

Mar

Nº 466
Diciembre 2007

Elaborado el Libro Blanco de la Pesca

Aprobada la Ley de la Reforma de la Seguridad Social

Ayudas para el gasóleo

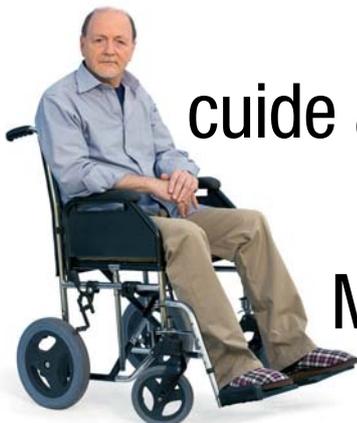
Un año en el mar



Alicia necesita que Mirta



cuide a su padre.



Mirta necesita que Carmen



recoja a su hijo en el colegio.



Amadou, el novio de Carmen,



necesita trabajo. Y, mira por dónde,

Alicia necesita un cocinero.



**Con la integración de los inmigrantes
todos ganamos**

Ganamos en crecimiento económico, en calidad de vida, en diversidad cultural.



Todos diferentes. Todos necesarios.



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

www.mtas.es

Cada año, desde estas páginas, se me brinda la oportunidad de saludar a las trabajadoras y trabajadores del mar y explicar lo acontecido durante los meses anteriores, así como las previsiones para el año siguiente.

Esta ocasión se ofrece propicia para hacer un balance más amplio, dada la proximidad del fin del mandato legislativo. En los casi cuatro años transcurridos, el Gobierno ha conseguido que esta legislatura sea la del empleo, como demuestran los 3.000.000 de nuevos puestos de trabajo y la reducción de la temporalidad en la contratación, al amparo de la reforma laboral aprobada el pasado año.

Además, para este ministerio ha sido prioritaria la seguridad y salud de los trabajadores y, en este sentido, con especial sensibilidad hacia el colectivo de los que desarrollan su labor profesional en el mar, en condiciones duras y difíciles, tanto para ellos como para sus familias.

Así, el Instituto Social de la Marina, bajo el lema "Amarra tu vida", ha desarrollado una campaña para concienciar al sector pesquero de la necesidad de extremar la prevención de riesgos y ha implantado el Plan SEGUMAR 2007 de inspección de embarcaciones pesqueras.

El Gobierno ha apostado por el consenso con los agentes sociales en la negociación de los grandes temas que afectan a la protección de los trabajadores y del conjunto de los ciudadanos. El resultado ha sido una batería de leyes que ya están dando sus frutos, como la Ley de Dependencia o la reforma laboral, a la que me he referido antes.

En el mismo barco

La Ley de Igualdad, aprobada este año, también amplía los derechos de los trabajadores, promueve la conciliación de la vida familiar y laboral e incentiva la contratación de trabajadoras. De los casi 19 millones y medio de afiliados, más de ocho millones son mujeres.

Además, lo que hasta hace poco era solo un ambicioso proyecto se ha convertido en una realidad, una ley de reforma de la Seguridad Social, que entrará en vigor el próximo 1 de enero, que asegura el futuro del sistema de pensiones, mejora la protección de la viudedad y la orfandad, afecta a las prestaciones de incapacidad y facilita la jubilación anticipada de los trabajadores en circunstancias laborales peligrosas o especialmente penosas.

De hecho, el Régimen del Mar dispone ya desde 2004 de un sistema de coeficientes reductores que permite a los pescadores y otros trabajadores del mar acceder a la jubilación anticipada, en condiciones dignas tras toda una vida profesional dura y de gran desgaste.

En cuanto a las políticas de protección a la familia, la ayuda de 2.500 euros por nacimiento o adopción de hijo, de la que ya disfrutaban muchos ciudadanos, fue

aprobada como un derecho universal. Es necesario desarrollar medidas de apoyo a la natalidad para que los trabajadores de hoy puedan mirar al futuro con la seguridad de un sistema saneado que les permita jubilarse, al menos, con las actuales garantías.

A ello contribuyen también acuerdos como el que establece la contratación en origen de trabajadores senegaleses para cubrir los puestos vacantes en el sector pesquero. El Instituto Social de la Marina ha intervenido de manera decisiva para que el acuerdo se lleve a la práctica y, a día de hoy, son ya 79 los trabajadores senegaleses plenamente integrados como marineros en buques de pesca.

Es, sin duda, una gran noticia la incorporación laboral de ciudadanos de otros países que garantizan la continuidad de las labores marítimas y que contribuyen con sus cotizaciones a que el Régimen de Trabajadores del Mar continúe siendo fundamental para el conjunto del Sistema. Ello ha contribuido al superávit de las cuentas de la Seguridad Social y a que el gasto social presupuestado para 2008 sea un 7,45% más que el año pasado. La mayor parte de estos recursos irá destinada al pago de las prestaciones y al aumento, entre el 5 y el 6,5 por ciento, de las pensiones mínimas.

Una buena noticia este año es que hemos celebrado el XXV aniversario del buque hospital Esperanza del Mar de salvamento, que presta asistencia sanitaria y apoyo logístico, y que, desde el pasado año, trabaja junto al buque gemelo, Juan de la Cosa, que atiende a la flota pesquera que faena en los caladeros del norte.

Como ya he dicho al principio, el eje principal de la actuación del Gobierno, y en particular de este Ministerio, ha sido el empleo, la seguridad y la salud de los trabajadores. En esta ocasión, mis palabras se dirigen a los trabajadores del mar, y he de decir que me siento muy satisfecho de lo conseguido y orgulloso de quienes se mantienen, a pesar de las dificultades, en un sector de gran tradición e importancia para la economía de nuestro país.

Quiero mencionar especialmente a quienes han mostrado la generosidad y la solidaridad de las gentes del mar y que, sin pensar en las dificultades, no han dudado a la hora de rescatar a los inmigrantes que a bordo de una precaria embarcación habían perdido toda esperanza de sobrevivir.

Este es el mejor balance humano y profesional de quienes viven del mar. Desde nuestra responsabilidad y con la colaboración de todos, seguiremos trabajando para avanzar en su bienestar y el de sus familias, destinando todos los esfuerzos y recursos necesarios.

Mis mejores deseos para todas las trabajadoras y trabajadores del mar. ■



JESÚS CALDERA
MINISTRO DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

FEP, REVISTA DEL FONDO EUROPEO DE LA PESCA

Edita: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

En marcha el nuevo Fondo Europeo de la Pesca, el Ministerio de Agricultura acaba de editar el primer número de una nueva publicación con la que la Administración central pretende hacer un seguimiento permanente de las actuaciones relacionadas con la aplicación en España de la política para el sector en función de sus disponibilidades financieras. Este Fondo sustituye el viejo IFOP y cuenta con unos recursos totales para España de 1.131 millones de euros hasta 2013.

Con esta nueva publicación, la Administración pesquera pretende, en palabras del secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fraguero, ofrecer al sector un canal de información útil sobre las posibilidades que se ofrecen desde este Fondo. Se trata de una información dirigida, tanto a quienes son o pueden ser perceptores de las ayudas, como a quienes tengan simplemente interés por el desarrollo de la política de pesca. La revista se editará cada cuatro meses.

El primer número contiene una entrevista con la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación donde se recuerda la importancia de este Fondo para España y se analizan las negociaciones celebradas en Bruselas hasta lograr las actuales disponibilidades financieras para el mismo frente a las propuestas iniciales de la Comisión. Igualmente contiene informaciones referidas a las nuevas investigaciones españolas de cara a lograr un combustible más barato y eficiente para las flotas pesqueras. Se analiza el trabajo en el sector de la acuicultura llevado a

cabo en la Ría de Vigo por la empresa Loitamar y los trabajos llevados a cabo en el puerto de Conil para la mejora de sus estructuras.

Respondiendo al objetivo fundamental por el que nace la publicación, en el primer número se hace un breve resumen sobre el contenido del Fondo Europeo de la Pesca y las posibilidades de actuaciones que son posibles con la aplicación del mismo. ■



Editor:



e n este número

Nº 466 - Diciembre 2007

Directora general:

Pilar López-Rioboo Ansorena.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco y Ana Díaz.

Fotos:

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo.

Secretaría de redacción:

Isidoro Mora.

Alicante: Casa del Mar. Acceso Muelles del Poniente, 2 - Tel. 965 12 65 23.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.

Teléfonos 91 310 04 07

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

Imprime: GRAFFOFFSET, S.L.

C/ Los Herreros, 14. Pol. Ind.

Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-07-001-4

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.



6

LIBRO BLANCO.

Agricultura elaboró el Libro Blanco del sector de la pesca.



16

LEY DE LA SEGURIDAD SOCIAL.

El Congreso dio luz verde a la nueva Ley de la Seguridad Social.



38

AYUDAS POR EL GASÓLEO.

El gobierno abrió el plazo para solicitar ayudas por el consumo del gasóleo en 2005.

- 6 Libro Blanco de la Pesca
- 14 Crisis en la pesquería del pez espada
- 16 Reforma de la Seguridad Social
- 20 Inserción laboral de mujeres maltratas
- 22 Isla Cristina, 20 años al servicio del mar
- 26 Encuentro de empresarios de acuicultura
- 30 Regulación de la náutica de recreo
- 36 Transferencias del ISM en Ceuta y Melilla
- 38 Ayudas por la subida del gasóleo
- 39 Un año en el mar

Elaborado el **LIBRO BLANCO** de la pesca

La ministra de Agricultura, Elena Espinosa, presentó el pasado mes de noviembre el Libro Blanco de la pesca, cuya elaboración era uno de los ejes del programa de la actual Administración para esta legislatura en materia de pesca. El objetivo de este documento es que sus análisis, propuestas de actuación, orientaciones y directrices sirvan de base para el desarrollo de la política pesquera.



Para la redacción del mismo, en los últimos años se han celebrado mesas de trabajo sobre ocho grandes temas: recursos, estructuras, transformación, comercialización y promoción, acuerdos y relaciones internacionales, control, inspección y vigilancia, acuicultura, medidas socioeconómicas y alternativas de diversificación e investigación, desarrollo e innovación. Todos los trabajos se han llevado a cabo en el marco de una política de debate y colaboración entre la Administración y todo el sector, así como con las comunidades autónomas.

RECURSOS

El Libro parte de un análisis sobre la situación de los recursos como punto de partida indispensable para el desarrollo de cualquier política de pesca y la necesidad de una utilización sostenible de los mismos.

De acuerdo con los datos manejados por el grupo de trabajo, la actual situación de los recursos pesqueros se caracteriza por las siguientes condiciones:

Disminución importante de las capturas y los desembarcos consecuencia especialmente por una degradación de los recursos pesqueros ex-

plotados por la flota pesquera y que afectan mayor medida a las especies demersales y sobre todo cuando se hallan en aguas españolas. Igualmente se trata de una situación derivada del fuerte proceso de reestructuración de la flota de altura en aguas comunitaria y de gran altura, así como por la no existencia de un proceso de ajuste de la flota artesanal y de bajura.

Los efectos de esta situación, según se señala en el libro, ya se han traducido por un lado en una fuerte disminución del abastecimiento de pescado en el mercado nacional que ha sido complementado, tanto por la acuicultura como, sobre todo, por las importaciones. Por otra parte, se ha provocado un recorte en la rentabilidad de la flota al sumarse las menores capturas con un fuerte incremento de los costes de explotación y muy especialmente por la subida de los precios del gasóleo. Se trata de una situación muy negativa, a la que se suma la inexistencia de ayudas para la renovación de la flota, lo que puede suponer un problema para el sector a medio plazo.

En función de este panorama, el Libro propone actuar en una triple dirección: protección de los recursos pesqueros, planes de gestión y desarrollo de una gestión basada en la defensa del ecosistema.

En su redacción ha participado todo el sector con la Administración



La protección y la mejora del medio ambiente en el mar se considera como algo prioritario con la adopción de medidas que supongan la protección y la regeneración de los recursos pesqueros, con una adaptación de la flota a las posibilidades de pesca y con el uso de métodos respetuosos con el medio ambiente. En esta línea, se plantea seguir impulsando las zonas de acondicionamiento marino o reservas marinas, el cierre y restauración de las zonas donde se han llevado a cabo vertidos, la introducción de nuevas medidas de protección medioambiental para reducir los descartes y la mortalidad en la pesca y la ordenación de zonas costeras para una mayor protección de los recursos.

Para el logro de todos esos objetivos, los planes de gestión se consideran instrumentos fundamentales, por lo que el Libro propone completar y agrupar los actuales planes por modalidades de pesca, en planes integrales por caladero. Estos planes deberían contemplar, entre otros puntos, la inclusión de todas las modalidades de pesca; que los mismos disminuyan o, al menos, no incrementen el esfuerzo pesquero; medidas para la renovación y modernización de los barcos; regulación de capturas; medidas de acompañamiento; revisión de mecanismos de

**El mismo
debe servir
como base
para el
desarrollo de
la política
pesquera**

paradas temporales; revisión de zonas de vedas; delimitación del esfuerzo pesquero y la potenciación de los mercados en materia de calidad y trazabilidad de los productos de la pesca.

De cara al cumplimiento de esos puntos, los planes deberán partir de una buena información científica y llevar a cabo los mismos en el marco de una legislación armonizada entre la Administración central y las comunidades autónomas.

Finalmente, para la protección de los recursos se estima clave que todos los trabajos tengan en cuenta la defensa del ecosistema aplicando en todo el proceso el principio de precaución.

ESTRUCTURAS

En análisis hecho de la estructura de la flota pesquera española pone de manifiesto que en las dos últimas décadas se ha producido un fuerte proceso de ajuste con eliminación de barcos sobre todo en los segmentos de altura y gran altura. Sin embargo, ese ajuste no se ha llevado a cabo con la misma intensidad en la flota artesanal. Sobre una flota de casi 14.000 unidades, mas de 10.000 barcos operan en la plataforma del litoral español con menos de quince metros de eslora. Para los responsables



de este Libro, es urgente adoptar medidas en relación con esta flota para evitar una crisis en el sector. Se apunta la necesidad de ir a un ajuste del esfuerzo pesquero que debería ser complementado con una mejora en la política de comercialización para lograr un mayor valor añadido. Este ajuste en la flota debería ir igualmente acompañado de una reconversión económica de las zonas costeras dependientes de la pesca. En relación con esta misma flota, preocupa la situación de baja rentabilidad de muchas pequeñas empresas por el incremento de los costes y la deducción de las capturas, así como elevada tasa de siniestralidad en parte ligada a la edad avanzada de muchos barcos, flota que debería ser objeto de un proceso de renovación y mejora de habitabilidad.

En función de ese análisis, el Libro plantea, en primer lugar, la necesidad de un ajuste de la flota, aunque no se define por un porcentaje de recorte. El Plan Estratégico Nacional lo cifraba en una horquilla entre un 20% y un 30%.

Para desarrollar ese proceso, España tiene que estar a lo que dice el Fondo Europeo de la Pesca y, en base al mismo, debería diseñar un panel de primas de retirada definitiva de barcos junto a una serie de medidas socioeconómicas con la implantación de un mecanismo de renovación y un plan nacional del ajuste del esfuerzo pesquero.

La aplicación de ese ajuste en la flota pesquera se debería traducir a medio plazo en una mejora de la rentabilidad de las embarcaciones,

Sugiere completar y agrupar los actuales planes de gestión por modalidades de pesca en planes integrales de pesca por caladero

para lo cual debe jugar un papel clave la mejora en los procesos para la comercialización de los productos vía organizaciones de productores y de las Cofradías de pescadores.

Finalmente un tercer punto en la nueva política de estructuras se concreta en la necesidad de proceder a una renovación y modernización de las flotas sin aumentar su capacidad de pesca, tal como mandan los reglamentos comunitarios. Esta mejora de las condiciones de las flotas se debe llevar a cabo, especialmente también por dos razones. Primera, para mejorar la seguridad de los barcos y evitar accidentes. Segunda, para mejorar las condiciones de habitabilidad de los barcos. Igualmente se apoya el desarrollo de procesos para lograr un ahorro de combustible, así como para la búsqueda de energías alternativas al gasóleo.

TRANSFORMACIÓN, COMERCIALIZACIÓN Y PROMOCIÓN

España es uno de los países con una mayor demanda de productos de la pesca. Frente a un consumo de unos 2,6 millones de toneladas, son necesarias cada año unas importaciones de un millón de toneladas, lo que supone la existencia de una gran dependencia del exterior.

Los productos de la pesca deben hacer frente a unos cambios en los hábitos de consumo, a subidas importantes de los precios por la menor oferta, un estancamiento en la demanda, a la existencia de nuevas formas de presentación



junto a unos canales comerciales donde parte muy importante del precio que paga el consumidor se queda en el camino.

En lo que afecta a la industria transformadora, España cuenta con unas 800 empresas donde domina el minifundismo con unas estructuras muy atomizadas. Finalmente, el sector de la pesca debe tener en cuenta de cara al futuro los procesos de liberalización en marcha en el seno de la Organización Mundial de Comercio, OMC, lo que supone la necesidad de adaptarse a las nuevas exigencias.

Frente a este panorama, el Libro propone, en primer lugar, un mayor desarrollo de los mercados tanto interiores como en el exterior en base a políticas de alianzas entre empresas para tener una posición de mayor competitividad. Se sugiere un mayor apoyo a las políticas asociativas, a una mayor potenciación de las organizaciones de productores y a la mejora de los mecanismos para la formación de los precios para que los mismos mantengan un equilibrio entre lo que cobra el pescador y lo que paga el consumidor. Para potenciar la demanda se plantea la necesidad de diversificar la oferta con nuevos productos y con diferentes presentaciones, así como llevando a cabo unos mayores controles sobre la entrada de productos ilegales desde terceros países.

De cara a una potenciación de la oferta, desde la perspectiva empresarial se propugna una mejor organización de las empresas para ganar en dimensión frente a la actual atomización y,

**Se
potenciarán
las acciones
para la
protección y
regeneración
de los
recursos
pesqueros**

**España
deberá
diseñar un
panel de
primas a la
retirada
definitiva de
barcos**

sobre todo, en especialización. Para los autores del Libro es muy importante avanzar en todo lo referido a los mercados, búsqueda de nuevos nichos de demanda, mejora de los sistemas de trazabilidad, calidad y seguridad alimentaria en base a los programas para la innovación. España tiene una fuerte dependencia del exterior, por lo que se propone una estrategia de inversiones en esos países para asegurar el abastecimiento.

Finalmente se contempla la necesidad de operar con un mayor respeto al medio ambiente desde la lucha contra la contaminación al ahorro de recursos como energía o agua.

ACUERDOS Y RELACIONES INTERNACIONALES

Se trata de un aspecto muy importante para la flota española al disponer de un potencial pesquero muy por encima de las posibilidades de faena que tiene en aguas españolas o comunitarias. Ello se ha traducido históricamente en la existencia de una política pesquera muy volcada hacia el exterior para lograr posibilidades de trabajo a ese importante segmento de las flotas de altura y gran altura que faena en aguas lejanas y que apoyan la parte más importante de las capturas.

En las últimas décadas, los cambios en las disposiciones internacionales y el mayor interés de terceros países para explotar directamente sus recursos, se han traducido en mayores dificultades para acceder a muchos caladeros de esos países así como recortes en las posibilida-



des de capturas en aguas reguladas por organismos internacionales.

En materia de acuerdos, el Libro reconoce que los mismos tienen cada día un futuro más incierto, aunque se estima que los mismos deben mantenerse como instrumentos de defensa de la actividad y de empleo de esas flotas. En la actualidad, la UE tiene 21 acuerdos de los llamados de primera generación bajo los cuales operan casi 400 barcos españoles y se están desarrollando acuerdos de asociación o partenariado basado en pesquerías sostenibles y el desarrollo económico de esos países con los fondos comunitarios.

Para el futuro, se estima que España debería participar activamente en la definición de los nuevos acuerdos de asociación e impulsar en Bruselas la firma de nuevos compromisos.

Las empresas mixtas constituyen un instrumento muy importante para el sector español en su política de capturas en el exterior. En la actualidad existen unas 300 sociedades con 13.000 trabajadores en unos 600 barcos con capturas superiores a las 450.000 toneladas. El Libro hace una apuesta por el mantenimiento y desarrollo de estas empresas y la Administración española señala su apoyo a la introducción de normas y mecanismos que permitan dotar a las mismas de un marco de actuación a largo plazo estable que asegure su futuro. En esa línea se halla la creación de un marco nacional para el fomento de las inversiones en el exterior.

Las Organizaciones Regionales de Pesca, 15

Las industrias de transformación y comercialización deben buscar nuevos mercados en el interior y en el exterior

en la actualidad, constituyen una salida igualmente muy importante para las pesquerías de las flotas de altura y gran altura en caladeros lejanos bajo la sombra de la Unión Europea. El sector defiende la potenciación de una mayor participación en las mismas de cara a lograr no solo mayores posibilidades de pesca sino el desarrollo de mayores controles y vigilancia sobre todas las flotas, no sólo sobre las comunitarias.

Para una flota como la española que tiene una gran presencia en aguas exteriores donde lleva a cabo el grueso de sus capturas, es muy importante que se ponga freno a la pesca ilegal, no declarada ni regulada en cuanto puede suponer, por un lado el agotamiento de los caladeros y, por otra parte, colocar esos productos en el mercado comunitario en condiciones de competencia desleal. El Libro apoya el desarrollo del Plan de acción comunitario contra este tipo de flotas y pesquerías y la atribución de mayores competencias a las Organizaciones Regionales para perseguir a este tipo de flotas. España reclama más instrumentos jurídicos y una mayor información y coordinación entre los países para acabar con este tipo de pesquerías.

Finalmente, España apoya el marco de la cooperación para el desarrollo en terceros países como una vía para desarrollar actividades de la pesca desde la captura hasta la transformación y comercialización de los productos, para lo cual sería un buen instrumento la existencia de



un marco jurídico para apoyar las inversiones en el exterior.

CONTROL, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

Controlar la actividad de la pesca, desde las capturas hasta el final del proceso, ha constituido uno de los objetivos no cumplidos por la Administración comunitaria, a pesar de los esfuerzos normativos realizados en los últimos años. Esa misma situación se mantiene entre los países miembros. En el caso de España, las competencias se hallan repartidas entre la Administración central para las aguas exteriores al tener competencia exclusiva en las mismas, mientras las comunidades autónomas tienen competencias en aguas interiores.

En la actualidad, los campos de actuación en esta materia afectan a la conservación y gestión de los recursos de la pesca, desde los caladeros a la descarga, controles técnicos de las flotas, controles e inspecciones en la comercialización de la pesca, controles sobre los buques de terceros países y la lucha contra la pesca ilegal y los controles e inspecciones que afectan a la actividad de las flotas en el marco de las Organizaciones Regionales de Pesca.

De acuerdo con la situación actual en este campo, tras los estudios realizados por expertos y por el propio sector y la Administración, en el marco del Libro Blanco se contemplan una serie de propuestas, entre las que se podrán destacar las siguientes:

- Reforzamiento de los sistemas de control,

Se propone un plan nacional de ajuste del esfuerzo pesquero, pero no cuantifica su dimensión

Es prioritario ir a una reestructuración de las empresas y una mayor especialización

inspección y vigilancia para la pesca comercial y armonización de la normativa estatal y autonómica para la pesca deportiva.

- Potenciación de los controles sobre los barcos que operan en el caladero nacional para que se cumplan todas las disposiciones en cuestiones como días de mar, capturas, desembarques y diarios de a bordo.

- Se considera necesario mejorar el nivel de control de la pesca extractiva, la armonización de una serie de normas comunitarias y la erradicación de la pesca ilegal.

- Para una mejor aplicación de la actual normativa, se aboga por una simplificación de las disposiciones y, reducir la actual burocracia para lograr una ejecución más correcta.

ACUICULTURA

En un contexto donde las posibilidades de capturas en aguas marinas vienen a la baja ante la sobreexplotación de los caladeros, el desarrollo de la acuicultura como instrumento para cubrir en el futuro la mayor demanda de los productos de la pesca, es un fenómeno reconocido por todos los expertos y por todas las Administraciones y organismos internacionales.

En el caso de España, el desarrollo de la acuicultura se contempla en la aplicación de los diferentes planes y en el propio Libro Blanco de la Acuicultura.

Al margen de la importancia en la producción de moluscos donde España mantiene el lideraz-



go sobre todo con el mejillón, en la producción de peces se ha producido un importante crecimiento en los últimos años pasando de unas 15.000 toneladas en 1999 a las 37.700 toneladas en 2006 y la posibilidad de superar este año las 40.000 toneladas.

Además de las consideraciones contempladas en el Plan Estratégico, para los redactores de este Libro Blanco, el futuro de la acuicultura en España debería pasar por las siguientes medidas

Un mayor desarrollo de los mercados mediante una diversificación de la oferta de los productos de la acuicultura incorporando nuevas presentaciones. En un mercado altamente deficitario y con unas elevadas importaciones, la acuicultura debe reforzar su aportación para cubrir ese déficit con una mejora de la producción y competitividad de las empresas.

El sector debe seguir haciendo esfuerzos para promover la sostenibilidad ambiental eliminando prácticas que pudieran deteriorar el medio. Hay que potenciar también la acuicultura tradicional.

Se tiene que promover un comercio responsable de los productos acuícolas con una mayor transparencia en los mercados y una mayor información a los consumidores.

Hay que desarrollar una mayor coordinación entre las diferentes Administraciones para lograr la necesaria optimización en la planificación tanto en el litoral como hidrográfica. También hay que seguir trabajando en materia de seguridad alimentaria con una política zoonosanitaria adecuada

España debe participar activamente en la definición de los acuerdos de pesca

Hay que ir a una formación más ligada con la demanda y la realidad del sector

y una optimización de las ayudas públicas con mecanismos de coordinación especializados.

Finalmente se considera necesario seguir apoyando el proceso de internacionalización de la acuicultura en el mundo como un mecanismo más en materia de política de cooperación. En este mismo contexto es importante seguir fortaleciendo la internacionalización de las empresas españolas.

MEDIDAS SOCIOECONÓMICAS Y DIVERSIFICACIÓN

La aplicación de medidas socioeconómicas para las zonas dependientes de la pesca y ofrecer una diversificación de alternativas para las mismas constituye una de las necesidades más apremiantes a las que se enfrentan las diferentes Administraciones ante los problemas que afectan hoy al sector. Las posibilidades de capturas en todos los caladeros se han visto reducidas en los últimos años por los procesos de sobreexplotación de los mismos. Se han reducido las flotas, las posibilidades de trabajo, hay un notable envejecimiento de las poblaciones, un incremento de la población inmigrante y la necesidad de formación para adecuarse a las nuevas exigencias en materia de empleo.

En ese contexto, desde el Libro Blanco se plantean cinco líneas de trabajo.

En primer lugar, actuaciones para la mejora de la formación. Es preciso modernizar los sistemas de los centros de formación profesional y elevar la calidad de los mismos. Se deben des-



arrollar nuevas modalidades de acuerdo con la nueva realidad del sector, ir a la constitución de centros integrales que impartan enseñanzas de formación reglada, ocupacional y continua e ir a la formación en los centros de trabajo. Se debe mejorar la formación ocupacional con una mayor coordinación entre comunidades autónomas, con la creación de un nuevo certificado de formación profesional a bordo de los barcos de pesca, con una definición de las convalidaciones de las titulaciones de patrón local de pesca y de patrón costero polivalente con respecto a las titulaciones deportivas, fomentar la formación en materia de seguridad a bordo o la prevención de los riesgos laborales.

La Administración asume el compromiso de favorecer la diversificación de actividades en esas zonas como alternativa o complemento a la actividad tradicional.

Aplicación de medidas socioeconómicas para asegurar en esas zonas el empleo sostenible y la mejora de las condiciones de trabajo. En esa misma línea, se propugna el desarrollo local donde el establecimiento de redes se contempla como un instrumento clave así como el trabajo de los grupos locales para promocionar el autoempleo y la actividad empresarial.

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

Como para el resto de las actividades económicas, la investigación constituye un elemento clave en la actividad de la pesca para tener una posición competitiva con el resto de las flotas.

Se deben reforzar los sistemas de control, inspección y vigilancia en la pesca desde la captura hasta la comercialización

Para el sector es fundamental tener un conocimiento lo más exacto posible sobre los recursos disponibles para desarrollar una actividad con rentabilidad y a la vez respetuosa con el ecosistema. La innovación tecnológica es igualmente fundamental para el conjunto de los procesos de transformación e industrialización de la pesca.

Tras los debates llevados a cabo en la elaboración del Libro Blanco, los expertos han planteado tres propuestas.

La primera, una política de investigación para la pesca que se debe definir en el Plan Nacional y en el programa marco de la UE. Se propone institucionalizar los contactos entre el sector de la pesca y los investigadores.

Un segundo punto es el desarrollo tecnológico y la necesidad de su impulso de cara a las empresas.

Finalmente se contempla el apoyo al Plan Estratégico de Innovación Tecnológica en la pesca con una serie de instrumentos de información y asesoramiento, de formación y de cooperación e internacionalización.

COMUNICACIÓN

Finalmente, entre las propuestas contenidas en este Libro se contempla la necesidad de impulsar una política de comunicación intersectorial, entre el sector y los organismos de la Administración y de la investigación y del sector hacia el resto de la sociedad para que el consumidor sepa más sobre la actividad de la pesca. ■

VIDAL MATÉ



EL PEZ ESPADA, una pesquería EN LA ENCRUCIJADA

El subsector de la pesquería del pez espada atraviesa en los últimos meses una de las peores crisis de su historia.

A la caída de los precios consecuencia de unas importaciones masivas desde terceros países se suma el incremento de los precios del gasóleo para unas flotas donde el combustible es parte fundamental de su actividad.



El sector ha reclamado medidas de apoyo a la Administración para superar esta situación donde, frente a un precio en primera venta de 3,5 euros kilo, el consumidor está pagando por el mismo productos un precio de 20 euros kilo.

Según los datos manejados por el sector, las principales razones para la actual situación se concretan en una fuerte caída de los precios de la primera venta en un 37,4% desde enero de 2005, a un fuerte incremento de los costes de explotación por la subida del combustible en un 325% desde 2003 y, finalmente al aumento de las importaciones en un 93,3% desde 2004.

Frente a este problema, desde el sector pesquero se han planteado una serie de demandas



a la Administración de cara a lograr una mejor y mayor regulación del mercado.

Una primera medida sería el seguimiento más estricto de las importaciones de pez espada procedente de terceros países y que en gran parte corresponden a pesquerías llevadas a cabo por flotas ilegales, no controladas ni reguladas, por barcos que han superado sus cuotas y que en última instancia falsifican las etiquetas para su entrada en los mercados comunitarios. Los armadores reclaman que se cumpla la legalidad desde las capturas hasta la comercialización, que cada producto disponga de las etiquetas correspondientes en el envasado y que el producto tenga el correspondiente registro sanitario.

Junto estas medidas, el sector reclama el apoyo del FROM para el desarrollo de campañas para la promoción del producto.

En lo que afecta a la flota, el sector considera necesario un proceso de adaptación de su capacidad por medio de un plan de reestructuración negociado mediante la constitución de una mesa entre el sector, la Administración central y las comunidades autónomas.

Para el sector sería igualmente importante el proceder a un mayor control, sobre la situación de los calderos donde se captura esta especie de acuerdo con las recomendaciones de los científicos. En esta línea se propone la posibilidad de ir a una contingentación de la actividad en los mismos. Para ello, el sector considera importante que los responsables comunitarios se comprometan en esa tarea en el seno de las organizaciones regionales de pesca. Los armadores reclaman la posibilidad de unas mayores exigencias en el etiquetado en toda la cadena comercial.

Finalmente, este segmento de flota reclama medidas para tratar de estabilizar los costes de explotación de los barcos donde el gasóleo juega un papel decisivo. Los precios del gasóleo en los últimos años han pasado de poco más de 0,25 euros litro en 2004 a superar en las últimas semanas los 0,50 euros litro, según las cotizaciones medias en el puerto de Vigo.

Los precios en origen han caído en picado a consecuencia de importaciones desde flotas de terceros países

Fuertes incrementos de los costes de explotación por la subida del gasóleo

Frente a estos planteamientos del sector, desde la Administración se adoptó un primer compromiso para analizar las reivindicaciones de los armadores en todas y cada una de las propuestas hechas desde el sector que van desde las referidas a la pesca hasta las que afectan a los controles aduaneros y a las medidas de control en materia de sanidad.

En materia de ordenación de la flota, la Administración se ha comprometido a analizar la actual distribución de la flota para que la misma sea más ordenada en función de las posibilidades de capturas, algo que debería hacerse de forma coordinada entre Pesca y Bruselas en cada una de las organizaciones regionales. En lo que afecta a la puesta en marcha de un plan para ajustar la flota, desde la Administración central, según señala Cepesca, existe el compromiso de iniciar conversaciones con las comunidades autónomas para analizar la situación. Sería un plan de ajuste voluntario con financiación del Fondo Europeo de la Pesca.

Un punto muy importante para el sector es el control de las importaciones tanto en volumen como en sus condiciones higiénico sanitarias. En este aspecto, existe el compromiso de intensificar los controles en frontera que irían desde vigilar la legalidad de las capturas y de la actividad de los barcos.

En lo referido a las campañas de consumo, el From señaló su disposición a llevar a cabo medidas en esta dirección, pero siempre que haya una participación financiera del sector.

Finalmente, la Administración instó al sector a desarrollar una política encaminada a que la producción juegue un papel más activo en los procesos de comercialización. En esta línea se ofreció igualmente el apoyo oficial para la constitución de organizaciones interprofesionales así como a los contactos intersectoriales.

Los problemas en el sector están afectando a la actividad de las flotas y a las posibilidades de empleo. ■ V. M.

El Parlamento aprueba la **REFORMA** de la **SEGURIDAD SOCIAL**

Una vez más el diálogo y el consenso social suscrito por el gobierno con las patronales CEOE y CEPYME, y los sindicatos UGT y CC.OO. ha dado sus frutos. El Acuerdo sobre Medidas en Materia de Seguridad Social, firmado en el mes de julio del año 2006, en el Palacio de la Moncloa, en presencia del presidente del gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, ha sido aprobado por el Congreso de los Diputados, tras su paso por el Senado.





El texto de la nueva Ley mantiene el contenido fundamental del acuerdo y ha añadido enmiendas que rellenan lagunas del sistema y mejoran la protección de huérfanos, discapacitados y viudas con hijos menores.

LAS CLAVES DE LA REFORMA

Jubilación

- Se establecen incentivos en todos los supuestos a la prolongación voluntaria de la vida laboral, más allá de la edad ordinaria de jubilación (65 años). Se incrementa el 2 por ciento de la cuantía de la pensión por cada año cotizado después de los 65. El incremento es del 3 por ciento para los trabajadores que hayan cotizado 40 años. En el caso de alcanzar la pensión máxima se reconoce el derecho a percibir anualmente una cantidad a tanto alzado, cuyo importe se determina en función de los años cotizados.

- Mejora de pensiones de los que fueron jubilados anticipadamente como consecuencia de un despido antes del 1 de enero de 2002 y

La nueva Ley desarrolla el acuerdo firmado por el gobierno, empresarios y sindicatos en julio del año 2006

Se aumenta la correspondencia entre cotizaciones y prestaciones

con 35 años de cotización. Esta medida tiene como objetivo equiparar a estos trabajadores con las que padecieron posteriormente esta misma situación y se vieron beneficiados por un cambio legislativo que no afectó a aquellos. Se considera involuntaria la extinción de la relación laboral que se produzca como consecuencia de un Expediente de Regulación de Empleo.

- Para acreditar el periodo mínimo actualmente exigido para obtener una pensión se computan sólo los días efectivamente cotizados y no los correspondientes a las pagas extraordinarias. Esta medida tiene como objetivo fundamental incrementar la correlación entre cotizaciones y prestaciones. Hasta ahora, al computar las pagas extras, el periodo mínimo se podía reducir a 4.700 días (doce años y medio). Con la reforma, el periodo mínimo de cotización se fija en 5.475 días (quince años) efectivos de cotización.

- Se establecen coeficientes reductores de la edad de jubilación para nuevas categorías de trabajos penosos, tóxicos, peligrosos o insalubres y en los casos de discapacitados, previa la realización de los correspondientes estudios de



todo orden, con modificación de las cotizaciones y sin que la edad de acceso a la jubilación, en ningún caso, pueda situarse por debajo de los 52 años. Esta medida trata de atender a la necesidad de algunos nuevos trabajos de reducir la edad de jubilación, pero con el fin de evitar pérdidas para el sistema, estas personas incrementarán su cotización durante su vida laboral.

Jubilación parcial

- Se homogenizan los requisitos para acceder a la jubilación parcial con los de la anticipada. Es preciso haber cumplido 61 años (hasta ahora 60), treinta años cotizados y seis de antigüedad en la empresa. Estos dos últimos no se exigen ahora en el caso de jubilados parciales. Para mutualistas anteriores al 1 de enero de 1967, se mantiene la edad de 60 años.

Incapacidad temporal

- Se establece un nuevo procedimiento de reclamación ante la inspección médica de los Servicios Públicos de Salud. Este procedimiento incrementa la seguridad jurídica de los ciudadanos en el caso de que una vez transcurridos los 12 meses en situación de incapacidad temporal se esté en desacuerdo con el alta médica

formulada por la entidad gestora de la Seguridad Social.

Incapacidad permanente

- Se reduce el periodo mínimo de cotización para acceder a la prestación de incapacidad permanente para los menores de 31 años. Queda fijado en una tercera parte del tiempo transcurrido entre los 16 años y el momento del hecho causante de la pensión.

- Se establece una nueva fórmula de cálculo para determinar el importe de la pensión de incapacidad permanente y del complemento de gran invalidez. Para el cómputo de la primera se tienen en cuenta los años de cotización (hasta ahora no se computaban), para evitar que con periodos cortos de cotización se generen prestaciones iguales a la de periodos más largos. El complemento de gran invalidez se desvincula, en parte, de la cuantía de la pensión, para hacerlo más equitativo. La finalidad de este complemento es compensar los gastos ocasionados por la persona que atiende al discapacitado. Hasta ahora era el 50 por ciento de la base reguladora de la pensión y, gracias a la reforma es la suma del 50 por ciento de la base mínima de cotización y el 25



por ciento de la base de cotización correspondiente al trabajador.

Viudedad

Por primera vez, desde el año 1978, se aborda una profunda reforma de la pensión de viudedad:

- Se lleva a cabo la equiparación entre matrimonios y parejas de hecho, ya que se reconoce la prestación de viudedad a las parejas de hecho con convivencia acreditada, de al menos cinco años, o hijos comunes. Este reconocimiento también se realiza respecto al auxilio por defunción y a las indemnizaciones en caso de muerte derivada por accidente de trabajo o enfermedad profesional.

- En caso de divorcio sólo se reconoce la prestación si se tiene reconocida pensión compensatoria. Si mediado el divorcio, existiera concurrencia de beneficiarios con derecho a pensión, se garantiza el 50 por ciento de la base reguladora de la prestación por viudedad a favor del cónyuge sobreviviente o de quien sin ser cónyuge conviviera con el causante de la pensión.

- Se reconoce la prestación temporal de viudedad para las parejas de hecho que no pue-

Se incentivan medidas para alargar la vida laboral, incrementando un 2% la pensión por cada año cotizado después de los 65 años, y el 3% para los trabajadores con 40 años de cotización

dan acreditar los requisitos anteriormente citados y para matrimonios con menos de dos años, sin hijos y muerte por enfermedad común del causante.

Todas estas reformas son de carácter global, ya que afecta a todas las prestaciones del sistema. Las reformas anteriores se centraron sólo en jubilación, periodo de carencia y cálculo del tiempo de cotización. Además, todas estas medidas se llevan a cabo de manera paulatina, al aprovechar la buena salud financiera de la Seguridad Social para establecer en determinadas medidas periodos transitorios amplios que eviten costes sociales, al contrario de lo que sucedería si se esperase a adoptar las reformas en tiempos de crisis.

También es una reforma equilibrada, ya que tiene en cuenta las reformas adoptadas en materia laboral y compatibiliza la mejora de prestaciones, la generación de ahorros para el sistema, la creación de empleo y crecimiento económico en un marco de mayor competitividad empresarial, la mayor correspondencia entre cotizaciones y prestaciones, y la mejora de la gestión y control de recursos y prestaciones. Además, elimina situaciones discriminatorias y se adapta a los cambios sociales. ■



TODOS contra la violencia de género

Las mujeres víctimas de la violencia de género sufren un drama físico, psicológico y laboral. Y para paliar en parte este último, el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, ha firmado un acuerdo con varias empresas para fomentar su inserción laboral. Este acuerdo facilitará la movilidad geográfica de mujeres maltratadas y reforzará la sensibilización ante la violencia de género.

Las empresas que han firmado el acuerdo son: Cepsa, El Corte Inglés, Eulen, Inditex, Sacyr Vallehermoso y Grupo Vips. También varias empresas públicas se han sumado al acuerdo, como son Adif, que lo hizo con anterioridad y está dedicada a servicios de transporte, y Renfe y Aena, operador global de servicios aeroportuarios y navegación aérea, que lo suscribirán en breve plazo.

Todas estas empresas cuentan en la actualidad con políticas de responsabilidad social corporativa encargadas de materializar programas de concienciación social.

EMPRESAS SOLIDARIAS

También hay que destacar, que la Delegación Especial del Gobierno contra la Violencia de la Mujer, dependiente de la Secretaría General de Políticas de Igualdad, está promoviendo la firma de este tipo de convenios, en colaboración con empresas privadas y públicas para favorecer la contratación de mujeres víctimas de la violencia de género y contribuir a la sensibilización social.

El ministro presenta un programa que incrementa las bonificaciones para contratar a mujeres víctimas de la violencia, con carácter indefinido

La firma de estos acuerdos pone de manifiesto la implicación del sector empresarial en la lucha contra la violencia de género.

Cepsa, es líder en el desarrollo de actividades integradas y relacionadas con el petróleo y petroquímica; El Corte Inglés, la mayor cadena de grandes almacenes de España; Eulen, el mayor grupo español de servicios con una plantilla de más de 65.000 trabajadores; Inditex, principal distribuidor de moda, presente en 68 países; Sacyr Vallehermoso, uno de los principales grupos de infraestructuras e industriales y el Grupo Vips, líder en el sector de la hostelería y comercio en España. El acuerdo incluye un programa específico de empleo para vincular la oferta de estas empresas con las mujeres víctimas de la violencia machista. Asimismo favorece la movilidad geográfica y el incremento de nuevas posibilidades profesionales para todas ellas.

BONIFICACIONES PARA CONTRATOS ESTABLES

Por otra parte el ministro Jesús Caldera, ha presentado un informe sobre el programa específico de empleo para víctimas de violencia de género inscritas en los servicios públicos de empleo.

El objetivo fundamental de este programa es procurar la inserción laboral por cuenta ajena o el desarrollo de una actividad profesional como autónomas. Para mujeres que trabajan por

No esperes a que la violencia de género deje esta señal.

A la primera señal de malos tratos, llama.

La sociedad ya tiene un teléfono para defender los derechos de quienes sufren violencia de género. Ha llegado la hora de hablar. De que hablemos todos. Si sufres malos tratos o conoces a alguien que los sufra, llama al teléfono **016**. Una simple llamada, confidencial y gratuita, puede significar mucho. Con atención en seis idiomas, el teléfono **016** ofrece a las mujeres la ayuda necesaria para encontrar una salida a los malos tratos.

24 horas al día, 365 días al año.

Asesoramiento jurídico e Información sobre: • Recursos Sociales
• Ayudas económicas • Búsqueda de vivienda • Orientación laboral

016 PUEDE SIGNIFICAR OTRA VIDA.

900 116 016
TELÉFONO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD AUDITIVA

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

Caldera firma un acuerdo con empresas para fomentar la inserción laboral de mujeres víctimas de violencia de género

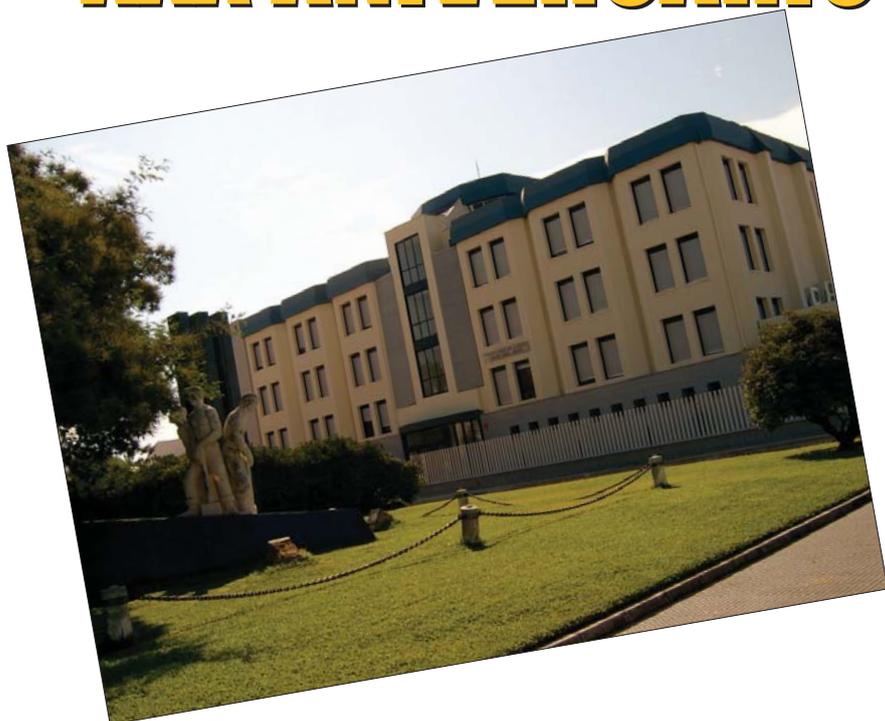
cuenta ajena se incrementa la cuantía de la bonificación a las empresas que las contraten con carácter indefinido a tiempo completo, que pasa de ser 70,83 euros mensuales (850 euros al año), a quedar establecida 100 euros mensuales (1.200 euros al año). También se establecen incentivos para facilitar la movilidad geográfica y para compensar las diferencias salariales. Además, se establece un programa formativo específico para favorecer su inserción laboral.

Para las mujeres que trabajan por cuenta propia el programa refleja el incremento del 10 por ciento de la cuantía general de las ayudas y subvenciones existentes al empleo autónomo.

El coste total del programa se estima en 10,7 millones de euros. ■



XXX ANIVERSARIO del Centro de Formación ISLA CRISTINA



Treinta años formando a las gentes del mar. Este es el mejor título que se puede otorgar al Centro Nacional de Formación Marítima Isla Cristina, del Instituto Social de la Marina, que ahora cumple su XXX Aniversario. Una celebración que contó con la asistencia de todos los directores provinciales del ISM y la responsable del Instituto, Pilar López-Rioboo.

Antes de realizar un recorrido histórico, en el que siempre ha tenido presente su adaptación a las exigencias de una flota en continua transformación, hay que resaltar su apuesta por el futuro a corto plazo. El ISM ha iniciado la construcción de una residencia de estudiantes y una nueva estación de botes en Isla Cristina.

La residencia de estudiantes contará con 36 habitaciones para albergar 61 plazas, tres aulas, restaurante, biblioteca y sala de estar. Su enclave es privilegiado, junto al mar y cerca del puerto deportivo, en una zona muy emblemática de Isla Cristina. Su apertura está prevista para el cuarto trimestre de 2008.

La construcción de una nueva estación de botes, supone una herramienta actualizada y moderna para realizar cursos de formación que requieran prácticas para su utilización. El proyecto cuenta con la colaboración de la empresa pública de Puertos de Andalucía.

RECORRIDO HISTÓRICO

En 1977 se crea la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Isla Cristina, como centro reconocido del ministerio de Educación y Ciencia, para impartir cursos de formación profesional en las especialidades de "puente", "cubierta de pesca" y "máquinas". De esta manera iniciaba sus actividades formativas el Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina (Huelva), perteneciente al Instituto Social de la Marina.

El Plan Piloto de formación ocupacional marítima del ISM en el curso 1988-89 pone en marcha varios cursos, entre los que cabe destacar los de cualificación básica para el empleo marítimo, iniciación y aptitud marinera, cocinero y redero; los de formación profesional sobre estación depuradora de aguas residuales e introducción al buceo profesional; de seguridad marítima como los de lucha contra incendios, supervivencia en el mar, buques tanque y formación sanitaria; entre los de reciclaje y nuevas tecnologías figuran formación sobre soldadura, inglés técnico, equipos electrónicos, acui-

**15.000
alumnos han
pasado por
sus aulas en
los últimos
diez años**

**El centro
está dotado
con
simuladores
de última
generación**

cultura, informática y frigorista. En los dos gestión empresarial, destacan de de autoempleo, formación empresarial marítima y prevención de riesgos laborales, entre otros. También se inicia la formación sobre mecánico naval.

Todos estos cursos tienen un doble objetivo: reciclar a los profesionales de la mar y abrir oportunidades en tierra a los trabajadores del sector marítimo.

SEGURIDAD MARÍTIMA

En 1992 el centro comienza a impartir cursos de Seguridad Marítima en los que los alumnos reciben formación sobre "supervivencia en la mar" y "lucha contra incendios". A partir de entonces el Centro comienza a tener una proyección nacional y recibe en sus aulas a trabajadores procedentes de toda la geografía nacional.

En ese mismo año el ISM publica el "Manual de Supervivencia en el Mar", del que se editaron 50.000 ejemplares, y sirvió de referencia a todas las escuelas y centros que impartían esta materia.

En la actualidad el Centro está dotado de varios simuladores de última generación que permiten ofrecen una formación practica indispensable para los trabajadores del mar. Entre ellos cabe destacar los destinados a navegación y pesca, cargas líquidas para buques gaseros, petroleros y quimiqueros, sistema mundial de socorro y seguridad marítima, comunicaciones



buque a buque y buque a tierra, navegación y control de tráfico marítimo, máquinas para buques mercantes y pesca, vertidos de productos químicos y lucha contra incendios.

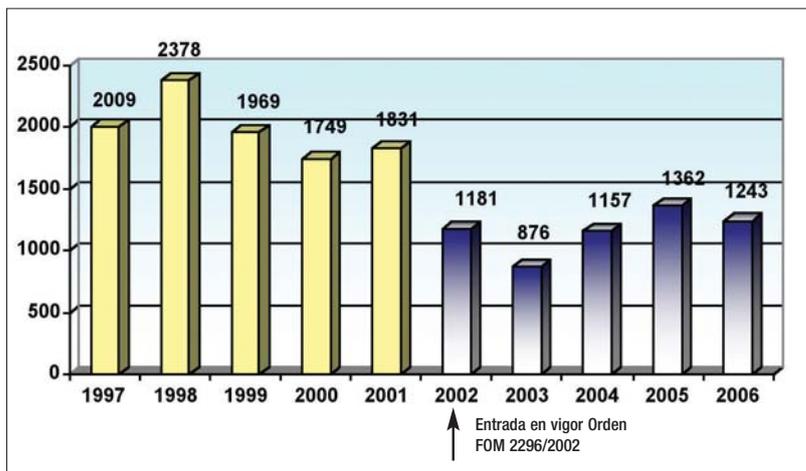
También está homologado para expedir certificados de seguridad marítima como son los de formación básica, embarcaciones de supervivencia y botes de rescate, radar de punteo automático y oficial de protección del buque, entre otros. Y titulaciones profesionales de marino de puente y de máquinas de la marina mercante y patrón costero polivalente y otros cursos de formación continua, es decir la que reciben los trabajadores en activo, para el personal a bordo, en las áreas de soldadura, frío naval y máquinas de control numérico.

PROYECCIÓN INTERNACIONAL

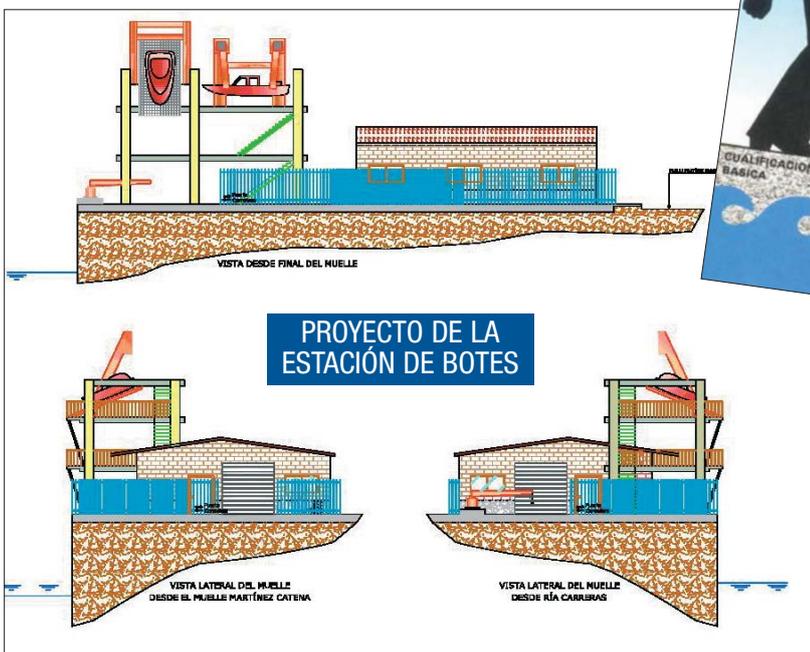
El Centro Nacional de Isla Cristina es también una referencia a nivel internacional, en las actuaciones que realiza el ISM en distintos países, bien a través de colaboraciones con la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI), el ministerio de Agricultura y Pesca. En este sentido se han llevado a cabo misiones de prospección y formación en Mauritania, Senegal, Marruecos y Argelia, participación en congresos celebrados en Venezuela, Estados Unidos y Suecia, así como su presencia en grupos de trabajo en Bruselas, Italia y en nuestro propio país.

Las relaciones institucionales forman un amplio abanico de colaboraciones, entre otras, con el ayuntamiento y cofradía de pescadores de Isla Cristina, consorcio provincial contra incendios y salvamento de Huelva, Empresa Pública de Puertos de Andalucía, Salvamento Ma-

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE ALUMNOS EN LOS 10 ÚLTIMOS AÑOS



Apuestas para el futuro: la construcción de una residencia de estudiantes y una estación de botes



rítimo (SASEMAR), Guardia Civil del Mar, Centro CIFPA Huelva, Cruz Roja del Mar y Agencia Española de Cooperación Internacional.

Y como colofón dos ejemplos, la obtención en el año 2006 de la certificación internacional de calidad, expedida por AENOR, y los 15.000 alumnos formados en los últimos diez años. ■

30 años de historia

En el año 1977 se crea la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Isla Cristina, como centro reconocido del Ministerio de Educación y Ciencia, para la impartición de Formación Profesional Reglada Náutico-Pesquera de Primer Grado, en las Especialidades de Puente y Cubierta de Pesca y Máquinas, y comienza a funcionar en el curso académico 77/78.

La necesidad acuciante de formar un sector pesquero local, que precisaba de titulaciones adecuadas a la actividad que estaban desarrollando, hace que se ponga en marcha la Formación Profesional Marítimo Pesquera de Adultos y la Formación Profesional Ocupacional, ampliando su influencia y radio de acción a las poblaciones pesqueras cercanas. Posteriormente se incorporan las titulaciones de Certificado de Competencia Marinera, Motorista Naval, Patrón de Pesca Local y Patrón de Pesca Litoral de 2ª Clase y Mecánico Naval de 2ª Clase.

El Plan Piloto de Formación Ocupacional Marítima del ISM, en el curso 1988/1989, se pone en marcha con los cursos de Formación Ocupacional destinados al sector marítimo, en distintas áreas: cursos de Cualificación Básica, Cursos Profesionales, Cursos de Seguridad Marítima, Cursos de Reciclaje y Nuevas Tecnologías y Cursos de Gestión Empresarial. Estos cursos tenían como objetivos reciclar y acercar a los profesionales de la mar y abrir oportunidades laborales en tierra al personal marítimo.

En 1992, mediante una norma del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se regulan por primera vez los cursos de Seguridad Marítima. La Escuela comienza a impartir los cursos de Supervivencia en la Mar y Lucha Contra Incendios correspondientes al primer nivel, y en el siguiente año los correspondientes a segundos niveles. El Centro comienza a tener una proyección nacional al impartir formación al personal marítimo procedente de toda la geografía española.

A partir de este momento la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Isla Cristina comienza a dotarse de los medios necesarios para impartir formación en Seguridad Marítima, que conjuntamente con la implicación del personal en esta nueva formación, comienza una andadura pionera en España, que aportó su experiencia en la puesta en mar-



**JOSÉ CARLOS
MACÍAS DÍAZ**
DIRECTOR
DEL CNFM DE
ISLA CRISTINA
(HUELVA)

cha de otros centros del Instituto Social de la Marina.

Fruto de la implicación del personal es la primera publicación pedagógica en supervivencia en la mar que se realiza en España: el "Manual de Supervivencia en la Mar" que en 1992 edita el ISM y cuyos autores aportan de forma desinteresada toda su experiencia en la materia. Este Manual sirvió de referente a todas las escuelas y centros que impartían esta materia. Se hicieron posteriores reediciones en años posteriores hasta un total de 40.000 ejemplares.

Con la entrada en vigor de la LOGSE, la Formación Profesional Náutico Pesquera de Primer Grado deja de impartirse en el curso 94/95, y la actividad docente se transforma considerablemente, y el profesorado se integra en la formación de Seguridad Marítima, en las titulaciones profesionales marítimas de adultos y en la Formación Profesional Ocupacional.

En la actualidad el Centro de Isla Cristina está dotado con varios simuladores de

última generación, que permiten llevar a cabo una formación de alta calidad. La dotación de equipos y medios pedagógicos modernos permiten la impartición de una veintena de títulos profesionales y certificaciones de Seguridad Marítima.

La trayectoria ascendente del Centro ha sido siempre una constante a lo largo de su existencia, consiguiendo ser en la actualidad uno de los Centros de Formación Marítima de referencia a nivel nacional e internacional.

En la actualidad el ISM está llevando a cabo dos actuaciones muy importantes: la construcción de una residencia de estudiantes, que supondrá un nuevo incremento de la confortabilidad de los alumnos y redundará en una mayor calidad de la gente de mar. Está situada junto al mar, al puerto deportivo y en una zona muy emblemática de nuestra localidad, y una estación de botes, con la colaboración de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), que supondrá una herramienta actualizada y moderna para la impartición de cursos.

En estos 30 años de vida del Centro, la implicación y superación del personal en las nuevas tareas y enseñanzas, junto con el apoyo de nuestros responsables, han sido las claves del resultado final. Unos 15.000 alumnos formados en los últimos diez años, son el fruto del esfuerzo de todos. ■



La sesión inaugural estuvo presidida por José Luis González Serrano, Arturo González, Gustavo Larrazábal y Torgeir Edvardsen

Los empresarios impulsan el DESARROLLO TECNOLÓGICO de la ACUICULTURA

Madrid acogió durante los pasados 27 y 28 de noviembre el encuentro empresarial de Acuicultura "Acuabrokerage Madrid", donde expertos del sector acuícola de todo el mundo se reunieron para intercambiar opiniones y cerrar acuerdos que en el futuro den lugar a proyectos de gestión y tecnología I+D+i. La Secretaría General de Pesca Marítima organizó este encuentro, junto a la Fundación Innovamar, en el marco del Plan de Acción Internacional de la Acuicultura Española 2007/2008.



Madrid fue escenario del encuentro de empresarios de Acuicultura

Satisfacción. Con esta palabra se resume la celebración del encuentro internacional de empresarios de acuicultura que tuvo lugar en Madrid durante los pasados 27 y 28 de noviembre. Más de cien empresas procedentes de países con una larga experiencia en el sector como pueden ser España, Noruega, Dinamarca, Canadá, Chile, Grecia y Turquía y de naciones con una industria acuícola emergente y en desarrollo como es el caso de Venezuela o de la República Dominicana acudieron a la reunión organizada por la Secretaría General de Pesca Marítima, en colaboración con la Fundación Innovamar, y en la que también participaron el Centro para el Desarrollo Industrial (CDTI) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO).

La reunión se enmarca dentro del Plan Internacional de la Acuicultura Española 2007/2008. Lo que se pretendía era que los empresarios mantuvieran contactos entre sí como primer paso para la puesta en marcha de futuros proyectos conjuntos. Se trata de impulsar así el desarrollo tecnológico del sector acuícola espa-



ñol, potenciando el establecimiento de esquemas de cooperación entre el tejido empresarial y la comunidad investigadora, tanto a nivel nacional como internacional, para que se pueda dar una respuesta adecuada al amplísimo potencial que tiene esta industria.

En la actualidad, la Acuicultura representa el 32% del suministro mundial de productos pesqueros, con un valor en el mercado superior a los 70.000 millones de dólares. Tan sólo en España, las autoridades consideran que el pescado de crianza podría representar el 40% del consumo nacional de pescado en el año 2020.

ALTA PARTICIPACIÓN

Más de 200 expertos procedentes de veinticinco países y de diversos ámbitos (empresarial, institucional, investigador y ONG's) participaron en el encuentro. La alta asistencia internacional, un 35% del total, confirma el liderazgo español en la Acuicultura, el sector de producción de alimentos con mayor tasa de crecimiento a nivel mundial.

Entre los asistentes se encontraban representantes de diversas organizaciones del sector productor nacional como la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR), la Organización Interprofesional de Acuicultura Continental Española (Aquapiscis) y la Asociación Gallega de Piscifactorías de Trucha (ADSG Atrugal). También acudieron la

Los empresarios se reunieron, según intereses geográficos y de actuación, en encuentros cara a cara

La reunión reflejó la compleja red empresarial e investigadora de la Acuicultura

Federación Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresas Detallistas de Pescados frescos y Congelados (Fedepesca) y la Asociación Nacional de Mayoristas de Pescado de Mercas (Anmape).

Por otra parte, desde las instituciones fue relevante la presencia de miembros del Gobierno griego, de la Embajada canadiense, la Junta de Andalucía, la Plataforma Tecnológica Europea de la Acuicultura (EATP), el Centro de Investigación de la Acuicultura de Colombia (CENIACUA), la Junta Agroempresarial Dominicana, el Observatorio Español de la Acuicultura (OESA), la Asociación Española de Acuicultura y Pesca-plus, entre otros.

El mayor número de asistentes procedía del sector de la producción Marina y Continental, seguido de los de Equipamiento, Consultoría e Ingeniería e I+D+i, destacando también áreas como las referentes a la Alimentación, Nutrición y Sanidad; la Distribución y la Transformación, y el sector asegurador.

Para la mayor parte de los expertos participantes, la reunión sirvió para demostrar la variada y compleja red empresarial e investigadora del sector acuícola. También se valoró positivamente la manera en la que se organizaron las jornadas, que dieron lugar a más de 500 encuentros empresariales "cara a cara", previamente concertados por los organizadores según intereses geográficos y de actuación de los



Algunos de estos proyectos son individuales (de desarrollo específico) pero otros son estratégicos, tipo paraguas o Clusters. En la mayoría de los casos, para que se apruebe un proyecto, es necesaria la participación de varios socios. Estos pueden ser medianas o pequeñas empresas, junto con centros de investigación. Cuanto mayor sea la participación y colaboración entre socios, más fácil es obtener el apoyo del CDTI, la financiación para el desarrollo del proyecto y, consecuentemente, la innovación y el avance tecnológico.

asistentes, pero también a otros 200 más que surgieron espontáneamente en el transcurso del encuentro.

Se trata de una estructura innovadora –que ha permitido diferenciar a esta conferencia de otras similares celebradas con anterioridad– que ha tenido una acogida muy positiva a la hora de impulsar, de forma práctica y realista, el desarrollo empresarial del sector nacional e internacional, mediante encuentros de colaboración y cooperación entre los empresarios y los investigadores.

La sesión plenaria inaugural corrió a cargo de José Luis González Serrano, subdirector general de Gestión de los Fondos Estructurales y Acuicultura (SGPM) quien compartió la mesa presidencial con Arturo González Romero, director general de la Fundación Innovamar; Gustavo Larrazábal, presidente del Grupo Tinamenor SA y vicepresidente de la FEAP, y Torgeir Edvardsen, secretario general de la Plataforma Tecnológica Europea de Acuicultura.

José Luis González Serrano insistió en que el encuentro surge cuando “asumimos la idea de que las crisis de los mercados se resuelven mejor a través de la cooperación y no de la confrontación. Es entonces cuando se nos ofrecen mejores oportunidades para resolverlas con éxito porque seremos capaces de prever los problemas y capaces de resolverlos mejorando la gestión”.

En esta sesión de apertura, Luis González Souto, jefe del Departamento de Programas multilaterales del CDTI, explicó el funcionamiento de los programas europeos EUREKA o EUROSTARS, el desarrollado con Latinoamérica CYTED-IBEROEKA, los programas bilaterales con países como Canadá, Corea o China y los proyectos de investigación que aprueba el CDTI.

Más de 200 expertos procedentes de veinticinco países se dieron cita en Madrid

consecuentemente, la innovación y el avance tecnológico.

Teniendo en cuenta la existencia de estos programas, la celebración de las jornadas tenía pleno sentido, pues lo que se intentaba era precisamente facilitar contactos entre posibles socios.

Carlos Sánchez, director de la división de Promoción de Proyectos de la Fundación Innovamar presentó el 7º Programa marco, a través del cual se financia y estructura el espacio de investigación europeo en áreas como la agricultura y biotecnología, la salud, las tecnologías de ciencias de la información, la energía, el medio ambiente, la seguridad o las ciencias sociales y humanitarias. Hasta el 26 de febrero está abierto el plazo de presentación de proyectos para la convocatoria del 2008.

SESIONES TEMÁTICAS

Los asistentes participaron en cuatro sesiones temáticas en las que se aportaron experiencias de empresas nacionales y extranjeras. Estas se centraron en los siguientes temas: in-



geniería de procesos (equipos y servicios, monitorización, seguimiento y robotización); biotecnológicas (alimentación, reproducción, prevención de patologías, mejora genética); transformación y comercialización (nuevos productos, aprovechamiento y valorización de subproductos) e innovación en la gestión (diversificación, planificación previa, gestión del riesgo, medio ambiente y financiación).

Juan Manuel Fernández Aldana, presidente de la marca "Crianza del Mar", expuso a los asistentes cómo se ha puesto en marcha este distintivo de calidad para las lubinas y doradas españolas, creando un certificado que garantiza su frescura y el control en todos los procesos, desde que el pez nace hasta que se pone en el mercado.

El futuro de la acuicultura no pasa sólo por la comercialización del pescado entero. Las empresas de acuicultura tienen todo un futuro por delante. Javier Borderías, del Instituto del Frío, habló de nuevas posibilidades para comercializar productos derivados de la acuicultura como pescado fileteado, precocinado y listo para su consumo, o en formas más exóticas como sushi.

Según Javier Borderías la variedad de presentación de productos derivados de la acuicultura es infinita. "se pueden hacer bloques a partir de trozos por simple serrado y hacer empanados; hamburguesas y albóndigas de pescado, a partir de trozos por presión o mince; rollitos de pescado, embutidos y salchichas, sucedáneos de filetes para grill o crepes; carpaccio de pescado, o brochetas con fibras dietéticas, con algas", dijo

PLAN INTERNACIONAL

La reunión empresarial se enmarca dentro de las actuaciones previstas en el Plan de Acción Internacional de la Acuicultura Española 2007-2008, promovido por la Secretaría General de Pesca Marítima. El objetivo de este plan no es otro que el de fomentar la internacionalización de las empresas acuícolas españolas mediante el desarrollo de acciones que impulsen la acuicultura sostenible, fomenten la cooperación al desarrollo con retorno y potencien la evolución del sector mediante la cooperación empresarial e institucional.

El Plan se apoya en cuatro pilares: acciones estratégicas, cuyo objetivo es la consolidación de las relaciones del sector y administración española con organismos internacionales como la FAO o el Comité de Acuicultura (CAQ), entre otros.

También desarrolla acciones conjuntas con el objetivo de establecer una plataforma para potenciar y consolidar el sector marino y continental español. En este sentido, se ha establecido



Javier Borderías, Gabriel Ocaña y Juan Manuel Fernández Aldana durante el desarrollo de una de las sesiones paralelas.

El encuentro sirve de base para el desarrollo tecnológico del sector

un marco de colaboración con la Federación Europea de Productores y Acuicultores (FEAP), con sede en Bruselas y con EUROFISH para facilitar a través de estudios profundos la identificación de mercados potenciales.

Un tercer eje de actuación del Plan lo constituye la cooperación empresarial y administrativa para permitir un acercamiento entre productores. Aquí es donde mayor protagonismo tienen los sectores de la acuicultura marina y continental liderando proyectos como la cooperación con Turquía, la asistencia a seminarios internacionales, la promoción de encuentros del sector para fomentar la cooperación entre empresarios (como ha sido este encuentro) o la colaboración para la creación de la red iberoamericana OLDEPESCA, el estudio en profundidad sobre las posibilidades de introducir productos en Japón o las misiones para la prospección de plantas de transformación, buscando la transferencia de tecnologías y el establecimiento de acuerdos de patrocinio.

Finalmente, el Plan desarrolla un sistema de seguimiento de mercados on-line de 25 países europeos y once naciones iberoamericanas. Este programa lo realiza la Universidad de Cantabria y podrá estar operativo en la primavera que viene. Para ello se han enviado expertos a estos 36 países que informarán puntualmente desde la capital de cada nación sobre la actividad de productos procedentes de la acuicultura marina y continental ofreciendo datos sobre la oferta, el precio, la presentación, el etiquetado y el origen de las principales especies como son la dorada, la lubina, el rodaballo, el mejillón, la trucha y el salmón. ■

ANA DÍAZ



Barcelona, centro mundial de la NÁUTICA

Barcelona albergó una nueva edición del Salón Náutico entre los días 3 y 11 de noviembre. El certamen contó en esta ocasión con mayor número de expositores y espacio de muestra que en años anteriores y registró cifras récord en superficie, barcos expuestos y visitantes. El Salón, que fue inaugurado por el alcalde de la Ciudad Condal, Jordi Hereu, ocupó cinco pabellones del recinto de Gran Vía y dos muelles del Port Vell en donde pudieron verse superyates de más de 25 metros de eslora. La 46ª edición del Salón Náutico ha tenido un acento marcadamente internacional, con representantes de Italia, Francia, Alemania, Gran Bretaña, Holanda, Polonia, Turquía, Bulgaria, Estados Unidos y España.

Por primera vez se han exhibido superyates de más de 25 metros de eslora en el Port Vell

Ningún apartado quedó fuera del Salón Náutico Internacional de Barcelona. El certamen, que este año celebraba su 46ª edición, cerró con récord de cifras en el número de visitantes, expositores y espacio dedicado a la muestra, lo que ha significado un éxito para la organización. Quienes se acercaron a los pabellones y a la zona del Port Vell observaron de cerca las propuestas de astilleros, escuelas náuticas y puertos deportivos, los avances tecnológicos y los últimos modelos de barcos a vela y motor, motos acuáticas y barcos de gran eslora, como superyates de más de 25 metros.

El Salón contó con un total de 115.000 metros cuadrados netos de superficie, distribuidos en dos espacios: el recinto de Gran Vía -con cinco pabellones y sus exteriores- y los muelles de Espanya y de Barcelona en el Port Vell. Las



empresas participantes, por su parte, aumentaron un 11% respecto a los expositores del año pasado sumando un total de 686, de las que 533 fueron nacionales y 153 extranjeras.

Como tendencia general, los barcos a motor crecen en eslora y equipamiento, mientras que los de vela amplían sus gamas. Destacó la presencia de astilleros españoles en la franja alta del mercado. Significativo fue también el incremento de embarcaciones pesca-paseo, con un mercado en auge y muy competitivo en cuanto a la relación precio-calidad.

Los barcos a motor de pequeña y media eslora ofrecieron numerosas novedades. En motor, hay nuevos importadores representantes de marcas estadounidenses que, o bien vuelven al mercado español tras un período de ausencia o bien se incorporan a éste por primera vez.

Los grandes cruceros mantienen una posi-

El certamen ha sido un éxito por el número de expositores y de visitantes y la cantidad de países participantes

ción estable en el mercado, y en vela se mantiene una tónica de crecimiento moderado respecto a novedades y, pese a que todos los astilleros presentaron algún tipo de embarcación nueva, ninguna tenía modificaciones conceptuales significativas.

Destacaron los barcos de Beneteau, Cantieri del Pardo, Comar, Lexia, Hanse, Jeanneau, Altair, Astinor, Cranchi, Faeton, Fairline, Ferretti y Starfisher, entre otros. Además, por primera vez, se pudieron ver embarcaciones de gran eslora como 40 superyates de más de 25 metros que representan un sector emergente dentro de la náutica.

El mayor de los superyates expuestos fue el Tuscan Sun, de Merrill-Stevens Yachts Spain, con 44,5 metros de eslora y 9 de manga y entre los más nuevos, el presentado por la empresa Rodean, el Muse 74, de 23,14 metros de eslora:



un gran crucero flybrigde de líneas modernas y deportivas.

La oferta de este año, de gran calidad y variedad, ha significado un paso adelante respecto a las últimas ediciones del certamen. Especialmente la muestra flotante que se sitúa entre las más importantes dentro del panorama internacional.

Otros yates que llamaron la atención del público asistente fueron el Infinity, del astillero holandés Moonen, capaz de alcanzar 22 nudos; los Azimut 95 y 58, de Hermanos Berga; el Dalla Pièta 72 y el Lazzara LSX, de Marina Marbella; el Manguita 108, de Rodríguez Group; el Ferreti 510, de Ventura Yachts; el Cumberland 46, de Fontaine Pajot y el North Wind 72.

MUCHAS ACTIVIDADES

Si de algo puede presumir esta edición del Salón Náutico es la gran variedad de actividades que en él se han desarrollado. Las ha habido para todos y de todos los gustos.

Cinco han sido las grandes áreas de acción. El Espacio del Mar dedicado a regatas, trofeos, competiciones náuticas, libros y entrega de premios donde se presentaron las regatas de La Ruta de la Sal, el 39^a Trofeo Princesa Sofía y la Christmas Race.

El Área Fun Beach, dirigido al público infantil y juvenil, sirvió de bautismo a la náutica para

El éxito del Salón Náutico de Barcelona refleja el auge que está teniendo el sector



muchos. En una piscina de 15 x 10 metros, equipada con ventiladores que proporcionaban viento para navegar y que estaba situada en los exteriores del pabellón 2, se realizaron prácticas de vela ligera, surf, windsurfing, wakeboard y bodyboard. En otra piscina hubo demostraciones de saltos de kayak.

Las escuelas, ingenierías navales y centros de diseño de yates con proyectos de I + D estuvieron en el Espacio de Innovación, un lugar de referencia para proyectos de diseño. Asimismo, se dieron a conocer los trabajos de jóvenes diseñadores en el Young Designers Island. Es aquí donde se fallaron

los III Premios SNB-MDY a la Innovación Tecnológica y Diseño de Yates, a los que optaron ocho candidaturas procedentes de cinco países.

El Espacio del Pescador reunió a los aficionados a la pesca marítima. Se instalaron simuladores de lanzamiento y captura además del desarrollo de conferencias, entrega de premios y actividades para los pescadores.

Por último, más de 40 entidades relacionadas con la recuperación del patrimonio histórico marítimo se concentraron en el denominado Espacio Marina Tradicional, donde entre otras actividades se realizaron varias exposiciones, actuaciones musicales y degustaciones gastronómicas.

EXPOSICIONES

Cuatro fueron las exposiciones montadas en el Salón. La denominada "Kayart. Arte aplicado a los kayaks y canoas" mostraba cómo convertir un kayak en todo tipo de objetos –un huevo frito, un zapato, una tetera mágica, un pez o una estilográfica– sin destruirlo, tan sólo modificando su apariencia. Se trataba de 15 obras del artista plástico Armengol Tolsà-Baia.

La historia de la piratería en el mundo antiguo, en el Mediterráneo, en la época medieval y la época de los corsarios pudo conocerse gracias a la donación hecha para la ocasión por el Museo Marítimo de Barcelona en una exposición titulada "Piratas en el Mediterráneo" con carteles y objetos característicos de los piratas como sables, trabucos o astrolabios.

En la exhibición "Vela Olímpica" se expusieron embarcaciones de las clases olímpicas 49er, 470, Finn, Neil Pryde RS:X, Star, Tornado e Yngling y se homenajeó a los medallistas olímpicos españoles mediante paneles explica-

tivos donde se contaba su trayectoria profesional y la clase en la que participaron en los distintos Juegos Olímpicos.

Finalmente, la exposición "El modalismo naval. El Salón Náutico en miniatura" mostró un total de 46 réplicas de embarcaciones de distintas épocas en las que se reflejaba la evolución de los medios de navegación. Se trataba de una exhibición realizada por maestros del modelismo naval y embarcaciones construidas por aficionados. La exposición, organizada por la Asociación de Amigos del Museo Marítimo, se complementó con una zona de modelismo naval navegable por radio control.

REGATAS Y PREMIOS

Ocho proyectos se presentaron a los III Premios SNB-MDY a la Innovación Tecnológica y Diseño de Yates, organizados por el Salón Náutico junto con Madrid Diseño de Yates (MDY) y la Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo Tecnológico (Innovamar).

Con estos premios se valora la investigación, el desarrollo y la innovación en dos modalidades: los proyectos conceptuales: es decir, los que aún no han sido comercializados y los que ya lo están. Los premios están dotados de 6.000 euros por proyecto ganador en cada categoría.

A la primera se presentaron seis candidaturas: el Boaster 33, de Francia, inspirado en el diseño de automóviles; Day Sailer 42, de España, un ejemplo de embarcación polivalente que mezcla casco de alta competición con cubierta de crucero; Fluid 9.5, de España, un velero de 9,5 metros de eslora; Proibito, de Italia, que se convierte en una gran tabla; The Bubble, también de España, que es una embarcación concebida como un yate-sumergible y, finalmente, Trekker 75, de Canadá, que es un nuevo concepto de crucero híbrido que pueden navegar tanto en la costa como en alta mar.

En la segunda categoría, destinada a proyectos ya acabados y finalizados, se presentaron el Cata 43, de España: un catamarán de 13,2 metros de eslora y 5,75 metros de manga y el holandés Skylge 125 pies: un velero bipalo de estructura en aluminio, diseñado y contraído con una quilla retráctil.

Los proyectos Skylge 125 Ft y Trekker 75 fueron los ganadores del certamen. El Instituto Europeo di Design (IED) de Barcelona presentó el primer Máster en Diseño de Yates que imparte el IED de Venecia.

En el stand de la Dirección General de la Marina Mercante, Radio Nacional de España hizo entrega de las Anclas de Plata 2007 a siete buques en representación de todos los que han auxiliado este año a personas en situación de peligro en la mar. Los barcos galardonados fueron "Segundo San Rafael", "Mont Falcó", "Zumaia Tercero" "Hermanos Alba Tercero" "Corisco" "Nuestra madre Loreto" y "Tiburón III"



Finalmente, el muelle de la Fusta del Port Vell acogió durante la celebración del Salón Náutico los nueve barcos Open 60 que participan en la primera regata oceánica Barcelona World Race (BWR), que dará la vuelta al mundo sin escalas, recorriendo 25.000 millas. La competición, que salió de la Ciudad Condal el 11 de noviembre y llegará también a Barcelona tiene un formato nuevo, con dos tripulantes por embarcación y difundirá el nombre de la ciudad y del Salón Náutico por todo el mundo. La prueba ha nacido con la previsión de repetirse cada cuatro años. ■

ANA DÍAZ

UN MAR DE ACTIVIDADES

ESPACIO DE INNOVACION

Se hizo entrega de los III Premios SNB-MDY a la Innovación Tecnológica y Diseño de Yates. Al certamen optaron ocho proyectos de cinco países.

AREA FUN BEACH

Los más jóvenes hicieron sus primeros pinitos en la navegación en una piscina con kayaks y embarcaciones de vela ligera.

MARINA TRADICIONAL

La memoria histórica de la náutica y la conservación del patrimonio marítimo pudo contemplarse en una exposición de barcas de madera, goletas y pailebotas.

AREA DEL PESCADOR

Se fomentó la pesca marítima responsable a través de actividades lúdico-educativas.

ESPACIO DEL MAR

Lugar donde se concentraron exposiciones, presentaciones de regatas, libros, trofeos, jornadas y entrega de premios.

EXPOSICIONES

Se pudieron observar cuatro exposiciones sobre: "Kayart. Arte aplicado a los kayaks y canoas", "Piratas en el Mediterráneo", "Vela Olímpica", "El modelismo naval. El Salón Náutico en miniatura".



Más seguridad para las EMBARCACIONES DE RECREO

El Ministerio de Fomento regula, mediante una Orden Ministerial publicada en el BOE del 3 de noviembre, los últimos avances tecnológicos a las titulaciones que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo y las condiciones para obtenerlas.

La Orden del Ministerio de Fomento pretende adaptar los cambios tecnológicos que se han ido produciendo a las embarcaciones de recreo y regular las condiciones para gobernarlas con la intención de incrementar la seguridad en la navegación, de la vida humana en la mar y la prevención de la contaminación marítima.

Esta nueva norma mantiene inalterables las atribuciones de las titulaciones en vigor de Capitán y Patrón de yate y Patrón de embarcación de recreo pero modifica las de Patrón para navegación básica. A partir de ahora, quienes tengan esta titulación podrán manejar barcos de mayor eslora: hasta 8 metros, cuando se trate de barcos de vela, y hasta 7,5 metros sin son de motor.

En los temarios de exámenes para la obtención de estas titulaciones se incrementarán las preguntas referentes al reglamento de abordajes, comunicaciones, propulsión, balizamiento y al módulo de maniobras.

Además, tras la entrada en vigor del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima y su incorporación progresiva a los equipos de comunicación en este tipo de embarcaciones, todos los titulados náuticos de recreo deberán tener la suficiente formación en el Sistema ya que

Los patrones de embarcaciones de recreo podrán manejar barcos de mayor eslora

va a ser la única forma de establecer las radio-comunicaciones en el mar. Quienes en la actualidad posean un título de recreo, también deberán acreditar los conocimientos necesarios, mediante un calendario de aplicación.

Se deroga la orden de Academias privadas de 1985, y se regula la homologación y las condiciones de los centros que imparten cursos teóricos preparatorios y prácticas.

Con el fin de garantizar la adquisición de conocimientos en las prácticas de seguridad y navegación, se limita el número de alumnos en las mismas – que no deberá ser superior a doce – y se incrementa el número de horas preceptivas. Por otra parte, a partir de ahora las prácticas



podrán hacerse antes y después del examen teórico.

En el plazo de doce meses, tras la entrada en vigor de la Orden, las Administraciones Públicas con competencia para otorgar los títulos regulados, establecerán mecanismos y medios de interconexión entre el Registro de la Dirección General de la Marina Mercante y los de las Comunidades Autónomas con competencias en materia de enseñanzas náutico-deportivas.

SITUACIONES ESPECIALES

La Orden contempla además que el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, velará porque las embarcaciones para uso de personas con discapacidad que posean un título de recreo, hayan sido adaptadas por el fabricante en relación con dicha capacidad. Si la reforma de la embarcación la hace un taller que no sea el fabricante, el reconocimiento adicional lo realizará una Entidad Colaboradora, previa autorización de la Dirección General.

Respecto a las titulaciones extranjeras, en el caso de que las atribuciones no coincidan con las titulaciones españolas previstas en la disposición aprobada, los poseedores de éstas optarán al título español correspondiente al nivel in-



La nueva disposición pretende incrementar la seguridad en este sector

mediatamente inferior. También existen convalidaciones con otras titulaciones españolas en distintos ámbitos.

En cuanto al alquiler de embarcaciones españolas sin tripulación, éste lo podrá realizar cualquier persona física en posesión de los títulos que figuran en esta orden ministerial, con las limitaciones que se indican para las mismas. ■

ANA DÍAZ

TÍTULOS HABILITANTES PARA EMBARCACIONES DE RECREO DE BANDERA ESPAÑOLA

Para obtenerlas, los interesados deberán haber cumplido 18 años.

Los menores con 16 años pueden participar en las pruebas para obtener los títulos correspondientes con el consentimiento escrito de sus padres o tutores.

CAPITÁN DE YATE

Para gobernar embarcaciones de recreo a motor o motor y vela de cualquier potencia y características y sin limitación alguna. También para motos acuáticas.

REQUISITOS:

- Poseer el título de patrón de yate.
- Pasar reconocimiento médico.
- Aprobar examen teórico
- Acreditar prácticas de seguridad y navegación (al menos 48 horas de las que al menos 12 serán nocturnas) y, al menos, 8 horas de prácticas de radiocomunicaciones.

PATRÓN DE YATE

Para gobernar embarcaciones de recreo a motor o motor y vela de hasta 20 metros de eslora en la zona desde la costa y 60 millas o en navegación interinsular en Baleares y Canarias. También para motos acuáticas.

REQUISITOS:

- Poseer el título de patrón de embarcaciones de recreo.
- Pasar un reconocimiento médico.
- Aprobar examen teórico.
- Acreditar prácticas de seguridad y navegación (al menos 24 horas de las que 8 serán de noche) y, al menos, 4 horas de prácticas de radiocomunicaciones.

PATRÓN DE EMBARCACIÓN DE RECREO

Para gobernar embarcaciones de recreo a motor o motor y vela de hasta 12 metros de eslora para navegar entre la costa y 12 millas así como en la navegación interinsular de Baleares y Canarias. También para motos acuáticas.

REQUISITOS:

- Aprobar examen teórico.
- Pasar reconocimiento médico.
- Acreditar prácticas básicas de seguridad y navegación (al menos 16 horas) y, por lo menos, 2 horas de prácticas de radiocomunicaciones.

PATRÓN DE NAVEGACIÓN BÁSICA

Para gobernar embarcaciones de recreo de hasta 8 metros de eslora si son de vela y de hasta 7,5 metros si son de motor, siempre que la embarcación no se aleje de la costa más de 5 millas e cualquier dirección de un abrigo. También sirve para motos acuáticas.

REQUISITOS:

- Aprobar examen teórico.
- Pasar reconocimiento médico.
- Acreditar prácticas básicas de seguridad y navegación (al menos 12 horas) y otras 2 horas más de prácticas de radiocomunicaciones.



La directora general del ISM, Pilar López-Rioboo, firma el convenio con el director del Instituto Nacional de Gestión Sanitaria, Francisco Javier Muñoz.

ASISTENCIA SANITARIA para los pescadores de Ceuta y Melilla

Los trabajadores del mar de Ceuta y Melilla tendrán los mismos derechos y asistencia sanitaria que los demás beneficiarios del Sistema Nacional de Salud, gracias al acuerdo firmado por la directora general del Instituto Social de la Marina (ISM), Pilar López-Rioboo, y el director del Instituto Nacional de Gestión Sanitaria (INGESA), Francisco Javier Muñoz Aizpuru.

Los trabajadores del mar de Ceuta y Melilla tendrán la misma asistencia sanitaria que los demás beneficiarios del Sistema Nacional de Salud

El INGESA prestará atención sanitaria a 4.529 personas, de las que 3.294 residen en Ceuta y 1.235 en Melilla. Dentro de la población protegida en Ceuta hay 305 titulares activos, 461 pensionistas y 2.528 beneficiarios. En Melilla hay 305 trabajadores en activo, 291 pensionistas y 864 beneficiarios.

El Instituto Social de la Marina tiene encomendada legalmente la asistencia sanitaria al colectivo de trabajadores pertenecientes al Régimen Especial del Mar (REM) y a sus beneficiarios en todo el territorio nacional, en sus propias direcciones provinciales, sin perjuicio de la integración de éstos en la red sanitaria oficial en coordinación con el Instituto Nacional de la Sa-



La directora general del ISM junto al director y directores territoriales del INGESA en Ceuta y Melilla, Jesús Lopera y Augusto Hoyo.

lud. Este organismo se transformó en el año 2002 en el Instituto Nacional de Gestión Sanitaria como consecuencia de las transferencias a las comunidades autónomas en materia de asistencia sanitaria.

En Melilla ya existía una estrecha colaboración con el INGESA. En este sentido el director provincial del ISM en esa ciudad autónoma, Francisco José Verdugo subraya: “para nuestros trabajadores lo que ya era un hecho, se ha convertido en un derecho. Pero siempre hemos mantenido una magnífica colaboración con el INGESA, no sólo para los beneficiarios de Melilla sino para los transeúntes o embarcados que han sido atendidos con plena normalidad durante todo este tiempo.

Sobre el alcance del convenio Francisco José Verdugo manifestó que “esto supone la consolidación de un derecho que tienen nuestros afiliados. Las circunstancias especiales de Melilla nos dificultaba ofrecer, desde nuestro propio ámbito, una atención integral a los beneficiarios”.

Por su parte, Mario Sánchez Moreno, director provincial del ISM en Ceuta, realizaba la si-

El acuerdo firmado con el INGESA beneficia a 4.529 afiliados y pensionistas

guiente valoración: “toda la encomienda de gestión sanitaria redundará, con la mayor eficiencia, en una mejora de la atención sanitaria a todos nuestros asegurados y beneficiarios en general, al no contar el Instituto Social de la Marina con medios materiales y personales suficientes para una atención integral del colectivo.

Tras la firma de este convenio el INGESA proporcionará la Tarjeta Sanitaria Individual a todo el colectivo, tanto a los afiliados, pensionistas y sus beneficiarios. Dicha tarjeta garantiza la identidad del titular al llevar incorporada una fotografía con los mismos datos que el Documento Nacional de Identidad, a demás de un código de identificación personal único. También permitirá acceder al historial clínico de cada paciente para ser atendido en cualquier centro de toda la red del Sistema Nacional de Salud.

La duración del convenio es de diez años prorrogables, y su entrada en vigor se producirá dos meses después de su publicación en el Boletín Oficial del Estado. ■

Agricultura **REGULÓ LA CONCESIÓN DE AYUDAS** por el gasóleo



El Ministerio de Agricultura ha regulado las ayudas para compensar al sector de la pesca por la subida de los precios del gasóleo en el ejercicio 2005. En la actualidad, organizaciones del sector y la Administración mantienen conversaciones sobre la posibilidad de nuevas medidas ante el nuevo incremento de los precios hasta techos históricos, algo que afecta al conjunto del sector, pero muy especialmente a las flotas de altura que capturan especies altamente migratorias. El sector de la pesca tiene un consumo de gasóleo entre 800 y 1000 millones de litros.

Afecta al consumo de 2005 y el importe por litro es de 0,095 euros por litro, 15 pesetas

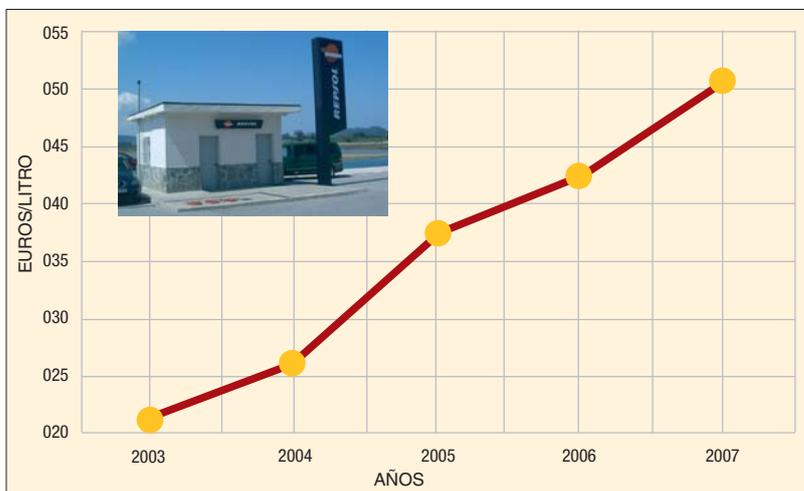
Los beneficiarios de las ayudas son los armadores de barcos de pesca que pertenezcan a las listas tercera y cuarta del Registro de Matrícula de Buques siempre los mismos se hallen dados de alta en el Censo de Flota Pesquera operativa de la Secretaría General de Pesca Marítima, que hayan ejercido la actividad pesquera o auxiliar al menos durante 45 días entre el periodo comprendido entre el uno de noviembre de 2004 y el 31 de octubre de 2005 y, finalmente en el caso de los barcos de nueva construcción, que hayan entrado en servicio con posterioridad al uno de noviembre de 2004, sus titulares se subrogarán los derechos pertenecientes a los barcos sustituidos que hayan causado baja en el Censo de la Flota Pesquera Operativa.

El montante de la ayuda a pagar por la Administración será de 0,095 euros por litro consumi-

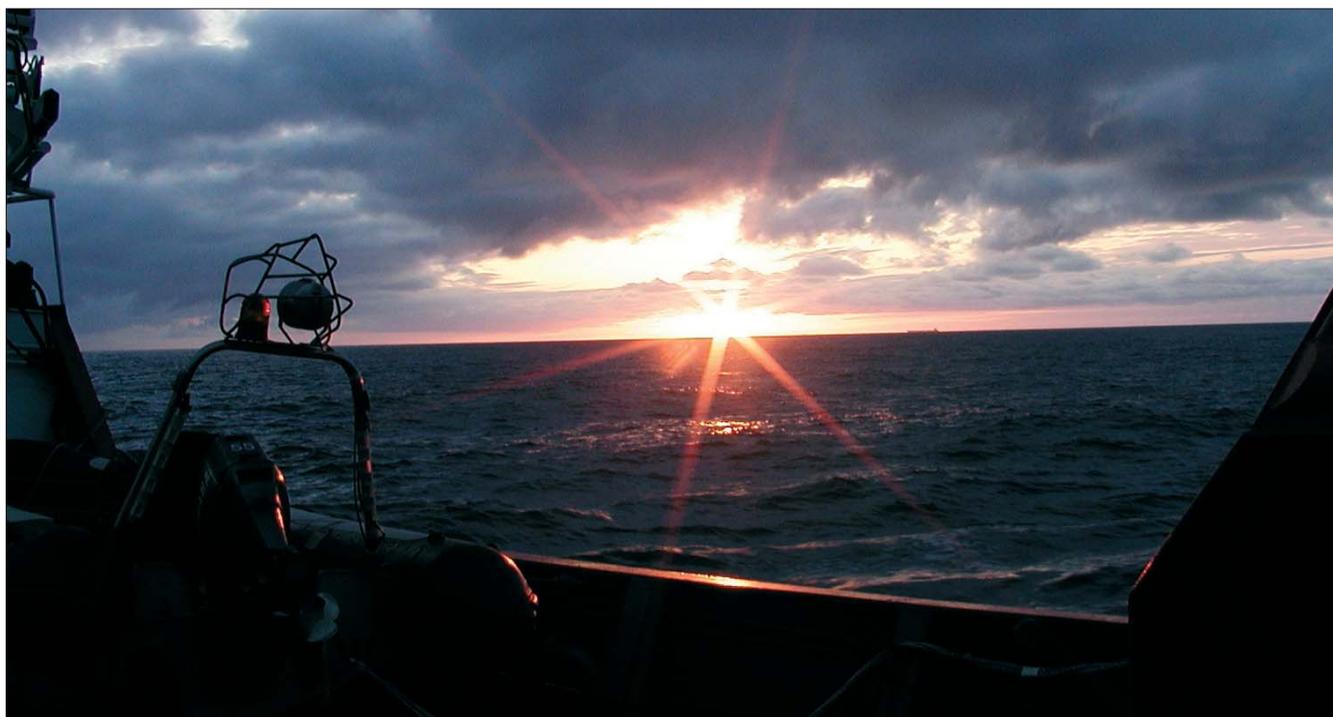
do, 15 pesetas, entre el uno de noviembre de 2004 y el 31 de octubre de 2005, debiendo aportar las facturas correspondientes a ese consumo. Los límites en las ayudas son los contemplados en la actualidad por la normativa comunitaria y actualmente trasladada a las disposiciones nacionales que se elevan a los 30.000 euros pro armador durante un periodo de tres años fiscales. España tiene un techo global para la concesión de este tipo de ayudas de 12,88 millones de euros para un periodo de tres años. Cuando las peticiones superen ese techo, la Administración debe proceder a un prorrateo de las mismas para cumplir con la normativa comunitaria.

Para acceder a las ayudas, los armadores deberán presentar sus solicitudes en los órganos competentes de cada comunidad autónoma, aunque el importe de los pagos se aplicará con cargo a los Presupuestos Generales del Estado de 2008. Las peticiones se pueden presentar, bien por cada armador o a través de asociaciones del sector de la pesca, en el plazo de tres meses desde el pasado cuatro de diciembre. Esas solicitudes deberán ir acompañadas, entre otras documentaciones, de las facturas correspondientes a los consumos entre el uno de noviembre de 2004 y el 31 de octubre de 2005, certificados de que los barcos están operativos, que se hallan al corriente en sus obligaciones fiscales y con la Seguridad Social, así como una declaración escrita de las ayudas percibidas de la Administración ya sea "de minimis" o por otras vías en este año y en los dos años fiscales anteriores. ■ V. M.

PRECIOS MEDIOS GAS-OIL EN EL PUERTO DE VIGO
Años 2003-2007



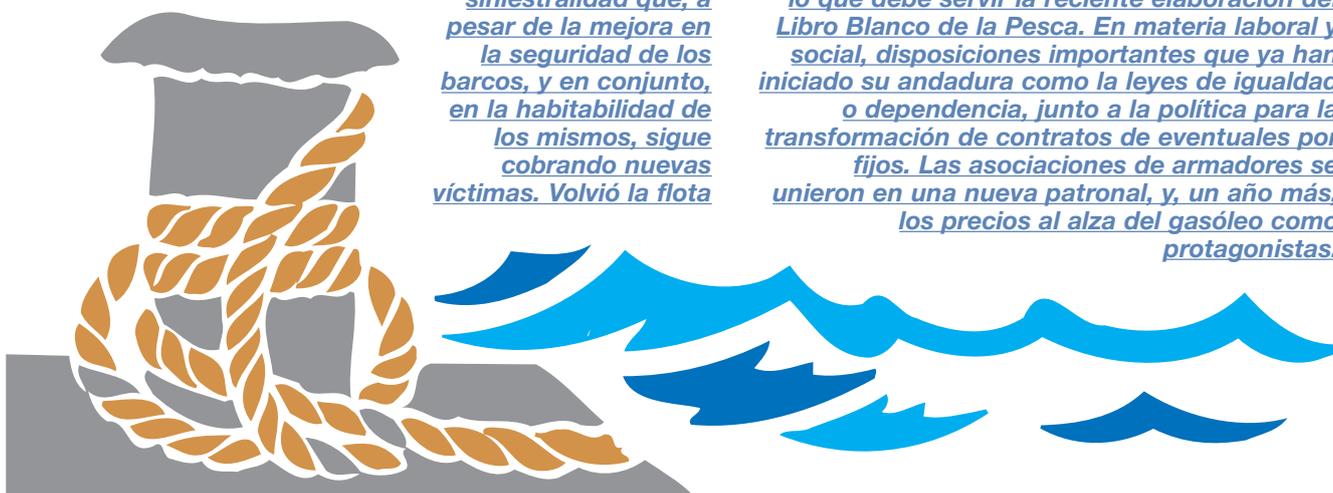
2007 el mar, un año



En las páginas siguientes, ofrecemos un breve resumen de lo que ha sido el año que finaliza para el conjunto del sector marítimo- pesquero, así como sobre la política desarrollada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y, para las gentes del mar, por el Instituto Social de la Marina. En la parte más negativa, la

siniestralidad que, a pesar de la mejora en la seguridad de los barcos, y en conjunto, en la habitabilidad de los mismos, sigue cobrando nuevas víctimas. Volvió la flota

al caladero de Marruecos tras ocho años de ausencia. En aguas propias siguieron los problemas de recursos en los caladeros y, muy especialmente, por el cierre de la pesquería de la anchoa. La recuperación de las pesquerías y el desarrollo de una actividad sostenible, es uno de los objetivos de la Administración para lo que debe servir la reciente elaboración del Libro Blanco de la Pesca. En materia laboral y social, disposiciones importantes que ya han iniciado su andadura como la leyes de igualdad o dependencia, junto a la política para la transformación de contratos de eventuales por fijos. Las asociaciones de armadores se unieron en una nueva patronal, y, un año más, los precios al alza del gasóleo como protagonistas.





Más de cien pesqueros volvieron al caladero de Marruecos



Casi dos años después de que su hubiera suscrito el acuerdo inicial entre las autoridades de ese país y de la Unión Europea, y ocho después de que la flota abandonara esas aguas en noviembre de 1999 ante la imposibilidad de llegar a un nuevo compromiso, los barcos españoles volvieron al caladero de Marruecos la pasada primavera. En total, un centenar de embarcaciones de diferentes modalidades de pesca y para distintos caladeros que han supuesto nuevas posibilidades de pesca, así como el desahogo en algunos caladeros nacionales donde estaban desarrollando su actividad. El acuerdo asigna otras 14 licencias para Portugal, cuatro a Francia y solamente una para Italia.

En una primera valoración de este retorno, el sector coincidió en señalar la importancia del acuerdo en cuanto supone una salida para una parte de la flota, sobre todo en la Comunidad Autónoma Andaluza de donde procede la mayor parte de la flota con casi medio centenar de unidades, seguida de Canarias con 37 unidades y Galicia con 17. Sin embargo, los armadores han coincidido igualmente en señalar que las posibilidades de capturas han sido inferiores a las esperadas, lo que confirma que durante estos años que ha estado ausente la flota española en esas aguas, se han desarrollado capturas importantes tanto por parte de flotas de

España tuvo que abandonar esas aguas en 1999 ante la imposibilidad de lograr un acuerdo

Marruecos como por flotas de otros países. La falta de otras alternativas para esos barcos, a pesar de que la situación de los caladeros no era la que se esperaba, hace que en la actualidad se estén utilizando todos los derechos de pesca concedidos por Bruselas a España.

Aunque la aplicación efectiva del acuerdo se inició la pasada primavera, en los meses siguientes, las Administraciones comunitaria y marroquí siguieron desa-

rollando reuniones para rematar algunos de los llamados flecos sobre determinadas cuestiones técnicas que en la actualidad se hallan prácticamente cerradas.

Una de las cuestiones pendientes era la posibilidad de que los barcos cerqueros pudieran utilizar faroles en una zona donde estaba prohibido. Se logró un compromiso de mínimos y desde el pasado mes de junio los barcos han podido faena utilizando luces con una potencia de 500 vatios de las 11 a la 12GT. Las negociaciones afectaron igualmente a la necesidad de poner en marcha un plan para la ordenación de la pesquería de los pequeños pelágicos y se fijó un total de 20.000 anzuelos para la pesca de palangre de fondo. Entre las negociaciones abiertas destacaban las condiciones para los desembarcos de pesca en los puertos de Marruecos, así como la constitución de un comité científico mixto para seguir el desarrollo de las pesquerías y el comportamiento de los recursos para asegurar una actividad sostenible en esos caladeros. Todos los barcos comunitarios dispondrán de un documento con un formato unificado donde



El retorno se produjo casi dos años después de que se hubiera logrado un nuevo compromiso inicial, que ha debido ser ratificado por ambas partes



se recojan todas sus entradas y salidas en puerto.

La firma de un acuerdo de pesca con Marruecos fue uno de los primeros objetivos en materia de pesca de la Administración socialista desde su llegada al gobierno en 2004, tras el fracaso de las conversaciones en el mandato de los populares. El acuerdo se logró en julio de 2005, pero el mismo no se pudo aplicar realmente hasta la pasada primavera ante los lentos procesos de ratificación fundamentalmente por la Administración marroquí.

Este acuerdo es muy diferente al que dispuso la flota española hasta 1999. En primer lugar, por el número de barcos. De una flota de casi 400 unidades se ha pasado a otra compuesta solamente por un centenar de barcos. De las 119 licencias acordadas en el nuevo acuerdo, la casi totalidad se hallan en manos de los armadores españoles. La reducción en las posibilidades de pesca se refleja igualmente en el coste del acuerdo. Frente a los 500 millones que suponía el acuerdo anterior, el nuevo compromiso contempla un coste total para cuatro años de unos 174 millones de euros, 36 millones anuales, a los que se suman otros 3,5 millones en concepto de colaboración y otros 3,5 millones que deberán pagar los armadores en concepto de cánones..

Entre las novedades más significativas del nuevo acuerdo des-



taca la exigencia comunitaria de que una parte importante de los fondos vayan destinados a la mejora de la estructura de la flota marroquí, así como a los procesos de transformación y comercialización. El acuerdo supone el desarrollo de mayores controles para el conjunto de las flotas, tanto la comunitaria como también para la marroquí de cara lograr una mayor sostenibilidad de los caladeros. El acuerdo supone un aumento en las exigencias del país norteafricano en lo que se refiere a los desembarcos de pesca en sus puertos. Marruecos mantiene sus viejas exigencias para la contratación de trabajadores de ese país en la flota comunitaria.

La flota que opera en el caldero

de Marruecos o en aguas bajo la Administración de ese país como son las del Sahara occidental se halla en los siguientes segmentos: barcos atuneros cañeros donde hay autorización para 27 unidades; barcos dedicados a la pesca artesanal en el sur con un total de 20' unidades; embarcaciones dedicadas a la pesca demersal con 22 unidades; barcos dedicados a la pesca de palangre de fondo en la zona norte con 20 unidades y finalmente barcos para la pesca artesanal en la zona norte, pelágicos, con 20 unidades. Para la pesca industrial pelágica o semi-pelágica se autoriza una captura anual de 60.000 toneladas o un máximo mensual de 10.000 toneladas. ■



En marcha el Fondo Europeo de la Pesca

La Comisión de la Unión Europea dio luz verde a la aplicación del Fondo Europeo de la Pesca que tiene una vigencia desde el pasado uno de enero hasta el 31 de diciembre de 2013. De acuerdo con el mismo, cada país debe elaborar los correspondientes planes. España ultimó el Plan Estratégico Nacional.



deterioro de los caladeros y la necesidad de lograr una actividad sostenible. En esa estrategia, se pretende que la mayor parte de los fondos vayan para mejorar la situación de las flotas, para que mejoren en competitividad, para que se busquen alternativas a los combustibles caros, que aumente la seguridad de los barcos, pero, en todo caso, manteniendo su potencia. Ante las cada día mayores dificultades para mantener la actividad como en el pasado, Bruselas plantea igualmente el desarrollo de políticas encaminadas a diversificar la actividad de las zonas costeras así como a las mejoras encaminadas a que se quede en el sector una parte más del precio que pagan los consumidores por los productos de la pesca.

Una de las exigencias que conlleva la aplicación del Fondo es que cada país elabore una serie de programas de acuerdo con las directrices marcadas por Bruselas. España elaboró igualmente el Plan Estratégico Nacional donde se contempla la política a desarrollo en los próximos años. Este Plan está acompañado por un programa operativo donde se contemplan los objetivos prioritarios a medio plazo distribuidos en un total de nueve áreas. Estas áreas están igualmente relacionadas con el contenido del Libro Blanco de la pesca que se acaba de presentar y serían las siguientes: Gestión y adaptación de la flota; desarrollo sostenible de la agricultura; transformación y comercialización de los productos de la pesca; sostenibilidad de las zonas de pesca; mejora de la competitividad; recursos humanos; protección y mejora del medio; inspección y control y abastecimiento de mercados y pesca en terceros países. ■

Entre los años 2000 y 2006, la política comunitaria para el sector de la pesca se desarrolló en función de las directrices y de los recursos contemplados en el IFOP. En la actualidad, esa política se llevará a cabo en función de las directrices del Fondo Europeo de la Pesca.

Entre ambos instrumentos, una primera diferencia es la cuantía de los recursos asignados en cada uno. En el IFOP, sobre un presupuesto total para toda la UE de 3.700 millones de euros, España dispuso de 1.770 millones de euros. Por el contrario, con el nuevo fondo, las disponibilidades totales

El sector dispondrá hasta 2013 de 1.005 millones de euros de Bruselas

España elaboró el Plan Estratégico Nacional

se elevan a 3.800 millones de euros de los que España percibirá 1.131 millones, lo que le mantiene como el primer receptor de fondos.

Para el gasto de esos recursos, Bruselas fijó unas nuevas pautas en función de la situación del sector donde destaca la existencia de una flota sobredimensionada, el



Cepesca, nace la patronal pesquera



En la misma se han integrado las tres organizaciones del sector: Feope, Onape y la Feabp

Tras varios meses de negociaciones, ha iniciado su andadura la Confederación Española de Pesca, Cepesca, donde se integran la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, Feabp, la Federación Española de Organizaciones Pesqueras, Feope y la Organización Nacional de Asociaciones Pesqueras, Onape.

curso en aguas exteriores, vía los acuerdos que se puedan desarrollar en el seno de las diferentes organizaciones regionales de pesca, por los acuerdos comunitarios con terceros países o por las sociedades mixtas.

Desde esta perspectiva, los armadores integrados en la nueva organización, serían los primeros interesados en la defensa de las posibilidades de pesca en esas aguas. Uno de los objetivos de Cepesca sería la lucha contra las pesquerías ilegales tanto en lo que afecta a las capturas como por la posibilidad de que esos peces lleguen a los mercados comunitarios en igualdad de condiciones que los pescados de forma legal. Para la nueva Confederación es igualmente importante la necesidad de ir hacia empresas más competitivas con unas estructuras que permitan hacer frente a flotas de terceros países. Finalmente un tercer objetivo de la nueva organización es lograr una nueva imagen para el sector de la pesca ante el resto de la sociedad como una actividad que cumple con la normativa en política de pesquerías y que no se pasea por el mundo arrasando caladeros.

La constitución de Cepesca ha tenido el respaldo de la propia Administración española ante la necesidad de contar con unas estructuras más fuertes, tanto para la negociación y dispone de un solo interlocutor como para reforzar la presencia del sector en el exterior. ■

Como presidente fue designado Amador Suárez y como secretario general Javier Garat. Para la constitución de la nueva Confederación, uno de los principales escollos a superar han sido las viejas diferencias entre las tres siglas y lograr un reparto equilibrado de los puestos de responsabilidad.



En la nueva organización se agrupan un total de 41 asociaciones de armadores de las que 17 se hallan en Andalucía, 13 en Galicia, cuatro en Cataluña, dos en la Comunidad Valenciana, dos en el País Vasco, dos en Madrid y una en Cantabria. Ello suponen conjunto 1200 empresas con un total de 1.400 barcos con 20.000 trabajadores sobre los casi 60.000 que hay en todo el sector embarcado, 350.000 GT, el 75% de todo el GT de la flota y capturas por un

volumen de unas 650.000 toneladas. El valor de las capturas supera los 1.200 millones de euros

En la nueva organización se hallan embarcaciones que operan en los diferentes segmentos de flota y todo tipo de artes en aguas nacionales, comunitarios y exteriores. Sin embargo, la nota más significativa es que bajo la nueva siglas se agrupa el 95% de la flota de altura, por lo que se trata de barcos que tienen una gran dependencia de las situaciones de los re-



Plan de Gestión para el Mediterráneo

La Unión Europea dio luz verde tras varios años de negociación a la nueva reglamentación para la gestión de las pesquerías en el Mediterráneo de cara a afrontar el desarrollo de unas pesquerías sostenibles ante los problemas de agotamiento de recursos que se están agravando en los últimos años. La disposición contiene fundamentalmente nuevas exigencias técnicas que van desde los tipos de artes o aparejos, nuevas definiciones hasta las distancias para faenar desde la costa, junto a mayores mecanismos para el control de la actividad de los barcos.

Habrà más vigilancia, mayores controles y regulaciones más duras en tipos de artes y distancias para faenar de la costa

condiciones afectan sobre todo a los artes de arrastre. En la misma línea, la reglamentación fija distancias mínimas de la costa a las que pueden faenar los diferentes tipos de barcos para la protección, tanto de las especies como de los habitats. Entre otros puntos se contempla el compromiso de redactar una nueva definición de lo que se conoce como redes de enmalle a la deriva para evitar, como sucede en la actualidad, que por parte de algunos países se puedan utilizar artes parecidos con el mismo efecto negativo

Entre los ejes más importantes de la nueva política para el Mediterráneo destaca el desarrollo de los planes de gestión donde, a las medidas que se planteen desde Bruselas, se deben sumar los planes que debe adoptar cada país antes del 31 de diciembre de este año.

Finalmente, un punto importante en el desarrollo de la nueva política para el Mediterráneo es el incremento de los mecanismos para el control de la actividad de la pesca desde las capturas en el mar hasta los procesos de transbordos, desembarcos y su comercialización. Será obligatorio un sistema de vigilancia por satélite para los barcos con eslora entre los 10 y los 15 metros. ■



Para los responsables el Ministerio de Agricultura se trata de una normativa que supone una continuidad a las disposiciones adoptadas ya en el pasado por la Administración española.

Una de las medidas más importantes contempladas en la nueva reglamentación afecta a la necesidad de proteger tanto las especies como los habitats o las zonas de pesca. El reglamento introduce importantes modificaciones en materia de artes de pesca, así como sobre las zonas donde pueden desarrollar los barcos sus faenas. En lo que se refiere a las zonas protegidas, se exige a los países miembros que facilite información, por primera vez antes del 31 de diciembre sobre las mismas de cara a las posibles medidas de gestión que se puedan adoptar. En virtud de esas informaciones,

Bruselas decidirá en un plazo de dos años esas zonas protegidas cuando se hallen fuera de los mares territoriales de los países miembros. Igualmente, en el plazo de dos años, los mismos países deberán delimitar esas zonas protegidas en sus aguas.

La nueva reglamentación aborda de forma muy minuciosa un conjunto de medidas que afectan a los artes de pesca, desde los tipos hasta las zonas donde se pueden utilizar, para evitar que los mismos pongan en peligro la estabilidad de los caladeros. Estas



Poner orden en la flota

La administración dispone de una información exacta sobre el número de barcos que forman parte de la flota pesquera española, unas 14.000 unidades entre los barcos que operan en los caladeros nacionales, comunitarios y en aguas exteriores. Sin embargo, sigue sin disponer de una información exacta sobre las condiciones de esos barcos y si las mismas coinciden con las que figuran en la ficha técnica de cada embarcación a su salida de los astilleros.



rrrear una falta de estabilidad en los mismos y provocar accidentes graves.

Objetivo de la nueva disposición es la regularización y actualización de las inscripciones en el Registro de Buques de Empresas

Navieras, que depende del ministerio de Fomento, así como en el Censo de la Flota Pesquera Operativa que depende del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Este proceso de regularización no será considerado como definitivo hasta que no se hayan resuelto todas las cuestiones técnicas que supongan una diferencia entre las condiciones del barco a su salida del astillero y su situación actual. La nueva disposición contempla una serie

de plazos y tramitaciones que deben ser cumplidas por los armadores.

Desde la Administración se advierte que la actualización de un barco de pesca solamente se podrá hacer una sola vez durante la vida del mismo. No se podrán acoger a este proceso los barcos que ya se hayan regularizado en otra ocasión.

Los barcos regularizados, tienen la obligación de ejercer la actividad de la pesca de forma continuada y estar dados de alta en el Registro correspondiente al, menos por un periodo de seis años para que los mismos puedan ser aportados en su día como bajas para los procesos de construcción o modernización de buques de pesca. Para el desarrollo de estos procesos, los armadores no tendrán derecho a ningún tipo de ayuda estructural financiada con fondos públicos. ■

Agricultura abrió un nuevo proceso para regularización de los barcos de pesca

Según las estimaciones manejadas por el Ministerio de Agricultura, en la actualidad se estima que hay unos 2.000 barcos, fundamentalmente en el segmento de pequeñas y medianas embarcaciones, donde sus condiciones técnicas no coinciden con las que tiene el barco que se hace a la mar. Para los responsables de la Administración, esas modificaciones afectan sobre todo a la potencia del barco de cara desarrollo de una pesquería con mayor eficacia a efecto de las capturas.

El Ministerio de Agricultura ya hizo un primer intento en 2003 para que los armadores regularizaran la situación de sus barcos. En aquella ocasión, la respuesta fue muy escasa, razón por la cual la Administración abrió este año un nuevo proceso con la amenaza

de llevar a cabo posteriormente una dura política de controles, inspecciones y sanciones.

Par la Administración, poner orden en esta medida muy importante especialmente por dos razones. Primera, para conocer exactamente el potencial real de la flota que opera en cada uno de los caladeros. Sin disponer de esa información es más difícil programar una política de pesca. En segundo lugar, es importante conocer la situación de cada embarcación a efectos de seguridad. En muchos casos, los armadores han llevado a cabo una serie de modificaciones en la estructura de los barcos que pueden aca-



SOS por los caladeros

La excesiva explotación de los caladeros, tanto en aguas nacionales, comunitarias y en todo en el resto del mundo, es una situación sobre la que se han lanzado en los últimos años reiteradas advertencias desde todo tipo de organismos, asociaciones ecologistas y desde las propias administraciones. A pesar de constituir un grave problema para la actividad de las flotas y para el propio aprovisionamiento de la demanda, es un a situación sobre la que todas están de acuerdo, pero sin que se adopten las medidas necesarias para evitar que la misma se perpetúe.

Los últimos meses han sido escenario de una serie de actuaciones e iniciativas importantes de cara a lograr el desarrollo de una política de pesca sostenible. Para ello se considera fundamental, en primer lugar, que cada uno de los países tenga los necesarios controles sobre la actividad de sus flotas en aguas propias. Es fundamental que esos mismos controles se lleven a cabo igualmente por las organizaciones regionales de pesca. Finalmente, como tercera pata de esta política, se impone un mayor control sobre las flotas que operan en aguas exteriores de formas ilegal en la mayor parte de los casos bajo pabellones de banderas de conveniencia. En este caso, los mecanismos de control se deberían aplicar, no solamente a la actividad de las flotas en el mar, sino especialmente a la hora de comercializar el pescado, generalmente en países desarrollados. No se puede pescar lo que no se pueda comercializar, algo que no se llega a cumplir ante la no existencia de los controles necesarios para acceder a los mercados.

En su 27 periodo de sesiones, la FAO tuvo como uno de los principales temas para el debate la situación de los caladeros en todo el mundo. Según los datos manejados por este organismo, en la actualidad, el 66% de las poblaciones de peces transzonales que pasan con facilidad de unas aguas a otras, se hallan sobreexplotadas o



prácticamente agotadas. En estas poblaciones se incluyen también especies como el atún rojo o la merluza blanca

El informe de de FAO señalaba que el 520% de los recursos se hallan plenamente explotados, lo que supone que ya han alcanzado o se hallan muy cerca del nivel máximo de producción sostenible. Un 20% de los caladeros están moderadamente explotados; el 17% se hallan sobreexplotados y un 3% están infrautilizados. Sólo el 1% de los caladeros se hallan en una fase de cierta recuperación tras haber sufrido el agotamiento.

Para organizaciones ecologistas, la realidad es que el 75% de los recursos se hallan ya sobreexplotados.

De acuerdo con esta situación, desde FAO se reclama la necesidad de poner en marcha nuevas políticas globales para lograr un

FAO y la Unión Europea advierten sobre la amenaza de la sobreexplotación de los recursos pesqueros

mayor control sobre la actividad de las flotas.

Con la pesca ilegal, no declarada ni reglamentada, la Comisión de la Unión Europea ha puesto en marcha en los últimos meses varias iniciativas de cara a lograr un mayor control, sobre este tipo de actividades de las que se conoce su existencia, pero de las que no se conocen con exactitud sus cifras. Para los responsables, comunitarios, se trata de una actividad que podría estar generando en la actualidad unos ingresos entre 3.000 y los 10.000 millones de euros con el mercado comunitario como principal destinatario de su comercialización. Según los informes de FAO, este tipo de pesquerías podrían suponer hasta el 30% de todo el pescado que se comercializa en el sector, sin tener en cuenta las producciones de la acuicultura que ya supone en todo el mundo en el entorno del 40% de la oferta.

Contra la pesca ilegal, desde FAO se puso en marcha en 2002 un plan que en su día tuvo una respuesta por parte de la Unión Europea. Ante los escasos resultados conseguidos con el mismo, las autoridades comunitarias han vuelto a poner sobre la mesa el debate para erradicar este tipo de pesquerías con medidas que van desde el mayor control en las zonas de capturas a, sobre todo, parar su comercialización en fresco o para su transformación industrial. ■



Cuotas estables

Frente a las alegrías de épocas anteriores, la existencia de un aumento sensible en los diferentes organismos reguladores de las pesquerías para la protección de los calderos se ha traducido en el último año en una política de asignación de cuotas que avanza por la estabilidad. Curiosamente, casi la única excepción a esta política fue la decisión de los propios ministros comunitarios de Pesca en relación con las posibilidades de capturas en sus propias aguas donde la recuperación de algunas especies y las presiones económicas dieron lugar al incremento en algunas pesquerías importantes.

En lo que afecta a la política de pesca en el exterior destacan las medidas adoptadas en dos caladeros importantes

para la flota española como son las aguas bajo la jurisdicción de Nafo y de la Iccat.

En el seno de Nafo, en la reunión anual celebrada este año en Lisboa, los países miembros lograron un compromiso por el que se mantuvo estabilizada la cuota para la pesquería del fletán con un

total de 16.000 toneladas de las que 4.395 corresponden a España. La Administración española acudía a la reunión defendiendo el mantenimiento de los planes de recuperación y de las posibilidades de pesca para esta especie, mientras logró un ligero incremento en las posibilidades de capturas para otras especies de interés para la flota como la gallineta o el camarón. En la cumbre de Nafo se volvieron a enfrentar las posiciones de los científicos y de la flota que al final culminaron con el mantenimiento de los planes de recuperación de ese caladero.

Otro foco para la polémica en

Mayor sensibilidad ante el deterioro de algunos caladeros en aguas exteriores



los últimos meses en el sector han sido las posibilidades para la pesca del atún rojo y las decisiones adoptadas en el seno de la Iccat como órgano para la regulación de esta pesquería. La última decisión adoptada este año ha sido el mantenimiento para el próximo año de las posibilidades de pesca de acuerdo con el Plan de recuperación puesto en marcha en 2006. La decisión en relación con esta especie contempla igualmente el desarrollo de medidas más rigurosas de control desde la captura hasta su comercialización para evitar que se sigan captando animales muy por encima de los límites asignados como han denun-



ciado diferentes organizaciones ecologistas. Para el pez España, la última reunión de la Iccat recomendó mayores vedas para lograr una mejor recuperación de los stocks y se decidió un recorte en las posibilidades de pesca para el atún blanco.

En relación con el atún rojo, las autoridades comunitarias decidieron esta campaña el cierre del caladero el pasado verano por considerar que en ese momento ya se habían superado las cuotas asignadas a los países miembros. España protestó la decisión comunitaria por estimar que la superación de las cuotas correspondía solamente a las flotas de Francia e Italia, mientras en el caso de España quedaban aún unas 150 toneladas por cubrir.

La Administración española planteó su queja a las autoridades comunitarias y existe el compromiso de Bruselas de asignar esa cuota de capturas no cobrada para el volumen de cuota de la próxima campaña. ■



El sector conservero, por su futuro

El sector español de las conservas y de la transformación de pescado, con unas 800 empresas, empleo directo para unas 23.000 personas y una facturación de unos 3.400 millones de euros, ocupa el primer lugar en el marco comunitario al suponer el 27% de las empresas, el 20% de la producción y el 23% del empleo.



Reclama unas reglas de juego en el mercado para estar en igualdad de condiciones con terceros países

miento. La falta de materia prima en caladeros cercanos, aguas españolas comunitarias, hace que las empresas se deban aprovisionar en países terceros, lo que ya supone una posición negativa respecto a las empresas que se hallan ubicadas en las zonas de capturas. La industria española, al igual que en el resto de la UE, tiene que hacer frente a unos costes de transformación muy superiores a lo pagados en terceros países, desde el valor de la materia prima hasta los salarios .

En la actualidad, la industria conservera española tiene ante sí como principal reto competir con las empresas conserveras ubicadas en terceros países con menores costes de producción. Los procesos para la liberalización de los mercados y la apertura de fronteras se están traduciendo en unas mayores posibilidades para la penetración en los mercados comunitarios de empresas ubicadas fuera de la UE.

La industria conservera española, ante esta amenaza ha reclamado la necesidad de competir en condiciones de igualdad. Para ello, una primera medida reclamada por el sector es seguir con los planes para su modernización y concentración. Una segunda medida se concreta en que las autoridades comunitarias eviten la competencia desleal en los países miembros frente a las importaciones de terceros países.. ■

Esa situación de liderazgo e incluso en hecho de que una serie de grupos españoles hayan llevado a cabo en los últimos años

una importante política de expansión y compras en el marco de la Unión Europea, así como en terceros países, no tapa sin embargo los problemas que preocupan a los empresarios antes las cada día mayores dificultades para competir en el mercado comunitario y en el exterior con empresas de terceros países y especialmente las ubicadas en Asia. Por este motivo han reclamado a las diferentes Administraciones desde medidas y planes para mejorar su posición de competitividad hasta, sobre todo, que haya unas mismas reglas de juego para todos en los mismos mercados.

El sector conservero español ha sufrido históricamente las conse-

cuencias negativas de una situación minifundista, junto a una estructura envejecida. Esos problemas se han ido solventando paso a paso en los últimos años mediante cierras o políticas de concentraciones, medidas ligadas a programas de modernización que han supuesto una cierta dinamización del sector.

Sin embargo, la industria conservera española tiene que hacer frente en la actualidad a nuevos problemas derivados sobre todo por los procesos de globalización de los mercados y, en este caso, desde las capturas a los procesos de transformación y comercialización. A esta situación se añade la estabilidad o incluso un cierto retroceso en la demanda en los países comunitarios y solamente con un incremento discreto de la demanda en terceros países.

Para la industria conservera española, un primer problema se halla en la política de aprovisiona-



La CE, preocupada por las matanzas de ballenas de Japón



Japón no sólo hace oídos sordos a todos aquellos que le critican su “caza científica”, incluida la Comisión Europea, sino que este año ha decidido añadir en su particular cupo 50 rorcuales comunes y otras tantas yubartas, especies catalogadas en peligro de extinción. A pesar de la moratoria vigente, cazarán unas mil ballenas entre el mes de diciembre y mediados de abril de 2008.

La Comisión Europea ha manifestado su preocupación por los planes de Japón de cazar hasta mil ballenas con fines “científicos”, según aducen. La Comisión Ballenera Internacional (CBI) ha adoptado en repetidas ocasiones resoluciones en las que insta al país nipón a abstenerse de proseguir con sus matanzas.

No parece que nada de ello, presiones internacionales incluidas, vaya a frenar esta nueva matanza. En la última reunión de la CBI, celebrada este año 2007 en la localidad de Anchorage, Alaska

(EE UU), Japón amenazó con abandonar este organismo al verse frenado, por vez primera, el incremento del bloque sufragado por Japón para defender la abolición de la moratoria. Incluso retiró la candidatura presentada por la ciudad japonesa de Yokohama para albergar la reunión de 2009.

Japón sigue afirmando que efectúa estas matanzas de ballenas por una labor científica. Cientos de ballenas sacrificadas todos los años sin que sus científicos hayan sacado conclusión alguna. Y claro, una vez muertas, lo que sí generan, ya que no información, son pingües beneficios económicos al ser vendida su carne

en los restaurantes más selectos del país.

Brasil y Argentina volvieron a presentar, en la 59 Asamblea de la CBI, su propuesta para crear un santuario de ballenas en el Atlántico Sur. La propuesta contó con el apoyo de 39 países y el rechazo de 29, por lo que no se llegó a los tres cuartos necesarios para que saliera adelante.

En la mencionada Asamblea, se reconocieron a España las medidas adoptadas para que los barcos que cruzan el Estrecho reduzcan su velocidad, evitando las colisiones con los cetáceos. España apoyó la creación de un taller para estudiar el impacto del cambio climático en los cetáceos, la introducción de un vínculo para cada Estado miembro en la página web de la CBI y la acreditación y participación de las ONGs en las reuniones anuales de este organismo. ■



La CE no recomienda más “campañas experimentales” sobre la situación de la anchoa

Al fin, y después de todas las quejas que levantó la “campaña experimental” sobre la situación de la anchoa realizada la pasada primavera, la Comisión Europea considera que “no fue una buena idea, porque no aportan mucho” este tipo de actuaciones. Asimismo, y a tenor de los resultados obtenidos en las últimas campañas científicas, la CE propone mantener el cierre del caladero, al menos, durante el primer semestre de 2008.



Mantener el cierre del caladero durante el primer semestre del año y hasta que haya informes que acrediten la “abundancia” del recurso, actualmente en estado crítico. Esta es la propuesta realizada por la Comisión Europea. Además, el jefe de unidad de la dirección de Pesca de la CE, Ernesto Penas, afirmó que no se pondrán más campañas experimentales puesto que “no aportan mucho”. Añadió que la Comisión ya tiene sus cauces por los cuales recibe datos científicos y se informa del estado de los recursos.

Más vale tarde que nunca. Al menos moralmente, es de suponer que esta afirmación viene a dar un espaldarazo a las quejas manifestadas por el sector pesquero español, en el sentido de que esa campaña “científica” no era más que una campaña comercial encubierta, como señaló Iñaki Zalaeta, representante de las Cofradías de

Vizcaya. De hecho, los pescadores franceses no se anduvieron por las ramas cuando reclamaron un mes sin límites de capturas, mientras que otro mes realizarían exclusivamente “prospecciones científicas”, cuyas capturas también se podrían vender. Las protestas españolas no sirvieron de mucho pues, como denunciaron en su momento los pescadores españoles, “Francia siempre consigue lo que quiere”.

Las campañas realizadas en la primavera pasada por los investigadores de Azti-Tecnalia, apuntaban a un ligero incremento de la biomasa, situándose en las 25.300 toneladas, pero muy lejos aún de las 33.000 toneladas

en que los científicos establecen la biomasa de precaución. Según los investigadores, y dadas las características de esta especie, así como una capacidad reproductiva disminuida, “se hace conveniente aplicar un enfoque de precaución”. La especie no presenta una recuperación sustancial y se mantiene por debajo de los límites de precaución.

Con esos datos, y ante la decisión que se iba a adoptar por parte de la UE para el segundo semestre del año que ahora termina, sobre las capturas de anchoa en el Golfo de Vizcaya, el presidente



de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, Jaime Tejedor, reclamó que se adoptara una decisión apoyada en “criterios científicos y no políticos”, como a su juicio ocurrió el pasado año.

A pesar de las fuertes presiones francesas, la Unión Europea mantuvo el cierre del caladero durante el segundo semestre de 2007, y los científicos (entre los que se encuentra el informe elaborado por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar, organismo que asesora a la CE sobre cuotas pesqueras) se mostraron partidarios de prolongarlo durante el primer semestre de 2008, fecha en la que se conocerán estimaciones fiables sobre el número de ejemplares adultos y de los juveniles que se hayan incorporado al *stock*. El Ejecutivo español, por boca de su ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, se muestra confiado en que la UE establezca un TAC cero para la primera mitad de 2008.

Los nuevos informes científicos, como se señaló anteriormente, siguen incidiendo en la mala situa-

ción del caladero. La última de las campañas sobre su estado fue la realizada desde el buque oceanográfico Thalassa, en la que participaron 35 investigadores y técnicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO), Centro de Investigación Marina y Alimentaria del País Vasco (Azti) y del Instituto Francés de Investigación para la Explotación del Mar (Ifremer). Fue la campaña Pelacus 2007, que partió del puerto de El Musel, Gijón, el pasado 19 de septiembre. Aunque la finalidad de esta campaña es la estimación de la abundancia y distribución de sardina, anchoa, jurel y caballa, dedicaron una especial atención a la distribución y biomasa de juveniles y adultos de anchoa.

Con los datos obtenidos, junto a los de la campaña de primavera, el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, en sus siglas en inglés) apunta en su informe a que apenas hay ejemplares adultos de anchoa en el mar, debido a la escasez de peces jóvenes de la especie en 2006 y 2007. Este organismo alerta tam-

bién de la situación de la anchoa en el Golfo de Cádiz, *stock* sobre el que la Comisión Europea propondrá una reducción del TAC de un 15%. Ello significaría que de un TAC de 8.000 toneladas se pasaría a otro, para el próximo año, de 6.800, de las que a España le corresponderían 3.826 toneladas.

Plan plurianual

La Comisión Europea está trabajando en un plan plurianual para modificar la gestión de la anchoa en el mar Cantábrico y poner fin, de esta manera, a las disputas que anualmente enfrentan a España y Francia. Y es que los vecinos del norte siguen presionando para obtener capturas de anchoa, sea cual sea la situación de *stock*. Y esta situación ha convertido las discusiones sobre la cuota de anchoa en uno de los principales puntos de debate. Por ello, la Comisión quiere diseñar un plan de carácter plurianual que permita enfrentar la gestión a largo plazo, según explicó Ernesto Penas. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Marruecos suprimirá las redes de deriva a finales de 2008

Marruecos prohibirá el uso de redes de deriva en sus barcos (unos 150) a partir del 31 de diciembre de 2008. La actitud timorata, en muchas ocasiones, de la UE hace que aún queden barcos franceses e italianos utilizando estas artes, a pesar de su prohibición desde 2002. Si a ellos les sumamos los barcos de Argelia y Turquía, que también las utilizan, se estima que pueden ser unos 500 barcos los que siguen faenando a día de hoy con estas redes en el Mediterráneo.

otras flotas, como la turca o la argelina. Por ciertos, ambos países son miembros de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) y de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), que han aprobado medidas tendentes a prohibir el uso de las redes de deriva. Pero no parecen darse por enterados.

En este sentido, aún más clamorosa es la situación de las flotas de Francia e Italia, con unos 150 barcos, que siguen faenando con este arte en el mar Tirreno, mar de Liguria y Golfo de León.

La Unión Europea no sólo no ha solucionado aún el problema que le están creando dos de sus Estados miembros, sino que el 98% de las capturas de pez espada que realiza Marruecos acaba en Europa comercializado, fundamentalmente,

por España e Italia.

Además, como denuncia la organización ecologista Oceana, la actual situación está perjudicando doblemente a los pescadores españoles ya que, por un lado, la entrada de este pez espada pescado de forma ilegal supone una competencia desleal frente a las capturas legales realizadas por los barcos españoles y, por otro lado, el que están faenando en las mismas zonas que ellos, como es el caso del mar de Alborán. ■

Oceana / Juan Cuellos



Es la historia de nunca acabar. Cuando la Unión Europea puso fecha a la prohibición del uso de redes de deriva en el Mediterráneo, y a pesar de las denuncias realizadas por organizaciones y grupos ecologistas, buena parte de estas artes fueron vendidas a otras flotas, como la marroquí. Ahora son 150 barcos magrebíes los que utilizan este

arte donde unos años antes de la prohibición europea apenas era usado.

Finalmente, y con las ayudas económicas prestadas por la UE y los Estados Unidos de América al Plan Nacional marroquí para la eliminación de estas redes, este país adquirió el compromiso de eliminarlas a finales de 2008.

El problema ahora es saber en qué condiciones se realizará este proceso y si las redes, en vez de ser destruidas, no son vendidas a



Miguel Oliver, nuevo buque oceanográfico



Desde el pasado 6 de julio, España cuenta con un nuevo buque para investigación oceanográfica. Se trata del Miguel Oliver, que completará los trabajos de otros buques de investigación como el Vizconde de Eza y el Emma Bardán. Con este barco se ha querido rendir homenaje al biólogo marino Miguel Oliver, gran impulsor del Instituto Español de Oceanografía (IEO).

Los investigadores marinos españoles están de enhorabuena. Desde mediados de este año disponen de otro gran barco de investigación para poder desarrollar las múltiples campañas que realizan todos los años. Se trata de un navío de 70 metros de eslora, dotado con los medios tecnológicos más avanzados, tres radares, tres ecosondas, seis laboratorios y un sofisticado sistema de navegación.

Este barco, cuyo coste alcanzó los 24 millones de euros, lleva el nombre de uno de los más insig-

nes científicos marinos españoles. Desarrolló una amplia labor científica en el IEO, destacando la elaboración de las cartas de pesca del Mediterráneo. Ocupó diversos cargos, entre los que cabe reseñar el de Secretario General de Pesca Marítima, periodo en el que cuadruplicó el presupuesto para inversiones del IEO, organismo del que llegó a ser nombrado segundo director civil.

Así pues, este barco constituye una importante herramienta para los innumerables trabajos que vienen desarrollando los científicos. Unos trabajos que van creciendo obligados por las nuevas necesidades. A las campañas habituales

que se realizan desde el IEO se agregan nuevas actuaciones, como la que se inició el pasado 1 de octubre, consistente en buscar evidencias sobre el cambio climático en el Mediterráneo. Esta campaña la han realizado a bordo del Odón de Buen, y con ella tratan de monitorizar de forma periódica (cuatro veces al año) las aguas costeras españolas de este mar, desde Barcelona hasta Málaga, incluyendo los canales de las Baleares. Los datos obtenidos permitirán realizar estudios relacionados con el cambio climático.

Los investigadores, al igual que la sociedad en general, están preocupados con el cambio climático. El IEO detectó, en anteriores estudios, una subida de casi medio grado en la temperatura de ciertos puntos del Mediterráneo occidental y un ascenso del nivel del mar de unos tres centímetros en esa misma zona. ■



A cinco años del accidente del Prestige, la salud es la principal secuela

Marineros y mariscadores que trabajaron en la limpieza del chapapote durante los primeros días, sin apenas medios ni protección, sufren trastornos respiratorios a causa de la inhalación de los gases que desprendía el fuel que llegó a la costa, según un amplio estudio realizado sobre casi siete mil afectados. En cuanto a su incidencia sobre la pesca y el ecosistema, todo parece indicar que la situación está prácticamente normalizada, y el pecio está totalmente sellado en estos momentos.



Los efectos de la catástrofe del Prestige en la pesca están superados. Así se expresaba, cuando se cumplían los cinco años del accidente, Evaristo Laredo, presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Galicia. En un sentido similar se pronunciaba Juan José González, director del Instituto Español de Oceanografía en Vigo, al señalar que la costa gallega se ha recuperado en un 98% de los daños ambientales causados por la marea negra y “la flora y la fauna del litoral están prácticamente iguales que antes del accidente”.

Parece que lo peor ha pasado definitivamente. Tras el accidente del barco frente a las costas de Galicia aquel 13 de noviembre de 2002, y cuyos efectos se incrementaron por un intento de alejamiento del barco mar adentro, que sólo contribuyó a distribuir el fuel por toda la costa gallega, mar Cantábrico y que incluso llegó a las costas del sur de Francia, las costas españolas sufrieron la peor marea negra de la historia registrada en nuestro país.

Sin embargo, las secuelas sobre la salud de las personas que traba-



jaron durante los primeros días, sin apenas medios ni protección, siguen presentes. Lo que viene a contradecir a los responsables políticos de entonces, como la ministra de Sanidad Ana Pastor, que llegó a afirmar que los “gases eran muy volátiles y que no representaban un peligro sanitario”.

La Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica realizó un estudio epidemiológico a

6.869 a las personas afectadas entre un año y medio y dos años después del accidente. Un estudio pionero, ya que hasta ahora, los estudios realizados tras una catástrofe de esta índole, se efectuaban a los pocos días o meses, pero no a más largo plazo. Este estudio revela que tal actuación no fue inocua sino que produjo trastornos respiratorios.

La asunción por el actual Eje-

cutivo de estas secuelas, ante una pregunta del senador del BNG Francisco Jorquera, le llevó a afirmar que *es la constatación de la actitud negligente e irresponsable del anterior Gobierno y de la anterior Xunta, que siempre se negaron a realizar estudios sobre el impacto del fuel en la salud de la población como parte de su estrategia para minimizar la catástrofe.*

Los efectos sobre la salud

Los trabajos de investigación se desarrollaron en dos fases. En la primera, se trabajó desde enero de 2004 a febrero de 2005. Es decir, entre año y medio y dos años después de la catástrofe. Se remitió un cuestionario a 9.050 pescadores y marineros, asociados a 44 cofradías gallegas, que participaron en la limpieza del fuel, y por el que se trataba de recoger la presencia de síntomas respiratorios y valorar posibles asociaciones. A dicho cuestionario respondieron 6.869 personas, de los que el 63% declaró haber realizado tareas de limpieza.

La segunda fase del estudio se extendió de julio de 2004 a febrero de 2005, y comprende la realización de un estudio clínico y de función pulmonar, junto con una recogida de muestras en 800 personas (600 en la Costa da Morte, la zona más afectada por el vertido, que participaron en las tareas de limpieza, y 200 de la zona de la Mariña lucense, que no estuvieron en contacto con el chapapote).

Recientemente se dieron a conocer los resultados de la primera fase del estudio, publicados en una prestigiosa revista de medicina, y en los que destacan una mayor prevalencia de síntomas respiratorios (mayores cuanto más tiempo estuvieron expuestos al chapapote) en todos aquellos que participaron en tareas de limpieza. En el estudio se detecta una tendencia a la disminución de los síntomas asociados según aumenta el tiempo transcurrido



desde que tuvieron ese contacto con los restos de fuel.

En la segunda parte del estudio, cuyos trabajos se espera estén finalizados para finales de este mismo año de 2007, los científicos tratan de indagar si el fuel inhalado ha provocado alteraciones en el ADN de estas personas que sean persistentes e irreparables. Si ello fuera así, el BNG ha anunciado la solicitud de las indemnizaciones a que hubiere lugar para estas personas.

Aunque la depuración de responsabilidades por aquel accidente aún no se ha realizado, no se espera mucho del juicio, y me-

nos aún de las responsabilidades políticas de la toma de decisiones que conllevaron a un incremento de los efectos de la catástrofe. El accidente ha servido para reforzar las medidas de seguridad y de actuación ante casos semejantes, como lo servirá también el estudio sobre el impacto en la salud. Sin embargo, las medidas no se llegan con la diligencia que muchos desearían, especialmente los que viven en zonas tan peligrosas (tanto por el tráfico marítimo como por los calidad de los barcos). Los petroleros sin doble casco, como el Prestige, aún podrán navegar hasta 2010. ■



Los “planes” del MAPA para la acuicultura

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación presentó los planes que se van a llevar a cabo para mejorar la competitividad del sector acuícola español, optimizar sus resultados y fortalecer su proceso de internacionalización.



Dos planes, el Estratégico y el de Acción Internacional, fueron presentados por la ministra Elena Espinosa, con el fin de potenciar el sector acuícola español desde criterios de desarrollo sostenible y respeto con el medio ambiente. Con el primero de estos planes, se pretende aumentar la

competitividad de la acuicultura marina, optimizar sus resultados en el nuevo marco de la Unión Europea y considerar los requerimientos, sociales, sanitarios, ambientales y de los nuevos mercados.

El Ministerio pretende hacer una estimación sobre la capacidad de evolución y el crecimiento del sector, partiendo de la situación actual, en el que la producción su-

peró las 370.000 toneladas en 2006 y proporcionó 7.447 puestos de trabajo equivalentes (calculados en función de las horas trabajadas). Una vez analizados estos datos, se diseñarán las situaciones que se van a producir a medio (2007-2010) y largo plazo (2010-2015). De esta manera, como se contempla en el Plan Estratégico, se podrán identificar, definir y analizar las líneas estratégicas para crear un mercado sostenible y competitivo a escala nacional e internacional.

El otro Plan, puesto en marcha por el MAPA, es el de Acción Internacional de la Acuicultura Española y tiene como objetivo el dotar al sector de las mejores herramientas para competir en un mercado global. En 2008 se seguirá con el trabajo iniciado en este año que ahora acaba, y que no es otro que adoptar las medidas necesarias para conocer los mercados estratégicos de interés, así como fomentar acuerdos bilaterales; desarrollo de un Observatorio Internacional de Acuicultura, al que se definirá como “Sistema de Seguimiento Internacional de Mercados de Acuicultura”. Todo ello se llevará a cabo mediante acuerdos bilaterales, creación de redes entre varios países y a través de distintos organismos internacionales con los que se han suscrito acuerdos de colaboración.

Este Plan de Acción Internacional propone la creación, en este próximo año, de un Clúster Nacional de Acuicultura, a fin de forzar la imagen y la presencia internacional del sector español. La razón es que se considera “la organización de Clústers como elementos representativos de los sectores y como interlocutores válidos frente a las instituciones internacionales”. ■



Pesca ilegal en aguas africanas



Greenpeace/Gleizes

Un informe elaborado por Greenpeace denuncia la actividad ilegal llevada a cabo por una serie de flotas pesqueras en aguas de la costa occidental africana. Ante estas acciones, poco pueden hacer los países afectados dada su escasez de medios, mientras la UE mira hacia otro lado. Gran parte de esta pesca ilegal acaba en los mercados europeos.

Durante los meses de marzo y abril de 2006, la organización Greenpeace realizó un seguimiento de la actividad de una importante flota que actúa en aguas africanas, frente a las costas de Guinea Conakry. El análisis de los datos recogidos se publicó en un informe que vio la luz en el primer trimestre de este año que ahora termina. Las conclusiones no dejan lugar a dudas: Casi la mitad de los 92 barcos observados pescaba de forma ilegal o estaba vinculado a actividades ilegales de pesca.

Las capturas de esta importante flota pirata acaban, de forma ma-

yoritaria, en los mercados europeos, pese a estar catalogadas como Pesca Ilegal, No declarada y No Reglamentada (INDNR). Las actuaciones de estas flotas son sobradamente conocidas, como también es conocida la forma en que operan, con transbordos ilegales de pescado en alta mar a barcos nodrizas.

De los 92 barcos documentados por la organización ecologista, sólo 15 mostraban claramente tanto su nombre como su apelativo de llamada. Es decir, el 83% no lo hacía de forma adecuada. Casi el 50% de los buques detectado estuvo implicado en actividades de pesca INDNR. Los trasvases de pescado de un barco a otro se realizan a plena luz del día.

Las tripulaciones de estos barcos viven en condiciones realmente calamitosas en todos los sentidos (laborales, sanitarias y de seguridad). El estado deplorable de muchos de estos barcos debería poner en alerta a las autoridades sanitarias sobre la salubridad del pescado manipulado a bordo. Un pescado que después acabará en las mesas de los países europeos.

Como denuncia Greenpeace, el resultado de todo ello es el saqueo indiscriminado de los recursos marinos llevándolos hasta su práctica aniquilación, con el agravante de que las primeras afectadas son las comunidades pesqueras de la costa africana para las que, en la mayor parte de las ocasiones, es su única forma de ganarse la vida y de poder saciar el hambre. Habrá que esperar que al fin, en este año 2008, la UE adopte medidas más eficaces con la pesca ilegal. ■



La pesca: sector clave para luchar contra la inmigración ilegal

Los nuevos pescadores vienen de Senegal

España ha dejado de ser un país de emigrantes para convertirse en una nación a la que llegan extranjeros en busca de un futuro mejor. El Gobierno, consciente de este hecho, no ha escatimado esfuerzos para regular los flujos migratorios y que los inmigrantes permanezcan de manera legal, con un visado y un contrato laboral. La pesca se ha convertido en uno de los sectores más receptores de mano de obra extranjera, precedente mayoritariamente de Senegal. El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, se ha trasladado este año en varias ocasiones a Dakar para gestionar con las autoridades senegalesas el flujo de inmigrantes y evitar que arriesguen su vida intentando alcanzar en cayucos las costas canarias.

Cada vez son menos los españoles animados a embarcarse y desarrollar una profesión en el mar. La soledad y la distancia de los seres queridos son, para muchos, razones de peso para preferir un trabajo en tierra. Los empresarios se han visto obligados a contratar mano de obra extranjera para evitar la paralización de sus flotas y las tripulaciones están formadas, en numerosos casos, por nacionales procedentes de los cinco continentes. Muchos de estos extranjeros proceden de Senegal. Nación en la que la pesca es uno de los principales sectores económicos y también punto de partida de cayucos con destino a las Islas Canarias.

Cerca de 60.000 personas viven directamente de las actividades pesqueras en Senegal y otras 600.000 ocupan puestos de trabajo indirectos generados en el sector. Por ello, los senegaleses son candidatos idóneos para venir a España y trabajar con mejores condiciones de las que tienen en su país.

Los sindicatos han pedido que la Administración vigile bien la

contratación de mano extranjera para evitar situaciones ilegales e irregularidades, al tiempo que exigen una regulación y ordenación del sector, con derechos y salarios competitivos, para que se produzca un relevo generacional y que la pesca sea una opción profesional atractiva, también para los jóvenes españoles.

Durante el presente año, las visitas a Dakar de los ministros de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, y del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba junto con las realizadas por la vicepresidenta del Gobierno, M^a Teresa Fernández de la Vega y del propio presidente, José Luis Rodríguez Zapatero, han llenado las páginas de periódicos y minutos informativos en los medios de comunicación. Y esto se debe al compromiso adquirido por España y Senegal para regular los flujos migratorios procedentes de este país africano.

En el I Encuentro bilateral hispano-senegalés, celebrado en Dakar en el mes de junio, las autoridades españolas dejaron claro que nuestro país sería implacable en la lucha contra las mafias de la inmigración y que los jóvenes senegaleses tendrían la oportunidad de



emigrar a España de manera legal, de mano de los empresarios. En aquel entonces Jesús Caldera afirmó que “no hay peor efecto llamada que el trabajo irregular”.

Caldera valoró además la calidad y la disposición al trabajo de los senegaleses, así como su prácticamente nula conflictividad en relación a la comisión de hechos delictivos, lo que favorece su integración social y laboral.

Formación en Dakar

A finales de mayo se llevó a cabo el primer proceso de selección de senegaleses para ocupar, como marineros de pesca, las ofertas de trabajo recibidas hasta entonces. El director del Centro Nacional



de Formación Marítima de Isla Cristina, José Carlos Macías Díaz, fue designado por el Instituto Social de la Marina para asesorar al consejero de Trabajo y Asuntos Sociales de la Embajada española en Dakar y participar en dicho proceso de selección.

Este primer contingente ha viajado a España y ya está trabajando en actividades pesqueras, tras recibir la formación básica exigida para embarcarse en un barco. Además, debieron pasar antes un reconocimiento médico que fue realizado por personal sanitario del Instituto Social de la Marina.

La preparación académica la han llevado a cabo en la Escuela Nacional de Formación Marítima de Dakar (ENFM) y ha sido el Servicio Público de Empleo español el organismo que ha subvencionado el coste de estos cursos.

Así se estableció, tras la firma del convenio de colaboración en programas de formación e inserción de trabajadores inmigrantes acordado por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y el Servicio Público de Empleo. Desde entonces, los armadores que deseen contratar a extranjeros pueden dirigirse a su Cofradía para que ésta, en su nombre y representación, solicite las autorizaciones iniciales de residencia y trabajo por cuenta ajena.

Las subvenciones que concede el Servicio Público de Empleo para llevar a cabo las acciones formativas en Senegal ascienden a 42.682 euros. De los que 36.900 se destinan a los cursos aprobados y 5.782 a los desplazamientos del personal técnico/docente que la Federación Nacional de Cofradías de Pescadoras haya propuesto para la correcta aplicación de las acciones formativas y siempre y cuando el Servicio Público de Empleo considere dichos gastos imputables al programa.

En virtud del convenio, el Servicio Público de Empleo realiza el seguimiento de los cursos y expide los diplomas a los alumnos que los superan.

El Gobierno no escatima esfuerzos para regular los flujos migratorios

La contratación de extranjeros en la pesca ha revitalizado el sector

Las ofertas de trabajo respetan las paradas biológicas; de ahí que, dependiendo de la zona y los períodos, los trabajadores senegaleses no se hayan incorporan todos a la vez a su puesto de trabajo.

En la mayoría de los casos, los contratos son por un año prorrogable durante tres meses más. Los pescadores trabajan a tiempo completo 40 horas semanales,



La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, por su parte, se encarga de participar en el proceso de selección de candidatos, ejecutar las acciones formativas aportando los medios técnicos y humanos necesarios, presentando los programas formativos, los tipos y copias de los contratos de los trabajadores que, habiendo superado los cursos, ya tienen una oferta de empleo.

Entre los requisitos exigidos a los senegaleses para participar en estas acciones y, por consiguiente, ser candidatos para venir a España a trabajar está el ser menores de 40 años, tener una experiencia laboral previa en actividades pesqueras y un título profesional reconocido. El conocimiento de español es un plus añadido.

con los descansos establecidos legalmente y aunque se les ayuda en la búsqueda de domicilio, el alojamiento y el traslado a España corren a cargo de los trabajadores.

Casi la tercera parte de los senegaleses que España contrata en origen para trabajar en el sector pesquero van a Galicia, la primera Comunidad Autónoma receptora de mano de obra procedente de Senegal. De hecho, las empresas de A Coruña y Pontevedra son las que mayor número de senegaleses han contratado. Estos son apreciados por su buena disposición y destreza en las labores pesqueras. Andalucía y la Comunidad Valenciana, especialmente Alicante también son los lugares a donde más han llegado estos inmigrantes africanos. ■



Asamblea General de ANAVE

Los navieros exigen reformas para potenciar el sector

La Asamblea General de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) sirvió para repasar la situación de la Marina Mercante y el Tráfico Marítimo durante el último año. Su presidente, Juan Riva, ofreció a las empresas asociadas un informe consensuado donde se analizaba la situación actual de las empresas navieras españolas y los problemas a los que se enfrentan. ANAVE presentó al Gobierno una serie de medidas, agrupadas en cinco bloques estratégicos, para potenciar la industria nacional y afrontar con éxito la competencia exterior.



El presidente de la Asociación de Navieros Españoles, Juan Riva, valoró positivamente las actuaciones que desde la Dirección

General de la Marina Mercante se han hecho en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo para aumentar la seguridad y reforzar los medios del Estado para prevenir los accidentes marítimos y combatir sus efectos. Sin embargo, dejó en el aire la posibilidad de que dichos medios estuvieran mejor gestionados en manos privadas.

Otra de las actuaciones que los navieros acogieron con agrado han sido los esfuerzos hechos por el Gobierno en relación a la inspección de buques, que se han traducido en una imagen positiva del pabellón español, subiendo nueve puestos en la Lista Blanca del MOU de París y situándonos entre los países con barcos más seguros. Juan Riva señaló, no obstante, que este éxito había que atribuirlo principalmente “a las empresas y a sus profesionales”.

Dos fueron las críticas principales al Gobierno: que no se haya aprobado la nueva Ley General de Navegación y que no se haya modificado la Ley de Puertos del



2003. El Secretario General de Transportes, Fernando Palao, que también asistió a la reunión, declaró que se había preferido esperar un momento político más oportuno para que las Leyes fuesen aprobadas con el consenso de los grupos parlamentarios.

Pese a que en los últimos tres años el sector ha perdido fuelle tras casi una década de crecimiento sostenido, el futuro es esperanzador, a juicio de los navieros, ya que la coyuntura exterior es favorable al mercado de fletes y al transporte marítimo.

No obstante, para impulsar el sector naviero en España y su competitividad y, basándose en la experiencia demostrada por países como Gran Bretaña, Dinamarca y Noruega cuyas flotas mantienen altos niveles de calidad y competitividad, ANAVE presentó al Gobierno una serie de refor-

mas, englobadas en cinco grandes ejes estratégicos.

En primer lugar, el desarrollo de un sector fuerte en el que nuestra flota mercante tenga mayor peso en el comercio exterior, opere en los mercados respetando las exigencias de seguridad y protección medioambiental exigidos a nivel internacional y genere empleos de calidad, tanto en los barcos como en todas las actividades del Clúster marítimo nacional.

Para lograrlo, quieren que la Administración marítima agilice sus actuaciones y su actitud de servicio al sector. Con una política exterior firme, que apoye los intereses marítimos españoles en la Unión Europea así como en los organismos internacionales y en las relaciones bilaterales con terceros países.

También exigieron el desarrollo de una política portuaria estable,

impulsora de la racionalización y eficacia en las inversiones y la reducción del coste de los servicios portuarios. Además pidieron que en los Presupuestos Generales del Estado se incluyera una partida para inversiones en los puertos en previsión de cuando España deje de percibir fondos europeos.

Por último, las exigencias de los navieros se fijaron en la formación como mejor apuesta para tener unos profesionales con experiencia y vocación tanto para los trabajos en los buques como para aquéllos que desarrolla la industria auxiliar en tierra.

Seguridad

El Secretario General de Transportes, Fernando Palao, destacó que el principal objetivo de la política marítima de este Gobierno ha sido y es la seguridad tanto para las personas como para los buques y el medio ambiente. En este sentido, se han aumentado las inspecciones a barcos extranjeros en nuestros puertos y se ha llevado a cabo una campaña de inspección sobre la correcta implantación del sistema IGS.

La seguridad en la navegación se ha visto reforzada por la creación de la zona especialmente sensible de las Islas Canarias, la puesta en marcha del Sistema de Notificación Obligatoria de la zona de especial protección del Atlántico Norte, la modificación del dispositivo de separación de tráficos en el Estrecho de Gibraltar, la implantación del Sistema de Identificación Automática de Buques y el desarrollo de normas como las que afectan a las comunicaciones en el mar.

Entre otras actuaciones de la Marina Mercante, Fernando Palao destacó las subvenciones para el transporte de mercancías y el de viajeros en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla que han doblado prácticamente la media de las ayudas presupuestadas en esta partida por el anterior Gobierno.

Pese a reconocer que no se ha



ANAVE valoró positivamente algunas de las actuaciones de Marina Mercante y planteó reformas para competir mejor

avanzado lo suficiente en relación al decreto de profesiones marítimas, el Secretario General de Transportes dijo que, utilizando partidas tradicionalmente olvidadas, se han convocado becas para facilitar el trabajo a los estudiantes de náutica e ingeniería naval en la Administración marítima.

Organización periférica

La reciente entrada en vigor del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, ha supuesto la implantación de la nueva estructura periférica de la Dirección General de la Marina Mercante. La nueva estructura ha afectado tanto a la denominación como a las funciones de las anteriores Capitanías Marítimas que se clasificaban en primera, segunda y tercera categoría, según el volumen y las condiciones del tráfico marítimo de los puertos que estaban adscritos a ellas. De las labores de supervisión se ocupaban las Capitanías

de primera categoría, mientras que de las tareas de dirección, las restantes.

En líneas generales, esta nueva norma sustituye las anteriores Capitanías Marítimas por las nuevas Capitanías y Distritos Marítimos. Por otra parte, se redistribuyen las funciones entre el capitán marítimo y los jefes de los Distritos Marítimos dentro de la provincia, reforzando la posición de dirección y coordinación que corresponde al capitán marítimo.

La estructura interna de las Capitanías Marítimas también se ha visto afectada al eliminarse las anteriores áreas de gestión y sustituirse por ámbitos funcionales de actuación que las proporcionarán mayor flexibilidad y coordinación en sus actuaciones.

La correcta aplicación del nuevo reglamento exigirá el establecimiento de actuaciones más coordinadas y, por tanto, con un único criterio entre la Dirección general y sus servicios periféricos.

La evolución de las tecnologías, las actuales condiciones del tráfico marítimo, de la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en el mar; así como la necesidad de proteger el medio ambiente han sido los responsables de esta transformación y de la nueva estructura periférica. ■



El número de aficionados se ha incrementado en los últimos años

La náutica avanza a toda vela

Las Ferias dedicadas a la náutica en nuestro país suscitan cada vez mayor interés. A los salones de Madrid, Barcelona y Valencia han acudido este año más visitantes que en anteriores certámenes, lo que demuestra el auge que están teniendo la industria y los deportes náuticos en España. La celebración de la 32ª edición de la Copa de América en nuestras costas no ha hecho más que despertar el interés por el sector, cuyo dinamismo se refleja en el incremento del número de matriculaciones y permisos para el gobierno de embarcaciones de recreo, las cuales crecen a un ritmo anual aproximado de 220.000

La presencia masiva de visitantes, tanto españoles como extranjeros, a las Ferias y Salones Náuticos que se celebran en nuestro país demuestra que el sector cada vez despierta un mayor interés en España y que está en pleno crecimiento y auge.

Según un informe de la Asociación de Industria, Comercio y Servicios Náuticos (ADIN) el sector generó en el año 2005 un volumen de negocio cercano a los 2.000 millones de euros, registrando un incremento del 7% respecto al año anterior.

De acuerdo con dicho informe, la coyuntura y evolución de la náutica en España está marcada por la estabilidad y el mantenimiento de las grandes magnitudes económicas. La náutica deportiva y de recreo emplea en nuestro país de forma directa a más de 11.000 personas.

La producción y ventas de embarcaciones de hasta 12 metros de eslora ha aumentado considerablemente y también lo han hecho, aunque a menor escala, las de barcos mayores.

Copa América

La celebración en Valencia de la 32ª edición de la prestigiosa Copa América de Vela o Copa de las 100 Guineas no ha hecho más que reforzar el interés de los aficionados por la náutica. El anuncio en



La inversión estatal para mejorar infraestructuras y puertos deportivos se acerca a los 2.000 millones de euros

el año 2003 de que la capital del Turia sería la sede de la competición deportiva, desbancando las candidaturas de Nápoles, Lisboa y Marsella, llenó de júbilo, tanto a los representantes de la política y el deporte valencianos como de todos los españoles.

Los miembros de la Casa Real española, entusiastas de la vela, apoyaron desde el primer momento la candidatura valenciana, algo que quedó patente con su presencia regular durante la inauguración y celebración de alguna de las regatas, incluso ocupando la plaza del "tripulante 18" en el Desafío Español, el equipo que representaba a nuestro país.

También lo hizo Televisión Española que dedicó más de 150 horas de emisión (102 en directo) a la cobertura de la competición, con el propósito de convertirla en un "espectáculo de masas". Y, por supuesto, las Administraciones Públicas que se pusieron a trabajar en la mejora de infraestructuras desde el mismo anuncio de la sede.

En total se han invertido casi 2.000 millones de euros que han servido para acondicionar el Puerto de Valencia, ampliar el aeropuerto de Manises, modernizar el puerto de Gandía, sus parques y calles, mejorar la conexión ferroviaria entre Madrid y Valencia, las líneas de metro entre el puerto y el aeropuerto valencianos y las carreteras locales V-21 y V-30.

Según un informe elaborado por el Centro de Estudios Económicos Tomillo y las Cámaras de Comercio, la celebración de la Copa de América no sólo ha servido para dar un empujón no sólo a la ciudad que, según su alcaldesa, Rita Baberá, "vuelve a mirar al mar" como al sector, aumentando el número de aficionados sino que además su impacto sobre la economía española continuará, a razón de 200 millones de euros anuales hasta el año 2015. Mucho más si se tiene en cuenta que, tras el éxito de la 32ª edición, Valencia se perfila para repetir como sede en la próxima edición. ■



Promoverá el desarrollo de las industrias marítimas españolas

Nuevo Clúster Marítimo Español

Con el propósito de fomentar el desarrollo de las industrias marítimas y de los organismos e instituciones asociadas, así como potenciar su competitividad internacional e incrementar su productividad ha nacido el Clúster Marítimo Español. Se trata de una agrupación de asociaciones, empresas y entidades del ámbito marítimo que buscan el crecimiento del sector.



cas marítimas elaborará documentos sobre la posición española frente al Libro Verde de la Unión Europea y recomendaciones para el Plan Nacional de Investigación y Desarrollo así como para los Clústers regionales.

La proyección nacional e internacional se quiere dar con la creación de una imagen de marca de España como industria marítima de referencia internacional, la presencia de nuestra industria en el exterior y la celebración de foros, talleres, jornadas técnicas y encuentros con profesionales y expertos del sector.

Otro de los grandes retos a los que se enfrentará el Clúster es a motivar a los jóvenes para que el mar sea atractivo como lugar para el desarrollo de una carrera profesional. La falta de vocaciones alarma al sector y por ello quiere adaptar la oferta de la formación académica con las necesidades reales del sector. Además promoverá la celebración de cursos con los que pretende mejorar la cualificación de los profesionales.

Finalmente, desde el Clúster se favorecerá el desarrollo tecnológico de las empresas marítimas coordinando la inversión en proyectos de I + D en el sector, integrando y manteniendo las plataformas tecnológicas marítima y pesquera, impulsando la cooperación y el acercamiento entre empresas y las relaciones de éstas con los centros de investigación y presentando proyectos de investigación en los programas de ayudas y financiación europeos. La Fundación Innovamar que, durante los seis primeros meses de funcionamiento del clúster, ocupará su secretaria técnica desempeñará en este terreno un papel de asesoramiento, esencial para la buena marcha del mismo. ■

El Clúster relacionará las distintas actividades del sector marítimo para ganar competitividad

Según un estudio realizado por la Fundación Innovamar, el sector marítimo representa el 3,2% del PIB nacional pero, si tenemos en cuenta los efectos directos e indirectos que genera sobre el conjunto de la economía, el porcentaje asciende al 7,2%. Y si pensamos en su repercusión en el empleo, el sector ocupa a casi 500.000 personas, lo que supone el 2,4% de la población activa española. Estos datos justifican la creación del Clúster Marítimo Español.

Entre los asociados fundadores encontramos patronales, clústers regionales, organismos públicos de investigación, Universidades y sindicatos. Todos ellos se han unido con un único objetivo: el de promover el desarrollo y la competitividad de las industrias marí-

timas. Con el tiempo, el Clúster Marítimo Español podría integrarse en la Red Europea de Clústers Marítimos que aglutina a las organizaciones análogas de Alemania, Dinamarca, Finlandia, Holanda, Italia, Noruega y Reino Unido.

Cuatro serán los ejes de actuación del Clúster: el impulso de las políticas marítimas, la formación de profesionales cualificados, conseguir una proyección nacional e internacional y favorecer el desarrollo tecnológico de las empresas e industrias marítimas.

Respecto al impulso de políti-



El mejillón gallego tiene Denominación de Origen

Calidad excelente de nuestros productos pesqueros

Si de algo podemos estar orgullosos los españoles es de la excelencia de nuestros productos pesqueros. Su calidad ha sido reconocida a nivel internacional. El mejillón gallego es el primer producto del mar que ha obtenido la Denominación de Origen Protegida (DOP) de la Unión Europea. La decisión llenó de satisfacción al sector que durante años había solicitado esta etiqueta, alegando que el mejillón criado en Galicia posee una textura y calidad únicas, derivadas de la propia climatología gallega. Los miembros del Consello Regulador del Mejillón han visto en la Denominación de Origen una oportunidad única para unir al sector. Las campañas del FROM para fomentar el consumo de pescado entre los escolares y la marca "crianza del Mar" que desde hace unos meses llevan las lubinas y doradas nacionales van en la misma dirección: informar al consumidor de lo bueno que es nuestro pescado.

La Denominación de Origen Protegida (DOP) del mejillón gallego supone un reconocimiento internacional de calidad a este molusco bivalvo que se ha convertido en el primer producto del mar que recibe esta certificación por parte de Bruselas.

La denominación distingue al mejillón de Galicia, originario de las Rías Bajas gallegas, de los que proceden por ejemplo del norte de Europa que por lo general son más pequeños, tienen menos sabor y una carne menos firme. Las condiciones climatológicas y naturales de las Rías Bajas, expuestas a corrientes y fondos de escasa profundidad sobre sustratos naturales y artificiales, generalmente rocas, hacen que el mejillón gallego adquiera una textura y un sabor mejores que los procedentes

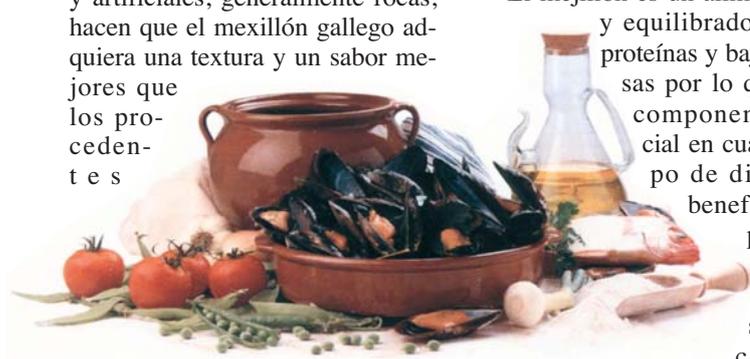
de otras latitudes.

Por otra parte, el sector empresarial español de la Acuicultura marina ha lanzado la marca "Crianza del Mar" con el que garantiza la calidad, el tamaño, la frescura, la procedencia, la sostenibilidad y disponibilidad durante todo el año en el mercado de los productos que representa. En estos momentos básicamente lubinas y doradas aunque en el futuro también se ampliará a otras especies como el rodaballo.



Promover el consumo

El mejillón es un alimento sano y equilibrado, rico en proteínas y bajo en grasas por lo que es un componente esencial en cualquier tipo de dieta. Los beneficios que proporciona para la salud su consumo



habitual ha sido tema principal de debate en muchos coloquios y cursos sobre nutrición.

Desde el FROM se vienen realizando desde hace tiempo campañas de promoción y difusión para fomentar el consumo tanto del pescado blanco como el de azul, pescado en conserva y congelado. Y todo para crear buenos hábitos alimenticios en los ciudadanos. Parte de esas campañas se han centrado en el colectivo infantil y en lo que comen los niños en el colegio. Los menús escolares apenas tienen opciones de pescado y cuando lo hacen la mayor parte de las veces se come e fritura o empanado.

Pero el Gobierno alertó a principios de año sobre las precauciones que se deben tener a la hora de consumir pescado aprobando un Real Decreto por el que se informaba sobre los pasos a seguir para prevenir la anisakiasis, una enfermedad del aparato digestivo producida por la ingesta de pescado crudo o poco cocinado e infectarse con las larvas de un parásito común en muchas especies marinas: el anisakis.

Los consejos que desde el Gobierno se han dado a restauradores, programadores de menús, y amas de casa es congelar el pescado que vaya a consumirse crudo o poco hecho a una temperatura igual o inferior a -20 grados centígrados, durante al menos 24 horas. Esta medida ha gustado a los médicos pero no tanto a los grandes maestros de la cocina española que consideran que congelando el pescado fresco se perderá muchas de las características que lo hacen tan delicado al paladar. ■



Impulso al transporte marítimo de mercancías

España y Francia abrieron este año el concurso para adjudicar autopistas del mar. Éstas estarán operativas probablemente el año que viene y marcarán una nueva era en el transporte de mercancías. Con estas rutas marítimas se quiere reducir la circulación en los ejes de carretera saturados -existentes entre los dos países- transfiriendo al mar buena parte del tráfico de vehículos pesados y remolques y despejando así la conexión transfronteriza de los Pirineos. Galicia, Asturias y Santander optan a una de estas autopistas que traerán grandes beneficios a las regiones con puerto base.

Bruselas se encargará de supervisar directamente la puesta en marcha de las autopistas del mar. El coordinador de la Comisión Europea para este proyecto, Luis Valente de Oliveira, asegura que “la Unión Europea estimulará el tejido industrial en regiones con autopistas del mar, lo que notarán especialmente las zonas con puertos bases”.

Vigo, El Musel y Santander son los puertos mejor preparados para albergar una de estas rutas marítimas, con las que se pretende retirar de la carretera cerca de 800.000 camiones al año. Esto es, prácticamente un 45% del movimiento total de mercancías registrado en la actualidad en la frontera de los Pirineos.

De acuerdo con las condiciones del concurso, la concesión de los corredores marítimos podría demorarse hasta el 2009 pero, tanto España como Francia quieren tenerlos operativos el año que viene.

El concurso hispano-francés deja abierto el número de rutas que pueden establecerse pero establece un límite en relación a las ayudas públicas que las financien, obligando a las concesionarias a mantener, al menos durante cinco años, las líneas operativas.

Las subvenciones no podrán superar el 35% de los gastos elegibles durante los cinco años, o bien



un 30% de todos los gastos operativos durante tres. En caso de que no se mantenga el servicio, los adjudicatarios están obligados a devolver las subvenciones. España asignará 15 millones de euros para cada autopista, y Francia un máximo de 41 millones para el total de las líneas establecidas, hasta que las subvenciones de ambos países queden equilibradas. Esto significará ayudas por valor de 30 millones de euros entre las dos naciones.

Desde Bruselas se afirma que para el desarrollo de estas autopistas no se darán fondos especiales a los puertos, sino que se utilizarán

fondos de cohesión regionales (FEDER) y algunos de las Trans-europeans Networks, que no incluían a los puertos porque, en el momento en el que se diseñaron hace doce años, sólo se hablaba del transporte por carretera, ferrocarril o avión.

También se incentivará la actividad económica que surja alrededor de las zonas de salida y llegada de las autopistas marítimas, mediante ayudas procedentes del programa Marco Polo. Las ciudades que obtengan el beneplácito para poner en práctica una de estas rutas de transporte marítimo tendrán que hacer importantes cambios en sus puertos y se beneficiarán de la actividad industrial y de servicios que nazca a su alrededor.

Según informaciones aparecidas en los medios de comunicación, la empresa Acciona-Trasmediterránea habría elegido como base al puerto de Vigo en una ruta que partiría desde Algeciras con destino a los puertos franceses de Saint Nazaire y El Havre.

Por su parte, una alianza de navieras italianas y francesas (Grimaldi, Louis Dreyfus y CMA-CGM) utilizaría al puerto gijonés de El Musel como dársena de referencia en España que se ligaría, a través de una autopista marítima con Saint Nazaire y Montoir, en Francia.

Finalmente, la empresa Brittany Ferries apostaría por el puerto de Santander para unirlo con otro en el norte de Francia.

Según Luis Valente de Oliveira, la saturación del tráfico rodado ha sido la clave para poner en marcha estos proyectos. “No se pueden construir más carreteras para absorber el crecimiento del tráfico de mercancías; por lo que el mar se convierte en la alternativa idónea para solucionar el problema”. ■



25 aniversario del “Esperanza del Mar”

“Salvar una vida es la mejor inversión que puede realizar el Instituto Social de la Marina”. Con esta frase, la directora general del ISM, Pilar López-Rioboo, resumía la gran labor que lleva a este buque sanitario y de apoyo logístico del ISM.



de las cubiertas, independientemente de la zona hospitalaria. La tripulación, asciende a 38 personas, de las que dos son médicos, dos enfermeros y dos celadores. También cuenta con dos buzos y personal técnico especializado en la asistencia logística para atender a aquellas embarcaciones que lo solicitan. También está dotado de helipuerto y botes de rescate. Todas sus acciones dan cobertura a los buques que navegan por el caladero canario-sahariano, desde la costa occidental de África al sur de Canarias.

El ISM era consciente de la necesidad de prestar apoyo logístico y sanitario en el Atlántico Norte y entre las Islas Azores y el golfo de Vizcaya, caladeros en los que también faenan pesqueros españoles. Desde el mes de julio de 2006 cuenta con un segundo barco sanitario, el “Juan de la Cosa”, dotado con el más avanzado sistema de comunicaciones de última generación, y con modernas instalaciones sanitarias.

El Instituto Social de la Marina cuenta con el Centro Radio Médico, que está en alerta las 24 horas del día y los 365 días del año y permanentemente conectado con los dos buques sanitarios. El “Esperanza del Mar” navega por el caladero canario-sahariano. ■

El “Esperanza del Mar” en el mes de marzo de 1982 zarpó de Porto Pi en dirección al centro de la bahía de Palma. A conti-

nuación puso popa a la catedral y navegó durante cuatro millas hasta enfilarse la salida de la bahía. Después hizo escala técnica en Rota, y prosiguió hasta la Palmas, su puerto base. De esta manera comenzaba su singladura el primer buque hospital y de apoyo logístico civil del mundo.

En el año 2001 dejó de prestar servicio el antiguo “Esperanza del Mar”, un carguero adaptado como buque hospital, y sustituido por un nuevo buque hospital que fue bautizado con el mismo nombre.

Durante estos veinticinco años ha rescatado a 1.189 naufragos de un total de 64 barcos y ha realizado 63.392 actuaciones sanitarias, de las que 29.067 fueron consultas radiomédicas, 7.151 ambulancias, 4.908 trabajadores hospita-

El “Esperanza del Mar” rescató a 1.189 naufragos y llevó a cabo 69.392 actuaciones sanitarias

lizados, 2.649 intervenciones quirúrgicas y 13.526 historiales clínicos. Las actuaciones de apoyo logístico se elevan a 8.081 y 912 acciones complementarias, como extinción de incendios, abandonos de buques y hombres al agua. Estas cifras ponen de manifiesto la gran labor social y técnica que desarrolla.

Instalaciones

Las instalaciones sanitarias están dotadas de quirófano, rayos X, laboratorio, UVI, departamento para el tratamiento de quemados, infecciosos y enfermos psiquiátricos. La capacidad del buque es de 17 pacientes en la zona hospitalaria y 30 en la de naufragos, cuyos camarotes están situados en otra





Estatuto de Autónomos

Han sido necesarios 37 años para que el colectivo de trabajadores autónomos cuente con una nueva regulación de su actividad profesional.

El presidente del gobierno, en su discurso de investidura, indicó que el Estatuto estaría aprobado en esta legislatura. Y es que la nueva ley afecta a más de tres millones de trabajadores por cuenta propia.

El Estatuto regula aspectos tales como el nivel de protección social, las relaciones laborales, la política de fomento del empleo y al trabajador económicamente dependiente.

La nueva norma regula la prevención de riesgos laborales; el régimen profesional del trabajador autónomo económicamente dependiente; reconoce la prestación por accidente laboral en situaciones "in itinere"; la jubilación anticipada en atención a la naturaleza tóxica, peligrosa o penosa de la actividad ejercida o en sectores en crisis; formula el catálogo de derechos y deberes; establece garantías económicas; la posibilidad de contratación laboral de hijos menores de 30 años que convivan con el trabajador autónomo; establece medidas de fomento del empleo dirigidas a promover la cultura emprendedora, a reducir los costes en el inicio de la actividad, la formación profesional y favorecer el trabajo mediante una política fiscal adecuada.



Afecta a más de tres millones de trabajadores por cuenta propia



Antonio González, Secretario General de Empleo

Para llevar a cabo estas medidas se aumentan las bonificaciones a la cotización a la Seguridad Social de los jóvenes de hasta 30 años, y mujeres hasta 35, que inicien su actividad como autónomos, pasando del 25 por ciento actual al 30 por ciento y de 24 a 30 meses.

Fijos por temporales

Otra medida de enorme calado social fue la denominada Reforma Laboral pactada por el gobierno con empresarios y sindicatos. "Estabilidad por precariedad". Este fue el eje fundamental sobre el que giró la contratación en España, que hasta entonces tenía el triste honor de encabezar en la Unión Europea el mayor porcentaje de contratos temporales.

Se aplicaron importantes bonificaciones a los empresarios que transformaran un contrato precario en fijo. Y en sólo seis meses, desde julio del año 2006, fecha en la que entraron en vigor las nuevas bonificaciones, a diciembre de ese mismo año, los resultados fueron espectaculares. Se registraron 615.000 contratos fijos provenientes de otros tantos temporales. En el mismo semestre del año 2005 el número de conversiones fue de 320.000, es decir que merced a la reforma laboral se consiguió duplicar la conversión de empleo fijo por temporal. ■



Dependencia, igualdad y ayuda por hijo

La Ley de Dependencia supone un "nuevo derecho" para todas aquellas personas mayores o con discapacidad.

Todas ellas recibirán atención por parte del Estado, y se configura como el cuarto pilar del Estado de Bienestar. La Ley contó con el respaldo de empresarios, sindicatos, movimientos asociativos de personas mayores y una amplia mayoría de grupos políticos y comunidades autónomas.

Las administraciones públicas destinarán más de 25.000 millones de euros.



En sólo un año se aprueban tres normas de marcado carácter social

Social ha concedido casi 8.000 permisos por paternidad.

El cheque bebé

El gobierno aprobó una nueva prestación social, la concesión de una ayuda de 2.500 euros por nacimiento o adopción de un hijo. Esta cantidad se incrementará hasta 3.500 euros para familias numerosas o asimiladas y monoparentales.

Tienen derecho a esta ayuda, de carácter universal, y nueva en nuestro país, todas las madres españolas o con dos años de residencia en España, o el padre, en caso de fallecimiento de la madre, que hayan comunicado el nacimiento o la adopción de un hijo que haya nacido a partir de las cero horas del pasado 1 de julio.

El ministro Jesús Caldera, durante presentación de esta nueva ayuda a los medios informativos, indicó que "España ha tenido un déficit en políticas de familia y el gobierno ha puesto todo su empeño para corregir esta situación".

Los impresos de solicitud estarán a disposición de los ciudadanos en toda la red hospitalaria, ayuntamientos, oficinas de la Seguridad Social, delegaciones de Hacienda y registros civiles. ■

La Ley establece tres grados de dependencia: moderada, severa y gran dependencia. Todos los ciudadanos que deseen una evaluación de su minusvalía deben acudir a los servicios sociales de su Comunidad Autónoma que deberá elaborar el correspondiente informe.

El ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha puesto a disposición de los ciudadanos un teléfono gratuito de información, el 900.40.60.80.

Es España, y según los datos del Libro Blanco de la Dependencia, se calcula que hay más de 1.125.000 personas dependientes, aunque esta población, según las previsiones, aumentará en los próximos años.

Igualdad entre hombre y mujeres

La Ley Orgánica para la Igualdad Efectiva de Hombres y Mujeres reconoce una serie de derechos hasta ahora no contemplados

y establece medidas de carácter innovador, entre ellas las siguientes:

- Reconoce el derecho a la conciliación de la vida personal, familiar y laboral.

- Se crea una nueva prestación de maternidad por parto, de 42 días de duración para las trabajadoras que no tienen cotización suficiente.

- Se protege el riesgo durante la lactancia, y se crea el permiso de paternidad autónomo con las correspondientes prestaciones económicas.

- Se mejora la prestación económica por riesgo durante el embarazo.

- Y también contempla los Planes de Igualdad en las empresas y negociación de convenios colectivos y se establecen medidas específicas para prevenir el acoso sexual, entre otras.

En el primer trimestre de este año se han destinado más de 329 millones de euros a prestaciones por maternidad, y la Seguridad



Subvenciones para botiquines

El Instituto Social de la Marina (ISM) ha aprobado ayudas económicas a los empresarios de embarcaciones para la adquisición de botiquines a bordo durante el año 2006. Esta medida es importante pues contribuye a la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.



El ISM establece ayudas por un importe de 2,6 millones de euros para la dotación obligatoria de botiquines a bordo

Estas ayudas, que ascienden a 2,6 millones de euros, también se extienden a la adquisición inicial de los fármacos y material sanitario que componen el botiquín reglamentario, cuando sea la primera vez que el empresario solicite la ayuda correspondiente al ISM y que el gasto se haya desembolsado entre el 24 de febrero de 1999 y el 31 de diciembre del año 2006, ambos inclusive.

Las ayudas se refieren tanto a la adquisición de botiquines para la dotación inicial o para la reposición de los mismos. En los dos casos se incluye la dotación farmacológica que financia la Seguridad Social, como el material necesario que forma parte del propio botiquín.

Para la dotación inicial se establecen las siguientes ayudas económicas:

- Botiquines tipo A. Podrá alcanzar un máximo de 986 euros si el número de tripulantes a bordo es menor de 15; 1.129 euros si los trabajadores oscilan entre 15 y 20 y, 1.275 euros para embarcaciones con más de 20 tripulantes.

- Botiquines tipo B. La ayuda económica podrá alcanzar los 903



euros si el número de tripulantes es menor de 10; 1.022 euros para barcos que tengan a bordo entre 10 y 15 tripulantes y 1.162 euros con tripulaciones de más de 20 trabajadores.

- Botiquín C. Recibirá una ayuda de 112 euros.

- Botiquín de balsas de salvamento, 47 euros.

- Botiquín de antídotos generales, 78 euros.

Para la reposición, las subvenciones oscilan entre 40 y 54 euros, dependiendo del tipo y el número de tripulantes de las embarcaciones.

Los empresarios pueden solicitar estas ayudas para las embarca-

ciones debidamente registradas o abanderadas en España, a excepción de barcos de navegación fluvial, buques de guerra, embarcaciones de recreo utilizadas para fines no comerciales y los remolcadores que navegan en la zona portuaria.

Las solicitudes deben presentarse en las direcciones provinciales del ISM.

Chalecos salvavidas

“Hay que dejar claro que con algo tan sencillo como es el uso de un chaleco salvavidas se evita la muerte”, manifestó Juan Manuel López Álvarez, secretario general de la Federación Galega de Cofradías.

Con el lema “en el mar mantente a flote”, la Consellería de Trabajo gallega ha puesto en marcha el programa Aboia para informar de las ventajas que tiene la utilización de chalecos salvavidas a bordo de los buques pesqueros. Un total de 90 chalecos autoinflables se repartieron entre los trabajadores de 14 organizaciones pesqueras de Pontevedra. Después se recogerán datos sobre este programa y si el balance es satisfactorio se ampliará a los puertos de Lugo y A Coruña. ■



Mejorar la seguridad de los trabajadores

“Amarra tu vida”, “365 días sin accidentes de trabajo son buenos para todos”, son los dos lemas elegidos por el Instituto Social de la Marina y el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en las campañas divulgativas para la prevención de accidentes laborales.

El ISM diseñó una campaña para mejorar la seguridad en los buques pesqueros, basada en dos vertientes. Por una parte se trataba de llevar a cabo una serie de inspecciones y, por otra, la puesta en marcha de una campaña de sensibilización sobre la prevención de riesgos laborales orientada a profesionales del sector marítimo pesquero. Las inspecciones se distribuyeron por comunidades autónomas proporcionalmente al número de buques registrado en el Censo Operativo de la Flota Pesquera.

Según el Plan elaborado por el ISM estas actuaciones tienen vocación de continuidad por lo que, con los resultados de las inspecciones realizadas este año, se redefinirán los objetivos para 2008. La campaña, orientada a profesionales del sector marítimo pesquero ha contado con charlas de concienciación y con tres autocares, en los que profesionales del sector, desarrollarán en su interior sesiones de información y proyecciones audiovisuales. Estos autobuses recorrieron los puertos durante seis meses, dando charlas sobre prevención de riesgos laborales en la mar y proyectando un DVD con situaciones de riesgos reales. La parte delantera del autobús dispone de 16 puestos de trabajo equipados con ordenadores y, la parte posterior,



esta acondicionada con sala de video y proyección.

Buenos días

“Se que no hay soluciones instantáneas pero si todos nos esforzamos, conseguiremos reducir el número de accidentes”. Con estas palabras el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, presentaba la campaña de ámbito nacional, para la prevención de accidentes laborales.

La campaña fue consensuada con los agentes sociales y las comunidades autónomas, y se enmarca en el plan de Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012. El mensaje central, “365 días sin accidentes son buenos días para todos” pretende conseguir una reducción constante y significativa de la siniestralidad laboral, y mejorar de forma continua y progresiva las condiciones de seguridad y salud en el trabajo.

Trabajo e ISM ponen en marcha campañas divulgativas para la prevención de accidentes laborales

La campaña contó con un presupuesto de 3 millones de euros y ha estado presente en los medios de comunicación. Para su realización se utilizaron cadenas de televisión, nacionales y autonómicas, formatos de spots de 25 y 10 segundos, que representan escenas cotidianas de riesgos laborales en la población en general, y en sectores de alto riesgo como son la construcción, el agrícola o el industrial.

En las emisoras de radio, además de las cuñas convencionales del 20 segundos, se contemplaron acciones específicas en las que intervinieron los principales conductores de programas, quienes a las 8 de la mañana se dirigieron a sus oyentes con la frase ¿Buenos días? Buenos días. También la campaña tuvo presencia en prensa, revistas, Internet, Metro, Renfe y cabinas telefónicas.

Jesús Caldera justificó la campaña al señalar que “son inaceptables los costes humanos de los accidentes de trabajo y la prevención es una de nuestras principales preocupaciones”. También señaló que la reforma laboral ha contribuido en el descenso de la siniestralidad, ya que “en la medida que tengamos empleos estables, disminuirán los accidentes.

En los últimos doce meses el índice de siniestralidad ha caído más de un 5 por ciento y, concretamente en el sector de la construcción los accidentes mortales han descendido más de un 11 por ciento. ■



Convenio para 30 millones de pescadores



La OIT aprobó con un amplio consenso (437 votos a favor, 2 en contra y 22 abstenciones) el convenio mundial que regula las condiciones de trabajo de 30 millones de trabajadores del sector pesquero.

Mejoras en la salud y seguridad, tiempo de descanso e idéntica cobertura de Seguridad Social que tienen otros trabajadores, constituyen los aspectos más importantes del convenio que entrará en vigor cuando sea ratificado por 10 de los 180 Estados miembros de la OIT, si al menos 8 son costeros.

El director general de la OIT, Juan Somalia afirmó tras la aprobación que “la ampliación de la red protectora social y trabajo decente para los trabajadores de la pesca es importante para el compromiso de la OIT con la justicia social”

Las disposiciones que contiene la nueva norma están diseñadas para garantizar que los pescadores cuenten con mejoras en la salud y seguridad así como la atención en el mar y tierra. En este sentido ca-

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) aprueba, con un amplio consenso, el convenio mundial para pescadores

be subrayar que España es el único país del mundo que cuenta con dos buques sanitarios, el “Esperanza del Mar” y el “Juan de la Cosa”.

El convenio también establece el tiempo de descanso necesario para preservar la salud y seguridad de los trabajadores, así como la protección que brinda un acuerdo de trabajo, y la obtención de la misma cobertura de Seguridad Social que tienen otros trabajadores.

También garantiza que los bu-

ques pesqueros sean contraídos y mantenidos de manera tal que los trabajadores cuenten con condiciones de vida adecuadas para las largas temporadas que suelen pasar en el mar.

Por otra parte crea un mecanismo para garantizar el cumplimiento y aplicación de sus disposiciones por los Estados y contempla inspecciones en puertos extranjeros para buques pesqueros grandes que realizan largas travesías para comprobar que los trabajadores no estén sometidos a condiciones peligrosas para su salud y seguridad. El objetivo de esta medida es sacar de la circulación buques operados de forma irresponsable en los que las condiciones de trabajo y vida son inaceptables.

Por última el convenio reconoce la posibilidad de que muchos países no cuenten con las instituciones o infraestructuras para aplicar de inmediato todas las disposiciones e incluye un mecanismo legal para que todos los Estados lo puedan llevar a cabo de manera progresiva. ■



Ocho pescadores fallecieron en el hundimiento del "Nueva Pepita Aurora"

Tragedia en el Estrecho

"Me buscaré otro trabajo, pero no vuelvo al barco ni dejaré a mis hijos dedicarse a esto". Estas palabras resumen el dolor de José, Crespo, uno de los supervivientes del trágico hundimiento del pesquero "Nueva Pepita Aurora", cuando regresaba de faenar en Marruecos, a 14 millas al suroeste de Barbate (Cádiz). Una tragedia que costó la vida a ocho pescadores. Así resumía el hundimiento: "fueron tres golpes de mar, uno nos cubrió de agua, otro nos tumbó y el tercero nos volcó. Las olas eran muy grandes. Nos tapaban. Se perdían. Creí que nos ahogábamos todos".



puse a nadar para salir hacia arriba. Después a nadar y nadar. Antonio Miguel –uno de los ocho marineros fallecidos- estuvo todo el tiempo nadando conmigo. Cuando nos dieron el salvavidas nos agarramos Antonio, el patrón José Vega y yo. Hablé a Antonio,

no contestó, y al volverme lo vi flotando boca arriba".

Tomás Pacheco, uno de los 16 tripulantes del "Nueva Pepita Aurora", tuvo muchísima más suerte que algunos de sus compañeros. No zarpó en el barco gracias a una revisión médica como consecuencia al accidente de moto que sufrió una semana antes.

Los equipos de rescate, tras rastrear la zona del hundimiento, localizaron el pecio a 130 metros de profundidad,

lo que dificultó mucho su labor.

Mientras, todo el pueblo de Barbate se vestía de luto. En el Polideportivo Municipal miles de personas acudieron al funeral por los ocho marineros fallecidos, entre los que se encontraban la ministra Elena Espinosa y el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, entre otras personalidades. La misa fue oficiada por el obispo de Cádiz, Antonio Ceballos, quien tuvo palabras de consuelo para los familiares, pidiendo a los asistentes "compartir los sentimientos más sinceros de solidaridad y dolor con la gente del mar.. ■

El barco sufrió un golpe de mar cuando regresaba de faenar en Marruecos, a 14 millas al suroeste de Barbate

Y estas declaraciones las efectuaba un marinero que lleva 32 años de sus 47 faenando en un barco. Su hermano, Gabriel, de 28 años, también iba en el pesquero y pudo salvarse después de permanecer una hora en el agua. "Estoy como si me hubieran dado una paliza, aunque lo que más me duele es el alma. Todavía no se ni dónde estoy. Esto me va a durar. A ver si el alcalde o quien sea me puede buscar otro tipo de trabajo".

Todos los supervivientes narraban la tragedia sufrida. La descripción de Bienvenido Notario,

que con sus 25 años era el tripulante más joven de la embarcación, encierra la desesperación y muerte de algunos compañeros. "Cuando me di cuenta que el barco estaba a punto de volcar me agarré a la puerta con todas mis fuerzas. Cuando caí al agua me



Mejoran los coeficientes reductores de jubilación

La nueva norma, aprobada por el Consejo de Ministros, cambia el criterio de la zona de navegación por la atribución de coeficientes reductores de la edad mínima de jubilación en la Marina Mercante, por otro basado en el tipo de buque en el que los trabajadores llevan a cabo su actividad profesional, más acorde con la realidad de hoy en día.



La normativa, hasta ahora en vigor, se basaba en una Ordenanza con casi cuarenta años de antigüedad, y estaba basada en la zona de navegación en lugar del tipo de buque en el que el marino mercante trabajaba.

Además con este nuevo sistema se consigue una simplificación administrativa al no tener que comprobarse cada embarque realizado en la zona de navegación correspondiente, y dota al sistema de mayor seguridad jurídica, al aplicarse a un mismo buque, el mismo coeficiente reductor, con independencia de las navegaciones efectuadas.

Por actividades

■ **Marina mercante.** Trabajos a bordo de los siguientes tipos de embarcaciones:

- Petroleros, gaseros, quimi-

Esta medida afecta a los marinos mercantes que realicen trabajos peligrosos

queros, buques “suplí” y buques del Instituto Social de la Marina (ISM): 0,40 por ciento.

- Buques de carga, remolcadores de altura, plataformas petrolíferas y de gas, buques de investigación oceanográfica y pesquera, embarcaciones y buques de salvamento y lucha contra la contaminación: 0,35 por ciento.

- Buques mixtos de carga y pasaje: 0,30 por ciento.

- Buques de pasaje de más de 1.500 arqueos brutos (GT) y embarcaciones de tráfico interior de puertos, excepto embarcaciones menores de pasaje de tráfico interior de puertos: 0,25 por ciento.

- Buques de pasaje de hasta 1.500 arqueos brutos (GT) y embarcaciones menores de pasaje de trá-

fico interior de puertos: 0,20 por ciento.

■ **Pesca.** Trabajos de cualquier naturaleza a bordo de los siguientes tipos de embarcaciones

- Congeladores, bacaladeros y parejas de bacaladeros, balleneros: 0,40 por ciento.

- Arrastreros de más de 250 toneladas de registro bruto (TRB): 0,35 por ciento.

- Embarcaciones pesqueras mayores de 150 toneladas de registro bruto (TRB), no incluidas en los grupos anteriores: 0,30 por ciento.

- Embarcaciones pesqueras de más de 10 y hasta 150 toneladas de registro bruto (TRB), no incluidas en los grupos anteriores: 0,25 por ciento.

- Embarcaciones pesqueras de hasta 10 toneladas de registro bruto (TRB): 0,15 por ciento.

■ Estibadores portuarios.

- Trabajos correspondientes a las actividades que integran el servicio portuario básico de carga, estiba, desestiba y trasbordo de mercancías relacionadas con la Ley del año 2003 de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, o en el correspondiente de la legislación vigente en cada momento: 0,30 por ciento.

En el Real Decreto aprobado se considera estibador portuario al trabajador que preste sus servicios por cuenta y bajo la dependencia de una empresa estibadora, así como al que realice su actividad profesional a través de una sociedad estatal de estiba y desestiba, o entidad que la sustituya.

- Mariscadores, percebeiros y recogedores de algas:

- Trabajos correspondientes a las actividades de marisqueo, recogida de percebes y recogida de algas: 0,10 por ciento. ■



Presupuestos 2008

El mayor gasto social de los últimos veinte años

El presupuesto del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para 2008 crece un 11,5 por ciento respecto al año anterior. Es, según palabras del ministro Jesús Caldera, "la legislatura en la que más se ha incrementado el gasto social de los últimos veinte años".

Para la Ley de Dependencia el presupuesto destinado al año 2008 es de 871 millones de euros, lo que supone un aumento del 118 por ciento respecto al año 2007. En esta legislatura Asuntos Sociales ha destinado 1.520 millones de euros.

Los viajes del Imsero cuentan para el próximo año con una dotación de 148 millones de euros, un 19,7 por ciento más que en 2007. Se trata de la mayor inversión en estos programas desde su nacimiento en la década de los años ochenta. El programa de vacaciones para personas mayores ofertará más de un millón de plazas y el programa de termalismo contará con un total de 250.000 plazas.

Durante el próximo año se destinarán 462 millones de euros para inmigración y emigración. De esta cantidad más de 140 millones están dirigidos al cumplimiento del compromiso del Ejecutivo con los residentes españoles en el exterior.

Para políticas activas de empleo los fondos se han incrementado un 48 por ciento en esta legislatura. Las bonificaciones en cotizaciones de Seguridad Social aumentaron un 41 por ciento y el presupuesto de formación profesional un 40 por ciento. En concreto el Servicio Público de Empleo Estatal dispondrá de 23.732 millones de euros, un 7,6 por ciento más que el presupuesto aprobado para este año, que ascendió a 22.041 millones.

Para fomentar los contratos indefinidos las previsiones son las



De cada euro que el Estado gaste en 2008, más de la mitad se destinará a prestaciones sociales

siguientes: 460.063 contratos indefinidos de mujeres, con un coste estimado de 357 millones de euros; 486.540 contratos indefinidos bonificados de mayores de 45 años, con una dotación de 704 millones de euros; 78.540 contratos indefinidos y 32.640 contratos temporales bonificados de discapacitados, con un coste de subvenciones y bonificaciones de 336.800 miles de euros.

La formación profesional para el empleo cuenta con 2.379 millones de euros, un 40 por ciento más que los 1.700 millones del presupuesto de 2004. Los participantes en estos cursos se elevan a 315.180 trabajadores en paro; 1.719.870 serán formados a instancia de los empleadores y 1.095.000 a través de la formación de oferta de los interlocutores sociales.

A políticas de igualdad se desti-

nan 43 millones de euros, de los cuales 15 son para la Delegación Especial del Gobierno contra la Violencia sobre la Mujer y 28 millones para el Instituto de la Mujer. El aumento de esta partida presupuestaria supone un 2,4 por ciento más que en el 2007. A este presupuesto hay que añadir todas las actuaciones y recursos globales que el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales destina a combatir la violencia de género, en distintas Secretarías y Subsecretarías como en empleo o Servicios Sociales y Discapacidad y que en el 2008 se elevan a 70 millones de euros.

Seguridad Social

El presupuesto de la Seguridad Social para el próximo año crece un 7,7 por ciento respecto a 2007 al elevarse a 114.997,8 millones de euros. El gasto en protección social ascenderá a 104.089,9 millones de euros. Están previstos unos ingresos por cotizaciones que alcanzan los 104.615,5 millones de euros y, por décimo año consecutivo se registra un superávit presupuestario que se elevará a 8.032,6 millones de euros, merced a la diferencia entre ingresos y gastos.

Pensiones

Las pensiones mínimas vuelven a subir, por tercer año consecutivo, entre un 5 y un 6,5 por ciento. Las de viudedad con cargas familiares un 22,3 por ciento y la partida destinada para prestaciones por maternidad, paternidad y riesgo durante el embarazo y la lactancia aumenta en 529,56 por ciento, lo que supone un incremento del 30,46 por ciento. Este aumento se debe porque el presupuesto tiene en cuenta la mejora de prestaciones de la Ley de Igualdad. ■

Cada día hay demasiadas personas que
sufren un accidente de trabajo...

y algunas mueren.

¿Buenos días?

Seas empresario o trabajador,
exige trabajo seguro. **Exige...**

¡Buenos días!

365 días sin accidentes de trabajo
son buenos días para todos.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES



INSTITUTO NACIONAL
DE SEGURIDAD E HIGIENE
EN EL TRABAJO

www.365buenosdias.mtas.es

Siempre
hay alguien
escuchándote
al otro lado...

más de
25 años
acercándote
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español