos presente en el mar desde el comienzo de un año hasta el final del mismo. Ahora bien, la norma lleva aparejada otras condiciones que actúan como salvaguardas, por ejemplo, restricciones para impedir que se produzcan grandes fluctuaciones de los TAC, que se supere el objetivo de recuperación y que se sobrepasa

BACALAO

se la mortalidad por pesca de precaución, así como para hacer frente a la posibilidad de que las poblaciones alcancen unas dimensiones anormalmente pequeñas.

Por ejemplo, podrá recurrirse a la aplicación de medidas que entrañen unas posibilidades de pesca muy bajas en el caso de que los dictámenes científicos demuestren que el tamaño de una población está por debajo de los límites biológicos críticos (por ejemplo, 70.000 toneladas en el caso del Mar del Norte, Skagerrak y Mancha oriental). Los TAC de otras especies y poblaciones que se capturan junto con el bacalao se verán inevitablemente afectados por el plan de recuperación del bacalao.

Limitar el esfuerzo pesquero

El control del esfuerzo pesquero es uno de los pilares básicos del plan de recuperación. La experiencia demuestra y los dictámenes científicos lo confirman que los TAC y las cuotas, por un lado, y las medidas técnicas, por otro, no batan para regular la mortalidad por pesca, sobre todo cuando, como sucede actualmente, la capacidad de pesca es demasiado grande para los recursos pesqueros existentes. Además, en las pesquerías mixtas, como la de bacalao, se capturan juntas varias especies mientras la pesca continúa hasta que se alcanzan los TAC de todas las especies en cuestión. El resultado es que superan los reducidos TAC científicos aconsejan desde hace tiempo que se limite el esfuerzo pesquero.

La Comisión propone un régimen de control de esfuerzo sencillo. La limitación del esfuerzo se calculará en kilovatios-días (medida del esfuerzo pesquero que se calcula



multiplicando la potencia motriz de un buque por el número de días de pesca) que se asignarán a los Estados miembros para que los distribuyan entre sus buques pesqueros. Se calculará el esfuerzo pesquero de todos los buques que capturen bacalao.

Después, se determinará el ajuste del esfuerzo pesquero necesario para capturar el TAC correspondiente. Esta reducción se distribuirá entre los Estados miembros y los kilovatios-días adoptados serán proporcionales al efecto que los buques del Estado miembro en cuestión tengan en las poblaciones de bacalao.

Los kilovatios-días pueden redistribuirse entre los buques que se hallen en las zonas geográficas que contengan la respectivas poblaciones de bacalao, pero no entre zonas geo-

gráficas. Serán plenamente transferibles y utilizables en cualquier momento del año.

Seguimiento, inspección y control

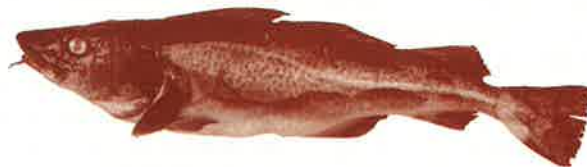
El plan de recuperación del bacalao contempla medidas específicas para potenciar el seguimiento, inspección y control de los buques afectados por el sistema de gestión del esfuerzo. Asimismo, uno de los elementos importantes de la reforma de la PPC es una mejor y más equitativa observancia de las normas de esta política. Entre las medidas propuestas cabe destacar requisitos especiales de notificación, la obligación de desembarcar las capturas que rebasen una determinada cantidad en puertos designados al efecto y condiciones aplicables al pesaje y transporte del bacalao desem-

barcado. Las medidas relativas a la utilización del sistema de localización de buques (SLB) por satélite se recogerán en otra propuesta sobre este particular que también formará parte de la reforma de la PAC.

Ayudas de la UE a la flota bacaladera

Estas medidas de recuperación, sumadas a unas escasas capturas debidas al agotamiento de la población de bacalao y de poblaciones, probablemente produzcan una disminución de los ingresos de algunos buques de la flota bacaladera. De ahí que la reforma de la política pesquera común haya previsto ayudas suplementarias para los afectados.

Se ha creado un fondo de desguace, dotado con 32 millones de euros, para ayudar a los Estados miembros que necesitan cumplir con las reducciones del esfuerzo pesquero exigidas por los planes de recuperación. Este fondo viene a añadirse a los fondos ya disponibles destinados al desmantelamiento de buques en virtud del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP) en el período comprendido entre 2000 y 2006. Podrán aco-



Uno de los ejes del plan es la limitación del esfuerzo pesquero



Igualmente se contemplan medidas en política de seguimiento, inspección y control

gerse a las ayudas de este nuevo fondo los buques que tengan que reducir su esfuerzo pesquero un 25% o más. Las primas por la retirada permanente de estos buques será un 20% mayor que las que pueden obtenerse ya al amparo del IFOP.

También pueden conseguir ayudas de la UE los armadores y las tripulaciones que tengan que paralizar temporalmente sus actividades. Cuando la paralización se deba a circunstancias imprevistas, las ayudas podrán prorrogarse durante un segundo año si la paralización temporal es consecuencia de la aplicación de un plan de recuperación o de gestión plurianual, o se debe a medidas de urgencia decididas por la Comisión.

Hasta ahora, los Estados

miembros han reservado para medidas socioeconómicas sólo el 3% de un total de 3.700 millones de euros disponibles al amparo del IFOP (2000-2006). La Comisión ha animado a los Estados miembros para que revisen sus correspondientes programaciones del IFOP con el fin de aumentar este porcentaje y aprovechar otros Fondos Estructurales de la UE. Por otro lado, las medidas del IFOP disponibles para respaldar el reciclaje de los pescadores a fin de ayudarles a emprender nuevas actividades económicas ajenas al sector de las capturas se han ampliado con el fin de respaldar la diversificación de actividades que permitan a los pescadores seguir pescando a tiempo parcial.

Calendario de medidas adoptadas hasta ahora

- Diciembre de 1999: el Consejo adopta totales admisibles de capturas reducidos para el bacalao del Mar de Irlanda y solicita medidas de protección urgentes para esta zona.
- Febrero de 2000: la Comisión pone en marcha medidas urgentes para la reproducción del bacalao en el Mar de Irlanda mediante la creación de una zona protegida desde mediados de febrero a finales de abril.
- Febrero de 2001, 2002 y 2003: la Comisión restablece la zona protegida durante diez semanas en el Mar de Irlanda.
- Diciembre de 2001: la Comisión proponen un conjunto de medidas de recuperación a largo plazo para el bacalao y

la merluza septentrional; el Consejo no adoptó esta propuesta.

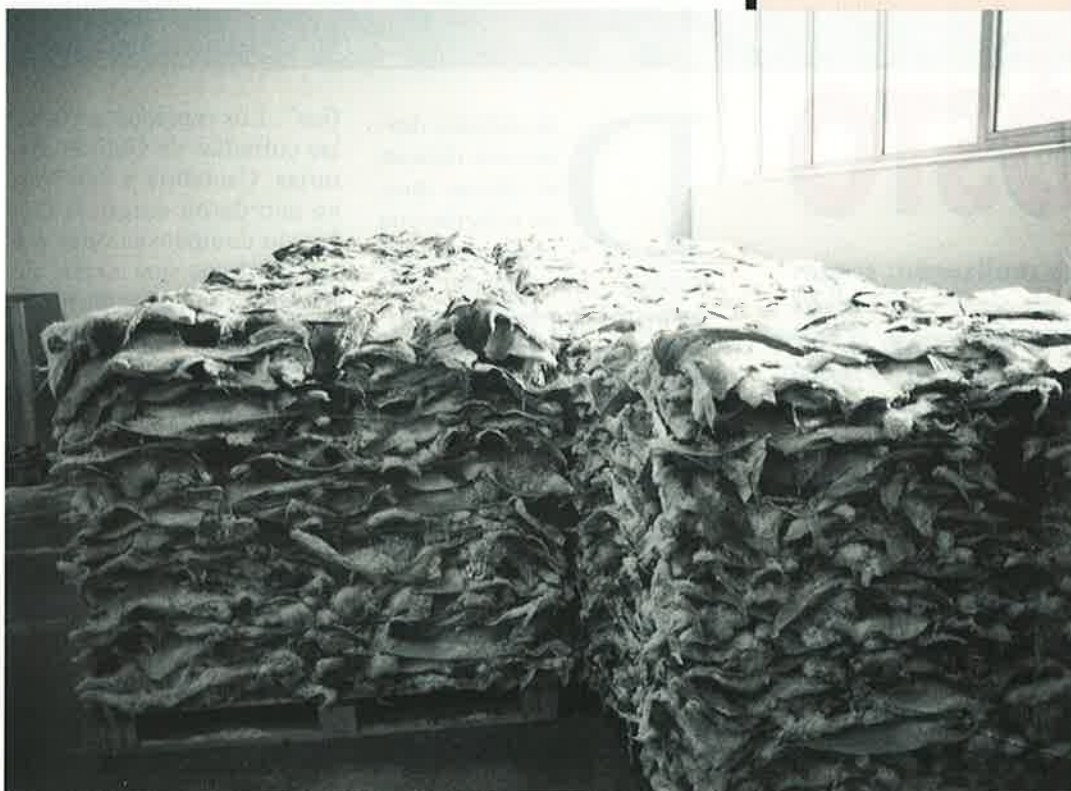
- Diciembre de 2002: la Comisión adopta medidas provisionales para el bacalao, inclusive posibilidades de pesca reducidas, y, por primera vez, límites del esfuerzo pesquero para evitar la suspensión de la pesca del bacalao afectado. El Consejo pide a la Comisión que presente una propuesta de plan de recuperación definitivo.
- Mayo de 2003: la Comisión presenta una propuesta para la recuperación de las poblaciones de bacalao.

En el mismo período y además de las reuniones periódicas con el Comité consultivo de pesca, la Comisión se reunió con representantes del sector pesquero para examinar las medidas de recuperación del bacalao en enero, abril, mayo y octubre de 2001, en noviembre de 2002 y en febrero y marzo de 2003.

Próximos planes de recuperación

La Comisión propondrá, más adelante este año, planes plurianuales para las poblaciones siguientes que están fuera de los límites biológicos:

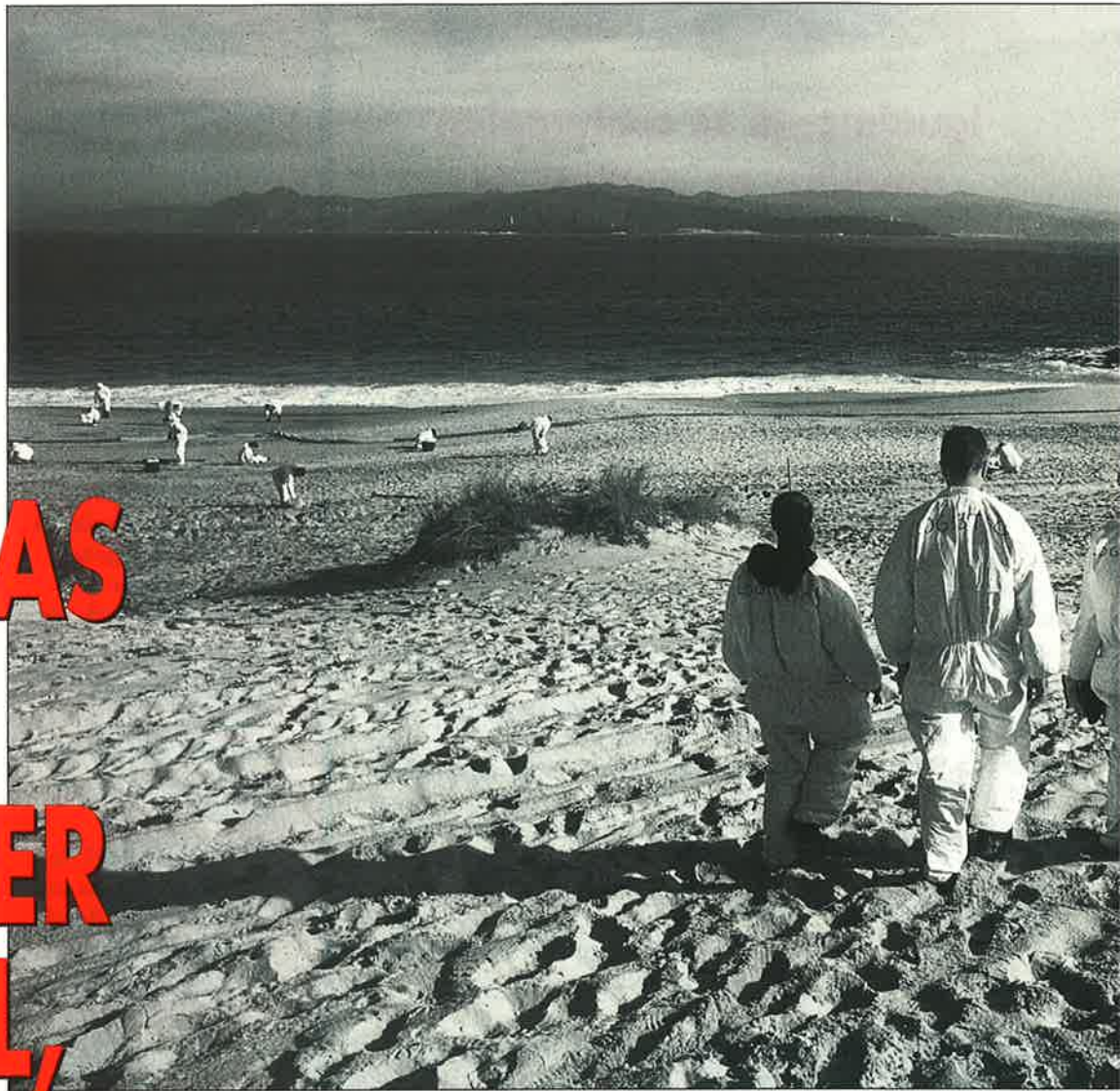
- Merluza: población meridional.
- Lengüado de la Mancha occidental y del Golfo de Vizcaya.
- Eglefino de Rockall.
- Cigala de Mar Cantábrico y el oeste de la Península Ibérica.



Se realizarán
en el
Mediterráneo,
cerca de
Marsella

LAS PRUEBAS PARA EXTRAER EL FUEL, EN AGOSTO

Durante el mes de agosto se realizarán, según las últimas previsiones, las pruebas con bolsas lanzaderas para la extracción del fuel y, si todo va bien, en septiembre se repetirán en el lugar del hundimiento. Cuando esta revista esté en la calle, la tonelada de fuel que diariamente se escapa a través de las grietas del Prestige habrá dejado de hacerlo, ya que la previsión es que a finales de junio queden totalmente selladas. Durante este último mes, los problemas para el sector pesquero se centraron en las escasas capturas obtenidas en las costeras del verdel y de la anchoa, aunque los expertos, a falta de más trabajos de investigación, creen que no se puede relacionar esta situación con el accidente del petrolero.



Dos debates destacaron durante el último mes, en relación con el accidente del Prestige: Uno, referente a las desastrosas campañas pesqueras de verdel y anchoa; otro, sobre las fechas para realizar las pruebas de extracción del fuel y el aplazamiento, hasta la primavera de 2004, de los trabajos que solucionen de una vez por todas este grave problema.

Durante el último tercio del mes de mayo, la flota gallega fue abandonando el Cantábrico debido a la escasez de capturas, calificada por los afectados como de “catastró-

fica”. Los representantes de las cofradías de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco acordaron exigir al Gobierno compensaciones por las pérdidas que están sufriendo, y que ellos atribuyen al Prestige. Las quejas de los pescadores no eran compartidas por el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Arias Cañete, quien asegura que la actividad pesquera en el Cantábrico se estaba desarrollando con absoluta normalidad y que los datos de la costera eran razonablemente buenos.

Desde la apertura de la veda, la flota gallega ha capturado 20 millones de kilos menos de pescado que la media



de los dos años anteriores, según datos ofrecidos por CC.OO., UGT y CIG, lo que se traduce en una pérdida de 41 millones de euros en valor de mercado, también con respecto a los dos últimos años. La Consejería de Pesca de la Xunta analizará con los pescadores de la flota de cerco la difícil situación por la que atraviesa el sector debido a la escasez de capturas.

Dada la situación, el Instituto Español de Oceanografía ha previsto realizar una campaña en el Cantábrico para comprobar si existe una relación entre el fuerte descenso de capturas y la marea negra, aunque en principio no se ve como muy posible. En

función de los resultados, que se espera estén disponibles para finales de junio, se estudiará si se indemnizará a la flota afectada, según el compromiso al que llegaron los afectados y la secretaria general de Pesca Marítima, Carmen Fraga.

Extracción del fuel

A comienzos de junio se levantó la prohibición de faenar para la flota de cerco en dos zonas de la Costa da Morte, desde Punta Langosteira hasta Punta Razo y desde Punta Insúa (Faro Lariño) hasta cabo Touriñán. Sólo se mantiene el cierre entre Muxía y Malpica. El resto de las mo-

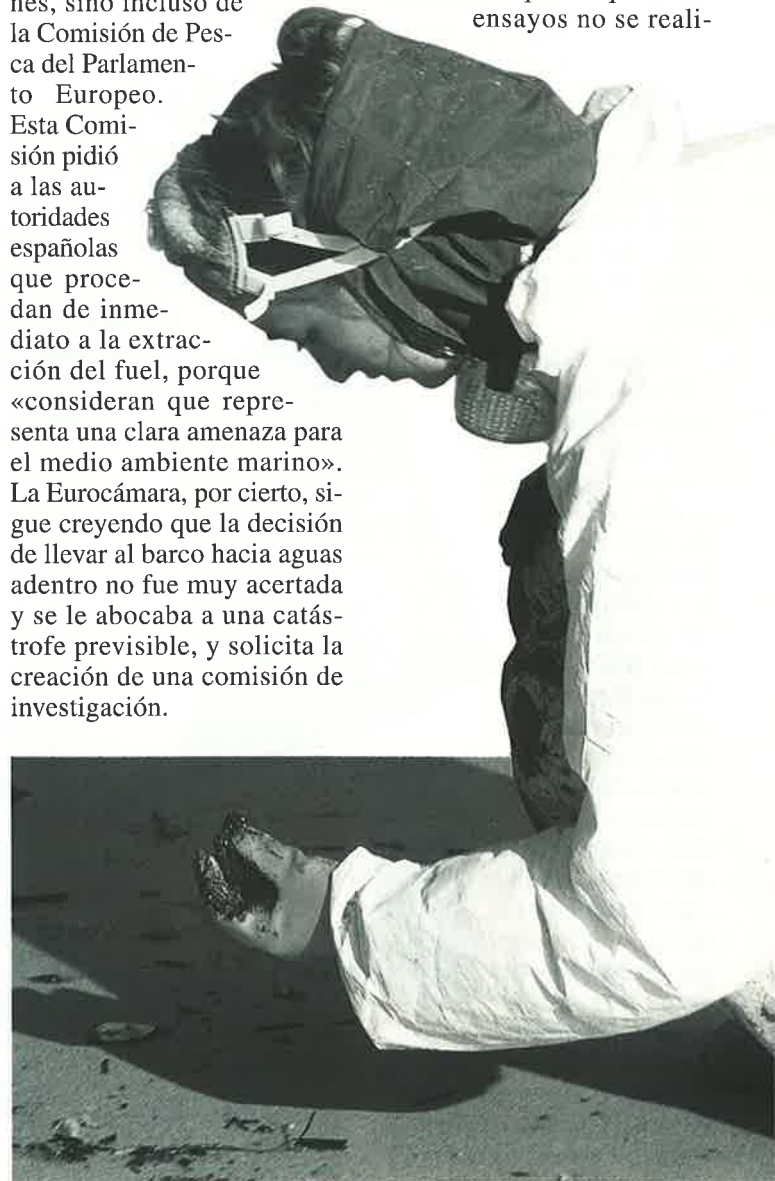
dalidades de artes de pesca siguen prohibidas en la zona antes mencionada. Hay que recordar que es opcional salir a faenar en esta zona, ya que los pescadores que lo deseen podrán seguir acogiéndose a las ayudas.

Mientras, el debate sobre las operaciones para la extracción de fuel del pecio sigue provocando un amplio debate. El anuncio de Repsol de que no empezará a extraer el fuel hasta la primavera de 2004, y que estos trabajos no estarían terminados hasta el mes de junio de ese año, provocó la rápida reacción, no sólo de los grupos ecologistas y científicos de diversas instituciones, sino incluso de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo.

Esta Comisión pidió a las autoridades españolas que procedan de inmediato a la extracción del fuel, porque «consideran que representa una clara amenaza para el medio ambiente marino». La Eurocámara, por cierto, sigue creyendo que la decisión de llevar al barco hacia aguas adentro no fue muy acertada y se le abocaba a una catástrofe previsible, y solicita la creación de una comisión de investigación.

Repsol ha rechazado las esferas metálicas para extraer el fuel que queda en las bodegas del Prestige y anunció que utilizará grandes bolsas o lanzaderas. Si falla este procedimiento, su intención es el de proceder al confinamiento del pecio en una marquesina, desechando la opción propuesta en su día por el comité científico que asesoró al Gobierno de extraerlo mediante bombeo. Sin embargo, en las últimas declaraciones realizadas por Martín Villa, comisionado del Gobierno para la crisis del Prestige, a mediados de junio, no descartaba esta posible solución, aunque la colocara en el tercer lugar.

Confirmó que los primeros ensayos no se reali-



zarían hasta el mes de agosto en el Mediterráneo, cerca de Marsella, y en septiembre tendrían lugar en la zona del hundimiento. Parece confirmarse, pues, que la fecha para la realización de los trabajos de la «solución definitiva» al fuel almacenado en el pecio no tendrán lugar hasta el año que viene.

Martín Villa señaló que el accidente tendrá un coste cero para las arcas del Estado, ya que éste será asumido, en un 50%, por el Fondo Internacional de Compensación de Daños por Contaminación de Hidrocarburos (Fidac) y la UE, y la otra mitad se recuperará a raíz del resultado de las acciones judiciales contra los responsables del barco. Según un informe de la Fundación Caixa Galicia, el PIB gallego, correspondiente al cuarto trimestre de 2002, creció sólo un 1,8% por la influencia negativa del Prestige y del descenso de la producción del sector energético.

Últimas estimaciones calculan que la catástrofe ecológica rondará unos gastos cercanos a los 3.000 millones de euros, casi el triple de lo que hasta ahora se había calculado y 17 veces la cantidad límite de la que dispone el Fidac. Este cálculo ha sido realizado por el Instituto de Estudios Económicos de Galicia, Fundación Barrié de la Maza, y elaborado por investigadores de las tres universidades gallegas. La marea supuso el paro de 3.000 personas y afectó indirectamente a otras 120.000 en el sector pesquero, que per-

derá en valor añadido bruto mil millones de euros por cada año que perduren los efectos de la catástrofe.

Contratación de parados

Los pósitos de Ferrol, Cangas, O Grove, Aldán, Pobra de Caramiñal, A Coruña y Noia, además de los de Guipúzcoa, se han constituido en Coordinadora de Cofradías Afectadas por el Prestige para reclamar su presencia en las negociaciones sobre daños, especialmente en la redacción del decreto gubernamental sobre indemnizaciones. Esta Coordinadora, que asegura representar a unos 9.000 trabajadores, señala que no quiere enfrentarse a la Co-

misión de Afectados que preside Evaristo Lareo, aunque ha recriminado a esta Comisión que minimizase el impacto del vertido y usurpase la representación de buena parte del sector.

Para la realización de tareas de limpieza, el Gobierno ha anunciado la contratación de 1.060 parados para limpiar y vigilar la posible llegada de galletas de fuel en las 702 playas de Galicia entre los meses de julio y septiembre. Esta medida tiene como objeto ayudar a los ayuntamientos que, de alguna manera, se han visto afectados por la marea negra. También se contratarán otros 600 para cubrir estas tareas en las playas de As-

turias y Cantabria. El País Vasco queda excluido del convenio con el INEM porque dispone de un régimen especial, por lo que se ha previsto otro sistema alternativo.

Los trabajos de limpieza, que se siguen realizando a buen ritmo, también han levantado algunas quejas. Y es que no gustó que casi un centenar de palas excavadoras y camiones entraran en las playas de O Rostro y Arnela (Fisterra) para extraer el fuel enterrado en los arenales. En seis días retiraron mil toneladas. Desde la Comisión del Prestige explicaron que el uso de maquinaria en los arenales con un alto valor ecológico era una medida extrema que no se aplica en otros lugares y que se ha realizado en esta ocasión dadas las características del hidrocarburo enterrado.

El chapapote se encontraba en la zona submareal en gruesas capas bajo la arena y sólo es posible acceder a él en los días de marea más baja. El empleo de esta maquinaria contraviene todos los protocolos de Medio Ambiente para la limpieza de playas, según denunciaron los ecologistas de ADEGA, quienes destacaron la destrucción de unos arenales de alto valor ecológico.

En cuanto a las zonas de rocas, Medio Ambiente decidió ampliar en 280.000 metros cuadrados las que se limpiarán con hidrolimpiadoras, lo que eleva la cifra hasta el millón de metros cuadrados. Quedará otro medio millón que se dejará para que sea el mar el que poco a poco dé cuenta del fuel. Se sigue a la espera de los resultados de los ensayos de biorremediación que se llevan a cabo en Sálvora y Muxía.

Los últimos trabajos realizados por el Instituto Español de Oceanografía establecen





que en la plataforma continental gallega, entre los 30 y los 300 metros de profundidad hay unas 280 toneladas de fuel repartidos en forma de pequeñas galletas enterradas bajo la arena, en la mayoría de los casos. Las concentraciones más importantes se hallan frente a Muxía (176 toneladas) y Fisterra (107 toneladas). La cantidad total a la que se hacía referencia es sensiblemente inferior a las 526 detectadas en el primer estu-

dio, realizado entre diciembre y enero. Además, este fuel es prácticamente materia inerte sin riesgo tóxico, según se afirma desde el IEO como resultado de estos estudios. Entre Asturias y la desembocadura del Bidasoa se calcula una 67 toneladas más.

Los datos que manejan los técnicos de la Consejería de Pesca de la Xunta, que aseguran que en menos de los 30 metros de profundidad apenas

hay restos significativos de fuel, podrían ser determinantes, una vez finalizadas las prospecciones a finales de junio, para decidir la apertura de la veda en la zona.

Sigue llegando fuel a algunas zonas de la costa en forma de galletas. En unas ocasiones, esto se puede deber al fuel que se desprende de las rocas, pero en otras, se trata de petroleros que proceden al lavado de sentinas para eli-

minar los restos de hidrocarburos de los tanques. Uno con bandera griega y otros tres con banderas de conveniencia fueron avistados por distintos medios aéreos de vigilancia que, desde la catástrofe del Prestige, controlan la zona del Dispositivo de Separación de Tráfico de Fisterra. Las pruebas se han remitido a los estados de abanderamiento y a la Organización Marítima Internacional. Otro buque fue interceptado en el puerto de Almería y obligado a depositar una fianza de 600.000 euros. Sin embargo, esta fianza dista bastante de las medidas penales que prepara Francia y que pueden llegar a los diez años de cárcel.

Como consecuencia del accidente del Prestige se ha asestado un golpe casi mortal a la supervivencia de la colonia de Arao Común en Galicia. Sólo se han hallado durante el mes de mayo a tres parejas que han anidado en las Sisargas, su otro punto de nidificación. La amenaza de extinción sigue ahí y, según los miembros de la Sociedad Española de Ornitología (SEO) y la Sociedad Gallega de Historia Natural, «estamos ante la última oportunidad de mantener la especie». Estas dos organizaciones solicitan a la Xunta que elabore un plan de recuperación con medidas como la prohibición de la pesca con enmalle en las áreas de cría y aguas inmediatas hasta dos millas náuticas o el control del tráfico marítimo en áreas sensibles. De lo contrario, esta especie, que en los años 60 disponía de más de 3.000 ejemplares distribuidos en ocho colonias reproductoras repartidas por toda Galicia, pasará definitivamente a la historia. ■

Raúl Gutiérrez
Fotos: **Jesús Navarro**



El comité ejecutivo del FIDAC (Fondo Internacional de Indemnizaciones por Daños de Hidrocarburos) ha aceptado –los pasados días 7 a 9 de mayo– un pronto pago del 15% a los damnificados del «Prestige» y ha asumido que el coste total de la catástrofe asciende a los 1.000 millones de euros. A lo largo de dos días de reuniones en Londres, durante las que los representantes de España y Bahamas cruzaron una agria discusión sobre responsabilidades mutuas, el FIDAC reconoció al Comisionado Martín Villa que su informe había sido «veraz y transparente».

EL FIDAC ACEPTA UN PRONTO PAGO DEL QUINCE POR CIENTO DE LOS DAÑOS

España recibirá 100 millones de euros, aproximadamente, tras su cálculo de que los daños ascienden a 675, en razón a que la caja disponible del FIDAC es de un total de 171,5 y, el gobierno prepara un decreto que dará prioridad de cobro a los afectados privados respecto a las administraciones públicas.

Las fuentes negociadoras españolas ya esgrimieron en Londres que se resarciría incluso hasta el 100% a los afectados, por parte del Estado, recobrando éste al organismo internacional, las aseguradoras y

la sociedad de clasificación del «Prestige».

● Pronto pago y gesto fundamental

Para los negociadores españoles «la aceptación de este pronto pago del 15% de los daños a los afectados es un gesto fundamental por parte del FIDAC, ya que asume más de 150 reclamaciones de la Administración española y aún será negociada –desde este 15%– una ampliación de las compensaciones, hasta un 25 ó 30%».

La importancia del pronto pago se pondera muy positivamente, si se tiene en cuenta que

los afectados franceses del «Erika» han empezado a cobrar –hace unos días, precisamente– cuando se cumplieron tres años y medio después de la catástrofe de las costas bretonas. Para el Comisionado español, Martín Villa, «habida cuenta de lo escuálido del presupuesto actual del FIDAC, este 15% es un nivel inicial y prudente de pago, ya que un porcentaje superior es imposible al día de hoy y vistas las disponibilidades de caja del FIDAC». Para los representantes franceses, «la cifra es ridículamente baja, pero no hay dinero para más en el Fondo...», si bien España y Francia postulan su próximo aumento

dotacional hasta los 1.000 millones de euros, y así lo ha reclamado ya —desde 2002— nuestro país, a la Organización Marítima Internacional (OMI).

Sin contar con los daños ocasionados al turismo de Galicia, que no se concederán hasta septiembre, España pasó factura por unos 675 millones de euros, lo que la delegación puntualizó expresando que «hasta el 31 de marzo, las Administraciones públicas habían gastado 328 millones de euros, pero aún queda la factura de la limpieza de playas, el vaciado de los precios del buque, etc.».

● Indemnizar hasta el 100x100

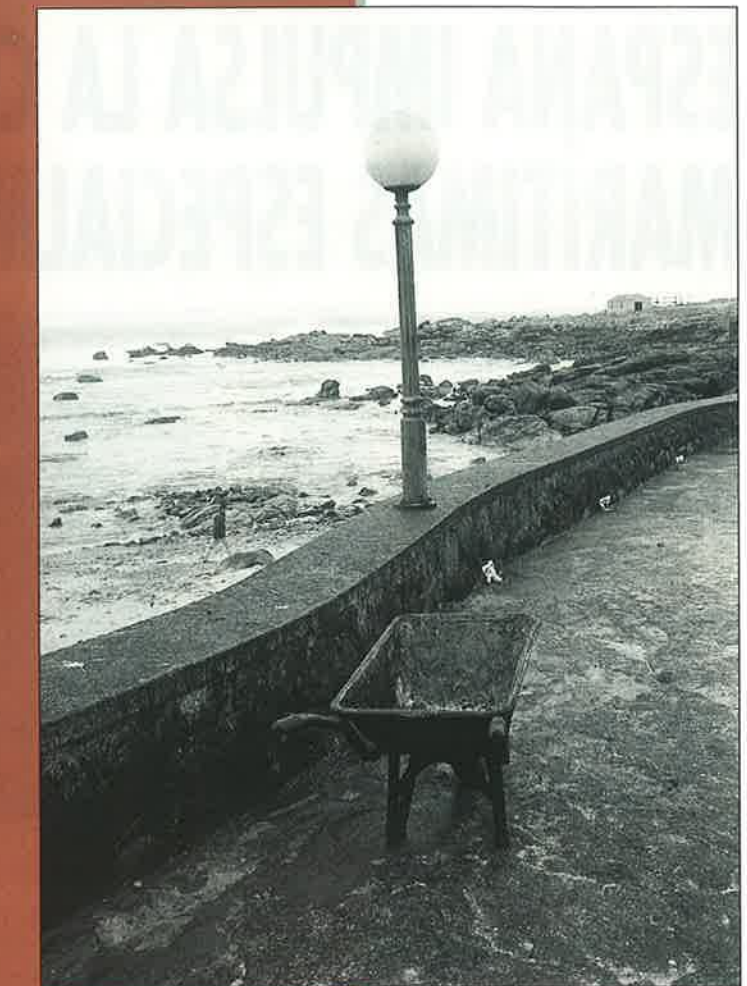
Las mismas fuentes negociadoras españolas, durante estas sesiones de Londres, esgrimieron ante el comité del FIDAC el propósito del ejecutivo español «de llegar hasta donde no lleguen las exhaustas áreas del organismo internacional», para que todos los afectados cobren el total de su daño. El Estado se erigiría en representante de todos los colectivos de afectados, les adelantaría sus indemnizaciones y vería de hacer el recobro al pull asegurador o la sociedad de clasificación del «Prestige», tras ulteriores pleitos.

Ya en este referido comité ejecutivo del FIDAC, la repre-

sentación española fue especialmente dura con el London P&I Club, la aseguradora del «Prestige», que se negó a pagar hasta sus 24 millones de euros como responsabilidad civil del armador, que integran el total del fondo FIDAC de 171,5.

En el marco de los más agrios momentos de la reunión, los representantes de Bahamas y de la aseguradora, cruzaron —haciendo causa común— acusaciones contra España «por el alejamiento del buque», a las que respondió el ponente español —el abogado del Estado, Vázquez Guillén— puntualizando que «las leyes españolas y el estado precario del buque impiden llevarlo a un puerto o refugio más próximos».

Los dieciséis países representantes del FIDAC, Japón, Canadá, España, Filipinas, Francia, Grecia, Italia, Liberia, México, Polonia, Reino Unido, Corea, Camerún, Singapur, Suecia e Islas Marshall, han asumido en votación esta histórica medida indemnizatoria del pronto pago —hasta las disponibilidades de caja— y el propósito de ampliar próximamente el fondo, incluso cuando los tres principales afectados, Francia, Portugal y España, no consiguieron una postura común. Francia pretendió un reparto indemnizatorio irreal, vistos los niveles de afectación respecto de España, y



Portugal ni presentó cuentas de daños, explicando que los próximos vientos estacionales del norte —junio y julio— le hacían temer empujase a sus costas el fuel aún escapado de los precios del buque. ■

S. de Francisco

«Por el fuero y por el huevo...»

España jugó «en campo contrario» y hubo de hacer un gran esfuerzo diplomático en la cumbre del FIDAC «que estuvo muy influida por el entorno del armador y la aseguradora», según fuentes de la delegación española. La exposición del ponente español, reforzada con soportes informáticos, fue aceptada como «veraz y transparente» por la mayoría.

Bahamas calificaría de «lamentable» la posición española y acusó a nuestros representantes «de no colaborar en la investigación que nos corresponde, legalmente», lo que España entendió como

una «impertinencia», por no veraz, y, «en boca de un país que es el principal causante de la inseguridad marítima», por lo que constó en acta una llamada al orden al representante de Bahamas.

En el fondo del enfrentamiento subyacía la inminente interposición de un pleito, por España, para conseguir una indemnización de 500 millones de euros frente a la sociedad clasificadora del «Prestige», así que ambos países pugnaron —como los clásicos— «por el fuero y por el huevo».

S. de F.

El Estado español adelanta que «llegará hasta donde no puedan hacerlo los cortos fondos del FIDAC», unos 100 millones de euros

ESPAÑA IMPULSA LA CREACIÓN DE «ZONAS MARÍTIMAS ESPECIALMENTE SENSIBLES»

Bajo la denominación de «zonas marítimas, especialmente sensibles», las costas atlánticas de entre Bélgica y Portugal serán objeto de una especial protección de sus condiciones oceanográficas y ecológicas, según propuesta conjunta de los gobiernos de España, Portugal, Francia, Reino Unido, Irlanda y Bélgica, que ha sido dirigida a la Organización Marítima Internacional (OMI).



España impulsa la creación de «zonas marítimas especialmente sensibles»

* De Palacio-O'Neill, acuerdo de principio por la unificación normativa UE-OMI: se revisará el convenio Marpol

Incluido el Canal de la Mancha, las aguas del Océano Atlántico que bañan los países proponentes gozarán de una especial protección y medidas restrictivas al tránsito de buques petroleros monocascos, para una zona que abarca las 80 millas náuticas, contadas desde la línea de costa. La Administración Marítima española será especialmente beligerante en el actual período de sesiones del Comité de Protección de Medio Marino de la OMI.

Dentro de estos límites quedaría prohibido el paso de buques-cisternas, excepto los de doble casco, que transporten crudos o fuel-oil pesados, betunes, alquitranes y sus emulsiones. Igualmente, España se ha reservado el derecho a presentar una solicitud complementaria —en este sentido— para obtener de la OMI la misma designación para otras

zonas que considerase especialmente vulnerables. Concretamente, las autoridades españolas han pensado —conjuntamente con las marroquíes— en las aguas adyacentes a Canarias, e incluso las mediterráneas, a cuyo entablarán acuerdo con Italia y otros países del Magreb.

Paralelamente, España, junto con los demás socios europeos, propone la enmienda del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques (MARPOL) con un doble objetivo:

- a) Aceleración de la retirada en servicio de los buques petroleros (tipo «Prestige») a la edad de 23 años, y, del resto de petroleros monocasco según un calendario de fechas, en función de tipos y año de construcción; y
- b) Prohibición expresa del transporte de hidrocarburos pesados en petroleros monocas-

co, a la que introduce la novedad de los de entre 600 y 500 toneladas de registro bruto, tradicionalmente exentos, y que a partir del año 2008 quedarían sujetos a las mismas prohibiciones y limitaciones que los petroleros de 5.000 y más toneladas.

En estas últimas propuestas, la Administración Marítima española acompaña un estudio estadístico que justifica la viabilidad de estas enmiendas a MARPOL, expresando no afectarían a la capacidad de la flota petrolera mundial.

Unificación legislativa

Las principales divergencias de criterio en materia de seguridad marítima siguen siendo tributarias del distinto ámbito de validez. Su aplicación, regional —a expensas de lo que la Unión Europea legisle— crean una constante disfunción que ame-

naza con hacerlas inservibles. Hasta el presente, así ha venido siendo, por lo que el pasado 5 de marzo creó especial expectativa un documento de mínimos, que firmaron —después de un encuentro cordial— la vicepresidenta de la Unión Europea, Loyola de Palacio, que acumula la Comisaría de Transportes UE, y el secretario general de la OMI, William O'Neill.

Aún cuando la reunión no pudo hurtarse a las tirantescas arrastradas de la catástrofe del «Prestige», De Palacio y O'Neill signaron al pie de un documento de consenso que aludía a la necesidad de que «los tráficos marítimos sigan siendo regulados por una normativa global, sin dejar de reconocer —al mismo tiempo— el papel y las actuaciones de la Unión Europea, y expresamente sus medidas inmediatas a la catástrofe de Galicia»...

La señora De Palacio aludió —en la presentación del documento— a que «las obligaciones derivadas del Tratado de la Unión Europea y las medidas adoptadas por el Parlamento Europeo en respuesta a la catástrofe del «Prestige» recomiendan que la OMI revise el Convenio MARPOL, en lo referido a los petroleros monocasco y el transporte de hidrocarburos pesados».

William O'Neill habló de la necesidad de «llevar a un enfoque global —y no regional— estos aspectos técnicos de la revisión de MARPOL aludidos por De Palacio, e incluso otros, como un enfoque proactivo para detectar la debilidad estructural en buques de edad avanzada, sean de simple o doble casco, así como la necesidad de designar zonas marítimas sensibles y lugares de refugio. «Estamos —coincidieron— en un principio de acuerdo,



rada de bombas, en caso de incidente, y se ha implementado una campaña de información y avisos a todos los buques en navegación por el Estrecho.

Este esfuerzo preventivo ya ha generado visibles indicios de que habrá un antes y un después del Plan Especial de la Bahía de Algeciras: en los tres primeros meses de implantación, la entrega en puerto de los residuos oleosos —que antes hay que sospechar se arrojaban al mar— se ha multiplica-

que irá al próximo Comité de Prevención de la Contaminación Marítima, de OMI, en julio».

Plan especial de la Bahía de Algeciras

La puesta en funcionamiento del Plan Especial de la Bahía de Algeciras por el Ministerio de Fomento, desde el 5 de septiembre de 2002 ha representado un fuerte impulso de cumplimiento de la normativa MARPOL de prevención de la contaminación, precisamente en una de las más sensibles zonas de riesgo por vertidos accidentales de hidrocarburos, si se tiene en cuenta que en ese área —Algeciras/La Línea/Gibraltar— se suministran a los buques más de 4,5 millones de toneladas de combustible, por distintas empresas de «bunkering».

En los referidos meses de funcionamiento del Plan, la Administración Marítima española patrulla e inspecciona regularmente —con equipos fotográficos y elementos para la toma de pruebas— y obliga a la instalación, en las gabarras de avituallamiento, de sistemas portátiles para la pa-

Presentación del DST de Finisterre

Por lo que a la otra zona sensible de la navegación española se refiere, Finisterre, el subsecretario de Fomento, Adolfo Menéndez, se reunió en Londres con el secretario de OMI, William O'Neill, para hacerle la presentación formal del nuevo diseño del Dispositivo de Separación de Tráficos (DST). Como fórmula de respuesta al elevado paso de buques portadores de hidrocarburos por el referido espacio de Finisterre, el Ministerio de Fomento pretende establecer dos vías complementarias para los buques que porten materias peligrosas.

El mismo contacto fue aprovechado por el representante español para «urgir a la Organización Marítima Internacional (OMI) el cumplimiento de los acuerdos del Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea, que lo fueron por unanimidad en la reunión de diciembre de 2002 y

ratificados por el consejo europeo de Copenhague.

En la reunión se habló también —este pasado 3 de marzo— de las medidas bilaterales acordadas por España, Francia, Portugal, Italia y Alemania, sobre contaminación marina, que postulan el respaldo de la OMI, así como la necesidad de que los estados costeros hagan un control efectivo e identificación de los buques de paso, homogeneizándose los standards de inspección.

La principal implicación de estas novedades apunta a una visible modificación del Derecho Marítimo, que aún será de más profundidad cuando se afronte la problemática de las indemnizaciones por catástrofes y se intente poner fin al actual entramado de complejos societarios que permiten eludir las responsabilidades, en caso de accidentes y vertidos incontrolados.

S. de Francisco

do por cuatro en metros cúbicos. Igualmente se han elevado los expedientes y frecuencias de las inspecciones y, no menos las multas pecuniarias, que — en el mismo período han supuesto una recaudación próxima a los 2 millones de euros. Cinco buques fueron detenidos y ciento tres inspeccionados en el tramo del Plan referido a 2002, y Fomento publica semanalmente notas relativas a sus actuaciones en este terreno, sobre el que tiene desplegados el «Salvamar El Puntal», «Salvamar Algeciras», «Punta Mayor» y «Remolcanosa V».

El hundimiento de la gabarra «Spabunker IV» (21 enero último) no solamente se sustanció con una importante operativa de reflotamiento sino que inició un expediente sancionador riguroso a la propiedad de la misma, por navegar con el despacho caducado y no llevar a cabo la tripulación mínima de seguridad. Sin duda ha cambiado el escenario de las llamadas «gasolineras del Estrecho», desde entonces, del marco puramente picaresco hacia la normalidad normativa y la vigilancia regular. ■

ONAPE RECLAMA MEJORAS EN LA POLÍTICA DE ESTRUCTURAS

El presidente de la Organización Nacional de Organizaciones Pesqueras, Senén Touza se ha dirigido al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para analizar las propuestas del sector en materia de política de estructuras tras la aprobación el pasado mes de diciembre de la reforma de la Política Pesquera Común. Para los armadores, es preciso lograr de Bruselas un desarrollo positivo de esa normativa considerando las condiciones especiales de la flota española que en los últimos años ha hecho un esfuerzo para reajustar su potencial muy superior al resto de los Estados miembros.

Las peticiones que se plantean a la Administración son las conclusiones logradas en unas re-

cientes jornadas sobre la reforma de la política de estructuras pesqueras en la Unión Europea donde participaron, junto con Onape, la Asociación Nacional de Armadores Marisqueros, Anamar y la Asociación Nacional de Armadores de Buques Cefalopoderos, Anacef, así como otras entidades pesqueras de ámbito autonómico y provincial. Los reunidos analizaron, tanto la nueva reglamentación comunitaria tras la aprobación de la reforma el pasado mes de diciembre como el proyecto de Real Decreto que tiene en marcha la Administración española.

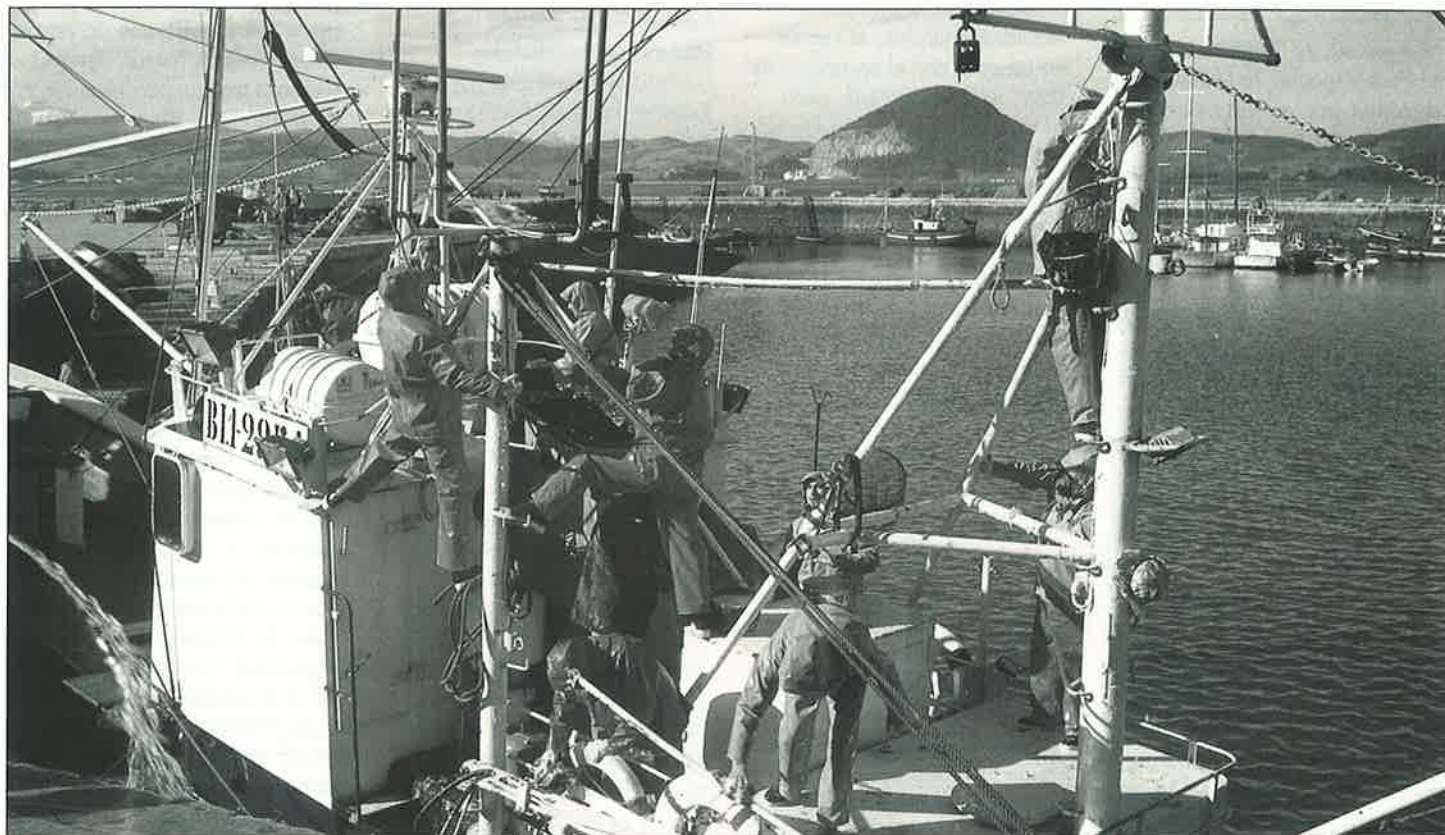
Para los armadores, España debe defender y lograr ante las autoridades comunitarias, la posibilidad de utilizar la ganancia alcanzada por la flota española tal como se contempla en el cumplimiento de los POPs hasta el pasado mes de diciembre. Los armadores españoles hicieron un esfuerzo muy importantes para ajustar sus flotas a las exigencias comunitarias y se considera no es justo que en los planes de futuro los POPs se reclama que se tenga en cuenta esa situación y que esas ganancias afecten a todos los segmen-

tos de las flotas incluidos los barcos con más de 400 GT.

Para los armadores es preciso igualmente adecuar y mejorar el proyecto de reglamentación actual para aprovechar al máximo las ayudas disponibles así como la resolución de los expedientes presentados y no resueltos antes del 31 del pasado mes de diciembre aplicando la normativa anterior.

En materia de acuerdos de pesca se reclama que se defienda el componente comercial de los mismos según las conclusiones del Consejo celebrado el 30 de octubre de 1997. Finalmente, los armadores que apuestan por el apoyo a las empresas mixtas incluso en países donde no haya acuerdos pesqueros con la Unión Europea. ■

■ **Entre otras medidas, se solicita la posibilidad de utilizar la ganancia alcanzada por la flota española con el cumplimiento de los POP a diciembre de 2002**





Haz de la
PREVENCIÓN de riesgos laborales
UN HÁBITO DE VIDA





LA MAYORÍA DE LOS ALUMNOS QUE ASISTEN A CURSOS DE FORMACIÓN ENCUENTRA TRABAJO EN MENOS DE TRES MESES

Casi un 80% de los alumnos que realizaron uno o varios cursos durante el año 2001 en el Centro de Formación Marítima, que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio, encontró un trabajo en tareas profesionales relacionadas directamente con los cursos recibidos. De ellos un 60% lo hizo en un plazo inferior a tres meses. Así se desprende del Informe Anual que los responsables del Centro realizan para evaluar la inserción profesional de los alumnos que pasan por Bamio. Los datos del año 2001 se pueden considerar muy positivos, ya que no hacen más que continuar la línea ascendente del último trienio. A este éxito contribuye el hecho de que los cursos de formación que se programan en Bamio se adaptan a la demanda tanto de los alumnos como a los tipos de oferta de trabajo que ofrecen las empresas, sin olvidar la preparación en las nuevas tecnologías.



El objetivo del Informe elaborado en el Centro de Formación Marítima, que el ISM tiene en Bamio (Vilargarcía de Arousa), es conocer la utilidad de la formación impartida en dicho Centro en relación a la inserción en el mercado de trabajo de los alumnos que participaron y finalizaron con evaluación positiva los cursos celebrados durante el año 2001.

De los datos de este Informe, cuya elaboración ha corrido a cargo del Asesor Técnico Laboral Marítimo, César Poza Gómez, se desprende que el 77,5% de los alumnos que estaban parados al empezar los cursos han obtenido una colocación en algún momento posterior al curso correspondiente mientras que el 22,5% restante continúan como desempleados y, por tanto, no consiguieron obtener contrato de trabajo en el año posterior a la finaliza-



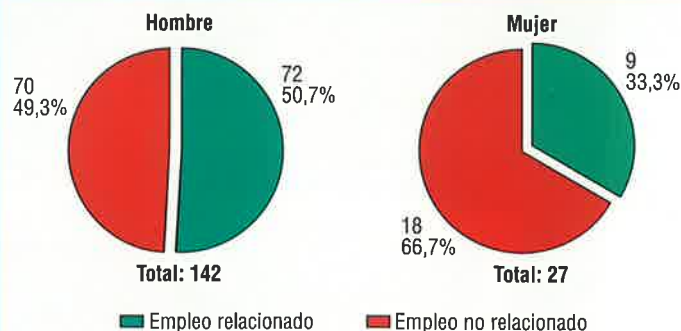
ción de los cursos en los que participaron. De los alumnos que encontraron trabajo hay que significar que un 78,5% fueron hombre y un 73,0% fueron mujeres.

Experiencia laboral

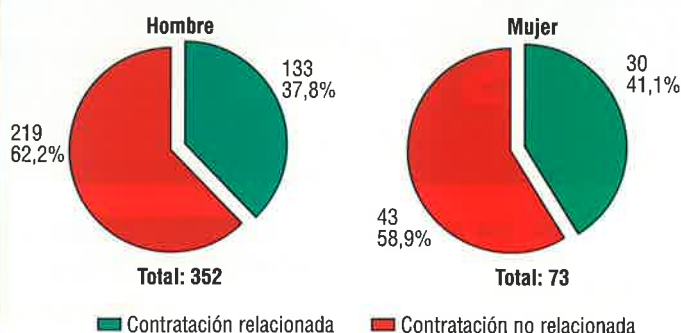
Siguiendo los datos del Informe, las características principales de éste grupo de alumnos contratados, muestra que el 91,1% de los mismos poseía experiencia laboral previa

mientras que el 8,9% restante carecía de ella y obtuvo su primer empleo una vez finalizado el curso correspondiente. Otra característica de éste grupo de alumnos que consiguieron empleo es que, algo más del 14% de los mismos se encontraban en situación de «parados durante más de un año» con anterioridad al curso mientras que el 76,9% habían estado trabajando en el período de un año inmediatamente anterior al inicio del curso correspondiente.

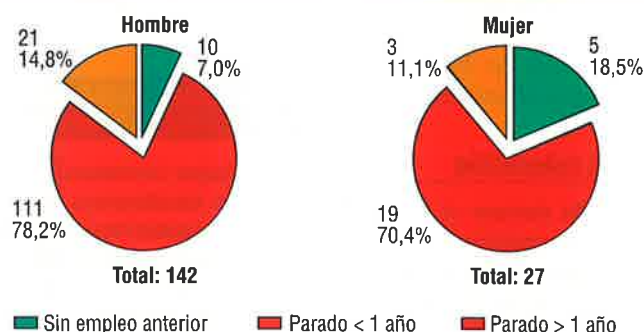
Alumnos contratados según afinidad entre empleo obtenido y la especialidad cursada, por sexo



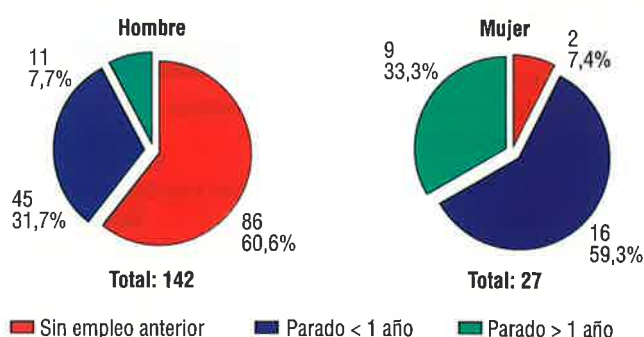
Número de contrataciones según afinidad entre el empleo obtenido y la especialidad cursada, por sexo



Alumnos contratados según situación laboral previa



Alumnos contratados según tipo de curso y sexo





Por edades, los alumnos comprendidos entre los tramos de edad de 30 a 44 años y los de 25 a 29 años, registran unos índices de inserción del 87,9 % y 85,0%, respectivamente, a continuación los mayores de 44 años con el 77,3% y los comprendidos entre los 20 y los 24 años con el 58,3%. Los alumnos menores de 20 años no consiguieron obtener empleo.

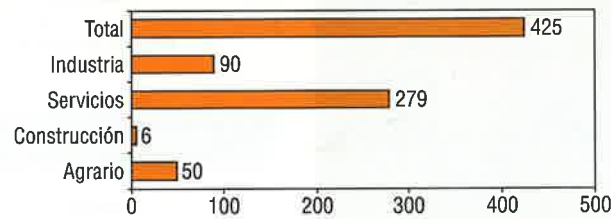
Rápida colocación

También destaca el Informe que los porcentajes más altos de incorporación al mercado laboral se producen casi inmediatamente de finalizar los cursos. Así, casi el 60% de los alumnos que obtienen empleo, esté o no relacionado con el curso desarrollado, lo hacen a los tres meses de finalizar el curso. De este porcentaje el 51,0% obtuvieron empleos afines con el curso realizado, especialmente si este está relacionado con el sector de la industria.

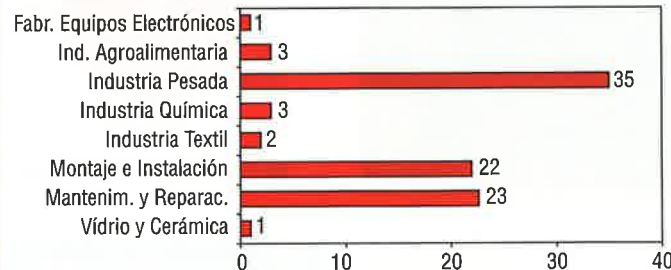
Más empleo en el sector industrial

De los datos que se desprenden del Informe se deduce que

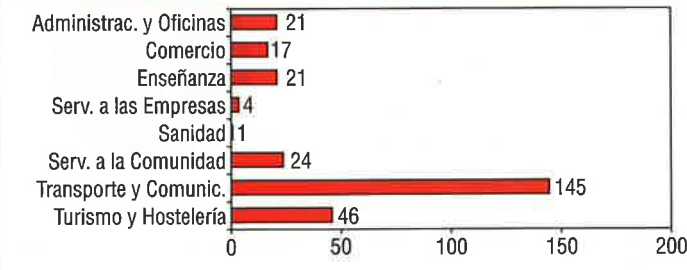
Distribución de las contrataciones por sectores económicos



Distribución de las contrataciones por familias profesionales del sector de la Industria



Distribución de las contrataciones por familias profesionales del sector de los Servicios



el porcentaje de alumnos que obtienen empleo es superior entre aquellos que realizan cursos encuadrados dentro del sector de la Industria, 83,0%, que entre los alumnos que realizan cursos relacionados con el sector Servicios, 71,8% o Agrario, 74,1%.

Hay que señalar que, dentro del sector Servicios se engloba la familia profesional del Transporte y Comunicaciones, por lo que las especialidades del Transporte Marítimo se incluyen dentro de ese sector, no así la familia profesional de la Pesca Marítima que se incluye dentro del sector Agrario.

En cuanto a los cursos relacionados con el sector de la Industria se obtuvieron un total de 277 contrataciones, lo que representa el 53,4% del total. Dentro de estas contrataciones cabe mencionar las realizadas en la familia profesional de Mantenimiento y Reparación donde hubo demanda de instaladores de redes locales, de gas, aire acondicionado y frigoristas. También hubo demanda de caldereros navales, tuberos industriales y soldadura eléctrica, entre otros.



Por lo que respecta a los alumnos que siguieron cursos relacionados con el sector de los Servicios, éstos obtuvieron 166 contrataciones, lo que representa el 39,1% del total, de los cuales una gran mayoría, el 81,9% guardó afinidad con el propio sector Servicios. Muchos de los trabajos estaban relacionados con aplicaciones informáticas: navegador en Internet, diseño multimedia en Internet y también con Inglés Básico Marítimo y ECDIS Cartas Electrónicas.

Los alumnos que siguieron los cuatro cursos relacionados con la Acuicultura, dentro del sector Agrario, obtuvieron 32 contrataciones.

Por sexo, los hombres obtuvieron el 82,8% de las contrataciones, correspondiendo a las mujeres el 17,2% restante, siendo el índice de inserción entre los hombres del 78,4% y el de las mujeres del 73,0%.

Distribución de las contrataciones según familias profesionales de los distintos sectores productivos		
Sector	Familia profesional	Número de contrataciones
Industria	Fabricación de Equipos Electrónicos	1
	Industria Agroalimentaria	3
	Industria Pesada y Construcciones Metálicas	35
	Industria Química	3
	Industria Textil	2
	Montaje e Instalación	22
	Mantenimiento y Reparación	23
	Vidrio y Cerámica	1
	SUBTOTAL	90
Servicios	Administración y Oficinas	21
	Comercio (4)	17
	Enseñanza (5)	21
	Servicios a las Empresas	4
	Sanidad	1
	Servicios a la Comunidad (6)	24
	Transporte y Comunicaciones (7)	145
	Turismo y Hostelería	46
SUBTOTAL	279	
Construcción	Edificación y Obras Públicas	6
	SUBTOTAL	6
Agrario	Pesca	32
	Acuicultura	7
	Agricultor	2
	Convenio Especial Pesca	9
	SUBTOTAL	50
TOTAL CONTRATACIONES		425

Relación empleo-formación

Según los datos elaborados para definir la afinidad existente entre el empleo obtenido y la especialidad cursada, el 47,9% de los alumnos contratados, de los que un 11,1% eran mujeres, obtuvieron un empleo afín a la especialidad cursada.

Atendiendo al número total de contrataciones obtenidas por los alumnos, sobre los que se ha hecho el seguimiento, se registraron un total de 425, de las que un 38,4% están relacionadas con el curso realizado, mientras que un 61,6% no lo están.

Por sectores, el 30% de las contrataciones obtenidas por los alumnos sobre los que se efectuó el seguimiento y participaron en cursos relacionados con el sector de la Industria, guardaban relación con la especialidad cursada, mientras que el 70% restante no está re-



Inserción laboral de los alumnos «parados»		
Alumnos	Número	%
Contratados	169	77,5
No contratados	49	22,5
TOTAL ALUMNOS	218	100

Inserción laboral de los alumnos «parados» según sexo					
Alumnos	Total	Hombres	%	Mujeres	%
Formados	344	287	83,4	57	16,6
Hecho seguimiento	218	181	83,0	37	17,0
Contratados	169	142	84,0	27	15,9
No contratados	49	39	79,6	10	20,4
MEDIA DE INSERCIÓN (1)	77,5	78,5		73,0	

lacionada la ocupación obtenida con el curso realizado.

Por familias profesionales de éste sector, los mayores índices de afinidad en relación empleo obtenido/especialidad cursada, se dan en los cursos incluidos en la de «Montaje e Instalación» (cursos de instalaciones eléctricas y automatismos para las mismas), con el 60,5% de relación entre la contratación obtenida y la especialidad cursada.

Los cursos relacionados con la fabricación de «Equipos Mecánicos, Eléctricos y Electrónicos» han facilitado la colocación del 31,6% de los alumnos que lo cursaron; los de «Mantenimiento y Reparación», el 26,9% y los relacionados con la «Industria Pesada y las construcciones Metálicas» el 22,3%.

Por lo que se refiere al sector Servicios el informe reali-

METODOLOGÍA DEL SEGUIMIENTO DE LA INSERCIÓN

Para realizar el Informe de seguimiento de la inserción laboral de los alumnos, los responsables del Centro de Formación Marítima de Bamio han estudiado los cursos desarrollados a lo largo de todo el año 2001 para cada uno de los alumnos seleccionados desde la fecha de finalización de los cursos respectivos, por lo que la última recogida de datos se efectuó en diciembre de 2002. Este seguimiento se realizó a partir de controles preestablecidos a los tres, seis, nueve y doce meses siguientes a la fecha en la que el alumno finalizó el curso, lo que ha permitido realizar un seguimiento paso a paso de cada uno de los alumnos, así como obtener datos homogéneos de todos

ellos y de las especialidades formativas. Los cursos seleccionados han sido los que por sus características son los más idóneos para poder establecer la relación curso/ocupación, excluyéndose, por tanto, los cursos obligatorios complementarios de la carrera de Náutica, que se han considerado como de perfeccionamiento y actualización de conocimientos. El total de cursos seleccionados ha sido de 38 y aunque el número de alumnos que los terminaron con evaluación positiva fue de 387, el seguimiento solamente se ha llevado a cabo sobre 261 alumnos, ya que el resto participo en más de un curso de los seleccionados.



zado en Bamio indica que el 53% de las contrataciones obtenidas guardan relación con la especialidad cursada, mientras que el 47% restante no guarda relación, registrándose el mayor porcentaje en los cursos correspondientes al «Transporte y Comunicaciones», con el

75% de afinidad entre la contratación obtenida y la especialidad cursada, mientras que en los cursos de «Administración y Oficinas» el porcentaje de colocación fue de un 16,1%.

Finalmente, en los cursos relacionados con el sector Agrario, especialmente los de Acui-

Del total de los alumnos investigados, el 83,9% se encontraban en situación de paro en el momento de iniciar el curso, mientras que el 16,1% continuaba de «alta» en su actividad laboral. Del total de alumnos en situación de «parado», el 84,0% de los mismos contaba con experiencia laboral previa y entre éstos, el 79,3% correspondió al grupo de «parados de menos de un año» y el 20,7% restante al de «parados de más de un año». El grupo de alumnos «sin empleo anterior», representó el 16,0% del total de alumnos en paro. Por sexo, el 85,4% de los alumnos fueron hombres, mientras que el 14,6% fueron mujeres. Entre los alumnos parados, los hombres supusieron el

83,0% frente al 17,0% de mujeres. Los alumnos hombres de entre 30 y 44 años representaron el 37,9% del total de alumnos. A continuación de los cuales figuran los alumnos entre los 25 y 29 años con el 19,1% y los de 20 a 25 años con el 15,3%. El 32,5% de los alumnos mujeres se encontraban en el tramo de edad comprendido entre los 25 y los 29 años y el 30,2% entre los 30 a 44 años. Por Comunidades Autónomas, Galicia es la que aportó mayor porcentaje de alumnos con el 65,5%, siendo la dirección provincial de Vilagarcía de Arousa de donde procedía el 37,5% de los alumnos. Le siguieron Canarias y las Comunidades Catalana y Valenciana.

Distribución de las contrataciones entre los alumnos en situación de «parados» por sectores económicos

Sector de actividad del curso realizado	Número de cursos	Alumnos contrata.	Número de contrataciones				Total contratados
			Industria	Servicios	Construc.	Agrario	
Industria	18	88	80	126	3	18	227
Servicios	16	61	8	136	2	20	166
Agrario	4	20	2	17	1	12	32
TOTAL	38	169	90	279	6	50	425

Alumnos contratados en situación de «parados», según sexo y número de contrataciones por sector de actividad

Sexo	Alumnos			Número de contrataciones				Total contratados
	Formados	H. seguim.	Contrata.	Industria	Servicios	Construc.	Agrario	
Hombre	287	181	142	90	213	6	43	352
Mujer	57	37	27	—	66	—	7	73
TOTAL	344	218	169	90	279	6	50	425

Relación entre el empleo obtenido y la especialidad cursada, según sexo

Alumnos	Relación empleo/especialidad cursada				
	Total contratados	Ocupación relacionada	%	Ocupación no relacionada	%
Hombres	142	72	50,7	70	49,3
Mujeres	27	9	33,3	18	66,7
TOTALES	169	81	47,9	88	52,1

Relación entre el empleo obtenido y la especialidad cursada según sexo y número de contrataciones

Alumnos	Relación empleo/especialidad cursada				
	Número de contrataciones	Ocupación relacionada	%	Ocupación no relacionada	%
Hombres	352	133	37,8	219	62,2
Mujeres	73	30	41,1	43	58,9
TOTALES	425	163	38,4	262	61,6

cultura, el 21,9% de las contrataciones guardó relación con la formación recibida.

Tipo de contratación

El Informe ha analizado también el tipo de contratación que se ha realizado a los alumnos que pasaron por el Centro de Formación Marítima de Bamio y, según los datos disponibles, de los 425 contratos sobre los que se ha realizado este estudio, el 89,2% de ellos fue de los que se denominan de «duración determinada» y de ellos fueron mayoritarios, con un 53,3%, los de «Obra o Servicios», siguiéndoles los de «Eventual por Circunstancias de la Producción», en el 29,8% e «Interinidad», con el 15%. Con porcentajes inferiores se encuentran los contratos «Indefinidos», en sus distintas modalidades, con el 5,4% del total de las contrataciones registradas.

Otras conclusiones

Del total de las 425 contrataciones que se han estudiado en el Informe, 352 correspondieron a hombres y 73 a mujeres. De dichas contrataciones, el 21,2% estuvieron relacionadas con el sector de la Industria, un 65,6% con el sector Servicios, el 11,8% con el sector Agrario y el 1,4% restante con el sector de la Construcción.

De las 352 contrataciones obtenidas por los alumnos hombres, el 37,8% guardaron afinidad con la especialidad cursada mientras que las restantes 219 contrataciones, un 62,2%, no guardaron relación. Las mujeres obtuvieron 73 contrataciones de las cuales el 41,1% guardaron afinidad con la formación recibida, mientras que el 58,9% restante no la tuvieron. ■



Honduras también solicita cooperación española en materia de formación del sector marítimo

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA COLABORARÁ EN LA FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES DEL MAR DE COSTA RICA

Una delegación del Instituto Social de la Marina (ISM), presidida por la directora general de este organismo, ha desarrollado una nueva misión de colaboración en las Repúblicas Centroamericanas de Honduras y Costa Rica. El viaje tenía como objetivo principal atender a una petición de colaboración formulada por el Ministro Hondureño de Trabajo y Seguridad Social, D. Germán Leitzelar, a M^ª Antonia Lucena, coincidiendo con la reunión de ministros celebrada en Valencia durante la Presidencia comunitaria en el primer semestre de 2002. La visita a Costa Rica tenía como finalidad la firma de un acuerdo de colaboración en pesca artesanal entre el Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura (INCOPESCA) y el Instituto

Durante la estancia en Honduras los días 2 y 3 de Junio, la delegación del Instituto Social de la Marina, integrada por la directora general, M^ª Antonia Lucena, el subdirector general de Acción Social Marítima, Carlos Navarro, y el director provincial del ISM en Villagarcía de Arosa, Jesús Pérez, mantuvo diversas reuniones con responsables de las instituciones vinculadas al sector marítimo pesquero para tratar de establecer las líneas

en que el Instituto pueda prestar colaboración técnica. En todas ellas contó con la asistencia del director de la Oficina Técnica de Cooperación en Honduras, Miguel Fernández-Palacios.

De las entrevistas llevadas a cabo destacan la celebrada con el director general de la Marina Mercante de Honduras, Marco Augusto Hernández Espinoza, quien, acompañado de su gabinete técnico, expuso de forma pormenorizada sus inquietudes y necesidades de apoyo.



Debido a la reciente ratificación de los convenios y normas de la Organización Marítima Internacional, la Marina Mercante de Honduras se encuentra inmersa en una profunda transformación de sus profesionales, con el fin de mantenerse en la lista blanca de buques confeccionada por el citado organismo internacional.

En esta reunión se identificó como necesidad más urgente la formación de técnicos en radar de punteo automático, códigos MARPOL, operadores del Vessel Traffic System/VTS, y en definitiva, la formación de formadores en materia de seguridad de la vida en la mar, salud laboral en el trabajo marítimo, y seguridad operacional de buques.

Teniendo en cuenta este punto de partida y con el fin de fijar una línea de colaboración sostenible, la Dirección

La directora general del ISM se entrevistó con los ministros de Trabajo y Seguridad Social y de Cooperación Internacional de Honduras

General de la Marina Mercante de Honduras elaborará una propuesta de necesidades formativas priorizando aquellas de más urgente necesidad.

La delegación del ISM se reunió también con la directora del Instituto Nacional de Formación Profesional (INFOP) de Honduras, Sayda Burgos de Gálvez, con quien se analizaron aquellos aspectos formativos en los que es de interés el establecer líneas de cooperación que posibiliten el desarrollo de la pesca artesanal.

La directora del INFOP expuso la imperiosa necesidad de resolver los problemas existentes en la comunidad de buceadores en la zona de «Gracias a Dios», en donde, según indicó, la expectativa de vida de estos trabajadores no supera los 26 años, debido a las peligrosísimas condiciones



en las que realizan sus inmersiones, para las que, por otra parte, carecen totalmente de la formación adecuada. Igualmente, señaló como otro punto de interés la del Golfo de Fonseca, por tratarse de un área deprimida donde existe gran número de pescadores artesanales con verdaderos problemas de estructura, comercialización de productos, manipulación de la pesca, seguridad y sanidad marítima.

Sobre este punto, los responsables del ISM ofrecieron la posibilidad de que algún pescador artesanal o buceador pudiera asistir a las cuartas jornadas que sobre la pesca artesanal que se celebrarán en la Antigua (Guatemala), durante el próximo mes de Septiembre, con independencia de que por parte del INFOP se elabore un proyecto en el que se detallen aquellas acciones formativas de mayor interés para ambas partes.

En la tarde del día 3, se mantuvieron sendas entrevistas con el ministro de Trabajo, Germán Leitzelar, y con la ministra de Cooperación Internacional de Honduras, Brenie Matute Alas. En ambos casos, la directora general del Instituto Social de la Marina expuso de forma detallada las funciones y competencias que tiene este organismo, destacando el énfasis que pone en la formación de los trabajadores del mar, no sólo capacitándolos para el desempeño de su trabajo profesional, sino en la preservación de su seguridad y el cuidado de su salud.

M^a Antonia Lucena comentó con ambos ministros las reuniones mantenidas con los responsables de la Marina Mercante y del INFOP, y las peticiones formuladas, al tiempo que ofrecía el apoyo y la colaboración del ISM en todos los proyectos formativos que redunden en beneficio del desarrollo económico y social



del sector marítimo de Honduras.

Tanto el titular de Trabajo como la ministra de Cooperación

agradecieron el ofrecimiento de la directora general del ISM, y reiteraron su interés en llegar lo antes posible a un convenio que haga posible la

materialización de una cooperación efectiva.

Como acto final de la visita, el embajador de España de



Honduras, Javier Nagore Sanmartín, ofreció una recepción a la delegación del Instituto Social de la Marina en su residencia a la que también asistieron, junto con otras personalidades, los ministros de Trabajo y de Cooperación Internacional de aquel país.

Convenio de formación con Costa Rica

Aprovechando el desplazamiento a Honduras, la delegación del ISM se trasladó a Costa Rica con el fin de rubricar un acuerdo marco de colaboración con el Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura (INCOPESCA), cuyas líneas generales se elaboraron durante la visita realizada por M^a Antonia Lucena a Costa Rica, en abril de 2002.

En aquella ocasión, INCOPESCA expuso su interés en mejorar las condiciones socioeconómicas de la pesca en Costa Rica, mediante el apoyo técnico del Instituto Social de la Marina en programas de formación del personal de las organizaciones pesqueras, la capacitación de los pescadores, especialmente en lo que se refiere a la mejora de las condiciones e seguridad y salud, conservación y manipulación del pescado, y en la puesta en funcionamiento y control de lonjas pesqueras. Los destinatarios de este proyecto son los pescadores artesanales y los que se dedican a la pesca semi industrial.

El acuerdo ahora firmado contempla el desarrollo de actividades de formación y asesoría técnica en cuestiones referidas a:

- Protección social de los trabajadores del mar.
- Seguridad de la vida humana en la mar.
- Salud laboral en el trabajo marítimo.
- Seguridad operacional del buque.
- Protección y lucha contra la contaminación del entorno costero.
- Tecnologías de la información y la comunicación.
- Frío y climatización.
- Manipulación y comercialización de productos pesqueros.
- Estructuras empresariales.

Asimismo se establece que las acciones formativas y técnicas contempladas en el acuerdo se llevarán a cabo de

forma indistinta en Costa Rica o en España, dependiendo de su contenido y complejidad.

La firma del documento tuvo lugar en la Embajada de España en Costa Rica, presidiendo la ceremonia el embajador de España Juan José Urtasun Erro.

El Instituto Social de la Marina viene colaborando ya, de la mano de la Agencia Española de Cooperación Internacional, en actividades formativas de diversas materias relacionadas con la actividad marítima, tanto en países iberoamericanos (Perú, Ecuador, Colombia, etc.), como en diversos proyectos de capacitación del sector en países africanos (Senegal, Mauritania, Mozambique, Túnez, Namibia, etc.). ■

Campaña de información sobre AME-2003 organizada por el Instituto Social de la Marina

ESTAMOS EN TU RADIO DE ACCIÓN

Con el lema «Estamos en tu radio de acción» el Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha una campaña informativa para recordar a los pescadores que faenan en la costera del bonito las prestaciones que este organismo pone a su disposición a través de la campaña **Asistencia Médica Embarcada** —«AME 2003»— que consiste en acercar la atención sanitaria a las tripulaciones embarcadas por medio del buque hospital «Científico». La campaña AME asiste sanitariamente todos los años, de marzo a noviembre, a las flotas que faenan en las costeras de la anchoa, el bonito y el pez espada. En total 900 barcos y 10.000 pescadores.

Como ya es costumbre en el Instituto Social de la Marina, la campaña tiene como soportes un cartel, un díptico y, en esta ocasión, se ha incorporado una pegatina, ya que uno de los objetivos básicos de la campaña es difundir y recordar el indicativo de llamada para ponerse en contacto con el buque hospital «Científico» cuando exista a bordo de los pesqueros alguna emergencia sanitaria.

Aparte del lema central de la campaña «Estamos en tu radio de acción» los mensajes informativos se difunden en varios niveles. Bajo el slogan «Cómo tener un médico a bordo» se explican los servicios sanitarios, asistenciales y preventivos que presta

la AME 2003: consultas radiomédicas, consultas de telemedicina, desplazamiento del médico a los barcos, hospitalización a bordo, evacuación sanitaria urgente y ayuda logística de emergencia.

«Del Cantábrico al Atlántico»

En este epígrafe del díptico se explica a los trabajadores del mar que el Instituto Social de la Marina ha ampliado en un mes su programa AME 2003 para que trabajen en el mar «tranquilos, seguros y sobre todo sanos ofreciéndote apoyo médico en tu barco una vez más en las campañas de la anchoa, el bonito y el pez espada. Vamos a estar más tiempo y más cerca de ti».

ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA

Estamos en tu radio de acción

Frecuencia Radio
6224 khz

Emergencia Canal
16 vhf
2182 khz

Satélite Inmarsat
00 871 762712140
00 874 762712140

COMUNIDAD EUROPEA INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

«Dónde y cuándo nos necesites»

Finalmente, en un último bloque informativo se explica a los trabajadores que el ISM a través de la AME po-

ne a su disposición, en el momento oportuno, en el lugar adecuado «un equipo de médicos, ATS y buzos altamente cualificados, la más avanzada tecnología y los últimos avances como la te-

l medicina para ofrecer el mejor servicio sanitario a bordo».

Tanto los carteles como los dípticos y las pegatinas se han distribuido a través de las direcciones provinciales y lo-

cales del Instituto Social de la Marina a cofradías de pescadores, organizaciones sindicales, empresariales y todas aquellas instituciones relacionadas con el sector pesquero.

La campaña «AME 2003»

La campaña Asistencia Médica Embarcada, que responde al nombre de SANTI-MAR, se inició a principios del pasado mes de marzo y durante ese mes y el siguiente estuvo atendiendo con el buque hospital «Científico», alquilado por el ISM, a las flotas del Cantábrico que faenaron en la costera del bocarte. A principios del pasado mes de junio el «Científico» se trasladó junto a la flota del bonito a los caladeros situados entre el nordeste de las Azores y la Bretaña francesa, en donde permanecerá hasta finales del próximo mes de septiembre. En octubre y noviembre asistirá a la flota del pez espada.

El objetivo esencial de la AME es atender sanitariamente a estas flotas, para que disfruten de los mismos derechos que tienen los trabajadores en tierra, mediante consulta radiomédicas, desplazamientos del personal médico al pesquero, ingreso 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 bu-

Distintivo de llamada: **EAWZ**
 Frecuencia Radio: **6224 khz**
 Emergencia Canal: **16 vhf/2182 khz**
 Satélite Inmarsat: **00 871 762712140**
00 874 762712140
 Moviline: **608 087 028**

que 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. Cada mes se renueva el equipo, siendo Santander el puerto base de la Campaña.

Además de esta función sanitaria el buque realiza también tareas de apoyo logístico a los barcos que lo precisen tales como reparaciones en la obra viva de los pesqueros, zafamamiento de hélices de posibles enganches en las artes de pesca, etc.

La AME, es un plan asistencial específico, que se inscribe en el Programa de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina. Este año tiene un coste de 949.663 y cuenta con el apoyo de la Unión Europea a través del IFOP.

Asistencia telemática

En su afán de mejora en la atención a las flotas embarcadas, los responsables del Instituto Social de la Marina han introducido en esta campaña la asistencia telemática a los pacientes que sean atendidos en el buque sanitario. Para ello el ISM y la Consejería de Sanidad, Consumo y Servicios Sociales, a través del Servicio Cántabro de Salud, han firmado un convenio de colaboración para la prestación de asesoramiento médico y asistencia especializada por parte del Hospital Universitario «Marqués de Valdecilla».

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 con posterioridad como buque de investigación a adaptado, en la actualidad, como buque hospital bajo la supervisión del ISM.

Dispone de enfermería equipada con sala de curas, sala de cuidados intensivos, camarotes para alojar a seis pacientes y capacidad para catorce en caso de necesidad, embarcación neumática para 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.

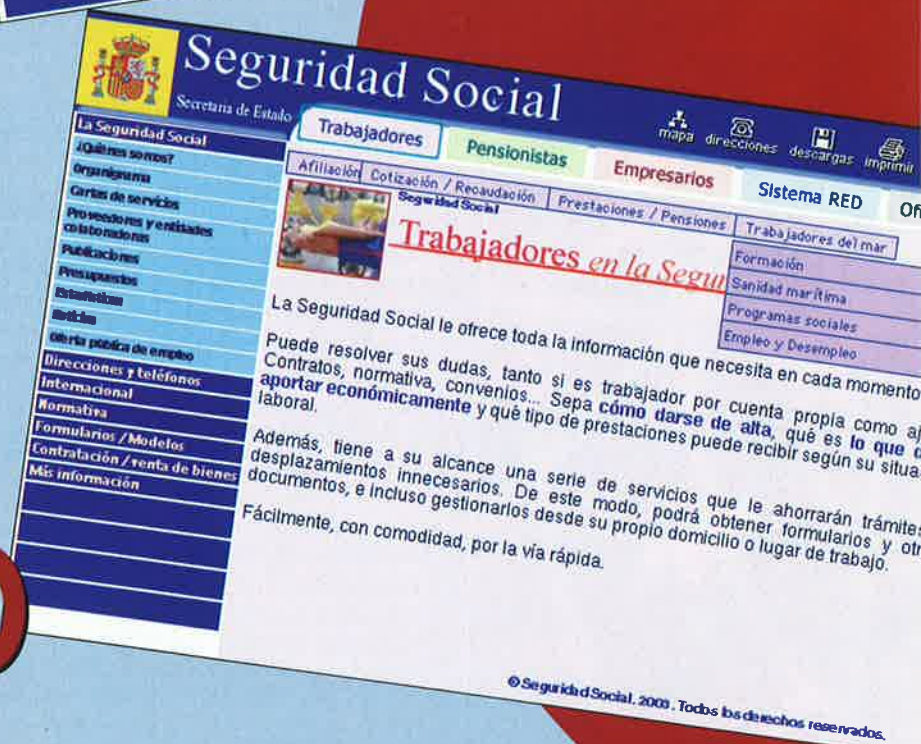
Su tripulación está integrada por el capitán, nueve tripulantes y el equipo médico ya reaseñado.

Esta será una de las últimas campañas AME que el ISM realice con un buque alquilado, ya que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha iniciado el proceso para la construcción de un nuevo buque hospital para atender a las flotas del Cantábrico y el Atlántico, que podría entrar en servicio en la primavera de 2005. ■

Con el objetivo de facilitar el acceso a la información a los ciudadanos, la Seguridad Social ha cambiado la imagen de su sitio Web en Internet. La principal novedad se centra, junto con el nuevo diseño, en los menús de navegación y una nueva presentación de las secciones acompañada de modificaciones en los laterales de las mismas que facilitará al usuario la identificación de los contenidos. El nuevo diseño ha mejorado su aspecto visual, alcanzando un equilibrio entre sus líneas, más suaves y limpias y sus colores, matizándolos en unos casos y cambiándolos en otros.

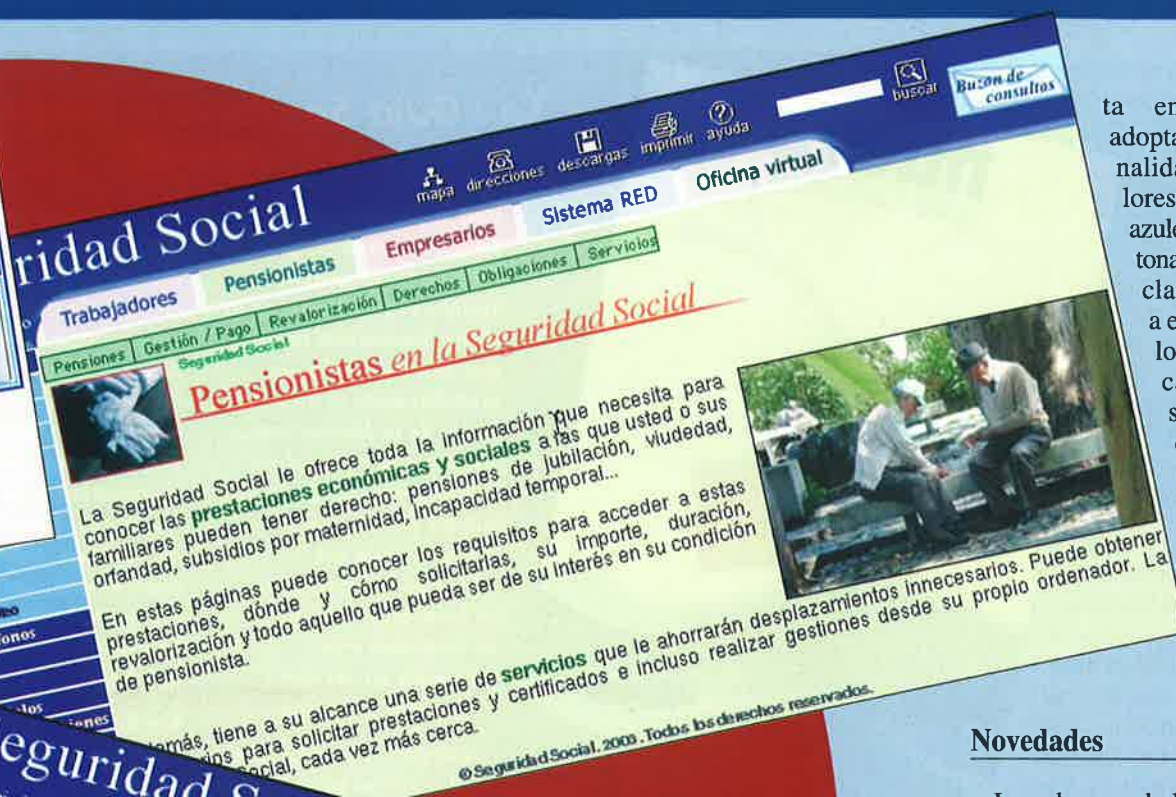
Mejora el aspecto visual y cambia la presentación de los contenidos

LA SEGURIDAD SOCIAL MODERNIZA SU WEB



Desde han sido los objetivos principales con los que se ha abordado el nuevo diseño: una imagen atractiva y actual que haga agradable la visita del ciudadano al sitio web y una clara y rápida presentación de los contenidos, facilitando la navegación del ciudadano en la búsqueda de la información.

El nuevo sitio de la Seguridad Social en Internet añade un nuevo menú horizontal en el que los usuarios acceden más cómodamente a la información de su perfil y donde se da relevancia a los servicios que, a través de ella, se pueden obtener. Un nuevo menú de navegación vertical más funcional presenta sus seccio-

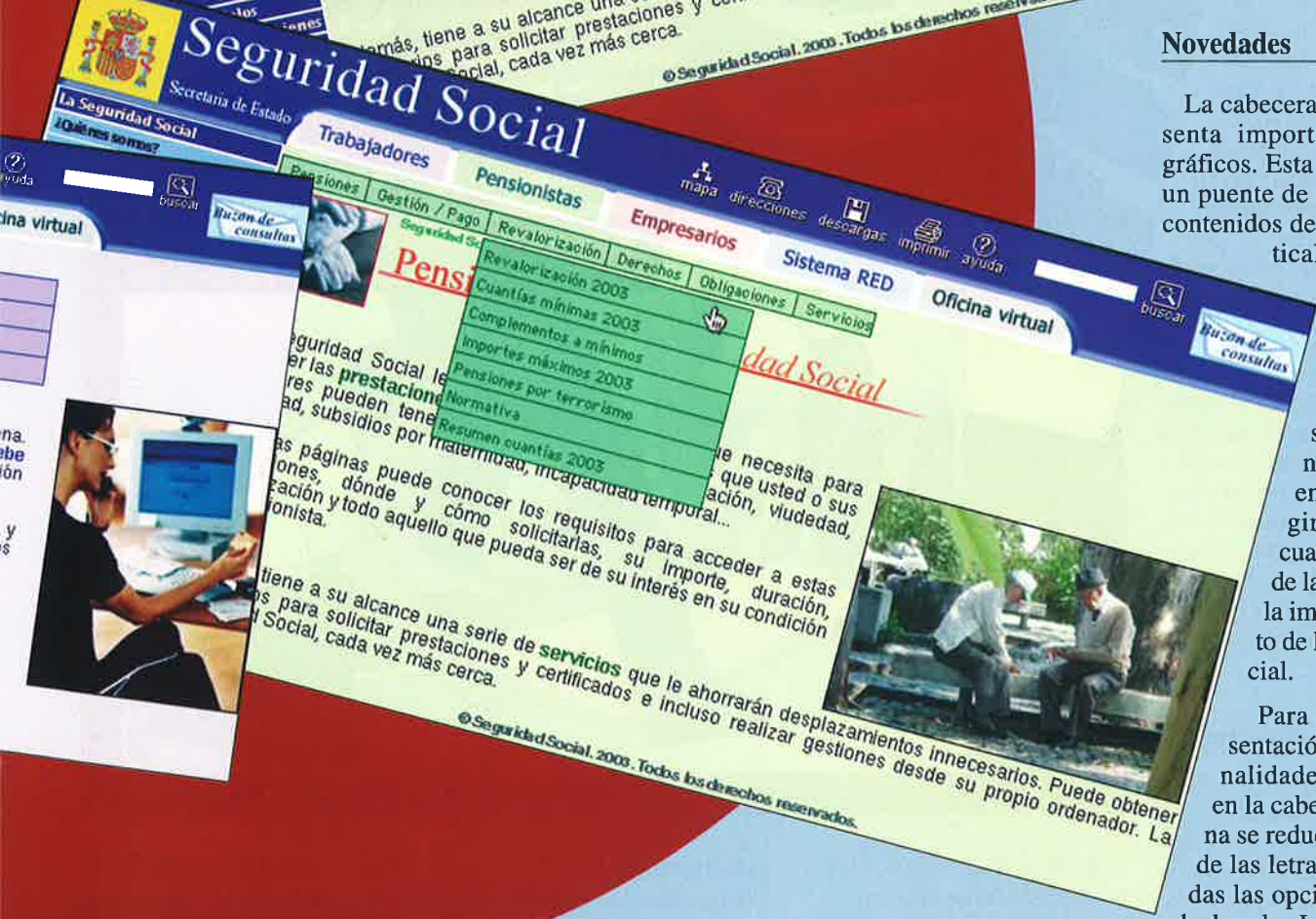


ta en Internet adopta nuevas tonalidades de colores que van de azules marinos a tonalidades más claras y, junto a ellos, los colores identificativos de sus perfiles de usuarios, logrando finalmente más armonía en sus páginas.

Novedades

La cabecera de la Web presenta importantes cambios gráficos. Esta se convierte en un puente de unión entre los contenidos de los menús verticales, que facilita la navegación y el acceso a las secciones principales. Se ha sustituido el icono de inicio que enlaza con la página principal en cualquier momento de la navegación por la imagen con el texto de la Seguridad Social.

Para una mejor presentación de las funcionalidades que se sitúan en la cabecera de la página se reducen los tamaños de las letras, quedando todas las opciones situadas a la derecha. Las novedades radican en que se puede realizar una búsqueda directa y que el buzón de consultas, debido a su gran importancia y aceptación, se sitúa en un lugar más visible en el sitio Web.



nes, renombrándolas en unos casos y reestructurándolas en otros.
Se incorpora a su página inicial una columna de infor-

mación en la que se tendrá acceso directo a las novedades publicadas en la Web, a las secciones más visitadas y a aquellos accesos de interés

que por su importancia se quieren destacar. (Ver ilustración).
La nueva imagen con la que la Seguridad Social se presen-

tenidos y su funcionamiento. Se crea un menú presente en toda la navegación con los contenidos generales. El nuevo menú presenta un mayor número de contenidos haciendo más fácil el acceso a secciones que anteriormente estaban más escondidas.

Se ha añadido un nuevo menú horizontal superior presente a lo largo de todo el sitio Web, en el que se presentan las secciones más representativas: Trabajadores, Empresarios, Pensionistas, Sistema RED y Oficina Virtual. Cada sección abre un nuevo menú horizontal con sus contenidos, de los cuales se despliegan, a su vez, otras secciones.

También se ha modificado el contenido de la página principal, en la que se ofrecen enlaces directos a los contenidos de las secciones más representativas de los tres perfiles de usuarios. Se ha añadido una nueva zona de información en la que se sitúa la sección novedades, enlaces a las páginas más visitadas de la Seguridad Social.

El ISM en la nueva Web

Los trabajadores del mar también podrán encontrar amplia información sobre las cuestiones que les afectan en la nueva página Web de la Seguridad Social. En la primera página haciendo un «clic» sobre la opción «trabajadores del mar» se abre un menú en el que se desarrollan todas las actividades que realiza el Instituto Social de la Marina como entidad gestora del Régimen Espe-

cial de la Seguridad Social para estos trabajadores.

El menú se divide en cuatro apartados generales: Formación, Sanidad Marítima, Programas Sociales y Empleo y Desempleo. Cada uno de ellos, a su vez, se abre en distintos apartados en los que se explican las actividades formativas que realiza el ISM y como se

La «Guía Sanitaria a Bordo», en internet

Una importante novedad de la renovada página Web de la Seguridad Social es la inclusión de la «Guía Sanitaria a bordo», que edita y distribuye gratuitamente el Instituto Social de la Marina como instrumento esencial y obligatorio a bordo de los buques para realizar correctamente las consultas radio médicas. La Guía está incluida en su totalidad y se presenta en versión española e inglesa.

Conviene recordar que el Instituto Social de la Marina reeditó el pasado año esta Guía, actualizada y con cambio de formato. Este texto

es un manual práctico que prevé las situaciones más frecuentes a bordo en caso de accidente y enfermedad. Explica los pasos a seguir en todas las situaciones de emergencia, tales como parada respiratoria, amputaciones de miembros, traumatismos de columna, entre otros, especificando en todo momento tanto lo que hay que hacer como lo que hay que evitar.

También indica cómo se debe explorar a un enfermo o accidentado para poder «ser los ojos y las manos» del facultativo que dirige la consulta desde el Centro Radio Médico.



puede acceder a ellas; los programas sociales y los servicios que tanto de atención social como socio-culturales, alojamientos y ayudas de carácter social presta este organismo; las actividades que en materia de empleo realiza, en coordinación con el INEM, a través de su red de Oficinas de Empleo Marítimo así como una

amplia información del programa de Sanidad Marítima.

En este último epígrafe: Sanidad Marítima se informa de todas las actividades que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina para la promoción de la salud, la prevención de las enfermedades y la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar. ■



Nueva campaña informativa del Ministerio de Trabajo
y Asuntos Sociales

LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES, UN HÁBITO DE VIDA

Para evitar los accidentes hay que hacer de la prevención de riesgos laborales un hábito más, y exigir, empezando por uno mismo, el cumplimiento de las normas y medidas de prevención y hacer de esta un hábito de vida. Este es, en esencia, el objetivo de la nueva campaña de información y concienciación que ha puesto en marcha el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través de la secretaría de Estado de la Seguridad Social, con el fin de reducir los accidentes laborales.

L

a campaña fue presentada por el ex máximo responsable de la Seguridad Social, Gerardo Camps, quien aprovechó el acto para anunciar la próxima aprobación del Plan de Actividades Preventivas 2003-2004 que contará con algunas medidas novedosas tales como un nuevo plan de Formación, la implantación de una nueva tarifa de accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales y la puesta en marcha del sistema «bonus-malus» que incentivará a las empresas con bajo índice de siniestralidad y

penalizará a las que tengan más accidentes.

Según ha explicado Gerardo Camps, esta campaña de publicidad se enmarca dentro de las acciones que se realizan en el marco del Plan de Actividades Preventivas 2002-2003 que es continuación del de 2001-2002, que ha alcanzado ya a 533.722 empresas, de las cuales un 98,61% han sido Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES) y ha beneficiado a 3752.500 trabajadores. Para el secretario de Estado de la Seguridad Social «esto es una muestra clara del

compromiso formal del Gobierno con la prevención de riesgos laborales en nuestras empresas y de cómo desde el ámbito de la seguridad Social se sigue buscando el adaptarse a las nuevas realidades sociales, las nuevas realidades del trabajo y a las nuevas realidades productivas que se dan en el seno de nuestras empresas».

La prevención: un hábito de vida

La Campaña «La prevención de riesgos laborales: un hábito de vida», está dirigida a sensibilizar a empresarios y trabajadores y a la sociedad en general de la necesidad de incorporar acciones de prevención ante los posibles riesgos que se producen en el desarrollo de la actividad profesional.

Camps ha señalado que «el Gobierno apuesta por políticas de prevención con la conciliación de intereses de empresarios y trabajadores para evitar el coste social que implican los accidentes de trabajo».

La campaña incide en la necesidad de incorporar la prevención como un hábito más en nuestra actividad diaria, haciendo que esa actitud preventivista logre reducir los accidentes laborales. Para ello lanza mensajes como «si te pones gafas para protegerte de los rayos del sol, o guantes para protegerte del frío del invierno, por qué no te proteges para prevenir un accidente laboral».

La Campaña, con un presupuesto de 3.305.945 euros, se difunde en los medios de comunicación (prensa, radio y televisión) así como en otros soportes complementarios como Internet, vallas publicitarias etc.

Esta será la última campaña de divulgación que se realice en el marco del Plan de Acciones Preventivas 2002-2003 con el objetivo de poder divulgar el contenido del mis-

mo y sensibilizar al conjunto de la población española.

Según señaló el secretario de Estado de la Seguridad Social «ya tenemos programas espe-

cíficos que alcanzan a la mayor parte de las PYMES y a gran parte de los trabajadores, pero también hay que hacer un esfuerzo general de divulgación de la cultura preventiva en el



seno de nuestras empresas para que pueda alcanzar a todas».

Nuevo Plan de Actividades Preventivas 2003-2004

Tras valorar muy positivamente los efectos de los anteriores Planes de Actividades Preventivas el de 2001-2002 y el vigente 2002-2003, ya que según los datos manejados por Camps se actuó en 533.722 empresas y se benefició a 3.752.500 trabajadores, el secretario de Estado de la Seguridad Social anunció que se está ultimando, de acuerdo con los agentes sociales y muy especialmente con las organizaciones empresariales, el nuevo Plan de Actividades Preventivas para el período 2003-2004.

Este nuevo Plan, según avanzó Camps, va a abarcar algunas medidas novedosas como la puesta en marcha de un nuevo Plan de Formación o un nuevo Plan destinado a la Prevención de Riesgos Laborales en Altura en el sector de la construcción en colaboración con la Inspección de Trabajo.

Sistema «bonus-malus»

También adelantó el ex máximo responsable de la Seguridad Social la implantación de la nueva tarifa de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales que sustituirá a la actual «que es vieja, anquilosada y que ya no sirve» para que «podamos incentivar la lucha contra la siniestralidad laboral en el seno de nuestras empresas».

También dijo Camps que la nueva tarifa «va a poder com-

paginar lo que es la prevención en las empresas con las cotizaciones que tienen que efectuar los empresarios e irá acompañada de un nuevo sistema de "bonus-malus" de manera que incentivemos la prevención de riesgos laborales a la vez que también penalicemos a aquellos empresarios que no sean capaces de mantener un grado de siniestralidad en la media de su sector».

En cuanto a la entrada en vigor de la nueva tarifa y del sistema «bonus-malus», Camps aseguró que su departamento está trabajando para que se pueda producir la adopción a lo largo de este año. «Parece que lo lógico sería que entrara en vigor en el inicio de 2004, pero lo importante es que sepamos determinar, en consonancia con los agentes sociales y especialmente con las organizaciones empresariales, cual tiene que ser el periodo transitorio en la aplicación de la nueva tarifa».

No obstante Camps manifestó que no cree que vaya a haber especiales discrepancias ante la necesidad de bajar las cotizaciones de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a aquellas empresas que están pagando más en relación a la siniestralidad que padecen y en subírselas a aquellos sectores productivos que, en la actualidad, están pagando menos por el grado de accidentes que padecen. «Lo importante es llegar a un acuerdo en el tiempo de transición toda vez que se va a mantener el equilibrio económico presupuestario financiero del sistema».

Llegar a las PYMES

El objetivo del nuevo Plan de Actividades Preventivas 2003-2004, acordado en el Consejo Tripartito, formado por representantes de las organizaciones empresariales, agentes so-

[Empresario ¡tu debes dar el primer paso!]

Planifica la seguridad de tu empresa y elimina todos aquellos riesgos que sean evitables.

Debes tener en cuenta:

- Las características del local e instalaciones.
- Los equipos de trabajo, así como los agentes químicos, físicos y biológicos que se vayan a utilizar.
- La organización del trabajo.
- Las características del trabajador y las de su puesto de trabajo.



Implanta las medidas de prevención adecuadas, incluyendo:

- Los medios humanos y materiales necesarios, así como la asignación de los recursos económicos precisos.
- Las medidas de emergencia.
- La vigilancia de la salud de los trabajadores.
- La información y formación de los trabajadores en materia de prevención.
- La coordinación de todas estas medidas.



[Haz de la prevención de los riesgos en tu trabajo

un hábito más.]

[Con la prevención de riesgos, conseguiremos entre todos, reducir los accidentes laborales.

**La prevención de riesgos laborales.
Un hábito de vida.**

ciales y las Mutuas de Accidentes de Trabajo es fomentar la actitud responsable y la conciencia de prevención en la sociedad española.

Desde que se aprobó el primer Plan en 2001 se han invertido más de 220 millones de euros para promover y fomentar en las empresas, prioritariamente en las PYMES y en los trabajadores de nuestro país, la cultura de la prevención de los riesgos laborales a través de acciones de asesoramiento y orientación, la capacitación de los empresarios para asumir personalmente la actividad preventiva y la divulgación de la información específica sobre riesgos concretos en empresas de distintas ramas de actividad.

Por ello la colaboración de empresarios y trabajadores es fundamental para el logro de los objetivos establecidos en este Plan. Con este motivo se vuelve a incidir sobre la importancia de la participación, la consulta, la formación y la información a desarrollar principalmente en materia de prevención como los planes básicos para garantizar un nivel adecuado de seguridad y salud en el trabajo.

En este sentido Camps incidió en lo importante que es asesorar a las pequeñas y medianas empresas en la evaluación de los riesgos laborales, la determinación de implantar planes de prevención y la capacitación de los empresarios y delegados que tengan la responsabilidad en esta materia.

El objetivo del próximo Plan de Actividades Preventivas es para el secretario de Estado de la Seguridad Social llegar a otras 200.000 pequeñas y medianas empresas y sobre todo a algo más de 10.000 que tienen un nivel de siniestralidad por encima del 30% de lo habitual en su sector. ■



El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Eduardo Zaplana, acompañado por las secretarías generales de Asuntos Sociales, Lucía Figar, y de Empleo, Carmen de Miguel; el Conseller de Economía, Hacienda y Empleo de la Generalitat Valenciana, Gerardo Camps; el secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló; el subsecretario del Departamento, José Marí Olano, y el Secretario General Técnico, Javier Cepeda.

FERNANDO CASTELLÓ, NUEVO SECRETARIO DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Fernando Castelló Boronat ha tomado posesión de su cargo como secretario de Estado de la Seguridad Social, puesto en la que releva a Gerardo Camps Devesa, quien, a su vez, ha sido nombrado Conseller de Economía, Hacienda y Empleo en el Gobierno de la Comunidad Valenciana. En un acto celebrado en la sede del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, presidido por su titular, Eduardo Zaplana, tomó también posesión Javier Cepeda Morrás como nuevo secretario general técnico, en sustitución de Luis Martínez. Estuvieron presentes en la ceremonia todos los altos cargos del ministerio: el subsecretario, José Marí Olano; las secretarías generales de Empleo y Asuntos Sociales, Carmen de Miguel y Lucía Figar, respectivamente, así como los responsables de las cinco direcciones generales dependientes de la secretaria de Estado de la Seguridad Social: José Luis Gómez Calcerrada, de Ordenación Económica; Antonio Fernández Huerta, de la Intervención General; Francisco Gómez Ferreiro, de la Tesorería General; María Antonia Lucena, del Instituto Social de la Marina, y Rafael Mateos Carrasco, del INSS.

Tras el ritual de la lectura de los Reales Decretos de nombramiento y la ceremonia de toma de posesión, los nuevos altos cargos del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales fueron recibidos en sus nuevos puestos con unas palabras del titular del Departamento, Eduardo Zaplana.

Para el ministro estos relevos «son muy importantes porque tanto Fernando Castelló como Javier Cepeda se hacen cargo de importantes responsabilidades, convirtiéndolo

se en piezas fundamentales y clave para que las cosas sigan funcionando bien».

A continuación elogió la labor de sus antecesores Gerardo Camps y Luis Martínez, quienes «han conseguido importantes éxitos en su gestión» y, en concreto, se refirió a los últimos datos de afiliación a la Seguridad Social correspondientes al mes de junio «donde se ha vuelto a batir un nuevo récord».

«Como titular de Trabajo, dijo más adelante Eduardo Zaplana, quiero trasladarles mi gratitud por estos años de en-



Fernando Castelló jura su cargo de secretario de Estado de la Seguridad Social.

trega, esfuerzos y éxitos tanto a Gerardo Camps y a Luis Martínez, y pedirles a Fernando Castelló y a Javier Cepeda la misma entrega y la misma dedicación en sus nuevas responsabilidades y, a ser posible, a que continuemos con el esfuerzo de todos con los mismos éxitos. Éxitos que no son de ellos ni de esta casa ni de quien les habla, sino de conjunto de la sociedad española, de una sociedad que está razonablemente bien, que está consiguiendo, en etapas de dificultad, resultados francamente positivos».

Zaplana dijo también que «nos tiene que llenar de satisfacción y alegría el buen comportamiento del mercado laboral en su conjunto en nuestro país y el elevado número de afiliados cuando la coyuntura económica internacional es difícil».

Objetivos cumplidos

Antes de concluir sus palabras el ministro de Trabajo recordó que el 7 de julio cumplió un año al frente del Departamento y que todas las propuestas y compromisos

que presentó en el Congreso y en el Senado para lo que quedaba de Legislatura están realizados al 80 por ciento «y el resto lo vamos a cumplir antes de que finalice la legislatura con la colaboración de todo el personal de esta casa».

Eficacia en la gestión

En sus primeras declaraciones, recogidas por esta revista, el nuevo secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló, señaló que «mi primer objetivo es mantener el ritmo de eficacia de gestión de la Seguridad Social y continuar incrementando el número de afiliados a la Seguridad Social para que se siga pudiendo ampliar ese Fondo de Reserva tan importante para consolidar el sistema de pensiones. Un sistema que, de cara al futuro, tiene que estar de acuerdo con la realidad demográfica. Espero cumplirlo con trabajo e ilusión y cuando tenga que cederle el puesto a mi sucesor dejarle el mismo brillante legado que me ha dejado a mi Gerardo Camps». ■

Datos biográficos de Fernando Castelló



El nuevo secretario de Estado de la Seguridad Social, Fernando Castelló Boronat, nació en Castellón el 18 de junio de 1958. Licenciado en Ciencias Políticas y Sociología por la Universidad Complutense de Madrid y Diplomado en Comercio Exterior, fue Concejal en el Ayuntamiento de Castellón desde 1987 a 1991.

Diputado en las Cortes valencianas desde 1991, permaneció como tal en la tercera, cuarta y quinta legislatura, siendo portavoz adjunto y portavoz de Economía desde 1991 hasta 1995 y presidente portavoz del Grupo Parlamentario Popular desde 1995 a 1999.

Ha sido Conseller de Industria y Comercio de la Generalitat Valenciana de 1999 a 2001, Conseller de Innovación y Competitividad de 2001 a 2002 y Conseller de Industria, Comercio y Energía de 2002 a 2003.

Datos biográficos de Javier Cepeda



Javier Cepeda Morrás, nuevo secretario general técnico del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, nació el 3 de diciembre de 1969 en Oviedo (Asturias). Licenciado en Derecho por la Universidad de Navarra en 1992, ingresó en el Cuerpo especial de Letrados de la Comunidad de Madrid en mayor de 2000. Letrado del Servicio Jurídico de Presidencia de la

Comunidad de Madrid entre mayo de 2000 y diciembre de 2001, fue vocal Asesor de la Secretaría General Técnica de Ministerio de Medio Ambiente desde enero a julio de 2002. Hasta este nombramiento y desde julio de 2002 era director del Gabinete Técnico del Subsecretario del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

- Su mercado genera la mitad de las ventas del sector y dispara el turismo náutico

MADRID, PRIMER PUERTO DEPORTIVO NACIONAL



Con crecimientos del 15 por ciento en expositores y del 30 superficie neta de exposición EXPO-NÁUTICA 2003 ha recibido el espaldarazo del público, y, Madrid ha vuelto a reconfirmar su imagen de «primer puerto deportivo español. Una paradoja que viene servida por el hecho de que, sin playas ni amarres, la capital de España es un mercado que se lleva la mitad de las ventas del sector náutico, y, también detenta un abigarrado número de licencias y títulos náuticos.

Bien es cierto que a Madrid la resarcan sus aguas interiores y embalses navegables, sus más de treinta clubes náuticos,

una densa y joven afición a navegar, pero la visita «EXPO-NÁUTICA 2003» resultó el referente más claro de tan paradójico fenómeno. Madrid ha hecho valer este activo de

mercado, ya como la segunda feria náutica española en importancia, y, son muchas las empresas de este sector que se han asentado establemente en la capital.

La conexión turística, a toda vela

Los más de 40.000 visitantes de EXPO-NÁUTICA 2003 han asistido a la feria por el atractivo multipropósito de escaparate novedoso y muestra de cultura marítima que diseñaron sus organizadores, hacia una visión de

conjunto para un público variopinto.

Ha funcionado la conexión turística del sector náutico. Se mostraron las principales novedades en embarcaciones, motores, accesorios, ropas, pesca, submarinismo, electrónica náutica, decoración naval, etc., pero también se han presentado las muchas oportunidades que turística-mente se ofrecen al público en general, en materias de turismo deportivo y charters náuticos, es decir, que «se puede navegar sin tener lancha» o «alquilar siete o quince días



Una feria super-ventas que rompe sus costuras

Con 7.880 km. de costa, un total de 254 puertos deportivos y una flota de más de 200.000 embarcaciones, España es actualmente el país europeo de más rápido crecimiento en las ventas de embarcaciones, cuyos incrementos en el año 2001 se han situado en un 30% en veleros y en un 15% en embarcaciones a motor en embarcaciones a motor. Un sector por tanto de gran potencial —ya que todavía dista de sus vecinos mediterráneos con 1 embarcación por cada 308 habitantes, frente a los 48 y 72 de Francia e Italia—. Prácticamente todos los sectores representados incrementan notablemente su presencia, reforzando además su apuesta en el Salón con mayores esloras y mayor número de novedades. Crecimientos del 15% en empresas participantes, y de casi el 30% en superficie neta de exposición, confirman EXPONÁUTICA'03 como la mejor edición de toda su trayectoria, en la que el aumento de peticiones de participación han llevado a la feria a su máxima ocupación, y a plantearse una ampliación notable de su espacio para atender la demanda en futuras ediciones.

de mar, patrón y tripulación incluida...», y, precisamente es éste el segmento de mas energético crecimiento y atractivo para el público.

Esta quinta edición de EXPO-NAÚTICA ha vuelto a decantar que el turismo de los residentes en Madrid se inclina por las localidades costeras y resulta especialmente atraído por la cultura marítima, por lo que la feria reveló, junto a la buena salud de un sector en crecimiento constante, nuevas oportunidades de crear afición, o elevar la calidad de los deportistas y parque de embarcaciones.

Cada vez navegan mas españoles, pero lo hacen, así

mismo, mejorando cada año su lancha o añadiéndole equipos de mas prestaciones, calidad y seguridad. En el último año, se vendieron menos lanchas, pero las compradas son de mas precio y el negocio mejora ingresos sin parar... Una preocupación del sector, en este punto, es la de que el número de matriculaciones pugna con la escasez de puertos y amarres, y, de aquí la importancia — y la justificación— de alquiler y el charter náutico. Aún así, «no hay ni un solo puerto deportivo español en que no amarre alguna embarcación cuyo propietario no proceda de Madrid, ni paquete turístico náutico o charter que no venda una empresa radi-



cada en la capital o sucursal de ésta».

EXPO-NAÚTICA 2003 desarrolló una programación cultural, paralela a la puramente expositiva, que se inclinó —este año— por la fauna marítima y encadenaría el «I Festival Internacional Cinematográfico de Delfines y otros Mamíferos Acuáticos ISLA DE LOS DELFINES» y la exposición del «Proyecto LIFE para el Delfín Mular, Marsopa y Tortuga boba en las costas de Murcia y Andalucía», y, fue presentada la «10ª Regata Puertos de Andalucía» y el «6º Concurso de Pesca de Altura Puerto de Barbate».

Flota y licencias, en crecimiento

La Asociación de Industrias Náuticas (ADIN) registra un crecimiento de flota deportiva que se estabiliza en el 6 por ciento anual, y, similares tasas se producen en las licencias y títulos para navegar. La gran mayoría de la producción se orienta a las embarcaciones neumáticas (54,47 por ciento) y el 45 por ciento restante se distribuye entre vela y motor, de las que importación reparten cifras parejas. Entre las lanchas de producción nacional destaca, en ventas, el grupo de esloras comprendido entre los 5 y los 7,5 metros.

Las embarcaciones de nueva matriculación ascendieron a 11.963 en el último año, de las que el 80 por ciento corresponden al grupo de la llamada Lista 7ª (de recreo, para uso privado) y el 13 por ciento, a la Lista 6ª



Evolución de la flota de embarcaciones de recreo en España

	1998	1999	2000	2001
Total embarcaciones	169.774	182.321	194.953	206.916
Nuevas matriculaciones	10.304	12.547	12.632	1.963
% sobre el año anterior	+6,46%	+7,39%	+6,93%	+6,14%

Fuente: Registro Central de Buques (Dirección General de la Marina Mercante).

Censo de embarcaciones de recreo y número de amarres disponibles por CC.AA.

Comunidades Autónomas	Flota	Puertos	Amarres	Amarres/Puerto
País Vasco	9.532	6	1.280	213
Cantabria	5.930	8	1.739	217
Asturias	4.435	8	886	111
Galicia	21.978	19	4.232	223
Andalucía	29.842	34	11.278	332
Murcia	12.099	16	4.056	255
Cdad. Valenciana	23.674	45	15.836	352
Cataluña	53.947	43	22.133	515
Baleares	26.794	64	19.057	298
Canarias	16.420	9	3.336	371
Ceuta	1.675	N/D	N/D	N/D
Melilla	590	N/D	N/D	N/D
TOTAL	206.916	252	83.853	288*

Fuente: Registro Central de Buques (Dirección General de la Marina Mercante) y Asociación de Industrias Náuticas (ADIN) con datos de la Asociación Catalana de Ports Esportius i Turístics.

* Media española.

(para uso comercial, alquiler y charter), siendo estas últimas las que más crecen en los últimos años.

El número total de flota de recreo ya sobrepasa en España las 200.000 unidades, plasmando el record histórico que anualmente se supera en el censo periódico.

Los puertos deportivos nacionales, 254 actualmente, ofrecían a finales de la última temporada unos 83.000 amarres, verdadera quiebra del sistema, pues su número escasamente se acompaña al de nuevas embarcaciones y matrículas. La pura ley de oferta y demanda hace que sus precios de compra sean prohibitivos, costando incluso más el amarre que la embarcación, y entre los 13.000 y los 30.000 euros, según comunidades autónomas mediterráneas, la más caras.

La práctica de los deportes náuticos arroja en España 6 especialidades (subacuáticas, esquí, motonáutica, piragüismo, remo y vela) que reparten a los 187.000 federados. El total de títulos expedidos en la última temporada, para el gobierno de embarcaciones de recreo, ascendió a 22.000, con predominio del de patrón de yate. El caso de Madrid sigue siendo proverbial y llamativo: es la primera comunidad autónoma española de aguas interiores en número de licencias en todas las especialidades náuticas, excluida la pesca, la tercera del total nacional en piragüismo, y, sexta en subacuáticas, esquí náutico y motonáutica. ■

S. de Francisco

EL SECTOR PESQUERO RECHAZA LA ELIMINACIÓN DE ARANCELES

El sector de la pesca de los productos pesqueros ha señalado su oposición a la postura inicial de la Organización Común de Mercado (OCM) en relación con este sector ante la reunión ministerial que se celebrará en Cancún, México el próximo mes de septiembre. En esta propuesta se aborda el acceso a los mercados de los productos no agrícolas entre los que se ha incluido el pescado y los productos derivados. Para el sector español, la Administración debería oponerse a una apertura indiscriminada de determinados productos de la pesca que son sensibles a su comercio. Par Anfaco, si se llevan a cabo los planteamientos de la OCM se podría poner en peligro la actividad en el sector importante por el número de empleos que genera.

Según los datos manejados por el sector, en el punto de siete del borrador elaborado por la OMC se propone un enfoque de eliminación sectorial donde se incluye el sector del pescado y los productos de la pesca. De acuerdo con ese planteamiento, se reclama que se excluya al sector de este enfoque. Igualmente, se reclama la considera-

ción del atún como un producto sensible tal como lo ha venido haciendo la Unión Europea.

Para el sector español, de cara a la reunión de Cancún, la Comisión de la Unión Europea debería plantear su estrategia en base a los siguientes puntos:

- El sector pesquero, debe tener un tratamiento específico y diferenciado del resto de los productos no agrícolas.

• Anfaco se opone a una apertura indiscriminada de algunos productos sensibles

- Liberalización comercial, y aspectos arancelarios: se deben mantener los actuales aranceles para determinado productos pesqueros declarados sensibles, mediante una lista de exclusión, como es el caso de las conservas de atún.
- Debe evitarse que los productos pesqueros obtenidos por extracción directa o través de transformación, mediante normas socio-laborales contrarias a las directrices emanadas de la OIT, tengan una viabilidad comercial en nuestros mercados.

- Además, la liberalización comercial debe ser completa e ir acompañada de una liberalización comercial en otros ámbitos y, en especial, el de las inversiones pesqueras en terceros países (ejemplo: en los EE.UU., con la Ley conocida como Stevens Act», se exige que en los buques pesqueros el 75% del capital sea de propiedad estadounidense.
- No se puede admitir que en la simplificación y armonización de las estructuras arancelarias (desmantelamiento) se incluya genéricamente el sistema de nomenclatura combinada de 6 dígitos ya que cuantitativamente y cualitativamente para la defensa e identificación de nuestros productos pesqueros necesitamos, al menos, un código N.C. de 8 dígitos, y por supuesto, consideramos necesario mantener los actuales «ex».
- En lo referente a las Medidas No Arancelarias, y antes de adoptar una posición concreta a nivel O.M.C., es indispensable disponer de un documento exhaustivo en el que se recojan las medidas no arancelarias aplicadas por terceros países en el sector (sanitarias; reglas de origen; extraterritorialidad; etc.).

- La postura de España respecto a los países integrados en el Sistema de Preferencia Generalizadas (S.P.G.), pasa por el mantenimiento de la situación actual.
- Se comparte la creciente desinformación que se tiene sobre los países en vías de desarrollo, la cual perjudica claramente la transparencia natural de los mercados.
- Asimismo, se debe comunicar a la Comisión que postura se debe ir ajustando al resultado con las conversaciones con los diferentes países, pero también está claro que debe tener sus principios preestablecidos. ■



Las empresas mixtas han constituido en los últimos años un vehículo fundamental para dar salidas a una parte de la flota comunitaria que no encontraba salidas en los caladeros propios y en base a unas ayudas importantes de Bruselas. Para los países miembros suponen la posibilidad de un mayor abastecimiento de pescado capturado en aguas de terceros países. Pero, su constitución y desarrollo también han jugado un papel muy importante en la mejora de las estructuras de la pesca en esas zonas con la creación de infraestructuras y puestos de trabajo.

EMPRESAS

MIXTAS,

SOLUCIONES

PARA

LA PESCA



Su constitución y desarrollo constituyen una salida para parte de la flota comunitaria y un mayor abastecimiento de pescado



Las autoridades comunitarias, en un momento de ajuste de fondos ante las corrientes de ahorro impuestas por la próxima ampliación de la UE, se habrían planteado hace unos meses la eliminación inmediata de esa política. Al final, la reforma aprobada mantiene los apoyos pero, como en otras medidas estructurales, ha puesto una fecha para su terminación, a la vez que plantea nuevas exigencias. El desarrollo de unas pesquerías responsables en cualquier caladero donde se vayan a ubicar esos barcos constituye uno de los ejes de la nueva política.

Las empresas mixtas, además de apostar solución a los problemas de las flotas comunitarias, constituyen también herramientas importantes para el desarrollo de los países donde se instalan y llevan a cabo su actividad. Esta es una de

las principales conclusiones a que se llega en un estudio —encuesta realizado por el Centro Tecnológico del Mar— Fundación Cetmar. En esta encuesta han participado un total de 26 grupos pesqueros españoles donde se hallan los más importantes con un volumen de negocio de 1.311 millones de euros, 264 barcos, unas inversiones de 461 millones de euros y la creación de casi 8.000 empleos de los que unos 5.000 los ocupan personas no comunitarias de los que el 80% son hombres y el 20% mujeres para trabajos en tierra. Según algunos de los datos manejados sobre el sector de la pesca, aproximadamente el 85% de las capturas mundiales se llevan a cabo en aguas bajo la jurisdicción de terceros países. Ello supone para esos países la cesión de unos recursos que en la mayor parte de los casos, por falta de medios técnicos, no se podrían capturar. Hay un beneficio evidente para las

empresas pero también se produce una transferencia de fondos que suponen una contribución al desarrollo de esos pueblos. Lo fundamental es que las pesquerías se hagan con criterios de responsabilidad y desarrollo sostenible.

España, por las especiales condiciones de su mercado y la situación de sus caladeros, es uno de los países pioneros en el mundo tanto en la constitución de empresas conjuntas hace varias décadas como para la firma de acuerdos de pesca. El mercado español es uno de los que tienen una mayor demanda de pescado y donde se pagan además los mejores precios mientras los caladeros se hallan bajo mínimos para atender las necesidades de sus flotas.

El desarrollo de las empresas mixtas se ha producido en todo el mundo pero muy especialmente en África y América. Las principales inversiones en empresas

En los países donde se instalan han supuesto igualmente un factor para el desarrollo de las pesquerías en mar y en tierra

mixtas se concretan en Argentina, Malvinas, Chile, Namibia, Senegal, Marruecos, Angola, Mauritania, Santa Elena, Congo, Perú, Gabón, Costa de Marfil, Guinea, Brasil, Uruguay, México, Guinea Bissau, Martinica, Cuba, Guatemala, Venezuela, Ecuador, Panamá, Antillas Holandesas y Sudáfrica.

En un análisis sobre la ubicación de las empresas mixtas, el primer lugar destaca el hecho de que las inversiones más importantes se hayan hecho en Argentina, Islas Malvinas, Chile y Namibia. En segundo término se hallaría otro bloque de países formado por Marruecos y Senegal. En segundo término destaca el hecho de que se constituyen empresas fundamentalmente en base a la existencia o no de interés pesquero en una determinada zona, al margen de que existan o no acuerdos de ese país con la Unión Europea. De las empresas consultadas en esta encuesta, que son la mayoría del sector, sólo una minoría se hallan en países con acuerdos con la UE como son los casos de Senegal, Angola, Guinea Bissau, Guinea y Mauritania. Por el contrario, son más las establecidas en países sin acuerdo de pesca como con los casos de Argentina, Namibia, Chile, Malvinas o Marruecos. Según los datos manejados, solamente un 21% de las empresas mixtas se establecieron a la sombra de un acuerdo de pesca mientras el 79% se

constituyeron por iniciativa privada.

Un punto interesante en la actividad de las empresas mixtas en su grado de implantación en cada uno de los países donde realizan las capturas. En la mayor parte de los casos, se trata de empresas que bien de forma voluntaria en unos casos y en otros ante las exigencias de las autoridades de cada país, tienen importantes estructuras fijas en tierra. En 90% de las empresas mixtas objeto de la encuesta se dedican tanto a la actividad extractiva como a la comercializadora. El 70% operan con productos congelados. No llegan al 10% las empresas que operan en el mercado de fresco, que tienen procesamiento del pescado a bordo, en muelles o en cámaras.

La actividad de las empresas mixtas requiere el desarrollo de elevadas inversiones tanto en buques como en plantas. Según los datos aportados por las empresas consultadas, más de la mitad han llevado a cabo inversiones en buques y casi el 50% lo han hecho también en plantas para tratamiento y procesado del pescado. Las inversiones hechas en buques se elevan a 450 millones de euros. La mayor parte de esas inversiones son para barcos atuneros cerqueros mientras que son bajos los porcentajes en inversiones para otros barcos como marisqueros, palangreros o arrastreros. Junto a esas inversiones destacan otros 63





millones de euros en el desarrollo de plantas para el procesamiento de pescado y su posterior comercialización. Estas inversiones suponen el desarrollo de nuevas estructuras en el sector de la pesca de cada país así como la puesta en marcha de empresas auxiliares o demanda de nuevos servicios. Las inversiones directas más importantes en esa línea se han producido en Marruecos, Islas Malvinas, Argentina, Chile, Namibia, Australia, Mozambique, Ecuador y Cuba. De estos países, los más importantes son Namibia, Argentina y Marruecos, tres caladeros para los que no hay ningún tipo de acuerdo con la Unión Europea. Estos datos ponen de manifiesto la importancia de las empresas mixtas para la actividad de las flotas más allá de los compromisos comunitarios en un momento cuando la Unión Europea se está replanteando la política de acuerdos con terceros países para que los armadores asuman más los costes de cada acuerdo. Vía las empresas mixtas se han mejorado los aprovisionamientos comunitarios de productos de la pesca y, por otra parte, se han logrado mejoras en los niveles de desarrollo en las zonas donde se han ubicado esas empresas. Una primera consecuencia derivada de la actividad de las empresas sobre las que se realizó la encuesta, es que en esas zonas se han creado unos 5.000 puestos de trabajo directos, lo que se traduce en mayores rentas, mayor demanda y una discreta aportación al desarrollo socioeconómico de esos países. Bruselas insiste en la necesidad de que todas sus flotas, operen bajo cualquier fórmula en los caladeros del mundo, lo hagan bajo unos criterios de desarrollo sostenible y respeto a los recursos no

esquilmo los mismos, algo que sería negativo para ese país así como para las propias flotas comunitarias. Según los datos manejados, los países donde las empresas mixtas están creando más empleo tanto con puesto de trabajo en mar como en tierra son Argentina, Namibia y Chile, seguidos de otros como Senegal, Marruecos y Angola. Las contrataciones son superiores para hombres que para mujeres ya que mientras los primeros suponen el 80% de ese empleo, las mujeres tienen el 20% en su totalidad en plantas de procesado en tierra. De cara al futuro, las empresas prevén un aumento de las contrataciones en un 30% a corto plazo tanto por la ampliación de plantas como de buques.

En relación con las empresas mixtas un dato final a tener en cuenta es que casi el 80% de las capturas de esos barcos se destinan a la exportación, en su casi totalidad a la Unión Europea mientras la parte que se queda en ese tercer país es muy reducida.

La encuesta concluye que las empresas mixtas se traducen en un beneficio tanto para la Unión Europea, las empresas que las promueven como para los terceros países que las acogen, siempre actuando con pesquerías responsables. Para los terceros países, los beneficios se concretan en inversiones, desarrollo de infraestructuras de pesca y empresas auxiliares, mejora tecnológica y empleo. Para la Unión Europea, con las empresas mixtas se asegura un abastecimiento de pescado, se mantiene en buena medida el empleo en zonas muy dependientes de la pesca y constituyen un acicate para seguir buscando e investigando nuevos caladeros. ■

Vidal Maté

Acceso de la flota a las aguas occidentales de la UE

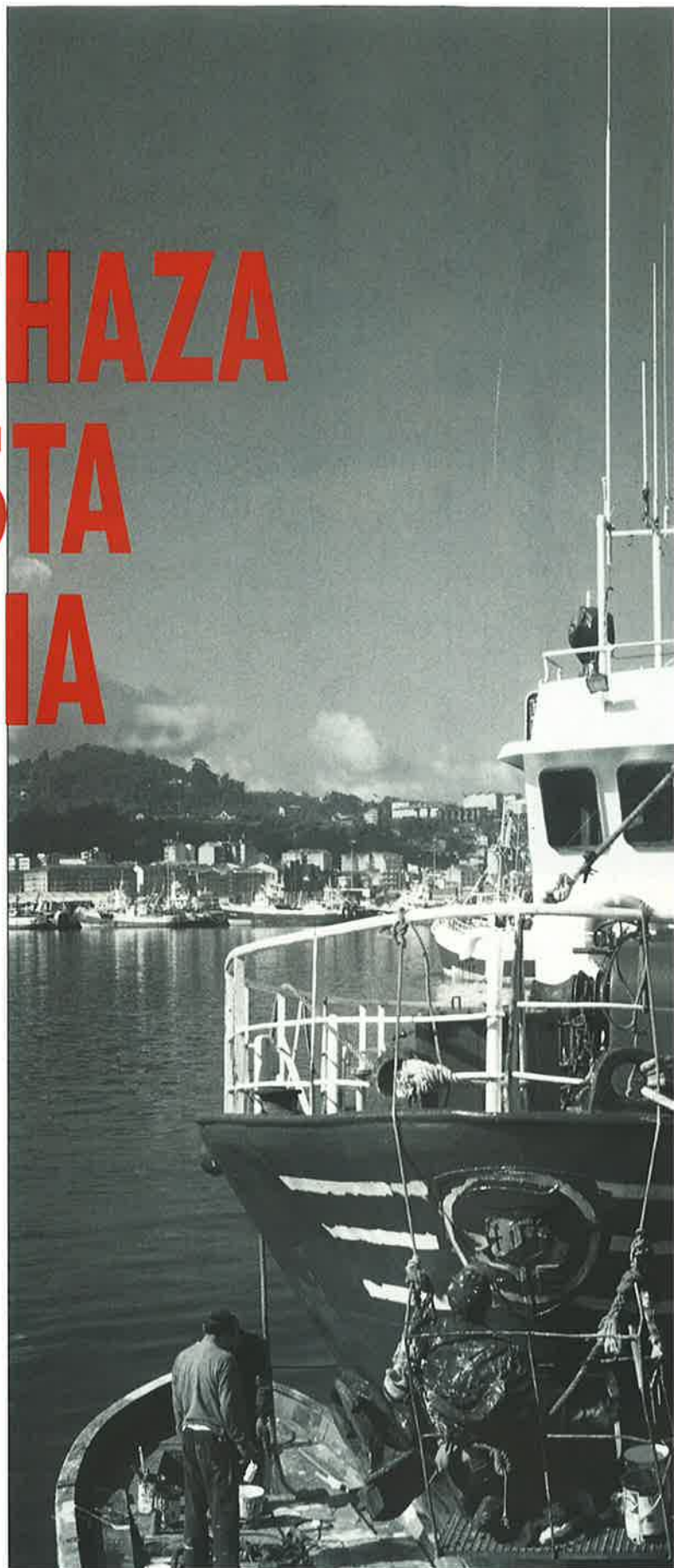
ESPAÑA RECHAZA LA PROPUESTA COMUNITARIA

La Administración española ha rechazado la propuesta de gestión sobre la capacidad de la pesca en aguas occidentales y que debería aprobarse antes del próximo 30 de junio, el ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete se opuso a la propuesta comunitaria por considerar inaceptable un sistema de gestión que tenga como base exclusiva el período en el que España estaba sometida a las discriminaciones del período transitorio derivado del Acta de Adhesión.

Tras la aprobación de la reforma de la Política Pesquera Común el pasado mes de diciembre, la Administración española presentó ante el Tribunal de Justicia comunitario cuatro recursos, uno de los cuales está referido al sistema de gestión de la capacidad de pesca en estas aguas. España señalaba que esa zona debe disponer de un reglamento nuevo sobre esfuerzo pesquero y que, en ningún caso debería ser discriminatorio para los países miembros. Mientras se da una solución definitiva a este problema, España presentó un plan de pesca voluntario por el que se limitaba el esfuerzo máximo a

46.340 miles de Kw. sin incrementar el mismo hasta los 66.686 que sería el techo resultante de haber aplicado a la flota española el método de cálculo aplicado a los demás países en 1995.

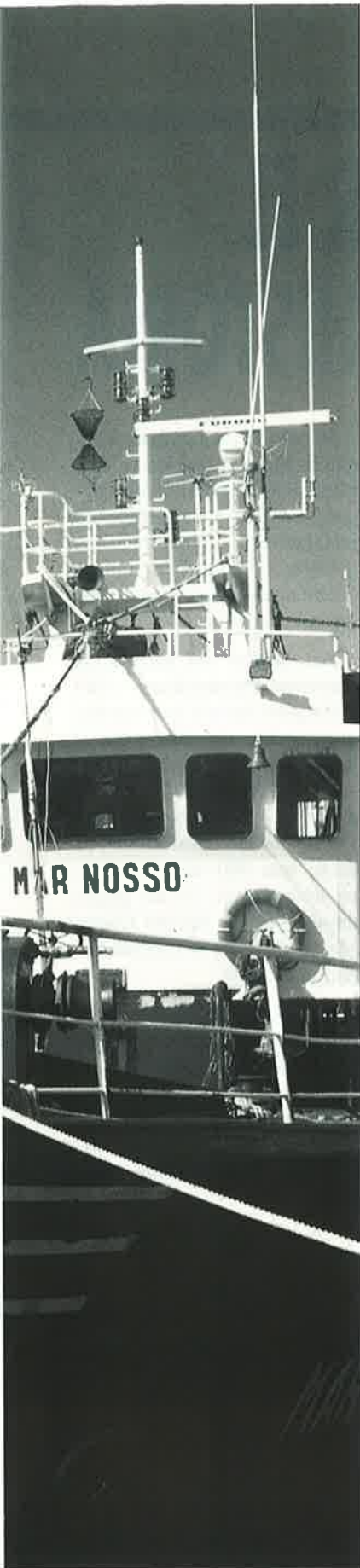
La Comisión ha propuesto un período de referencia 1988/2002 a la hora de determinar el número máximo de buques por zonas, algo inasumible para España en cuanto en esas fechas estaban aún vigentes las discriminaciones de los reglamentos comunitarios de esfuerzo pesquero de 1995 y que ya no son aplicables a partir de este año. Ante esa propuesta, el ministro español insistió ante sus colegas comunitarios que se había iniciado un



nuevo período en la PCP con una plena integración que se debería respetar a todos los efectos. España insistió además en la necesidad de que la

Comisión vele por el cumplimiento de todos los Tratados.

Sin embargo, el ministro Arias ha destacado que, inde-



más acertado, al considerar que los grupos de trabajo técnicos no han examinado el texto y su contenido se aparta significativamente de la propuesta inicial, presentada al Parlamento Europeo.

El sistema de gestión por esfuerzo

Además de la necesidad de tener en cuenta el fin del período transitorio de la adhesión de España a la UE, el ministro ha manifestado su sorpresa por la propuesta de un sistema general de control de esfuerzo, que no sólo se superpone al sistema general de control de esfuerzo, que no sólo se superpone al sistema de Totales Admisibles de Capturas (TACs) en estas aguas, sino también en las limitaciones de esfuerzo de los planes de recuperación y cuando ya existe uno, el del bacalao, aplicable a parte de las aguas occidentales.

La delegación española opina que si cada stock se gestiona en toda su zona de distribución, que es lo biológicamente correcto, y se establecen TACs para dichas zonas de distribución, no tiene justificación que la Comisión imponga restricciones de capacidad o esfuerzo, que pueden impedir la captura de las cuotas o interferir en el principio de estabilidad relativa, ya que desde el punto de vista de gestión no hay diferencia entre capturas de un stock realizadas en uno u otro punto de su área de distribución.

España defiende la sustitución del antiguo régimen de esfuerzo de 1995 por un sistema de limitación de la capacidad global de cada Estado miembro en el conjunto de las aguas occidentales, sin establecer topes de presencia simultánea de bar-

cos por zona o por artes. La actividad en cada zona vendrá limitada por las cuotas disponibles en cada caso.

Inclusión de zonas biológicamente sensibles

La Comisión ha decidido incluir en su propuesta la noción de zona sensible, en la que saldría perjudicada especialmente la flota española. España es el primer país interesado en la conservación de los recursos, pero considera que se deben adoptar las medidas adecuadas. La Co-

o mayores índices de abundancia de juveniles que en la zona propuesta y para las que, sin embargo, no se prevé ningún tipo de protección.

Asimismo, la propuesta exige a los buques de menos de 10 metros, que faenan más cerca de la costa, a profundidades en las que la abundancia de juveniles es más alta. Además del efecto negativo sobre la conservación de la merluza, esta exención supone una discriminación para la flota española. En cambio, en la propuesta se incluye como «zona sensible»

una de las zonas de mayor concentración de actividad de la flota española, situada más al sur del área de cría.

Por todo ello, el ministro ha afirmado que no se debe confundir el problema de selectividad de tallas con el derecho que tienen todos los buques comunitarios a acceder a todas las aguas comunitarias, sin que se reserve parte de dichas aguas en beneficio exclusivo de uno o varios Estados miembros.

España considera inaceptable la creación de un nuevo «box» para nuestra flota, pero sí apoyaría la adopción de medidas técnicas de veda para la protec-

ción de los juveniles de merluza, aplicables sin discriminación por razón de nacionalidad a todas las flotas implicadas.

En relación con las regiones periféricas, España podría aceptar, como excepción al principio de libre acceso de todas las flotas comunitarias a las aguas de otros Estados miembros, la reserva del acceso a las 50 millas para todas las especies, incluidas las altamente migratorias, para las flotas locales de Azores, Madeira y las Islas Canarias, por razones socioeconómicas. ■

España defiende la sustitución del régimen de esfuerzo pesquero por otro basado en limitar la capacidad global de cada Estado miembro.

Se apoya la aplicación de medidas técnicas para la protección de los juveniles de merluza sin discriminación por países

misión plantea sustituir el box irlandés pero creando un nuevo «box» aún más restrictivo.

El documento de la propuesta justifica este nuevo «box» sobre la base de la abundancia de juveniles de merluza, identificada en los trabajos previos a la adopción de las medidas de emergencia para la merluza en 2001. Sin embargo, la delegación española ha constatado que si se examina la abundancia de juveniles en toda el área de distribución de la merluza Norte, se comprueba que existen otras zonas con los mismos

pendientemente de las observaciones de fondo sobre el contenido de la propuesta, el procedimiento de trabajo empleado por la Comisión no ha sido el

LA ARMADA ENCARGARÁ A IZAR EL MAYOR BUQUE ESPAÑOL DE LA HISTORIA

La Armada española ha firmado con el astillero público IZAR el diseño final del Buque de Proyección Estratégica LL («Landing Logistics» —en la nomenclatura OTAN—), que será el mayor de la historia de nuestra Marina, por un coste aproximado de 400 millones de euros.

El astillero ferrolano de IZAR lo empezaría a construir el próximo año, asegurándose carga de trabajo hasta 2009 y un esfuerzo en ingeniería constructiva de última generación, repercutible en la calidad de su oferta, capaz de fabricar a un tiempo dos tipos de fragatas, lo que no es posible en ningún astillero mundial del presente.

● **Eslora: dos campos de fútbol**

Este buque multipropósito es concebido, por las autoridades de la Armada, «para el desarro-



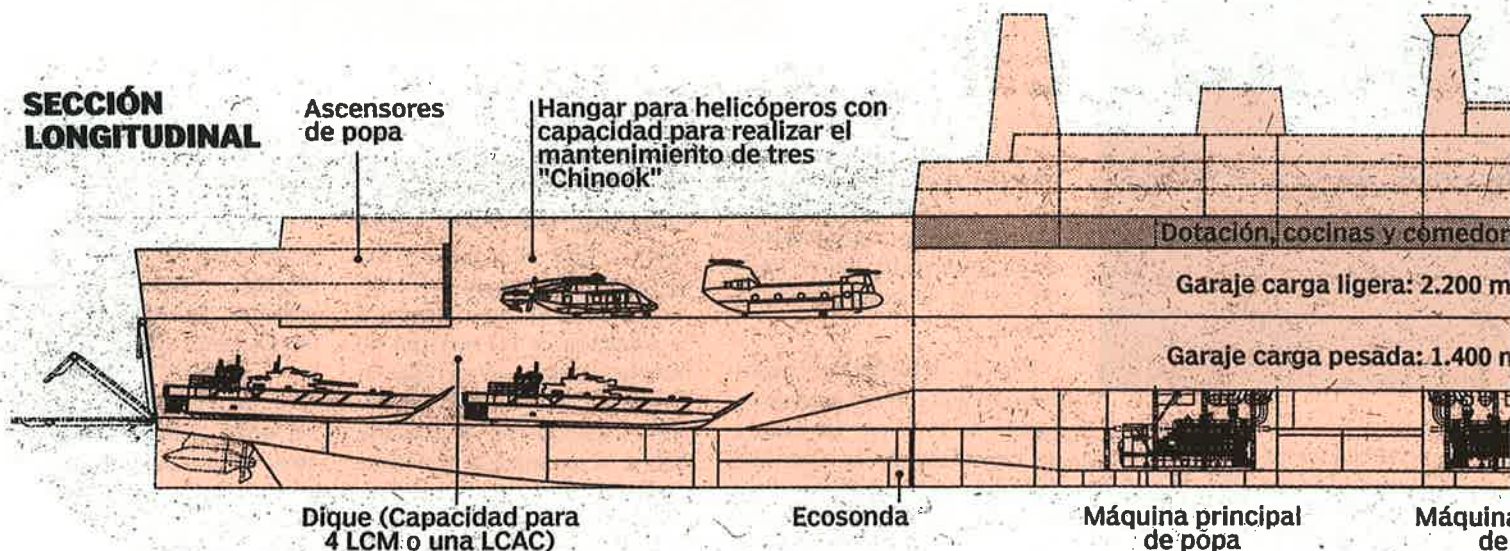
llo de operaciones anfibias de Infantería y maniobras estratégicas del Ejército de Tierra en zonas de conflicto, y para pres-

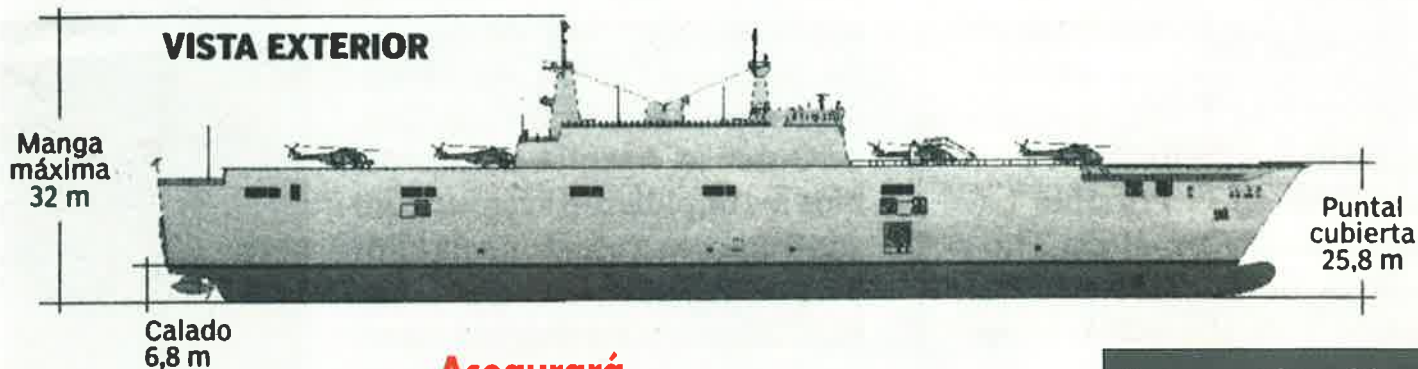
tar ayuda en áreas geográficas donde se produzcan catástrofes naturales o medioambientales».

Se trata de una embarcación que duplica la capacidad y desplazamiento de los actuales buques anfibios y va dotado de instalaciones hospitalarias, quirófano y Unidad de Vigilancia Intensiva, en un área de 450 metros cuadrados.

Para hacerse una idea de los contornos lineales de este «mega-buque» bastará con denotar que su eslora significa lo que el largo de dos campos de fútbol —más de 200 metros— y llevaría a bordo 1.300 personas, más 175 de dotación profesional, es decir, casi 900 soldados para un desembarco, 20 del grupo naval de playa, 100 del Estado Mayor y 160 de la Unidad Aérea Embarcada.

Su desplazamiento a plena carga alcanza las 26.000 toneladas, la propulsión es eléctrica, con los 22 nudos de velocidad máxima y los 20 de velocidad sostenida, y autonomía de combustible para 9.000 millas.





Asegurará carga de trabajo hasta 2009, en un horizonte de pobreza severa en pedidos a los astilleros mundiales.

El Buque de Proyección Estratégica LL permite que despeguen, en su cubierta de vuelo, seis helicópteros de tamaño medio, mientras que por su dique podrían deslizarse cuatro lanchas. Dispone de un hangar para helicópteros que permite realizar los mantenimientos de tres de la clase «Chinook», y cuenta con dos garajes para carga ligera (2.200 metros cuadrados) y carga pesada (1.400).

● Producto de alta tecnología

El astillero público IZAR no podrá alcanzar su reto de entrada en beneficios para 2004, como diseñó al cierre de la fusión AESA-Bazán, cuando no habrían sobrevenido las caídas de pedidos del naval europeo por el «dumping» asiático ni las catástrofes del transporte petrolífero.

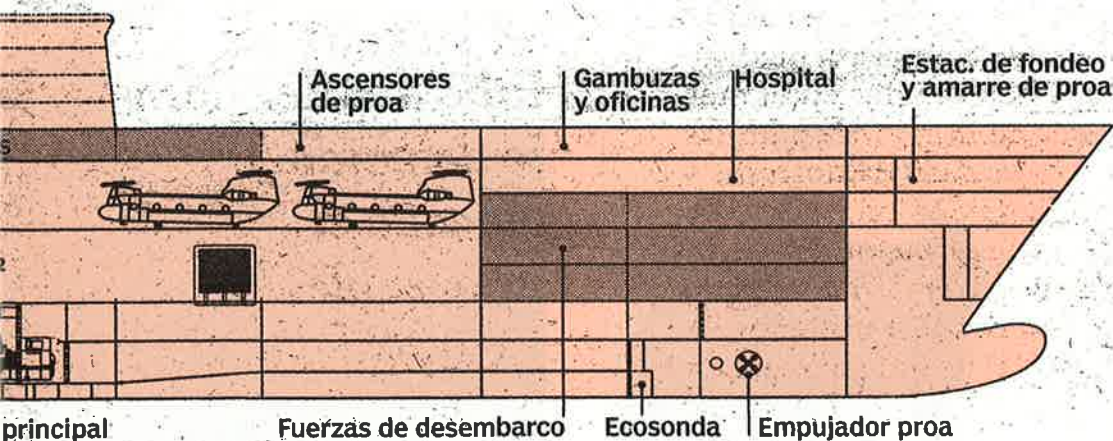
Para su presidente, José Antonio Casanova, «lo de los astilleros coreanos no debe ser tomado como una disculpa sino como un estímulo más, para que —con productos de alta tecnología, como nuestras últimas fragatas— hallems la plena utilización de capacidad y el equilibrio de cuentas... «IZAR cerró 2002 con pérdidas de 132 millones de euros, que aproximadamente volverá a repetir en 2003.

En la actual cartera de pedidos del astillero público,

que asciende a 3.189 millones de euros, destacan nueve fragatas, cuatro submarinos, dos cazaminas, cinco metaneros y tres ferries. Para su principal accionista, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), «el futuro del sector es un consorcio europeo, a semejanza de lo que se ha hecho con la aeronáutica (EADS) y la siderúrgica (ARCELOR), pero lo nuestro —señaló Ignacio Ruiz Jarabo, en un reciente coloquio— va un paso por detrás...».

Y en cualquier caso, IZAR siempre ha pospuesto cualquier operación integradora al objetivo de viabilidad financiera que, comprensiblemente se retrasa ante el panorama de pobreza severa que está acusando las carteras de pedidos del naval europeo. ■

S. de Francisco



La sustitución de petroleros monocasco, expectativa «no realista»

El agravamiento de la construcción naval mundial se ha traducido en Europa, al cierre de 2002, en «una caída del 77% en los pedidos a nuestros astilleros». Para las fuentes de la patronal española Uninave «resulta preocupante que no se haya firmado ni un solo pedido en los últimos seis meses». Al negro escenario sólo le faltaba, además, la guerra de Irak y el disparo de los precios —que se triplican, a febrero último— del flete petrolífero/barril.

La expectativa que para la industria de astilleros podría significar la sustitución acelerada de petroleros mono-casco —retirada de unos 500 buques en 2003 de los puertos UE— se considera «no realista» por parte de los armadores internacionales. No solamente tendría un prohibitivo coste de 5.000 millones de dólares sino que abocaría el desabastecimiento de hidrocarburos y derivados en toda Europa.

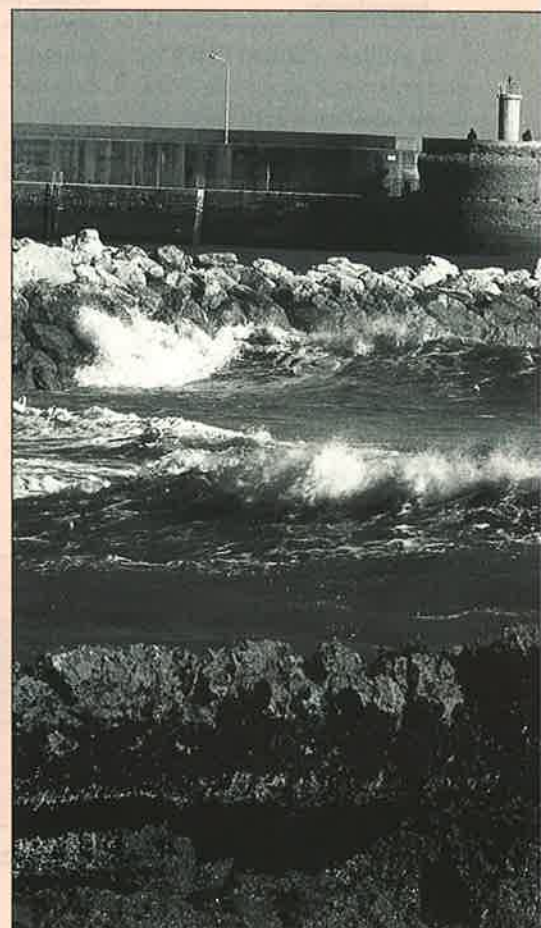
S. de F.

Los restos mortales del fundador del IEO llegan a Zuera (Zaragoza)



ODÓN DE BUEN VUELVE A CASA

El pasado mes de abril se puso punto final al exilio de uno de los más grandes impulsores de los estudios oceánicos que ha dado este país. La llegada de sus restos mortales desde México, donde murió en 1945, fue la ocasión para rendir un merecido homenaje a Odón de Buen y del Cos, insigne oceanógrafo y fundador del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en 1914. El homenaje, cuyo Comité de Honor fue presidido por S.M. el Rey, estuvo organizado por el ayuntamiento de Zuera (Zaragoza) bajo el lema "Odón de Buen vuelve a casa", y a él se adherieron más de sesenta instituciones.





El mar es una fuente inagotable de alimentación sana, barata, que incesantemente se renueva; pero hace falta regular sabiamente su explotación, y sin la base de los estudios oceanográficos no podrá adelantarse un paso, corriendo el grave riesgo de secar la fuente en vez de aumentar su caudal. Esta preocupación tan de actualidad fue expresada por Odón de Buen, en 1919, cuando se dirigía a la Comisión Internacional para la Exploración Científica del Mar Mediterráneo, y recogida en el discurso del ex director del IEO, Álvaro Fernández, en los actos de homenaje celebrados en Zuera.

No sólo fue el precursor de los estudios y de la investigación oceanográfica en España, sino que también destacó en su lucha por convencer a los poderes públicos de la importancia y trascendencia de tales estudios. Y también fue un precursor de la necesidad de «di-

Tan importante como fundar el IEO fue su labor para convencer a los poderes públicos e intelectuales de la importancia de la ciencia como motor para el progreso

vulgar, propagar, popularizar el estudio de la Naturaleza», otro de los debates de gran actualidad entre los científicos y que él expuso ya en 1908 en París, en la apertura de la Asamblea General de la Sociedad Zoológica de Francia. *En España la vulgarización cien-*

tífica es absolutamente necesaria para asegurar el éxito a los pocos que trabajan por la ciencia pura... Para que nos ayude la opinión, es necesario que nos comprenda...

Este «adelantado de la ciencia», según lo definió Álvaro Fernández en la citada intervención, realizó sus estudios universitarios en Zaragoza y en Madrid, donde se licenció en Historia Natural. Poco después fue seleccionado para realizar investigaciones científicas a bordo de la vieja fragata «Blanca». Aquí fue donde se instaló el primer laboratorio de biología. Junto a otros naturalistas, ve la necesidad de que se realicen estudios biológicos de las costas españolas, lo que desembocará en la creación de la Estación Biológica Marítima de Santander, en 1886.

Entre la ciencia y la política

En 1889 obtuvo la cátedra de Zoología y Botánica de la Universidad de Barcelona. Creó la Sección de Ciencias Naturales de esta Universidad y mantuvo una fecunda y estrecha relación científica con la Estación Biológica de Banyuls-sur-Mer, localidad que acabaría siendo el primer destino de su exilio. Entre 1884 y 1906 publicó una treintena de libros de geobotánica. Su total entrega a la investigación y a la pedagogía no le impidió dedicarse a la política. Fue concejal del ayuntamiento de Barcelona y, posteriormente, senador en las legislaturas de 1907 a 1910 por el partido de Nicolás Salmerón, al que también perteneció el jurisconsulto, político e historiador republicano Joaquín Costa.

No descuidó el impulso a los estudios biológicos de las costas españolas, y en 1908 consiguió que se creara el Laboratorio Biológico-Marino de Baleares. Luego siguieron otros en Málaga, Vigo y Las Palmas de Gran Canaria, con la finalidad, asimismo, de ir formando a las futuras generaciones de oceanógrafos.





Pero esta labor investigadora y pedagógica no era del gusto de todos. El cardenal Casanyes, obispo de Barcelona, le excomulgó al considerarle uno de los principales introductores del darwinismo en España, por lo que declaró herética su obra didáctica. Esta decisión llevó acarreada su separación de la cátedra de la Universidad de Barcelona, por lo que en 1911 se trasladó a Madrid.

Sin embargo, la Santa Sede no ratificó la pena de excomunión, por lo que la decidida intervención del general Weyler devolvió a Odón de Buen a su cátedra.

El 18 de abril de 1914 se materializó uno de sus más grandes sueños, fruto del trabajo de muchos años junto a un grupo de naturalistas con los que compartía este objetivo: la creación del Instituto Español de Oceanografía, del que fue su primer responsable. Embarcado en diversos navíos de guerra debidamente acondi-

**Como destacó
Álvaro
Fernández, Odón
de Buen profetizó
lo que hoy es una
preocupación
mundial, y que se
conoce con el
nombre de
"desarrollo
sostenible", al
tiempo que
sentaba las bases
de la
conservación
marina**

cionados para la investigación, trabajó en la confección de cartas de pesca; estudió los fondos del estrecho de Gibraltar; analizó las corrientes y la flora y la fauna mediterráneas; determinó la migración de las especies y observó la contaminación provocada por el petróleo. Y es que al recién creado IEO se le encargan tareas de asesoramiento a la Administración sobre asuntos oceanográficos y pesqueros, así como la coordinación de la investigación oceanográfica en España y representar a nuestro país ante los organismos internacionales. Unos fines que perduran, en líneas generales, hasta nuestros días.

Sería excesivamente prolijo adentrarnos en esta ocasión en la importancia de su aportación científica, además de la pedagógica e impulsora de la investigación. Destacar, como ejemplo, su trabajo para introducir y aclimatar en los fondos marinos la *Gambrusia affinis*, pez larvívoro que resultaría de-

cisivo como medio para combatir el paludismo. Y si se ha hablado anteriormente de su labor precursora, señalar que los criaderos de mejillones se deben a un proyecto suyo.

La Guerra Civil vino a truncar no sólo la fructífera actividad de este gran investigador, sino la de todos aquellos que habían logrado que la investigación oceanográfica española ocupara un lugar de privilegio en el ámbito internacional, al igual que ocurriera en tantas otras ramas de la ciencia. Debido a sus ideas políticas, fue encarcelado en Palma de Mallorca, lugar donde se encontraba en 1936.

«No sembré en arenas estériles»

Odón de Buen fue canjeado por los hermanos Primo de Rivera, tras lo cual fijó su residencia en Banyuls-sur-Mer y, desde allí, se desplazó hasta México, donde falleció en 1945.



Evidentemente, la guerra supuso un frenazo a todos los proyectos de investigación que se estaban realizando, incrementado por el éxodo de los investigadores que los llevaban a cabo y de otros muchos que fueron apartados de su labor científica. Ello, unido a la falta de recursos, hizo temer por el futuro del IEO. Afortunadamente, y corroborando lo que el propio Odón de Buen escribió en uno de sus libros, en el que aseguró que *no sembré en arenas estériles*, su semilla fructificó y fueron muchos los que decidieron continuar con su labor. Y en este trabajo, además de a numerosos científicos, hay que reseñar el impulso de no pocos almirantes y jefes de la Armada que, siendo jóvenes oficiales, habían compartido numerosas travesías con los equipos de investigadores y el propio Odón de Buen.

El pasado mes de abril, además de un merecido ho-

El homenaje de sus compañeros

En Zuera, muy lejos del mar, nació en 1863 una de las personas que más hizo por la investigación oceanográfica. No sólo las ciencias marinas estaban en pañales en nuestro país; también el resto de la cultura científica. A él debemos los primeros pasos para su desarrollo. Los primeros laboratorios marinos y la creación del IEO, la formación de investigadores, la divulgación científica...

Y esa labor, truncada por la Guerra Civil, ha sido ahora reconocida. Y en ese reconocimiento han estado los que más pueden apreciar su labor, sus nuevos compañeros de investigación. Más de sesenta instituciones se adhirieron al homenaje. Junto al ex director general del IEO, Álvaro Fernández, estuvieron presentes los responsables de los centros oceanográficos de Baleares, Canarias, Gijón, Málaga, Murcia, Santander y Vigo. Tampoco faltó el secretario general del Consejo Internacional para la Exploración del Mar y el presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Su labor docente quedó reflejada con la participación de los rectores de las universidades de Zaragoza, Barcelona y Complutense de Madrid.

A los muchos honores y reconocimientos que recibió en vida se le unió ahora el del nombramiento, a título póstumo, de hijo predilecto de la villa de Zuera. Desde ahora, esta localidad zaragozana estará un poco más cerca del mar de lo que ya estaba.

R.G.

menaje, se saldó una enorme deuda con uno de los más grandes investigadores de este país. El regreso a su localidad de Zuera, donde nació en 1863, y de la que nunca se olvidó, como lo prueban sus continuas visitas y sus preocupaciones por los problemas municipales y culturales, consecuencia de lo cual fue la creación, en 1928, del colegio nacional que lleva su nombre.

Pero no es sólo el IEO, como institución, la que debe gran parte de su enorme labor de hoy a los trabajos de este hombre, sino muchos de sus investigadores, como destacó su hasta hace unos meses director general Álvaro Fernández en los actos en honor de Odón de Buen, *que tienen a este sabio profesor como su maestro, ya que gracias a sus abundantes trabajos y escritos ha seguido impartiendo su saber y enseñanzas entre nosotros.* ■

Raúl Gutiérrez



Visita de Gerardo Camps a la Casa del Mar de Santa Cruz de la Palma

El ex secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, visitó el pasado 15 de mayo la Casa del Mar de Santa Cruz de la Palma. Acompañado por el director provincial del Instituto Social de la Marina en Santa Cruz de Tenerife, Diego Muñoz Cobo, del de la Tesorería General de la Seguridad Social y de la directora local del ISM, Camps recorrió las instalaciones, inauguradas en 1999, que albergan no sólo al ISM sino también a la Tesorería y en breve acogerán también al INSS, y saludó y departió con los trabajadores presentes.

En la foto de izquierda a derecha, el ex secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps acompañado por el director insular de la Administración, el director provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social, la directora local del ISM y el director provincial del mismo organismo. ■

El delegado del Gobierno en Baleares visitó la Dirección Provincial del ISM



El delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma Balear, Miguel Ángel Ramis Socias, visitó el pasado 6 de junio la dirección provincial del ISM en Illes Balears. Tras hacer un recorrido por las instalaciones de la Casa del Mar de Palma de Mallorca, en el transcurso del que saludó y departió con los funcionarios, se trasladó a la Escuela de Formación Náutico Pesquera en compañía del director provincial, José María González Díaz. Allí fueron recibidos por el director del centro, quien tras presentarle al claustro de profesores, le invitó a presenciar una demostración del funcionamiento de los simuladores con los que cuenta la Escuela para impartir los ciclos de Grado Medio y Superior de Formación Profesional. ■

Cursos de formación en la Escuela de FPNP de BUEU

La Escuela de Formación Profesional Náutico Pesquera de Bueu, que depende de la dirección provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo, viene desarrollando una amplia actividad formativa en el marco de la formación continua. Dentro de las acciones cofinanciadas por el Fondo Social Europeo en el marco del programa operativo «Seguridad y Salud en el Trabajo Marítimo», dirigido a la mejora de las condiciones de seguridad y trabajo a bordo, el centro estable de Bueu impartió durante el primer semestre de este año 15 cursos de Formación Sanitaria, 12 de ellos correspondientes al Nivel 1, con un total de 180 alumnos formados.

Asimismo se impartieron, dentro del mismo programa y en las mismas



fechas, 10 cursos de Supervivencia en la Mar, Nivel 1, a los que asistieron 140 alumnos y un curso de Radiotelefonista para otros 20 alumnos.

Paralelamente a los cursos cofinanciados y dentro de la programación formativa diseñada y aprobada en la dirección provincial e Vigo para el presente año, se están desarrollando cursos dirigidos a la mejora y promoción profesional de la gente de mar. Entre otros, durante este primer semestre se imparten en el centro de Bueu cursos de Patrón Costero Polivalente, Competencia Marinero y Artes de Pesca y otros cursos dirigidos a la reinserción profesional. ■

Se potenciará la formación de los trabajadores veleños

La Cofradía de Pescadores de Caleta de Vélez cede al ISM un local para la nueva Casa del Mar

La Cofradía de Pescadores de Caleta de Vélez ha cedido al Instituto Social de la Marina el uso de un local en el que se ubicará la Casa del Mar. La entrega oficial tuvo lugar el pasado 16 de mayo en presencia de la directora general del Instituto, M^a Antonia Lucena Varea. Con esta cesión se acercarán a los trabajadores del mar de Caleta la gestión y los servicios del ISM, que hasta ahora venían recibiendo en las instalaciones de Torre del Mar, ambas localidades pertenecientes al municipio de Vélez-Málaga.

Las instalaciones cedidas ocupan una superficie de 120 metros cuadrados en la planta primera de la edificación. El ISM realizará obras de adaptación del local para posibilitar la compatibilización de labores administrativas, sanitarias y sociales. Por otra parte, en el mismo edificio la Cofradía ha construido aulas para favorecer la realización de cursos de Formación Marítima y de Promoción Social.

El ISM considera que la formación es un elemento fundamental para el acceso al empleo, para el mantenimiento del existente y para la mejora de las condiciones de vida del sector pesquero, por lo que, al disponer de instalaciones adecuadas, se incrementará el número de cursos en Caleta para mejorar la formación integral del trabajador veleño.

Prueba del valor que el ISM confiere a la formación de los trabajadores del mar es que, además de aumentar el número de cursos a impartir cada año, el día 19 de mayo se trasladó a Marbella la Unidad Móvil de Formación, desde la que se impartieron cursos de supervivencia en el mar nivel I para el colectivo.

Caleta de Vélez

La flota activa del Puerto de Caleta de Vélez está formada por 26 traíñas, 16 bacas, 30 trasmalleras y 60 marisqueras.

El personal de flota está compuesto por 130 pescadores en traíñas, 151 en bacas, 60 en trasmallo y 120 en marisqueros.

El estado general de la flota es bueno, con continuas inversiones y adaptaciones. Se constata un alto grado de formación profesional

entre los trabajadores del sector y la cofradía de pescadores goza de alta representatividad. Entre los problemas pendientes de resolver, la fábrica de hielo, considerada obsoleta para resolver las demandas del sector.

En los meses de marzo y abril la flota de cerco realizó la parada



De izquierda a derecha: Rafael Campos, patrón mayor de la Cofradía de Caleta de Vélez, M.^a Antonia Lucena, directora general del ISM, Rocío Blanco, directora provincial del ISM en Málaga, Carlos Rubio, subdelegado del Gobierno en Málaga.

biológica, la de arrastre en los meses de abril y mayo.

Durante el ejercicio económico 2002 se realizaron ventas en Lonja por importe de 10.800.000 €.

Dirección Provincial del ISM en Málaga

La Dirección Provincial del ISM Málaga está estructurada en dos Oficinas administrativas: Marbella y Fuengirola, y tres Direcciones Locales: Estepona y Torre del Mar, en la provincia de Málaga, y Motril en la de Granada.

La Dirección Local de Torre del Mar se encuentra en la C/ Infantes s/n y ocupa una superficie de 165 m². Las instalaciones son propiedad del Ministerio de Trabajo y Asunto Sociales.

En estas oficinas se atienden a un colectivo de 500 activos y 518 pasivos, se realizan reconocimientos médicos previos al embarque y los controles periódicos pertinentes por parte de la Inspección Médica y se ofrece asistencia por parte de las trabajadoras sociales.

El volumen de entrada de expedientes en la Dirección

Velez-Málaga, se vienen realizando anualmente dos viajes de Pensionistas que el ejercicio 2002 tuvieron como destino la ciudad de Córdoba.

Respecto a los cursos de Promoción Social, en el ámbito de la Dirección Provincial éstos se imparten desde el ejercicio 1996 y están dirigidos a beneficiarios del Régimen Especial del Mar, con especial atención a cónyuges y descendientes de trabajadores del sector. En la localidad de Caleta de Vélez desde 1997 es tradicional la realización de un curso de Corte y Confección que se está impartiendo en la actualidad.

Con el traslado de las instalaciones a Caleta de Vélez y con la utilización de las aulas habilitadas por la Cofradía, estos cursos se incrementarán en número y variedad en el mismo nivel de otras Direcciones Locales similares como las de Estepona o Motril donde se efectúan cursos de manualidades, informática para jóvenes, informática para discapacitados, carpintería para jóvenes, Tiffany y vidrio y manualidades infantiles.

Subvenciones

Respecto a subvenciones concedidas por el ISM a programas ejecutados por Instituciones sin fin de lucro, se observa desde el año 96 un aumento tanto en número de entidades receptoras de la subvención como en su cuantía. En la localidad de Caleta se viene colaborando desde el año 96 con el Apostolado del Mar en diversos proyectos, entre los que destacan:

- Escuela de padres.
- Escuela infantil: complementaria y compensatoria de la ofrecida por el sistema oficial de educación.
- Cursos para mayores.
- Absentismo escolar.
- Encuentro anual de cónyuges de trabajadores del sector pesquero.
- Ayuda a domicilio para minusválidos. ■



La tripulación del «Esperanza del Mar» visita el buque hospital de la Marina de Estados Unidos «USNS Comfort»

El pasado 2 de junio la tripulación del buque hospital «Esperanza del Mar», del Instituto Social de la Marina, al frente de su capitán Roberto González, acompañado por el médico del buque, Santiago Touriño y del inspector del mismo, Pedro González Cabrera, realizó una visita de cortesía al buque hospital de la Marina de Estados Unidos «USNS COMFORT», que se encontraba haciendo escala en el Puerto de las Palmas de regreso a su puerto base, en Baltimore, después de una estancia de cinco meses en el Golfo Pérsico.

La misión de este buque hospital norteamericano, que entró en servicio en diciembre de 1987, es proporcionar cuidados médicos y quirúrgicos a las fuerzas anfibias de los Marines, al Ejército y a las Fuerzas Aéreas, así como apoyo a las fuerzas de la Armada en zonas de conflicto. También está capacitado para procurar ayuda humanitaria a otros países en casos de catástrofes.

Capacidad hospitalaria

La capacidad de hospitalización es de un total de 1000 camas más 80 de cuidados intensivos, 20 de recuperación, 400 de cuidados intermedios, 500 de cuidados mínimos, 50 de para recepción de heridos y 12 en quirófanos.

Los servicios médicos que ofrece son muy amplios, ya que está preparado para que en sus instalaciones se pueda realizar cirugía de tipo general, ortopedia, odontología, cardíaca, torácica, plástica, neurocirugía, maxilofacial, oftalmológica, entre otras.

También está preparado para llevar a cabo tratamientos de dermatología, de psiquiatría, diálisis y terapia respiratoria.

Complementan todo lo anterior cuatro salas de rayos-X con



La Autoridad Portuaria de Las Palmas entregó una metopa al capitán del buque hospital «Comfort».

posibilidad de revelado tradicional y digital, unidad de escáner CAT, 5.000 unidades de sangre, unidad de quemados, de aislamiento para pacientes contaminados química o bacteriológicamente, unidad e fisioterapia, farmacia y capacidad para alimentar a 2.500 pacientes y tripulantes en tres comidas al día.

Por lo que se refiere a las características técnicas el buque hospital «COMFORT» tiene 273 metros de eslora, 32 de manga, 17,5 nudos de velocidad y una autonomía de 113.420 millas. Su tripulación es de 61 marinos civiles y 1.215 militares más 76 de reserva. ■

Organizados por la dirección provincial del ISM

Viajes de los pescadores de Almería a Galicia

Coincidiendo con la parada biológica durante los pasados meses de febrero, marzo y abril, la dirección provincial del Instituto Social de la Marina en Almería, ha organizado tres viajes de ocio y cultura para los pescadores y sus esposas. Un total de 136 personas, pescadores de cerco y de arrastre y sus esposas, procedentes de las localidades de Adra, Almería, Carboneras, Garrucha y Aguadulce viajaron en esos meses a distintas localidades gallegas.

Fueron los propios pescadores los que eligieron trasladarse a Galicia para poder conocer más de cerca la situación de sus compañeros en esa Comunidad, después del hundimiento del «Prestige» y solidarizarse con ellos. Las localidades visitadas fueron Vigo, Pontevedra, Bueu, Portonovo, Santiago, A Coruña, Cambados, Combarros e Isla de la Toja y o Grove donde realizaron un paseo en barco para conocer el cultivo del marisco, especialmente las bateas en

las que se obtienen importantes cantidades de mejillones y ostras.

Según los responsables del ISM en Almería este tipo de viajes contribuye a «fortalecer y fomentar lazos de amistad, al tiempo que se disfruta de un tiempo de descanso y diversión, ya que para muchos son las únicas vacaciones que tienen al año, y de formación al conocer nuevos paisajes, ciudades, monumentos y nuevas formas de ser y de vivir».

● **Pensionistas del REM de Murcia ganan el año jubilar.** Por su parte las trabajadoras sociales de la dirección provincial de Murcia organizaron a finales del pasado mes de mayo una excursión para los pensionistas del Régimen Especial del Mar a Caravaca de la Cruz con el fin de ganar el Año Jubilar. El total de participantes fue de 102 pensionistas de toda la provincia. ■



El Colegio «El Picacho» será sede de los cursos de verano de la UNED

De los cinco cursos técnicos que impartirá este verano la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) en Sanlúcar de Barrameda dos de ellos tendrán lugar en el colegio «El Picacho» que el Instituto Social de la Marina tiene en esta localidad gaditana. Los otros tres se llevarán a cabo en la sede habitual en los últimos años que es el Palacio Ducal de Medina Sidonia.

Los cursos que albergará el colegio «El Picacho» son los de «Fundamentos e integración de las energías renovables: aplicaciones eléctricas e industriales» y «Herramientas informáticas para el aula». También el Instituto Social de la Marina ha colaborado en el alojamiento del profesorado de los cinco cursos de verano. De esta forma, según ha explicado el director provincial del ISM en Cádiz, Francisco Corral, «se amplía la colaboración que se viene desarrollando desde hace tiempo con la UNED».



De izquierda a derecha, Marta Solorzano, responsable de la coordinación de los cursos de la UNED en Sanlúcar de Bda. con la Casa Ducal de Medina Sidonia y el Excmo. Ayuntamiento de Sanlúcar; Francisco Corral, Director Provincial del ISM de Cádiz; Rosa Martínez, Vicerrectora de Extensión Universitaria de la UNED; Pilar Sánchez, concejala Delegada de Cultura del Ayuntamiento de Sanlúcar y José Collado, Director Nacional de los Cursos de Verano de la UNED.

Los otros cursos que se realizarán durante los próximos días 7 y 11 de julio en el Palacio Ducal de Medina Sidonia serán «Poderes Públicos, Derechos Humanos y Multiculturalidad»; «Claves del pensamiento europeo contemporáneo» y «Derechos de Autor y Propiedad Intelectual». ■



Renovadas las instalaciones de la dirección local del ISM en Bermeo

Fachada exterior y vista del interior de la recientemente renovada dirección local del Instituto Social de la Marina en Bermeo (Vizcaya). ■

Formación en el ISM

En el marco del Plan de Formación que el Instituto Social de la Marina tiene previsto para el presente año se siguen desarrollando diferentes actos formativos en las distintas direcciones provinciales. Así entre finales de mayo y primeros de junio pasados se impartió en la dirección provincial de Vizcaya un curso sobre «Actualización de conocimientos de Seguridad Social», dirigido a funcionarios de los cuerpos C y D tanto de la dirección provincial como de las direcciones locales.

Al curso asistieron un total de 23 funcionarios que recibieron durante 10 días sesiones de dos horas formación sobre temas como: «Novedades legislativas en materia de prestaciones económicas de la Seguridad Social»; «Régimen jurídico de las administraciones públicas y



procedimiento administrativo común»; «Tipos de contrato de trabajo y sus características»; «Reconocimientos previos al embarque, asistencia sanitaria a transeúntes y repatriados»; «Trámite y resolución de la Incapacidad Permanente» y «Aplicaciones y transacciones informáticas de la base de datos de prestaciones».

● **Curso de manipulado de alimentos.** También en las Casa del Mar de Cartagena, San Pedro del Pinatar, Puerto de Mazarrón y Águilas, dependientes de la dirección provincial de Murcia se han impartido siete cursos sobre «Manipulado de Alimentos», dirigidos a pescadores. Los cursos, a los que han asistido

un total de 40 personas por cada uno, estuvieron organizados por el Servicio de Pesca y Acuicultura de la Dirección General de Ganadería y Pesca de la Región de Murcia.

● **Supervivencia en el mar.** Una Unidad Móvil de seguridad Marítima del Instituto Social de la Marina participó el pasado mes de mayo en un Curso de Supervivencia en el Mar, Nivel 1, que se realizó en la ría de Viveiro (Lugo). El objetivo de estos cursos es enseñar a la gente a sobrevivir ante una situación de emergencia en el mar.

Los ejercicios que se realizaron dieron a conocer los dispositivos de salvamento individual (chalecos salvavidas, trajes de supervivencia) y colectivos (la balsa de salvamento y sus contenidos). ■



CANTÁBRICO

La costera de la anchoa se cierra con nubes y claros

La costera de la anchoa se ha cerrado de forma extraña para la flota del cerco de bajura. Las capturas han sido buenas al inicio y al final de la campaña, con un período intermedio de inactividad debido a la falta de cardumen, como ya ocurriera en la costera del verdel. Esta situación llevó a los pescadores a echar la culpa al vertido del Prestige y a pedir ayudas a Pesca para paliar la difícil situación económica en que les dejaba la escasez de pescado. La recuperación de las capturas al final de la costera ha aliviado la situación, pero ahora la incertidumbre se traslada a la costera del bonito, cuyos ejemplares han alcanzado un precio en lonja en torno a los diez euros.

La costera del verdel, iniciada a mediados de marzo, pasó de unos primeros días con capturas altas a una caída notable al final de la campaña.

La costera de la anchoa, iniciada un mes después, está teniendo un comportamiento similar. Durante los primeros días —la tercera semana de abril— las descargas en los puertos cántabros fueron buenas tanto en calidad como en cantidad e hicieron albergar a los pescadores de la cornisa cantábrica esperanzas tras un 2002 con escasas capturas.

Además, en las redes de los barcos de cerco no apareció ni rastro de fuel del *Prestige*.

Entonces todos respiraban tranquilos y presagiaban una temporada buena con precios medios entre los 4 y los 5 euros que les hiciera olvidar los malos ratos pasados. Un mes después la flota se encontraba amarrada a puerto y los pescadores deman-

daban al Gobierno la declaración de «campaña catastrófica» y pedían a los consejeros de pesca de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco una reunión para abordar el tema.

El 30 de mayo embarcaciones vascas y gallegas protestaron frente a la Concha, San Sebastián, y se reunieron con la secretaria general

De COSTA a COSTA

Coordina:
**Jesús M.
Salamanca**



de Pesca, Carmen Fraga, para reclamar compensaciones que paliaran las desastrosas costeras.

La primera semana de junio la flota del Cantábrico, tras una tensa reunión en la que se impuso la mayoría formada por las flotas de Gijón, Asturias y A Coruña, retomó la costera de la anchoa al ver las buenas capturas obtenidas por los pesqueros franceses. Las cerca de 200 toneladas capturas por la flota de bajura del cerco y los precios pagados en lonja por la anchoa (4,5 y 5,5 euros el kilo) han aliviado la situación de la costera y han apagado los ecos de los enfrentamientos de la reunión entre pescadores.

Estas capturas, a pesar de haber embarcaciones que ya están dedicadas a la costera del bonito, alargaron la campaña de la anchoa durante las primeras semanas de junio mejorando las estadísticas.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación niega que exista relación entre el fuel y la reducción de capturas, y argumenta esta afirmación en informes técnicos elaborados por el Instituto Español de Oceanografía que indican que la flota del cantábrico a finales de mayo había pescado 2.483 toneladas. Lo que supone 200 toneladas más que el año 2002. Desde Pesca se argumenta que las concentraciones de hidrocarburo en el agua son prácticamente indetectables, por lo que no puede haber afectado al plancton. Además, añade que en el caso hipotético de que los vertidos hayan afectado la reproducción de la anchoa, los efectos se detectarían en dos o tres años y en ningún caso con tanta inmediatez.

Entre las hipótesis más probables que barajan los



científicos para responder a la falta de las capturas de las especies pelágicas está el cambio climático que está experimentando el medio ambiente. De acuerdo con el director del Centro Oceanográfico de Gijón, Luis Valdés, «el descenso de las capturas respecto a años anteriores se puede atribuir al impacto del cambio climático, que ha hecho que los cardúmenes de anchoas se hayan desplazado hacia el norte como muestran las hojas de desembarco».

Los bancos están formados por ejemplares de dos o tres años y gran tamaño; mientras que lo normal era capturar ejemplares de un año y algo más pequeños de

tamaño. Por tanto, según el científico, «las razones de los cambios hay que buscarlas más atrás en el tiempo; en el momento del nacimiento y desarrollo y no en lo ocurrido hace unos meses».

Aunque Pesca, pese a los informes técnicos, no ha descartado compensar a la flota del cerco del Cantábrico por las pérdidas sufridas, pero se tomará con los resultados finales en la mano.

Afectados

Los malos resultados de la campaña de la anchoa no han afectado solamente a la flota de bajura, la industria conservera que trabaja la an-

choa de primera calidad está desabastecida. Y esta circunstancia se produce después de promocionar la anchoa por ferias y exposiciones, y haberse dotado, tanto la industria conservera como la semiconservera de medios técnicos y humanos para manipular el pescado, que no ha sido capturado. Este sector necesita entorno a 20 millones de kilos de anchoa para abastecer la demanda del mercado nacional y extranjero. La industria conservera artesanal cántabra que emplea a varios miles de personas, sobre todo mujeres, tendrá que reducir sus contratos. Y la industria dedicada a la exportación tendrá que abastecerse de anchoa procedente de Argentina, Perú y Marruecos.

La anchoa

La anchoa pertenece al grupo de los pequeños peces pelágicos como la sardina o el verdel. Es una especie, que presenta un pico de puesta al año —entre abril y septiembre— época en la que se acerca a la costa para desovar. Tiende a desplazarse hacia el norte y transita por aguas superficiales en verano y más profundas (entre 200 y 400 metros) en invierno.

Forman grandes bancos o cardúmenes para defenderse de los depredadores. Se distribuye, en el Atlántico, desde las costas de África hasta el Mar del Norte. Se alimenta de fitoplancton y zooplancton, tienen una vida corta (cinco años) y es una de las especies marinas de mayor interés comercial. El tamaño depende de la edad, pero para los pescadores el «buen tamaño» está cuando 30 unidades pesan un kilogramo pues es demandado tanto para el consumo doméstico como para la industria conservera. ■



Portugal mantiene apresado al pescador de Isla Cristina

Los sectores pesqueros de Punta Umbría, Lepe, Ayamonte y Punta del Moral se sumaron a la huelga general convocada en Isla Cristina para exigir la puesta en libertad de Agustín García, patrón del «Ladrillo», apresado por la marina portuguesa cuando capturaba gamba blanca en la desembocadura del río Guadiana el pasado 8 de mayo. Ni las gestiones del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, ni las realizadas por las autoridades locales han impedido que el marino haya pasado encarcelado más de un mes y medio.

El sector pesquero de Isla Cristina logró implicar a empresarios y comerciantes de la localidad en la huelga general que vivió la localidad el pasado 30 de mayo para exigir la libertad del pescador isleño encarcelado en Faro desde el 8 del mismo mes. La masiva protesta pone de manifiesto el malestar de toda la localidad.

El apresamiento de Agustín García, patrón del «Ladrillo», por la marina portuguesa cuando faenaba en la desembocadura del río Guadiana ha vuelto a poner de manifiesto el problema que genera la inexacta limi-

tación de las aguas españolas y portuguesas en la desembocadura del Guadiana.

La Asociación de Armadores y la Cofradía de Pescadores en una reunión mantenida para analizar los conflictos que se han producido con las autoridades portuguesas recalzó a través del presidente de la Cofradía, Manuel Rodríguez que «no defiende ni defenderá nunca que pesqueros de Huelva faenen en aguas del país vecino sin la correspondiente licencia». Pero pidió que los responsables de ambos países delimiten los territorios de una forma concisa y «denunció y condenó las vejaciones, malos tratos y

amenazas a las que las autoridades portuguesas someten a nuestros marineros cuando son apresados». Por otro lado, añadió que «faenar sin licencia es una falta administrativa de acuerdo con las leyes internacionales y, por tanto, no está penada con cárcel». Y, puntualizó que el pesquero apresado no estaba en la «lista negra portuguesa» y que este barco de dos años de antigüedad no había tenido problemas con las autoridades del país vecino.

Declaración

Los cinco tripulantes del pesquero del pesquero «El ladri-

BREVES

Los sindicatos critican la reforma del sistema portuario

Los representantes sindicales del sector de puertos temen modificaciones sustanciales en las condiciones actuales de empleo para los trabajadores de los puertos de nuestro litoral tras una reunión mantenida entre éstos y el Presidente de Puertos del Estado, José Llorca, el pasado 12 de marzo en la que se informó a los primeros sobre las pretensiones que tiene el Gobierno de modificar el Régimen Económico Financiero de los Puertos.

Entre las modificaciones más destacables está el cambio de régimen de prestación de servicio público de las Autoridades Portuarias, quedando éstas como organismos de gestión administrativa. Por tanto las

Autoridades Portuarias se encargarán únicamente de los servicios administrativos, labores en las torres de control y la policía portuaria.

Otra modificación a reseñar es la transformación de las Sociedades Estatales de Estiba en Agrupaciones de Interés Económico (AIE) con capital enteramente privado.

Y, además, se crea una titulación de Técnico Profesional Portuario, que será requisito necesario para los trabajadores que realicen el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y, transbordo e mercancías. Según la propuesta de la normativa elaborada por el Ministerio de Fomento los estibadores portuarios que estén en servicio cuando entre en vigor la ley no precisarán titulación.

Los representantes sindicales del



sector de puertos de UGT afirman no estar en contra de la evolución y adecuación del sistema portuario a las exigencias del mercado, pero no creen que la dejación de la tutela pública sea esencial para la adecuación del sistema ni que estas modificaciones permitan lograr más eficacia en el servicio portuario. ■

Pescadores españoles y franceses buscan soluciones comunes

Representantes de las cofradías de pescadores de Cantabria y País Vasco se reunieron a mediados de junio con representantes de los pescadores franceses para intercambiar opiniones y unificar posibles soluciones respecto a las

llo», acusados de faenar en aguas prohibidas, afirmaron en su declaración desconocer que pescaban en aguas del país vecino y en tiempo de veda. Y coincidieron en que «la policía marítima abordó el barco con violencia, agredieron al patrón y nos encañonaron». Agustín García, patrón del barco, fue acusado de amenazar a la autoridad, intento de agresión a la Policía Marítima, desobediencia e intento de fuga.

A pesar de las gestiones realizadas desde distintos ámbitos, las movilizaciones realizadas en la localidad y de la reunión que el pasado día 22 de mayo mantuvieron representantes de los gobiernos español y portugués para hablar sobre los problemas en aguas fronterizas, el pescador ha pasado encarcelado más de un mes y medio. Las peticiones, realizadas a distintas instancia lusas, para que se solucione la situación del marinerero han salido incluso del Parlamento Europeo, cuyo presidente, Pat Cox, envió una carta al embajador portugués ante las instituciones europeas solicitando que se esclarezca las cir-

cunstancias del apresamiento y las condiciones en las que se encuentra el marinerero.

También el delegado de gobierno andaluz en Huelva y el consejero de Agricultura de la Junta, Juan José López Garzón y Paulino Plata respectivamente han mantenido conversaciones con el cónsul de Portugal sin que por el momento hayan dado ningún fruto.

Los representantes del sector pesquero no salen de su asombro ante la cadena de sucesos a la que se añade un eslabón más con la denegación de la juez que instruye el caso del recurso presentado por los abogados de la familia a petición de libertad hasta la celebración del juicio argumentando la depresión que sufre el marinerero.

Por su parte, la Asamblea Permanente Pro Liberación de Agustín García, creada por el sector pesquero de la localidad, permanece a la espera de la decisión judicial sobre el segundo recurso; «si el caso no presenta avances claros» declara su portavoz, «pensamos iniciar medidas más contundentes». ■

Los costes administrativos generan malestar entre los pescadores



La subida de precios experimentada por los servicios de la Administración Marítima ha tenido una respuesta inmediata por parte de los armadores de los distintos puntos de litoral que han mostrado su descontento a las federaciones provinciales para que transmitan su malestar a la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores. La norma, que afecta a todo el litoral de nuestro país, supone un incremento de hasta de un 300% para algunos barcos.

El incremento de precios atañe tanto a los servicios preceptivos, que ya tenían un coste, como a los trámites administrativos que se realizaban gratuitamente. En el primer caso la subida aplicada al certificado de navegabilidad ha pasado de

12 a 42 euros. En el caso de los trámites administrativos gratuitos como las copias de asiento, hojas sobre el historial del barco, necesarias para las gestiones de los armadores con los distintos ministerios como por ejemplo: capitánías marítimas, Secretaría General de Pesca Marítima, Tesorería General de la Seguridad Social, etc., han pasado a costar 6 euros.

De acuerdo con las estimaciones de Menéndez Braña, Presidente de la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Asturias, una de las primeras en levantar la voz contra las subidas, el gasto administrativo anual de un barco de 50 toneladas ha pasado de 300 a 900 euros del pasado año al presente. ■

negativas costeras que han tenido en las últimas campañas de jurel, anchoa y bonito. La reunión, celebrada en Santa Juan de Luz, se realizó a iniciativa del presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, Esteban Olaizola, y supuso una primera toma de contacto. El objetivo de los pescadores de ambos países es unificar posturas y hacer un frente común para presionar ante las instituciones europeas. De esta forma, los pescadores intentan paliar la difícil situación económica que tienen ante los malos resultados de las costeras.

Los pescadores de nuestro país que faenan en el Golfo de León también han mantenido reuniones con sus vecinos franceses para analizar los problemas mutuos y las posibles soluciones y transmitirlos a las instancias europeas. ■

Los armadores exponen en Burela su visión de la PCP

Las principales conclusiones extraídas

en el IV Encuentro Empresarial de Organizaciones Profesionales de Armadores celebrado en Burela el 20 de junio pasado sobre la política común pesquera (PCP) se centran en mantener la construcción de nuevas embarcaciones debido al esfuerzo de reestructuración realizado que ha permitido obtener ganancias en los POP; criticar los planes de recuperación anunciados por la Comisión Europea ya que, de acuerdo con los armadores, son difíciles de justificar y apuestan por las paradas biológicas subvencionadas como mejor salida; exigir que se mantenga la diferenciación entre pesquerías y zonas (por un lado Región 1 y 2 y por otro 3); y, apostar por los acuerdos pesqueros internacionales denominados de primera generación o comerciales ya que para los armadores son los que se adecuan mejor a la flota. Finalmente apuntaron la mala situación en la que puede llegar a encontrarse las sociedades mixtas. ■

Sanidad a bordo

Durante estos últimos meses, una noticia sanitaria internacional ha llegado a situarse de forma permanente en todos los noticieros del mundo, después de que el 15 de marzo de 2003, la Organización Mundial de la Salud lanzara la alerta global por diseminación mundial de casos del denominado Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SRAS), una enfermedad respiratoria recientemente declarada en Asia, Norteamérica y Europa.

SÍNDROME RESPIRATORIO AGUDO SEVERO

Hasta la fecha, más de 8.000 personas alrededor del mundo han sido «víctimas» de la enfermedad en 29 países y cerca del 10% de ellas ha fallecido. A pesar de que las autoridades de la OMS Mundial de la Salud han informado que la enfermedad está retrocediendo en algunos lugares, todos los días se notifican nuevos casos. Hasta el momento, en España no se ha producido ningún fallecimiento ni se ha demostrado transmisión local de la enfermedad.

¿Qué síntomas presenta?

El período de incubación (tiempo transcurrido entre el contagio y la aparición de síntomas) del SRAS es generalmente de 2 a 7 días, aunque puede extenderse a 10 días. La enfermedad comienza generalmente con fiebre (temperatura superior a 38° C) y algunas veces se asocia con escalofríos, pudiendo acompañarse de otros síntomas como dolores de cabeza, malestar general y dolores musculares. Algunos pacientes presentan diarrea, erupción cutánea y confusión.

Los síntomas respiratorios son tos seca, disnea (dificultad respiratoria), taquipnea (aumento de la frecuencia respiratoria) e hipoxia. La radiografía de tórax evidencia en la mayoría de los pacientes cambios compatibles con neumonía atípica.

Los pacientes pueden evolucionar de dos formas: los que muestran mejoría en los días 6 o 7, y los que empeoran llegando a requerir ventilación mecánica, siendo los enfermos mayores de 65 años y /o los que presentan otras patologías asociadas los que progresan hacia las formas más severas.

¿Qué agente causa la enfermedad?

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha anunciado que la causa del SRAS, es un mi-

croorganismo nuevo, perteneciente a la familia de los coronavirus (grupo de virus que vistos al microscopio tienen un halo o corona), no detectado anteriormente en los seres humanos.

La OMS informa que no se ha dado ningún caso en que el contacto con productos, animales, o materiales, procedentes de



las zonas afectadas por el SRAS haya sido fuente de infección para las personas. Por tanto no existen razones para pensar que las mercancías o los envíos postales (cartas, paquetes, prensa...) que llegan desde zonas de países afectados por el SRAS constituyan un riesgo para la salud pública. No obstante, y dado que en algunas ocasiones, algunos materiales, en especial la ropa y trapos de segunda mano, vienen manchados con restos orgánicos

¿Cómo se propaga el SRAS?

Por la información de la que se dispone hasta el momento, el virus se transmite principalmente a través del contacto di-

(sangre, sudor, orina, etc.) por simple precaución sanitaria, se exige que solamente estas mercancías se sometan en la frontera a una desinfección.

Por lo que respecta a cuánto tiempo una persona con SRAS podría contagiar a otras, lo más probable es que una persona contagie cuando tiene síntomas, tales como fiebre o tos, pero se desconoce el período de tiempo durante el cual una persona puede transmitir la enfermedad.

¿Qué países o zonas se ven afectadas por esta enfermedad?

Se define como área afectada aquella zona en la que ha existido transmisión local de SRAS y ha sido comunicada por las autoridades nacionales de salud pública en los últimos 20 días.

La OMS actualiza diariamente los países y las zonas afectadas en la página de Internet: <http://www.who.int/csr/sarsareas/>.

¿Existe algún tratamiento para esta enfermedad?

Actualmente no hay ningún tratamiento específico, de momento se están utilizando los mismos procedimientos en el tratamiento que para los pacientes que presentan Neumonía Atípica.

VIAJES EN RELACIÓN CON LAS ZONAS AFECTADAS

Tampoco existe ninguna vacuna disponible, aunque se está investigando en ese aspecto.



Dada la evolución de la enfermedad y las incógnitas que subsisten en relación con los mecanismos de transmisión se recomienda no viajar a los países y zonas que la OMS ha determinado como afectados, información actualizada diariamente en la página de Internet: <http://www.who.int/csr/sarsareas/>.

Si a pesar de ello, debe efectuar un viaje a áreas con SRAS, deberá tener en cuenta las siguientes recomendaciones y formuladas por el Ministerio de Sanidad y Consumo:

Antes de iniciar el viaje:

- Reúna un botiquín de viaje que contenga material sanitario y de primeros auxilios básico, que incluya un termómetro, desinfectante doméstico, mascarillas tipo N95, guantes desechables (de un solo uso) y un antiséptico a base de alcohol para la higiene de las manos.

- Infórmese usted e informe a las otras personas que puedan viajar con usted sobre el SRAS.

- Al menos con un mes de antelación de su viaje consulte con un Centro de Vacunación Internacional para obtener información sanitaria adicional que pueda usted necesitar con relación al viaje.

Mientras está en un área afectada por el SRAS:

- En la medida de lo posible, evite las aglomeraciones de personas.

- Para protegerse contra la infección, lávese las manos con frecuencia.

- Use una mascarilla tipo N95, ya que le puede ayudar a sentirse más cómodo, utilícela cuando esté en contacto próximo con personas que puedan estar enfermas con síntomas respiratorios.

Si cree que usted o un miembro de su familia tiene SRAS o síntomas compatibles con SRAS:

- Si usted o un miembro de la familia cae enfermo con fiebre o síntomas respiratorios (por ejemplo, tos o dificultad respiratoria) se recomienda encare-

cidamente consultar a un médico. En la Embajada de España o en el Consulado correspondiente pueden ayudarle a encontrar un médico en la zona.

- No viaje mientras esté enfermo y limite su contacto con otras personas tanto como sea posible para ayudar a evitar la propagación de cualquier enfermedad infecciosa que usted pueda tener.

- Todos los miembros de la familia que estén en contacto con una persona con SRAS deben extremar las precauciones higiénicas de tipo general y de forma muy significativa las referentes a las manos (por ejem., lavados frecuentes y/o uso de antisépticos a base de alcohol), especialmente después de tener contacto con fluidos corporales (secreciones respiratorias, lágrimas, orina o heces). Y, como en toda enfermedad infecciosa evitar compartir los utensilios de cocina, baño y de uso personal.

Después de la vuelta:

- Las personas que regresan de una de las áreas afectadas deben vigilar su estado de salud durante los 10 días siguientes a su vuelta, dado que este es el periodo de tiempo máximo de incubación de la enfermedad preconizado por la OMS. Si cualquier persona presenta fiebre alta y tos o dificultad respiratoria durante esos 10 días, deberá llamar al número de teléfono general de emergencias médicas, el 112, donde, después de informar de su situación, le comunicarán al centro médico que deben dirigirse.

- Es deseable, en todo caso, limitar al máximo y a ser posible posponer, como medida de precaución, cualquier evento social (celebración, reunión familiar, etc.) durante estos 10 días señalados.

Purificación VEGA GUERRA

Médico Sanidad Marítima. Madrid

España y Polonia firman un acuerdo sobre Seguridad Social

El ex secretario de Estado de la Seguridad Social española, Gerardo Camps, ha firmado, en Varsovia, con su homólogo polaco Krzysztof Pater, un acuerdo administrativo en materia de Seguridad Social mediante el cual los trabajadores polacos desplazados a España y los españoles que residan en Polonia, podrán disfrutar de las prestaciones sociales que les garantizan los sistemas de Seguridad Social de su país de origen, aunque residan en el otro Estado.

Tras la entrevista mantenida con representantes de la Secretaría de Asuntos Europeos, Camps señaló que este Convenio representa algo más que la formalización de los de-



rechos de los trabajadores que se encuentran desplazados, porque es también un forma de que la administración polaca conozca las formas del acervo comunitario en una materia como es la Seguridad Social.

El Gobierno español, en palabras del ex secretario de Estado de Seguridad Social, quiere que Polonia esté tan preparada como nuestro país a la hora de su integración. Para ello, señaló Camps, «nos vamos a volcar en el hermanamiento que dentro de unos meses se va a iniciar. Nuestro propósito no es simplemente que Polonia y España sean socios comunitarios, sino mucho más, que sean amigos comunitarios». ■

IV Congreso Nacional de la Ingeniería Civil

Bajo el lema «Una ingeniería para la sociedad», el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos va a celebrar durante los próximos días 26 a 28 de noviembre el IV Congreso Nacional de la Ingeniería Civil, cuyo objetivo es reflexionar sobre la diversidad de las situaciones laborales de los Ingenieros de Caminos y debatir sobre las demandas que desde tantos ámbitos diferentes llegan a este colectivo y, en consecuencia, definir el modo de darles respuesta, para el mejor servicio a la sociedad.

Según sus organizadores el Congreso pretende hacer una revisión actual de todos los sectores en que intervienen los Ingenieros de Caminos, estudiando también los cambios previsibles en la formación y en las titulaciones en la Unión Europea.

El temario del Congreso se ha dividido en tres bloques: Actuaciones



Madrid, 26-28 de noviembre de 2003



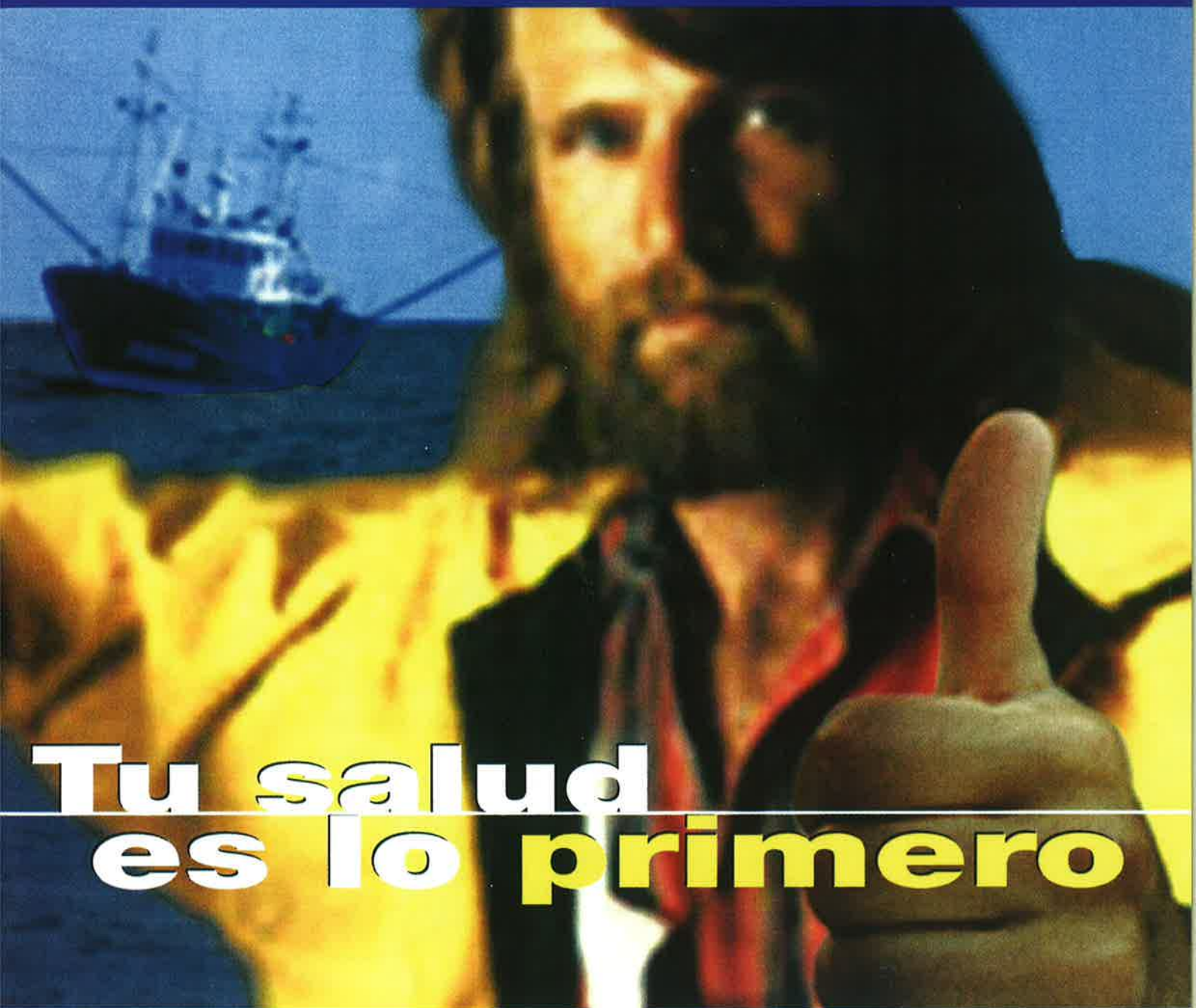
Organiza
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS
con la colaboración de
ASOCIACIÓN DE INGENIEROS DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS

Generales en Infraestructuras; Bloque Sectorial, en el que se analizarán los diversos sectores en los que participan los Ingenieros de Caminos tales como la Administración Pública, el agua la energía, las nuevas tecnologías de la información, el medio ambiente etc., Y, por último, el Bloque Profesional en el que se debatirá sobre el presente y el futuro de la formación de los Ingenieros de Caminos.

En todos los bloques se pronunciarán conferencias, se celebrarán mesas redondas y los participantes tendrán la oportunidad de presentar sus comunicaciones. El Congreso finalizará con una Conferencia Invi- ■

NOTA: Para más información Secretaría del IV Congreso Nacional de la Ingeniería Civil. Almagro, 42 28010 Madrid. Tfno.: 917 006 427 Fax.: 917 006 436 congresocinca@ciccp.es www.ciccp.es

RECONOCIMIENTOS MÉDICOS PREVIOS AL EMBARQUE



Tu salud
es lo primero



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETANÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.