

Mar



Nº 453
Octubre 2006

**Pesca
quiere
poner
orden en
la flota**

**Empresas
mixtas,
cooperación
al desarrollo**

Trabajo y Asuntos Sociales:

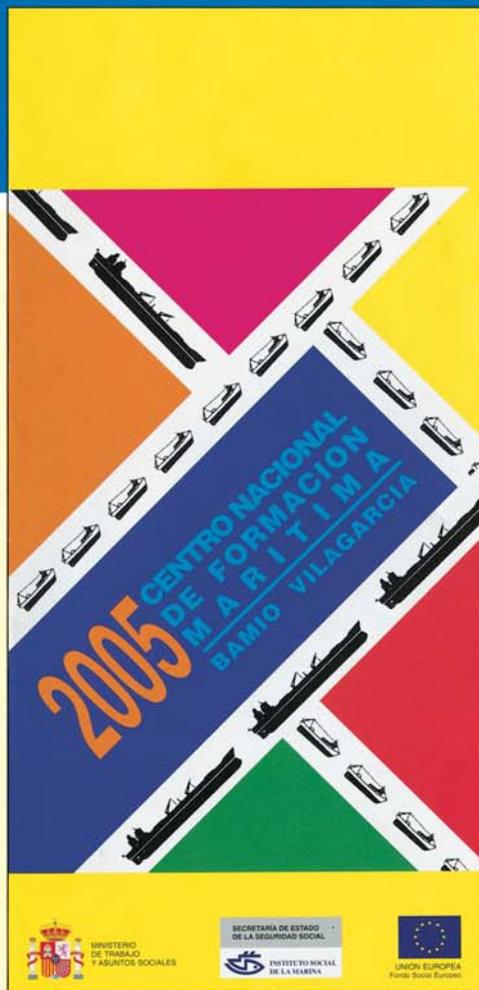
Presupuesto solidario

Centro Nacional de Formación Marítima de

BAMIO

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

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



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

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



Estamos hasta final de año en tiempos de debates sobre el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado. En el caso de Trabajo y Asuntos Sociales, las disponibilidades para el próximo ejercicio suben muy por encima de la media para atender nuevas necesidades en lo que desde el propio departamento se ha denominado como segunda generación de derechos sociales, al dar entrada en prestaciones a nuevos colectivos y para cubrir necesidades que no se contemplaban en el pasado. Cabe señalar un solo dato. Del total de los Presupuestos del Estado, más de la mitad se destina a asuntos sociales, en una clara apuesta por la mejora del estado del bienestar, donde las pensiones son su eje principal, pero no el único.

En materia de pesca, las informaciones se hallan tanto en las mesas de Bruselas como en España.

En la Unión Europea ya se han comenzado a calentar motores en relación con las próximas negociaciones para el establecimiento de TACs y cuotas para 2007. Bruselas

ha marcado la filosofía con la que se deben desarrollar esos trabajos con la mirada puesta en la gestión sostenible de los recursos y, en todo caso, con actuaciones en el largo plazo huyendo de salidas coyunturales o de compromiso. Un dato de interés que se subraya desde la propia Comisión es que, en todo caso, se intentará igualmente mantener un equilibrio entre los recursos pesqueros y los intereses de las poblaciones costeras, estableciendo como regla general que las oscilaciones en las posibilidades de pesca no oscilen cada año por encima o por debajo del 15%. Por otra parte, aunque en las últimas semanas bajaron los precios del gasóleo, el Comité Económico y Social dio luz verde a su informe por el que se hace un llamamiento a la Comisión para que aumente las ayudas para

asegurar la viabilidad de las flotas a medio y largo plazo.

En España, la Administración tiene en marcha un proyecto de Ley con el fin de regularizar la situación

de las flotas en el correspondiente Registro. Se sabe que hay muchos barcos en los que se han introducido modificaciones en su potencia o estructura sin que esos datos se hayan hecho oficiales. Tanto para co-

nocer la potencia real de la flota como para conocer las condiciones de seguridad de las embarcaciones, Agricultura pondrá en marcha un nuevo periodo para que se regularicen las situaciones hoy ilegales.

Finalmente cabe destacar la celebración en Baiona del primer seminario sobre las empresas mixtas y su papel en el desarrollo de todo tipo de estructuras, sobre todo pesqueras, en terceros países. España, por la existencia de una flota importante y la falta de posibilidades de pesca en aguas propias y comunitarias, lidera la política de las empresas mixtas. Al sector se le reconoce su contribución en materia de cooperación al desarrollo desde España y desde las propias instancias comunitarias. Sentando ese reconocimiento, el mismo sector reclama más apoyos para seguir en su actividad en terceros países donde cada vez hay más dificultades para faenar.

Y seguimos a la espera de la aprobación definitiva del acuerdo de pesca con Marruecos por el Parlamento de ese país, algo que estaba previsto para el pasado verano. ■

Segunda generación de derechos sociales



XXIII SEMANA DE ESTUDIOS DEL MAR

Edita: **Asociación de Estudios del Mar**

La Asociación de Estudios del Mar acaba de editar una publicación donde se recogen los trabajos presentados por diferentes expertos del sector en las jornadas que anualmente organiza esta institución donde se abordan los aspectos más variados desde los recursos marinos a la geología en el mar. Se trata de una recopilación de estudios que por su variedad resultan de interés para quienes tengan una afición por las cuestiones relacionadas en general con el mar

En esta nueva edición, el libro recoge una docena de colaboraciones que abordan cuestiones de seguridad marítima, la protección civil y las emergencias en el mar, el cambio global en la climatología con especial atención a la Antártica, la política marítima para Canarias y una amplia información sobre los programas de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina.

La obra publicada por esta Asociación finaliza con una serie de conclusiones en función del contenido de las ponencias y los debates desarrollados en la Semana de Estudios del Mar.

Entre otras conclusiones se apunta la necesidad de elaborar plan canario de seguridad integral, tanto para un mejor aprovechamiento de los recursos como para abordar el problema de la inmigración.

Se plantea la necesidad de una mayor coordinación entre todas las instituciones interesadas para recuperar el medio natural y evitar el problema de la contaminación marina, situación que conlleva nuevos riesgos en el calentamiento glo-

bal de la tierra. No se considera probable la aparición de tsunamis en nuestras costas pero, a pesar de ello, los expertos señalan la necesidad de disponer de modernos sistemas de alarma y difusión de las normas sobre comportamiento ante este tipo de situaciones.

Entre otras conclusiones de la Semana se considera importante la potenciación de la telemedicina a favor de los trabajadores del mar así como el desarrollo de la plataforma tecnológica al servicio del sector marítimo español. ■



en este número

Nº 453 - Octubre 2006

Editor:

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

Director general:

Eduardo González López.

Director:

Vidal Maté.

Redacción:

Raúl Gutiérrez, S. de Francisco y
Concha Hernández Carazo.

Fotos:

Jesús Navarro y J. M. González Vallecillo

Secretaría de redacción:

Isidoro Mora

Para entrar en contacto con el ISM:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O en cualquiera de sus 120 delegaciones
locales.

Redacción y Administración:

Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID.
Teléfonos 91 310 04 07

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

Imprime: GRAFOFFSET, S.L.

C/. Los Herreros, 14. Pol. Ind.

Los Ángeles. 28906. GETAFE (Madrid).

Depósito Legal: M. 16516/1963.

NIPO: 205-06-011-1

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

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



6

PRESUPUESTOS DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES.

El gobierno presentó el proyecto de presupuestos para el próximo año, con especial atención a la mejora de las prestaciones sociales.

22

EMPRESAS MIXTAS PARA EL DESARROLLO.

Representantes de 20 países apoyaron en España el papel de las empresas mixtas como cooperación al desarrollo.

- 6 Presupuestos de Trabajo y Asuntos Sociales
- 14 Los trabajadores autónomos
- 18 Proyecto de Ley para ordenar la flota
- 22 Desarrollo y empresas mixtas
- 26 El CESE pide más ayudas para la flota
- 32 Bruselas define su política de gestión de recursos
- 36 Convenio ISM Universidad de Cádiz
- 38 Aumentan los contratos fijos
- 40 Balance de Trabajo y Asuntos Sociales
- 42 Separación de tráfico en Gibraltar
- 46 Acuerdo entre Francia y España en salvamento marítimo
- 50 Los puertos españoles lideran los cruceros
- 54 Mayores controles para los desguaces marinos
- 58 El Mediterráneo se calienta
- 64 Botiquines a bordo
- 68 De costa a costa
- 72 Páginas médicas
- 74 Noticias breves

18

PONER ORDEN EN LA FLOTA. Agricultura tiene en marcha un proyecto de ley para que las condiciones reales de cada barco figuren en el Registro.

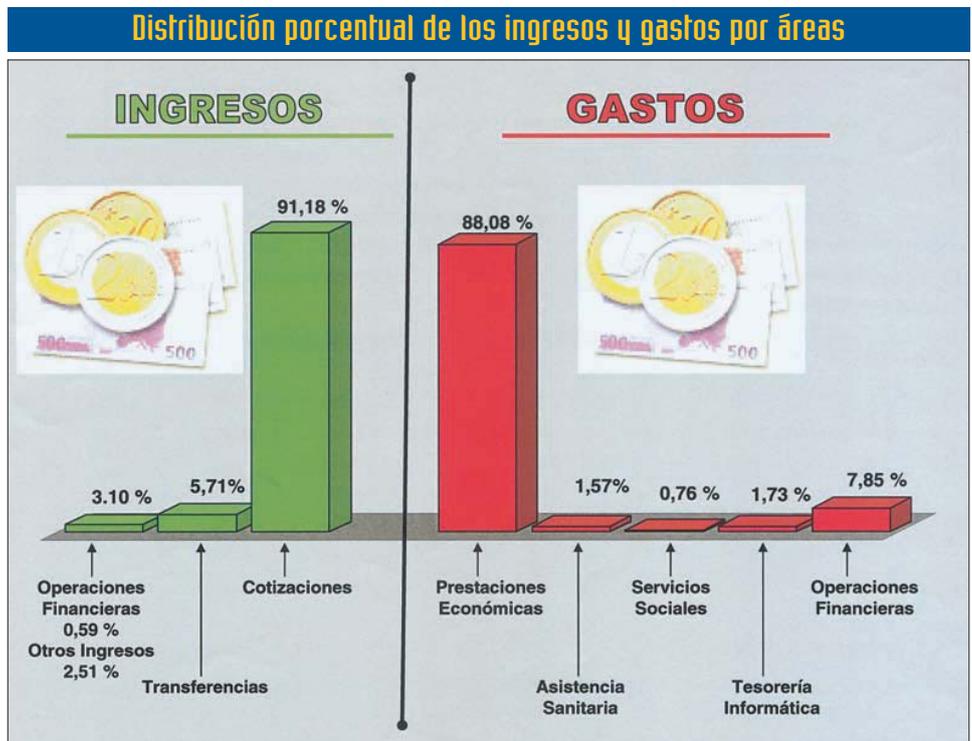


AUMENTA la protección social **y ASEGURA** su futuro

“La Seguridad Social vive un buen momento y tiene garantizado plenamente su futuro”. Con estas palabras el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, inició la presentación del Presupuesto de la Seguridad Social para el año 2007. “Todas las previsiones son positivas -subrayó el ministro- y el comportamiento de nuestro sistema, en los tres últimos años, así lo pone de manifiesto. El año que viene, también será positivo lo que nos permitirá aumentar el gasto social, mejorar la protección social de los españoles y, al mismo tiempo, seguir incrementando de forma importante el superávit. De esta manera el Fondo de Reserva (la hucha de la Seguridad Social) seguirá creciendo, al mismo tiempo que seguiremos desarrollando la mayor subida de pensiones mínimas de todo nuestro periodo democrático.

A continuación, Jesús Caldera se refirió al gasto social al indicar que “tenemos un sistema de Seguridad Social saneado, un presupuesto que incrementa el gasto social, unas pensiones que serán mejores y un aumento del Fondo de Reserva que llegará, como mínimo, a los 42.000 millones de euros, lo que permitiría afrontar el pago de pensiones durante ocho meses.

El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, tras manifestar que “nuestro sistema tiene futuro”, señaló que los ingresos no fi-

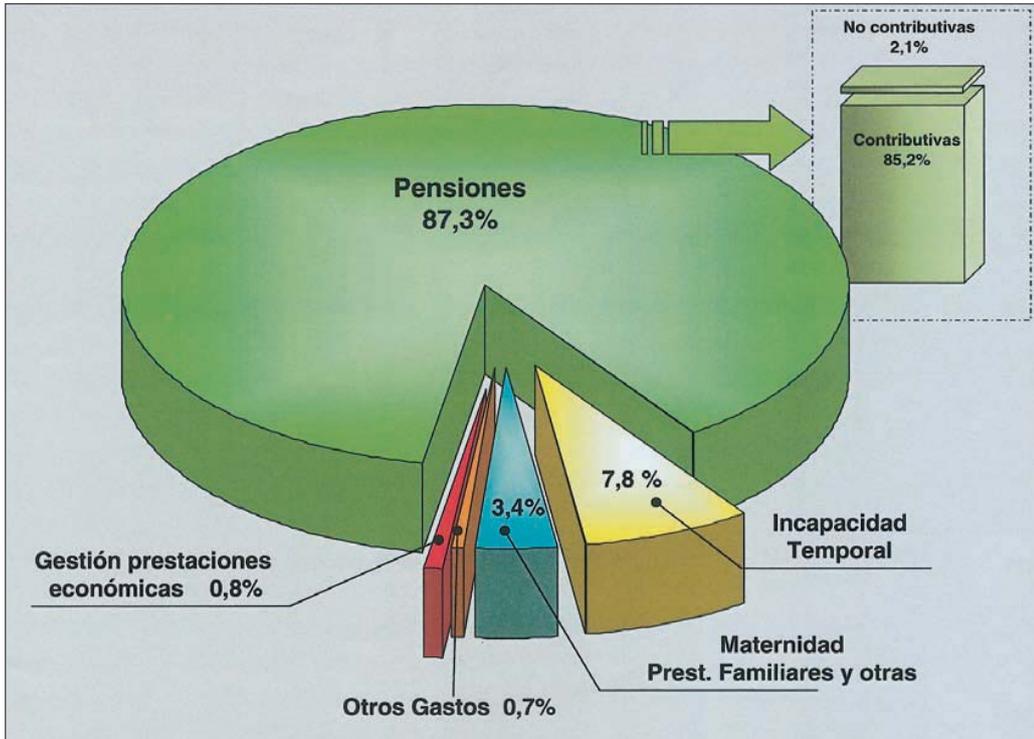


“La Seguridad Social vive un buen momento y tiene garantizado plenamente su futuro” (Jesús Caldera, Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales)

El presupuesto para 2007 crece casi un 10 por ciento respecto al presente año



Distribución porcentual del gasto del Área 1: Prestaciones económicas



“Cumpliremos nuestro compromiso electoral y al final de la legislatura las pensiones mínimas habrán aumentado un 26 por ciento” (Jesús Caldera)

nancieros crecerán más que los gastos, por lo que el superávit se ira incrementando en el futuro”.

Por último, Jesús Caldera dio a conocer que las pensiones mínimas para el año 2007 tendrán una subida entre un 5 y un 6,5 por ciento, más la diferencia entre la inflación prevista y la real en el año 2006.

PRESUPUESTO SOLIDARIO

Por su parte, Octavio Granado, Secretario de Estado de la Seguridad Social, citó como innovaciones en el presupuesto para el próximo año “el mayor incremento de las transferencias del Estado que alcanza los 6.000 millones de euros, un billón de las antiguas pesetas; calificó el presupuesto de “enormemente solidario” y que dicho presupuesto combina el equilibrio entre lo que es una política social enormemente activa con las políticas ortodoxas en el terreno económico.

CRECE UN 9 POR CIENTO

El presupuesto consolidado de la Seguridad Social para el año 2007 asciende a 106.775 millones de euros, lo que supone un incremento del 9,11 por ciento respecto a este año. Del montante total del presupuesto las políticas de

protección social cuenta con una partida de 93.781 millones de euros, destinados al pago de pensiones, la incapacidad temporal, las prestaciones familiares y por maternidad así como las restantes prestaciones del sistema. Esta cifra supone un 8,79 por ciento en relación al año 2006 y significa el doble de lo que crece el gasto corriente, un 4,25 por ciento, que totaliza 4.047,8 millones de euros, con los que se pagan los sueldos de los funcionarios, la compra de bienes y servicios y los gastos financieros.

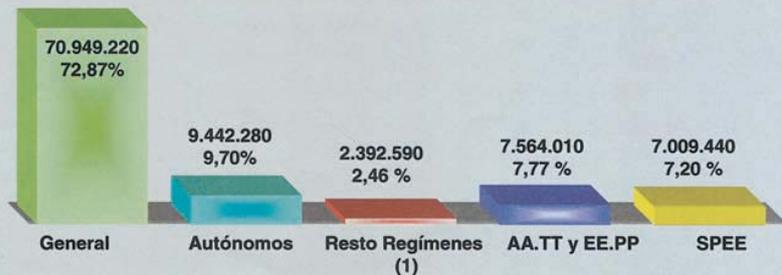
En términos homogéneos el presupuesto supera el que se prevé en que lo hará el PIB del 2007, lo que debe propiciar una mayor participación del gasto social del Sistema, en el producto y renta nacionales. Este superior incremento se produce también en el montante del gasto por sus operaciones no financieras, que aumenta un 8,6 por ciento respecto al año anterior.

El 87,3 por ciento del total del presupuesto va destinado a pensiones (el 85,2 por ciento a las contributivas y, el 2,1 por ciento restante, a las no contributivas. El 7,8 por ciento es para la incapacidad temporal; el 3,4 por ciento para maternidad y prestaciones familiares y el resto a la gestión de las prestaciones económicas y otros gastos.



Distribución de las cotizaciones sociales

Regímenes	Miles de Euros	%
✓ Régimen General	70.949.220	72,87%
✓ Régimen Especial Autónomos	9.442.280	9,70%
✓ Régimen Especial Agrario	1.350.400	1,39%
✓ Régimen Especial del Mar	290.690	0,30%
✓ Régimen Especial Minería Carbón	203.420	0,21%
✓ Régimen Especial Empleados de Hogar	548.080	0,56%
✓ Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales	7.564.010	7,77%
✓ Bonificaciones para el fomento del empleo	3.039.000	3,12%
✓ Desempleados	3.970.440	4,08%
TOTAL COTIZACIONES	97.357.540	100,00%



(1) Agrario (1,39%), Mar (0,30%), Carbón (0,21%) y Hogar (0,56%)

AUMENTAN LAS PENSIONES

Los 93.781,2 millones de euros, correspondientes a protección social, aseguran el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones en su conjunto. Las pensiones mínimas, en el año 2007, tendrán un incremento entre un 5 y un 6,5 por ciento, sin tener en cuenta la desviación de la inflación, y mejoran las prestaciones orientadas a la igual de trato entre hombres y mujeres, la conciliación de la vida personal y laboral y el aumento de la protección de la maternidad y la paternidad.

Desde el año 2005 las pensiones mínimas han experimentado una subida del 15 por ciento, para aquellas sin cónyuge a cargo y, el 20 por ciento, con cónyuge a cargo, sin tener en cuenta el pago por la desviación de la inflación.

Es necesario destacar, en términos porcentuales, el aumento de 302,8 millones de euros, un 21,10 por ciento, las prestaciones por maternidad y riesgo de embarazo, con una asignación total de 1.738 millones de euros. Este incremento está relacionado con el crecimiento de la natalidad y las bases de cotización de quienes perciben estas prestaciones. Las pensiones de orfandad de menores de 18 años con discapacidad igual o superior al 65 por

ciento, se equiparan a las pensiones no contributivas.

El gasto en Incapacidad Temporal (IT), reduce su ritmo de crecimiento al 9,87 por ciento en relación a ejercicios anteriores, debido fundamentalmente, a las medidas de control adoptadas para evitar el fraude.

TRANSFERENCIAS DEL ESTADO

Las transferencias del Estado a la Seguridad Social suponen un desembolso de 6.028 millones de euros, lo que supone un aumento de 700 millones en relación con el presupuesto de este año. La aportación del Estado ha experimentado en esta legislatura un importante crecimiento, desde los 3.600 millones de euros en que se cifraba esta partida en 1996. En 2004 representaba 4.500 millones y, el próximo presupuesto alcanzará los 6.028 millones de euros citados. De los 700 millones de incremento para el próximo año, 300 millones se destinarán al complemento para las pensiones mínimas y 400 millones para cumplir la aplicación de la Ley de Dependencia y políticas sociales del Imserso.

SUPERÁVIT

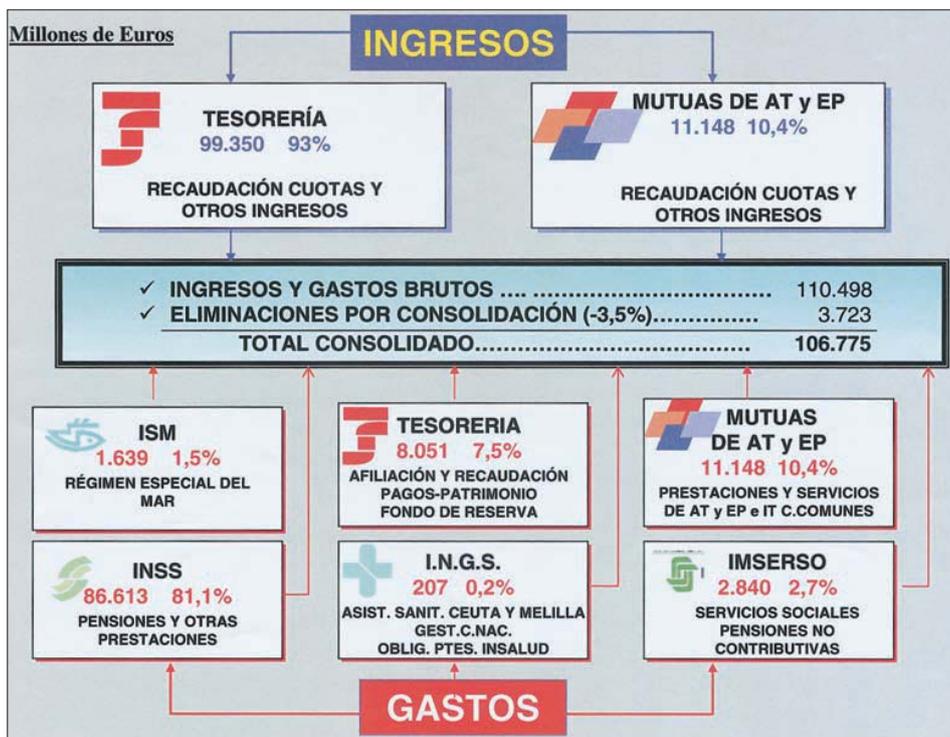
La Seguridad Social obtiene el 91,18 por ciento de sus ingresos de las cotizaciones so-



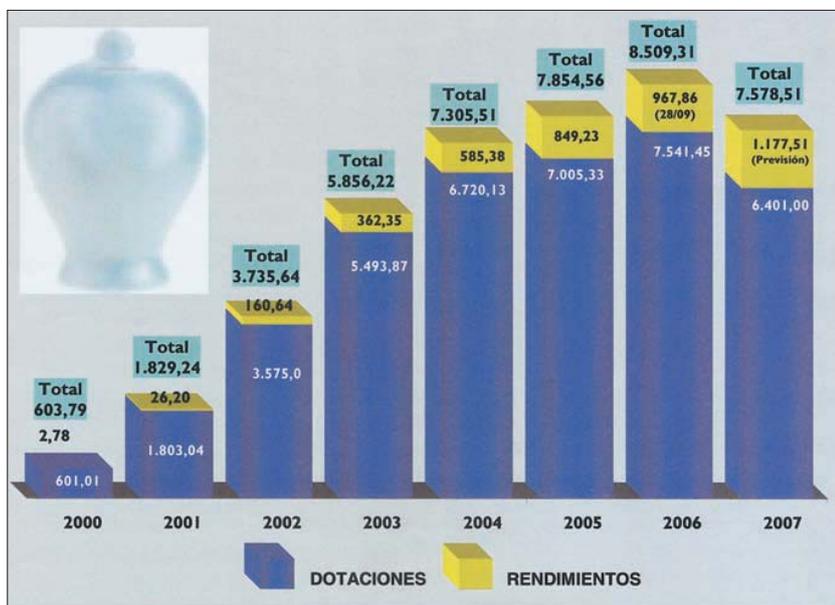
“El presupuesto para el próximo año es enormemente solidario”
(Octavio Granado, Secretario de Estado para la Seguridad Social)



Distribución presupuestaria de los ingresos y gastos



Evolución del Fondo de Reserva



ciales, que alcanzarán 97.357 millones de euros lo que significa un aumento del 7,97 por ciento en relación a este año. También se actualiza la tarifa de accidentes laborales, que para muchas empresas, concretamente para el 21,67 por ciento de ellas, supondrá una rebaja de cotizaciones, introduce seguridad jurí-

dica, mejoras en la gestión y asegura un trato igual para todos.

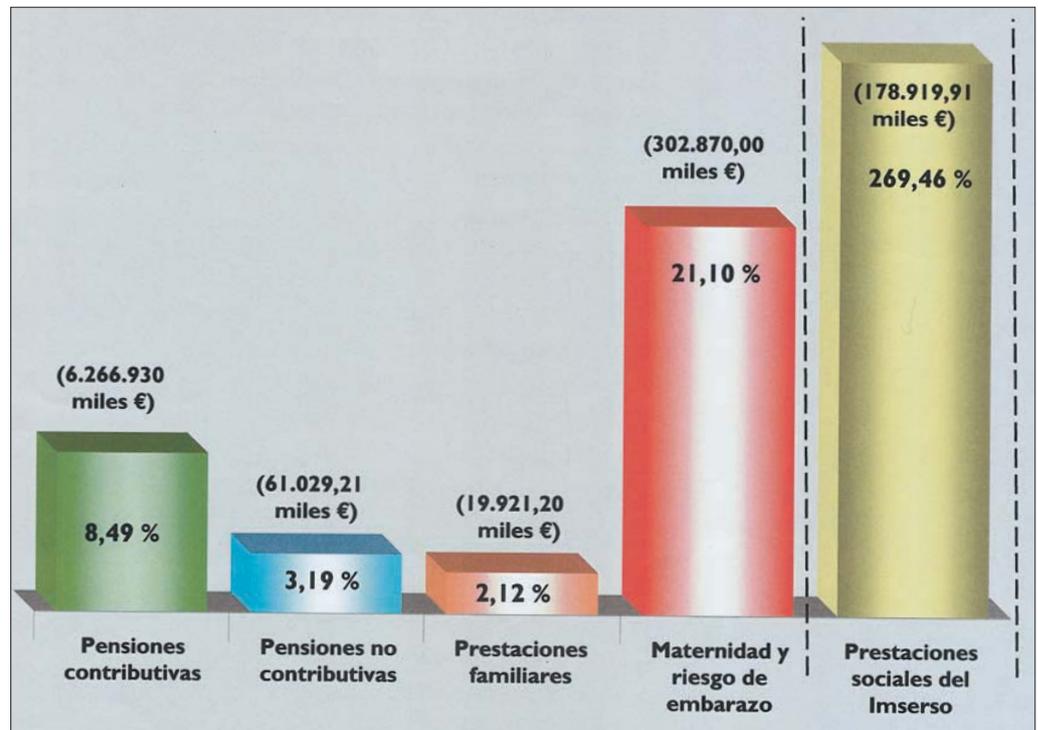
De esta manera la estabilidad financiera del sistema de la Seguridad Social permite a las empresas españolas contar con un elemento añadido de competitividad ya que los tipos de cotización se mantienen sin subir a pesar de que los ingresos por cotizaciones crecen, debido a las mejoras de las bases de cotización, especialmente en el ámbito de los trabajadores por cuenta propia, que les permitirán obtener mejores prestaciones en el futuro en equilibrio con las aportaciones realizadas, y el crecimiento de la economía y del empleo con el consiguiente aumento del número de afiliados.

Por otra parte la Reforma Laboral, acordada por el Gobierno, empresarios y sindicatos, establece incentivos a la contratación y la estabilidad en el trabajo. El presupuesto de la Seguridad Social actualiza la tarifa de Accidentes de Trabajo, adecuando la cotización de las empresas a la realidad actual de los riesgos amparados, lo que para muchas empresas supondrá una rebaja de cotizaciones e introducirá seguridad jurídica, mejoras en la gestión y equidad y mejores condiciones de competencia para todas.

El presupuesto de la Seguridad Social contempla un superávit de 7.751,8 millones de



Incrementos de las políticas sociales 2006/2007 (En porcentaje)



euros, provenientes de las diferencia entre los ingresos no financieros brutos, como son las cotizaciones sociales, tasas, transferencias del Estado y otros organismos y bienes patrimoniales, que suman un total de 109.865,3 millones de euros, y los gastos no financieros brutos (personal, compra de bienes y servicios, prestaciones sociales, transferencias e inversiones, que totalizan 102.113,5 millones de euros.

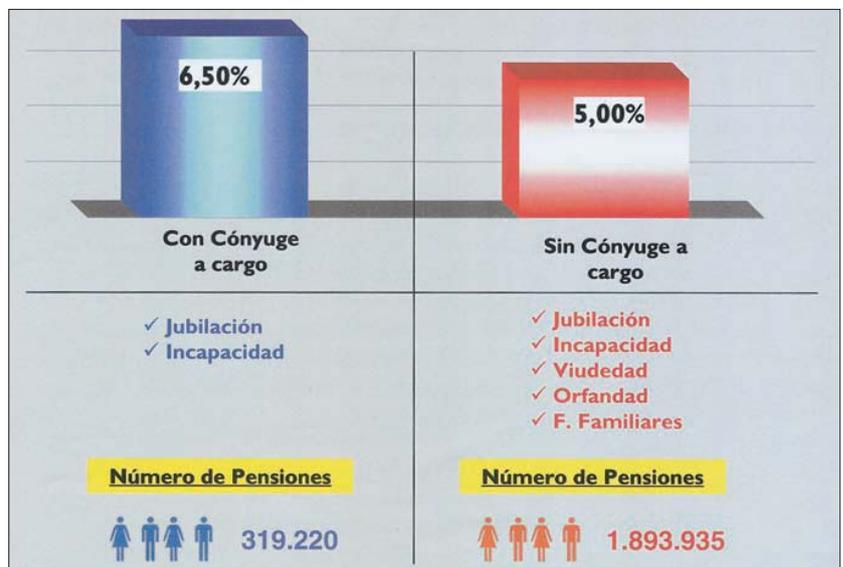
Con este resultado se cumple el objetivo de estabilidad, fijado en el 0,7 por ciento del Producto Interior Bruto (PIB), acordado por el Gobierno el pasado 2 de junio y aprobados por los plenos del Congreso y del Senado los días 20 y 22 de ese mismo mes.

LA HUCHA

El próximo ejercicio el Fondo de Reserva de la Seguridad Social (la hucha), permitiría afrontar el pago de 8 mensualidades de pensiones.

Este excedente permitirá ingresar en el Fondo 6.339 millones de euros, cifra a la que se sumarán 62 millones de euros procedentes del superávit que las Mutuas de Accidentes de Trabajo esperan obtener en sus operaciones de colaboración en la gestión de la prestación de incapacidad temporal de contingencias comunes del ejercicio anterior.

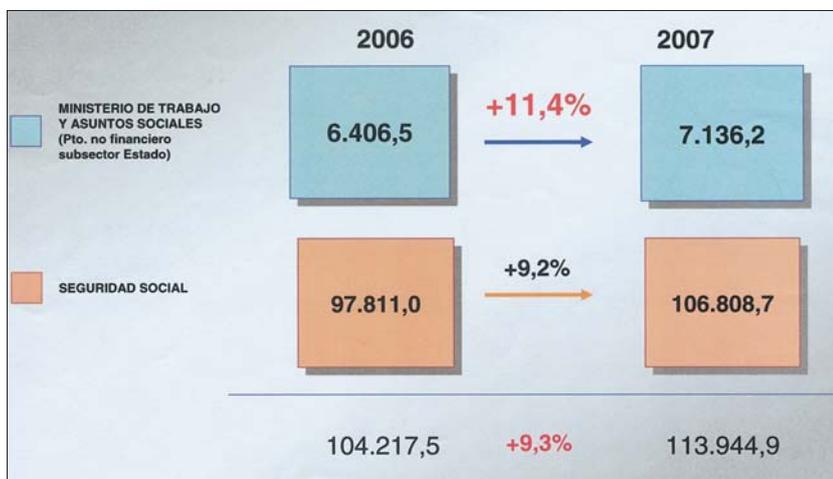
Incremento de las pensiones mínimas (Sin desviación del IPC)



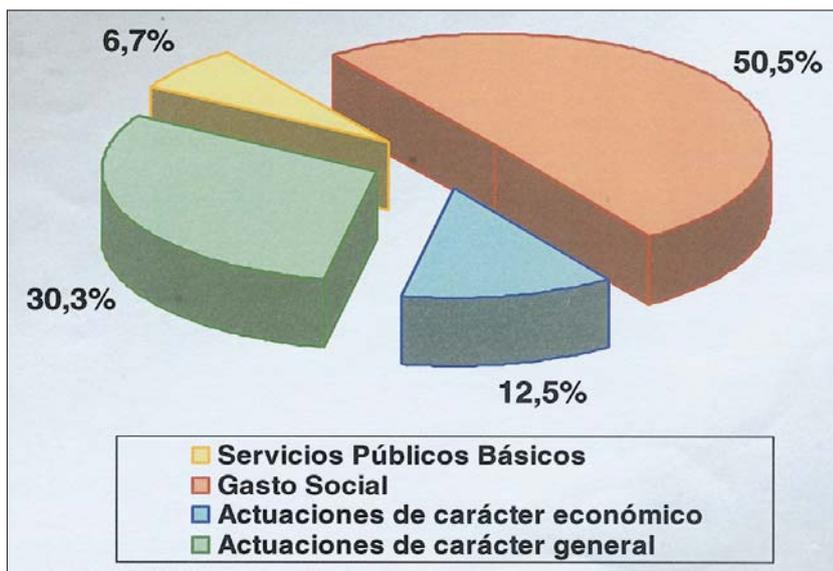
Con tales asignaciones, cabe esperar que las dotaciones acumuladas en dicho Fondo al cierre del ejercicio del presupuesto superen los 42.000 millones de euros, situación que permite contemplar un esperanzador futuro del sistema a medio plazo y que hará más fácil la adopción de medidas que se manifiesten convenientes para conseguir el



Presupuesto total consolidado (millones de euros)



Presupuesto consolidado de gasto del Estado, Organismos Autónomos, Seguridad Social y otros Organismos



Las pensiones mínimas subirán entre un 5 y un 6,5 por ciento, sin contar la desviación de la inflación

mantenimiento del equilibrio económico-financiero.

Los fondos destinados al Fondo de Reserva no han parado de crecer de manera muy significativa. Por ejemplo, en el año 2000 contó con una dotación de 601,01 millones de euros. En el siguiente ejercicio, 2001 la aportación fue de 1.803,04 millones de euros; en el 2002, 3.575; en el 2003, 5.493,87; en el 2004, 6.720,13; en el 2005, 7.005,33; en el 2006, 7.541,45 y, para el año 2007, la previsión indica que se añadirán 6.401,51 millones de euros, aunque sumados a los 1.177,51 de rendimientos, totalizará 7.578,51 millones de euros. De esta manera, el Fondo de Reserva

contará con unos recursos que superarán los 42.000 millones de euros.

PRESUPUESTO GLOBAL DEL DEPARTAMENTO

“El impulso del Estado de Bienestar. Cumpliendo los compromisos: nuevos derechos sociales, más estabilidad en el empleo, y mayor bienestar”. Este es el mensaje fundamental que define el presupuesto del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para el año 2007.

“Este presupuesto tiene un fuerte contenido social”, manifestó el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, durante la presentación de dicho presupuesto. “Además, destacó el ministro, nunca se había producido tanta concentración de derechos sociales. En definitiva, hemos impulsado una segunda generación de derechos sociales”.

EL GASTO SOCIAL SUPERA LA MITAD DE LOS PRESUPUESTOS DEL ESTADO

De cada euro que el Estado gaste el próximo año, más de la mitad se destinará a gasto social, lo que supone un incremento del 8,5 por ciento respecto al presente ejercicio. Este es el tercer presupuesto en que el gasto social supera el 50 por ciento de todos los recursos de Estado.

Sobre los presupuestos del departamento de Trabajo y Asuntos Sociales, crecen un 9,3 por ciento respecto al presente año. Concretamente el presupuesto global del ministerio para el 2007 asciende a 113.944,9 millones de euros, frente a los 104.217,5 del año 2006.

El ministerio ha contado con un incremento importantísimo de fondos destinados al reforzamiento de las políticas activas de empleo. La variación entre los años 2004 al 2007 es de 1.499 millones de euros, lo que supone un incremento relativo del 24,8 por ciento.

Para Servicios Sociales el presupuesto para el próximo año, crece un 46,6 por ciento respecto al presente ejercicio.

El destinado a Inmigración e Emigración el presupuesto aumenta un 7,3 por ciento.

En el capítulo de “Políticas de Igualdad” se destinan 36.235.420 euros. En esta partida, para combatir la violencia el presupuesto contempla un crecimiento del 90 por ciento, para el “Fomento de la Igualdad” un 48,20 por ciento más y, para incrementar las políticas activas en “Igualdad de Oportunidades” los fondos crecen un 29,80 por ciento.

Por último, el presupuesto para acciones del “Plan de Juventud” refleja un aumento del 41,97 por ciento ■ J.M.B.

El presupuesto del Instituto Social de la Marina, como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar, se eleva para el año 2007 a 1.639.104 miles de euros, lo que significa un incremento de 43.542 miles de euros respecto al año 2006 que fue de 1.595.562.

El mayor volumen de gastos corresponde a prestaciones económicas

EL PRESUPUESTO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



con 1.462.989 miles de euros, lo que supone el 89,26 por ciento sobre el total del presupuesto, seguido del capítulo de asistencia sanitaria que cuenta con una dotación de 88.409 miles de euros, servicios sociales con 30.523 miles de euros, y para tesorería, informática y otros servicios funcionales comunes, 57.181 miles de euros.

ÁREA GRUPO DE PROGRAMA PROGRAMA	NÚMERO DE PERSONAS	IMPORTE EN MILES DE EUROS	PORCENTAJES		
			S/GRUPO	S/ÁREA	S/PTO
1 Prestaciones económicas	143	1.462.989,52		100,00	89,26
11 Gestión de prestaciones económicas contributivas	143	1.462.989,52	100,00	100,00	89,26
1101 Pensiones contributivas	112	1.409.750,06	96,36	96,36	86,01
1102 Incapacidad temporal y otras prestaciones	31	53.239,46	3,64	3,64	3,25
2 Asistencia sanitaria	443	88.409,66		100,00	5,39
21 Atención primaria de salud	140	4.250,96	100,00	4,81	0,26
2121 Atención primaria de salud	140	4.250,96	100,00	4,81	0,26
22 Atención especializada		2.430,50	100,00	2,75	0,15
2223 Atención especializada		2.430,50	100,00	2,75	0,15
23 Medicina marítima	303	35.858,95	100,00	40,56	2,19
2325 Medicina marítima	303	35.858,95	100,00	40,56	2,19
Transferencias a CC.AA. por los servicios sanitarios asumidos		45.869,25	100,00	51,88	2,80
2799 prestaciones sanitarias asumidas		45.869,25	100,00	51,88	2,80
3 Servicios sociales	259	30.523,13		100,00	1,86
34 Otros servicios sociales	259	25.054,05	100,00	82,08	1,53
3434 Acción asistencial y social	50	4.090,25	16,33	13,40	0,25
3435 Acción formativa y gestión de empleo de los trabajadores del mar	124	18.459,22	73,68	60,48	1,13
3437 Gestión de desempleo de los trabajadores del mar	85	2.504,58	10,00	8,21	0,15
36 Transferencias a CC.AA. por los servicios sociales asumidos		5.469,08	100,00	17,92	0,33
3699 sociales asumidos		5.469,08	100,00	17,92	0,33
4 Tesorería, informática y otros servicios funcionales comunes	1.358	57.181,81		100,00	3,49
41 Gestión de cotización y recaudación	100	3.325,13	100,00	5,82	0,20
4161 Gestión de afiliación, cotización y recaudación voluntaria	100	3.325,13	100,00	5,82	0,20
Administración y servicios generales de tesorería y otros servicios funcionales comunes	1.258	53.856,68	100,00	94,18	3,29
4591 Dirección y servicios generales	1.258	53.856,68	100,00	94,18	3,29
TOTAL GASTOS	2.203	1.639.104,12			100,00

Se cumple el compromiso del presidente
en su discurso de investidura



Los autónomos YA TIENEN ESTATUTO

El Gobierno ha dado luz verde al proyecto de ley sobre el Estatuto del Trabajo Autónomo. Esta norma llegó con un amplio consenso al Consejo de Ministros.

En primer lugar el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera firmó una declaración de apoyo al Estatuto con las organizaciones más representativas del sector. Concretamente estamparon su rúbrica Sebastián Reyna, secretario general de la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos, y Lorenzo Amor, presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos.

Posteriormente, otras cuatro organizaciones de autónomos se adhirieron al acuerdo, y estamparon su firma Pedro Mezquida, secretario general de la Asociación Nacional de Empresarios y profesionales Autónomos; Eliseo Calviño, presidente de la Confederación de Autónomos y Profesionales de España; Miguel Angel Blanco, presidente de la Confederación Intersectorial de Autónomos Españoles y Camilo Abietar, presidente de la Organización de Profesionales y Autónomos.

TRES MILLONES DE AUTÓNOMOS

Desde la aprobación del Estatuto de los Trabajadores, hace veintiséis años, los trabajadores por cuenta ajena venían reclamando un Estatuto que regulara la situación laboral de los más de tres millones de autónomos que trabajan en nuestro país.

Tras la firma con las organizaciones intersectoriales y de ámbito estatal, el Consejo de Ministros dio luz verde al Estatuto, que será enviado al Congreso de los Diputados para su tramitación y correspondiente debate.

COMPROMISO DE RODRÍGUEZ ZAPATERO

El Estatuto es el resultado de un largo periodo de trabajo, que se inició con el compromiso del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, en su discurso de investidura, concretándose con la elaboración de un informe por una Comisión de Expertos y su posterior análisis por parte de los interlocutores sociales y organizaciones más representativas.

Tras la firma de la declaración de apoyo, el ministro Jesús Caldera, resaltó que la protección social de los autónomos se acerca a las prestaciones que tienen los trabajadores asalariados y, entre ellos destacó que tendrán derecho a jubilarse anticipadamente al igual que los asalariados. También subrayó que el Estatuto salda una deuda histórica con los autónomos, de los que destacó su enorme contribución al desarrollo económico y social de España. También dijo que siguiendo las recomendaciones del Pacto de Toledo, el Gobierno da satisfacción a las demandas de esta colectivo.

Por su parte Sebastián Reyna manifestó que “hemos encontrado a un Gobierno sensible y cumplidor con sus compromisos electorales y las soluciones que aporta el texto son originales e inteligentes”. También subrayó que con el Estatuto se da un paso de carácter institucional para cubrir un vacío importante en el ordenamiento jurídico de nuestro país y en especial adquiere el compromiso de abordar un sistema de protección en el caso de cese por actividad.

Lorenzo Amor, indicó que “los autónomos, desde hoy, ya somos alguien”. “El Estatuto –dijo– otorga mayor protección social y jurídica con el fin de conseguir el fomento del empleo autónomo”. Y citó como ejemplo, que por cada cinco ocupados, uno de ellos es trabajador por cuenta ajena. Por último subrayó que el Estatuto va a servir para amparar, promover y desarrollar el trabajo de los autónomos.



ASI ES EL ESTATUTO

Los contenidos más importantes de la norma, son los siguientes:

En primer lugar define qué se entiende como trabajador autónomo, que son todas las personas físicas que realicen de forma habitual, personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de un tercero, una actividad económica o profesional a título lucrativo, den o no ocupación a trabajadores por cuenta ajena.

También se formula un catálogo de derechos y deberes en el que se contempla el derecho a la igualdad y no discriminación; el derecho a la conciliación de la vida profesio-

“Hemos saldado con los autónomos una deuda histórica” (Jesús Caldera, ministro de Trabajo y Asuntos Sociales)



**“Hemos encontrado a un Gobierno sensible y cumplidor con sus compromisos electorales”
(Sebastián Reyna, presidente de UPTA)**

nal y familiar, así como la protección al menor de 16 años.

La prevención de riesgos laborales también queda regulada, así como las garantías económicas, entre las que destaca que en el caso de subcontratas se establece la responsabilidad que el empresario principal tiene con el autónomo cuando un contratista adeude cantidades al trabajador autónomo.

Una de las reivindicaciones más demandadas por el colectivo se refiere al régimen profesional del autónomo económicamente dependiente, distinguiéndolos del autónomo con carácter general y del asalariado, y se concreta esa definición como aquellos que dependen económicamente por percibir de su cliente al menos el 75 por ciento de sus ingresos.

Por otra parte se crea un Consejo Estatal del Trabajo Autónomo, en el que participarán las asociaciones, organizaciones sindicales y empresariales, la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las corporaciones locales.

En materia de protección social se aplican varias medidas tendentes a que el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos converja con el Régimen General de la Seguridad Social. De esta manera se extiende a este colectivo la protección social por incapacidad temporal y, en el caso de los autó-

nomos económicamente dependientes también estarán cubiertos por la protección por accidentes de trabajo y enfermedad profesional; también se reconoce la posibilidad de establecer reducciones o bonificaciones en las bases de cotización o en las cuotas de la Seguridad Social para determinados colectivos de trabajadores autónomos en atención a sus características personales o a las características profesionales de la actividad ejercida. En concreto quienes en función de otra actividad coticen, sumando las bases de cotización, por encima de la base máxima al Régimen General de la Seguridad Social; los hijos de los trabajadores autónomos menores de 30 años que inicien una labor también como trabajadores autónomos en la actividad económica de la que es titular el padre o la madre, y aquellos que se dediquen a la venta ambulante o a domicilio.

En cuanto a la jubilación anticipada se permitirá en atención a la naturaleza tóxica, peligrosa o penosa de la actividad ejercida, y en los mismos supuestos y colectivos para los que esté establecido dicho derecho respecto a los trabajadores por cuenta ajena, es decir, asalariados.

El Estatuto mandata al Gobierno para que siempre estén garantizados los principios de contributividad, solidaridad y sostenibilidad financiera y ello responda a las necesidades

Más de tres millones de autónomos, desde hoy, ya somos alguien” **(Lorenzo Amor, presidente de ATA)**

y preferencias de los trabajadores autónomos, establezca un sistema operativo de protección por cese de actividad para los mismos, en función de sus características personales o de la naturaleza de la actividad ejercida.

Asimismo se establecen medidas dirigidas a promover la cultura emprendedora, a reducir los costes en el inicio de la actividad, la formación profesional y favorecer el trabajo autónomo mediante una política fiscal adecuada.

También se reconoce un catálogo de derechos colectivos entre los que cabe destacar la representatividad de las asociaciones, a través de una serie de criterios y previa determinación por una comisión de expertos que designará el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Por último el Estatuto contempla la posibilidad de celebrar acuerdos de interés profesional entre asociaciones o sindicatos y empresas, siempre que no vayan en contra de la ley de la competencia. Además se garantiza un mínimo de condiciones de régimen de descanso y la necesidad de que la extinción de su contrato esté justificada y se opta por una serie de procedimientos no jurisdiccionales de solución de conflictos, como son la mediación y el arbitraje, asignándose la competencia a la jurisdicción social para los litigios de los trabajadores autónomos económicamente dependientes.

En la introducción del acuerdo se subraya que el objetivo fundamental del Gobierno y las organizaciones firmantes es alcanzar unos mayores niveles de desarrollo económico y fomentar y promover el bienestar social y la cohesión territorial. En este marco, la política laboral y social constituye un pilar básico cuyo desarrollo debe ser abordado a través del diálogo social, objetivo ampliamente cumplido con el diálogo de las organizaciones sociales de autónomos y también con las propuestas realizadas en el seno de la Administración General del Estado, de las comunidades autónomas, y de las organizaciones sindicales y empresariales. ■

J.M.B.



Proyecto de ley para **REGULARIZAR LA FLOTA PESQUERA**

Conocer exactamente cuál es el número de barcos de la flota pesquera, pero sobre todo, sus condiciones y características técnicas, constituye un viejo objetivo de la Administración. Aunque en los últimos años se han desarrollado diferentes procesos para regularizar y actualizar las inscripciones de los buques de pesca, la realidad es que, en muchos casos, los armadores han hecho modificaciones sin que las mismas hayan sido comunicadas oficialmente, circunstancia que puede afectar tanto a la actividad de la pesca como a la propia seguridad de las embarcaciones.

**Una vez debatido en el
Parlamento y
publicado en el BOE,
se abrirá un plazo para
actualizar las
inscripciones de los
barcos**

Para tratar de poner un mayor orden en esta situación, el gobierno ha dado luz verde a un proyecto de ley sobre regularización y actualización de inscripciones de embarcaciones pesqueras en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Censo de la Flota Pesquera Operativa. Esta nueva disposición corresponde a una iniciativa de los Ministerios de Fomento y de Agricultura, Pesca y Alimentación. Para la ministra Elena Espinosa se trata de una norma que será mucho más eficaz con el objetivo de la Administración de saber exactamente cuál es la situación de la flota pesquera. Se estima que la misma puede afectar a un total de unas 2.500 embarcaciones. Entre las novedades más importantes destaca el impulso a las competencias en esta materia de las comunidades autónomas con un trabajo más importante de coordinación. Igualmente, para que la misma tenga un mayor efecto sobre el sector, se establecerán plazos más amplios para que los armadores hagan sus

correcciones. Sin embargo, estas mayores facilidades y plazos para que se regularice la situación de los barcos, se traducirá igualmente en una mano más dura con quienes no hagan sus deberes con sanciones que pueden llegar a no autorizar y despachar a esos barcos para ejercer la actividad de la pesca.

El Registro de la Flota Pesquera Operativa constituye o debería constituir el centro donde deberían figurar los datos y características técnicas de los barcos así como de sus armadores o propietarios. Conocer ese potencial es un dato básico para llevar a cabo los controles necesarios en el desarrollo de la actividad de la pesca para el cumplimiento de las condiciones exigidas tanto por la administración española como comunitaria. Igualmente se trata datos de importancia para conocer la propia seguridad de los barcos en cuanto en muchos casos se han hecho modificaciones para ganar en eficiencia en la pesca, pero poniendo en peligro la seguridad de los barcos.

En los últimos años, con motivo del desarrollo de algunos procesos de regularización de las embarcaciones, se puso de manifiesto la existencia de grandes diferencias entre la flota real y la que figuraba en los Registros. De acuerdo con esa situación, desde la Administración se han puesto en marcha varias iniciativas. La más reciente en esta línea se produjo en 2003 sin que la misma tuviera el efecto que se esperaba a pesar de que se daba un plazo de seis meses para que reactivaran sus embarcaciones en el Censo de la Flota. Con la mirada puesta en la seguridad de los barcos, en 2005 los responsables de Agricultura, Fomento y Trabajo y Asuntos Sociales establecieron acciones conjuntas para mejorar la seguridad con la constitución de un marco de actuación frente a las modificaciones en los barcos que no contaban con las autorizaciones correspondientes ante la sospecha de que algunos accidentes que sucedieron en el mar pudieran guardar relación con modificaciones, sobre todo aumento de potencia, que no correspondan a las condiciones de la embarcación.

La nueva ley afecta a los barcos de pesca donde el material de casco, la potencia propulsora o los valores de eslora, manga, puntal o arqueado no coincidan con los que figuren actualmente en el Registro.

En lo que afecta a las condiciones exigidas para la regularización, el nuevo proyecto de Ley contempla que, si las variaciones producidas respecto a los datos que figuran en el Registro suponen un incremento



del arqueado o la potencia propulsora del barco, los propietarios o armadores deberán aportar como baja las unidades pesqueras operativas necesarias para compensar dichos incrementos. A esos efectos será de aplicación la actual normativa básica estatal sobre construcción y modernización de barcos de pesca. Para la aportación de bajas, la nueva disposición contempla inicialmente dos condiciones. Primera, que las bajas que se aporten sean de la misma modalidad de pesca que la embarcación que se quiera regularizar y las mismas deberán ser necesariamente desgazadas. Segunda, que solamente se podrá aportar como baja una embarcación para regularizar la situación de un máximo de 10 barcos en situación irregular y siem-

Objetivo del gobierno es conocer los datos reales sobre la flota como un instrumento importante para regular las pesquerías



pre que todas ellas pertenezcan a un mismo puerto base.

Para determinar las variaciones arqueo en barcos con menos de 15 metros de eslora total, cuando dicha eslora total no esté definida en la hoja de asiento del Registro, la misma se calculará incrementando hasta un máximo de un 25% la eslora entre perpendiculares sin que en ningún caso el valor que se obtenga pueda sobrepasar los 15 metros ni la eslora total real que se haya medida. Si la eslora que figura en la hoja del asiento no está definida, la misma se considerará como eslora entre perpendiculares. Como tolerancia en el arqueo y la potencia propulsora, se admitirán variaciones menores o iguales a 0,8 toneladas de registro bru-

to GT, y hasta 20 caballos, CV, de potencia propulsora, sin sobrepasar las potencias máximas establecidas en la normativa básica estatal sobre ordenación del sector pesquero. En todo caso, la embarcación deberá reunir las condiciones de navegabilidad y seguridad exigidas por la normativa en vigor y pasar el correspondiente reconocimiento.

EVITAR REINCIDENTES

Para evitar que este tipo de irregularidades se sigan cometiendo en el futuro y a la vista de lo sucedido en el pasado, el proyecto de ley contempla que la actualización de un barco de pesca solamente se podrá realizar una vez durante la vida útil del mismo y que no se podrán acoger al nuevo proceso los barcos que se hayan regularizado con anterioridad.

Para la aplicación de este nuevo proceso, desde el momento de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, algo que no se producirá hasta dentro de unos meses, los propietarios o los armadores de los barcos que se hallen en una situación irregular tendrán un plazo de cuatro meses para presentar las solicitudes correspondientes ante las respectivas comunidades autónomas donde el barco tenga su puesto base. Para facilitar el trámite el modelo de solicitudes podrá obtener en internet.

En el desarrollo del proceso participarán conjuntamente los ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y el de Fomento.

Como prime paso, el órgano competente de cada comunidad autónoma deberá solicitar a la capitanía marítima del puerto base de ese buque un informe sobre las variaciones introducidas en la embarcación en relación con los datos que figuren en el Registro para poder determinar con exactitud dichas modificaciones. A partir de esa petición, las capitanías marítimas deberán elaborar un informe con las dimensiones reales de cada una de las embarcaciones introducidas, así como una verificación de la navegabilidad del barco. Además el pesquero deberá superar un reconocimiento extraordinario por razones de seguridad marítima. Ese informe será comunicado inicialmente a cada comunidad autónoma así como a los armadores y propietarios para que hagan las alegaciones que estimen oportunas. Si las alegaciones no se consideran correctas o no se corrigen los defectos detectados, la capitanía comunicará a los organismos competentes de cada comunidad autónoma la no superación de los problemas denunciados.

A partir de ese momento, la comunidad autónoma, con los informes en la mano so-



licitará al armador o propietario del barco en cuestión la formalización de la aportación de las bajas necesarias de acuerdo con la normativa sobre la ordenación en el sector de la pesca remitiendo el informe al Ministerio de Agricultura desde donde se emitirá el correspondiente informe. Será sin embargo, el organismo competente de cada comunidad autónoma quien comunique a los interesados la resolución sobre el expediente. La segunda parte del proceso corresponde a las capitanías marítimas para actualizar los datos de inscripción de las embarcaciones.

Por otra parte, los propietarios de buque objeto de regularización que no figuren inscritos en el Censo de la Flota Pesquera Operativa deberán solicitar su inclusión en la misma en un plazo de cuatro meses.

Los barcos regularizados deberán ejercer la actividad pesquera de una forma continuada y permanecer dados de alta en el Censo de la Flota Pesquera Operativa al menos durante dos años para poder en su caso ser aportados como baja en los procedimientos de construcción y modernización de buques pesqueros.

Un punto donde también se pretenden introducir cambios es en lo referido a las infracciones y sanciones. En la futura nueva disposición se contempla que los buques que no superen el procedimiento de actualización que se quiere abrir o cuyos armadores o propietarios no hayan solicitado el inicio de los trámites para ello, se les dará de baja de oficio en el Censo de la Flota Pesquera Operativa de modo que no podrán ser autorizados ni despachados para el ejercicio de la pesca

En materia de ayudas se dispone que los armadores o propietarios no tendrán derecho a ningún tipo de ayuda estructural financiada con fondos públicos para hacer frente a los gastos derivados de la regularización y actualización de sus embarcaciones.

Con esta disposición se habilita finalmente al gobierno para que, en caso necesario, pueda regular futuras actuaciones de regularización o actualización de las inscripciones tanto en el Registro de Buques y Empresas Navieras como en el Censo de la Flota Pesquera Operativa de embarcaciones de pesca. ■

Vidal MATÉ

Aumentarán las sanciones para los barcos que no se hallen correctamente en el Registro, pudiendo llegar a la no autorización para desarrollar la actividad pesquera



Las empresas mixtas constituyen un importante instrumento de colaboración no solamente en materia de pesca sino para el desarrollo de una parte muy importante de la economía en terceros países. De acuerdo con ello, su mantenimiento y potenciación es una necesidad tanto para la Unión Europea como para los países donde desarrollan su actividad.

EMPRESAS MIXTAS, COLABORACIÓN PESQUERA Y DESARROLLO

Esta fue la conclusión central de los debates celebrados en el primer seminario internacional sobre “Sociedades mixtas de pesca, cooperación y desarrollo sostenible”, celebrado recientemente en la localidad gallega de Baiona. A este encuentro, organizado por el Cluster de las empresas pesqueras y con el apoyo del Ministerio de Agricultura, asistie-

ron más de 200 representantes de todo el sector, así como de casi una veintena de países donde operan las sociedades mixtas junto con representantes de la Administración comunitaria y española. Entre los asistentes figuraban varios ministros de pesca, así como altos representantes de terceros países. La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, clausuró el seminario



destacando el papel importante de las empresas mixtas por su contribución al desarrollo de las zonas donde se hallan ubicadas.

Las actuales empresas mixtas, y antaño sociedades conjuntas, constituyen una de las salidas más importantes buscadas por las flotas comunitarias y muy especialmente por la española para tener en otros caladeros posibilidades de pesca, que no disponen en el marco comunitario para unas capturas que necesita el mercado de la Unión Europea. En la actualidad, España cuenta con un total de 120 empresas, con cerca de 400 barcos, en 25 países, que proporcionan empleo a más de 7.000 trabajadores. Esto desde la perspectiva de la mano de obra. Pero además se trata de la actividad de unas flotas sacadas de los caladeros de la UE que aportan más de 400.000 toneladas de capturas en el mercado comunitario,

El cluster de las empresas mixtas se constituyó hace escasamente dos años y desde

esa fecha ha desarrollado un importante trabajo de coordinación entre este tipo de sociedades, así como para defender sus intereses tanto ante la Administración española como de la comunitaria. En la actualidad, la totalidad de las empresas integradas en el mismo son españolas, pero el objetivo es lograr que en el mismo se hallen igualmente las empresas mixtas de otros países comunitarios con los mismos intereses y problemas.

El actual presidente del Cluster, José Ramón Fontán, señaló la necesidad de que la cooperación entre quienes tienen los recursos pesqueros y aquellos otros que disponen de la capacidad suficiente para su explotación racional y sostenible debe constituir el principio sobre el que se sienten las bases de las relaciones actuales y futuras entre ambas partes. En esta misma línea, rechazó el desarrollo de unas relaciones empresariales que fomenten la desigualdad y que favorezcan la explotación. Para el actual responsable del Cluster se trata de una coo-

Asistieron delegaciones de casi una veintena de países, entre quienes se encontraban varios ministros de pesca



La iniciativa fue puesta en marcha por el Cluster con el apoyo del Ministerio de Agricultura

peración bien entendida que beneficia por igual a ambas partes. José Ramón Fontán señaló que el trabajo desarrollado por las empresas mixtas no ha sido fácil ante la existencia de numerosas dificultades que han padecido en su actividad, donde destacan las de carácter higiénico sanitario ante los problemas de algunos países en la armonización de su normativa con la comunitaria. Estas dificultades han impedido, en muchos casos, la llegada al mercado comunitario de capturas realizadas en esos países. Desde el Cluster se hace una llamada a la necesidad de disponer de instrumentos financieros para el desarrollo de su actividad, así como para que las medidas de gestión y ordenación de los recursos en los caladeros dictados por los Estados propietarios de los mismos sean aplicadas con igualdad a todos los operadores, para garantizar así la sostenibilidad de los recursos y garantizar la actividad económica a medio y largo plazo. Los responsables de las empresas mixtas señalan haber encontrado en el pasado apoyos para desarrollar su actividad, pero hacen un

llamamiento para que las ayudas sigan en el futuro.

En el transcurso del seminario se analizó el papel de las empresas mixtas desde diferentes perspectivas. Entre las más importantes destaca su actividad como un instrumento para el mantenimiento de empleo en el propio país, pero sobre todo allí donde desarrollan su actividad, por lo que implica también de un desarrollo en sus estructuras desde las capturas al trabajo en tierra. Desde esta perspectiva, las empresas mixtas se valoran como un medio indirecto para frenar la emigración desde esas zonas, así como para lograr un mayor autoaprovisionamiento de pescado en los mercados comunitarios, al suponer aproximadamente el 10% del total de las importaciones comunitarias de pescado.

Según el secretario general de Pesca Marítima, Juan Carlos Martín Fragueiro, las empresas mixtas son un instrumento fundamental para la cooperación al desarrollo con terceros países, al generar riqueza e infraestructuras en los mismos.



Este planteamiento de la Administración española es igualmente compartido con representantes de países donde se hallan ubicadas las empresas mixtas, como el caso del ministro mauritano de Pesca, Sidi Mohamed Ouid, al reconocer que a través de la iniciativa privada se había construido un tejido de pequeñas y mediana empresas en el sector de la pesca con una mejor valorización de los recursos, el desarrollo de empleos marítimos y, en definitiva, con la creación de mayor valor añadido en el sector. ■

VIDAL MATÉ



Acuerdo de colaboración entre España y Mauritania

Al margen del acuerdo de pesca suscrito entre la Unión Europea y Mauritania por un periodo de seis años, y que entró en vigor el pasado uno de agosto, la ministra española de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, y el ministro de Pesca y Economía Marítima de ese país, Sidi Mohamed Ouid Sidina, firmaron una declaración conjunta encaminada a reforzar la colaboración bilateral entre ambos Estados en cuestiones de formación náutico-pesquera, investigación, acuicultura y apoyo a la pesca artesanal. España se halla presente en el sector de la pesca en ese país fundamentalmente por la vía del acuerdo comunitario, si bien se pretende reforzar esa posición con el impulso también de sociedades mixtas para participar en todo el proceso del sector desde las capturas hasta la transformación y comercialización.

En virtud de este acuerdo ambas partes se comprometen a desarrollar a partir de 2007 campañas científicas a cargo de barcos de investigación oceanográfica de España para lograr un mejor conocimiento de las aguas de ese país africano. Esta política de colaboración se ampliará igualmente a la transferencia tecnológica en cuestiones como el control sanitario de los productos de la pesca, el control medioambiental de los fondos marinos y de la formación marítima. Fruto de este compromiso habrá igualmente un intercambio de expertos en información sobre resultados de la investigación, experiencias científicas, control de inspecciones, trazabilidad, calidad de los productos de la pesca, seguridad marítima y otras cuestiones relacionadas con el sector. Finalmente, España se comprometió a entregar en 2007 un helicóptero de la Secretaría General de Pesca Marítima para el desarrollo de tareas de inspección, vigilancia y control de la actividad pesquera en aguas de ese país.

La propuesta comunitaria para compensar subida del gasóleo se estima irreal e insuficiente

El CESE RECLAMA MÁS AYUDAS

para el sector de la pesca





Por una amplia mayoría, 120 votos a favor, 16 en contra y nueve abstenciones, el pleno del Consejo Económico y Social, el CESE, aprobó el pasado mes de septiembre un dictamen defendido por Sarró Iparraguirre en relación con la comunicación de la Comisión sobre las medidas para la mejora de la situación económica del sector pesquero, fundamentalmente por la subida de los precios del gasóleo de los últimos meses, a tenor de su elevado impacto en los costes de explotación para todas las flotas en general y muy especialmente para la que opera en la captura de especies migratorias. Sarró Iparraguirre ha sido reelegido por el gobierno español para continuar en ese puesto durante los próximos cuatro años. El ponente espera que la Comisión tome nota de las demandas que se contemplan en el dictamen. Como experto para la elaboración de ese dictamen estuvo el secretario general de FEOPE, Javier Garat.

A la hora de elaborar este estudio, el CESE, además de analizar la situación y cuestión de la pesca, ha tenido en cuenta otros parámetros como la importancia social y económica de esta actividad para la economía de una serie de zonas costeras y por su contribución tanto el Producto Interior Bruto en el marco comunitario como para el abastecimiento de productos de la pesca para ese mismo mercado. Desde esa perspectiva, para el CESE se trata de una comunicación que contempla una serie de medidas para sacar de la crisis al sector de la pesca que no son realistas ni suficientes. Desde la institución comunitaria se indica que hay una gran parte de las empresas pesqueras de carácter familiar propietarias en muchos casos de una sola embarcación de escaso porte y operando en caladeros con recursos escasos, con tripulaciones muy reducidas y que deben cumplir además unas normas muy estrictas para el desarrollo de su actividad. En consecuencia, la Comi-

El presupuesto para este fin debería estar al margen de los recursos del Fondo Europeo de la Pesca

La ayuda "de mínimos" debe elevarse a 100.000 euros



sión debería aportar medidas con la mirada puesta en un sector donde, por su estructuras empresarial y sus posibilidades de pesca, hay un muy escaso margen de maniobra para asegurar el desarrollo de procesos de reestructuración que aseguren su viabilidad a corto plazo.

Desde el CESE se estima que además es imposible hacer milagros si no se dispone de un presupuesto suficiente. Sobre el papel, las medidas planteadas desde la Comisión se deberían desarrollar con los recursos del Fondo Europeo de la Pesca ya de por sí

bastante mermado, razón por la cual se insiste en la necesidad de contar para este proceso con recursos diferentes si realmente se quiere aplicar un plan con resultados positivos. En el caso incluso de que hubiera empresas interesadas en acceder a las ayudas planteadas por la Comisión, desde el CESE se abunda en la necesidad de un presupuesto comunitario diferente al fijado para el Fondo Europeo de la Pesca; que las ayudas para el salvamento de las empresas fuera a fondo perdido con un plazo de aplicación superior a los seis meses y que haya una mayor flexibilidad y agilidad en los programas nacionales que deben presentar los Estados miembros para que las empresas que soliciten los fondos puedan acceder a los mismos de la forma más rápida posible.

BATERÍA DE MEDIDAS

La propuesta comunitaria centraba el grueso de sus actuaciones en las ayudas para salvamento y reestructuración de empresas en crisis. Para el CESE son necesarias además otras medidas para hacer frente a los problemas provocados por la crisis del gasóleo en las empresas. En esa línea se propone al Consejo de la UE la aprobación de las medidas siguientes:

Un incremento del umbral de las ayudas "de mínimos" hasta los 100.000 euros. En la actualidad ese techo es de 3.000 euros y en una primera propuesta comunitaria se barajaba una cifra de hasta 30.000 euros.

La posibilidad de una paralización temporal de la flota como un acontecimiento imprevisible de acuerdo con la normativa comunitaria asimilando este a la crisis provocada por la subida de los precios de los combustibles.

Buscar una salida vía autorización para financiar las primas de los contratos de cobertura, política que se desarrolla en la actualidad para los seguros agrarios con el techo del 50% en el coste de las primas.

Se propone la creación de un fondo especial de desguaces de ámbito comunitario con un presupuesto extraordinario por el que se de prioridad a aquellos segmentos de la flota con mayores dificultades y que permita la posibilidad de abandonar a quienes quieran dejar la actividad de una forma voluntaria y digna.

Con la mirada puesta en el futuro y por los problemas provocados por el precio de los combustibles tradicionales, se plantea la necesidad de que desde las diferentes administraciones públicas, tanto nacionales co-



mo comunitarias, se establezcan mayores ayudas para el desarrollo de programas de I+D presentados por el sector de la pesca para mejorar la eficiencia energética así como para la búsqueda de energías alternativas o complementarias para el gasóleo y para el desarrollo de Plataformas Tecnológicas pesqueras.

Además de los problemas provocados por el alto precio de los combustibles y su gran incidencia en los costes de explotación de una empresa pesquera, desde el CESE se hace igualmente un llamamiento para cambiar la mentalidad de los pescadores para que el propio sector se involucre mucho más directamente en los procesos de comercialización de sus pesquerías y lograr así un mayor valor añadido para sus productos.

Otra vía para mejorar la situación de las empresas de la pesca en un periodo de crisis se concreta en la posibilidad de una revisión de la fiscalidad para la flota de bajura introduciendo sobre todo la exención del impuesto sobre Sociedades en los importes obtenidos por las entidades concesionarias de las lonjas por su intervención en la prime-

ra venta del pescado así como para la reducción del Impuesto sobre el Valor Añadido en las operaciones de intermediación.

En lo que afecta a la flota de altura que faena fuera de las aguas comunitarias, desde el CESE se propone la incorporación del segundo registro ya existente en algunos países miembros como un apoyo importante para garantizar su actividad y el empleo y poder competir con las flotas de terceros países.

RAZONES PARA UN APOYO

Para el CESE hay muchas razones para que la Administración comunitaria apoye y no deje tirada a la flota frente a los riesgos procedentes tanto por la competencia exterior desde terceros países como por la subida de los precios de los combustibles y los mayores costes de explotación.

El sector de la pesca en la UE ampliada supone una flota de unas 90.000 unidades que generan directamente unos 230.000 puestos de trabajo a los que se suma el empleo indirecto estimado en cinco empleos en

Para la flota que opera en caladeros exteriores se reclama el segundo registro

Es necesaria una mayor flexibilidad y agilidad en los programas nacionales de ayuda



Lo apoyos para salvamento de empresas deberían ser a fondo perdido y con unos plazos de aplicación superiores a los seis meses

tierra por cada uno en la actividad extractiva. Este peso de la pesca supone un eje básico en el entramado socioeconómico de amplias zonas costeras. El volumen de las capturas totales supone 7,3 millones de toneladas, lo que supone el 5% de toda la producción mundial solamente por detrás de China.

La flota comunitaria se enfrenta, además de los problemas de aumento de costes por el gasóleo y la mayor competencia de terceros países con escasa importancia del coste de la mano de obra, a unas mayores dificultades para acceder a los caladeros y, sobre todo, para disponer de recursos suficientes para el desarrollo de una actividad remunerativa por al agotamiento de las poblaciones. A ese problema se suma el desarrollo

de nuevas medidas para la gestión de los recursos. Todo ello se traduce en aumento de los costes de explotación y a la postre en que muchos barcos desarrollen su actividad incluso con pérdidas que sed concreta en unos ingresos decrecientes así como en un aumento de los costes. Los ingresos a la baja son consecuencia, entre otras razones, de un aumento de las importaciones de pescado, por el desarrollo de la acuicultura y por los procesos de concentración de la venta en manos de las grandes superficies. Por otra parte, la disminución de los rendimientos pesqueros vienen determinados por el mayor esfuerzo que se ha efectuado sobre determinadas poblaciones de peces y por una insuficiente reducción de la capacidad de las flotas, lo que supone que siguen sobrando barcos para las posibilidades de pesca con rentabilidad.

PROPUESTAS A CORTO Y LARGO PLAZO

En su propuesta, la Comisión ponía sobre la mesa dos tipos de medidas. A corto plazo, actuaciones para el salvamento y la reestructuración de las empresas pesqueras capaces de recuperar la rentabilidad mediante una serie de cambios estructurales. A largo plazo, medidas para que el sector se pueda adaptar a la nueva situación provocada por la subida de los precios de los combustibles.

Para el salvamento de las empresas Bruselas proponía una ayuda en forma de préstamos reembolsables o de una garantía a un plazo de seis meses. Si la ayuda de salvamento fuera seguida de la aprobación de un plan de reestructuración, la misma podía reembolsarse con la ayuda percibida por la empresa en forma de ayuda de reestructuración.

Para el CESE, si se quiere que esa ayuda sea realmente efectiva debería concederse a fondo perdido ya que un préstamo reembolsable se puede lograr en cualquier entidad financiera.

En el caso de reestructuración de las empresas pesqueras para recuperar su viabilidad, el proceso requerirá importantes inversiones para la adaptación de los barcos de acuerdo con las reglas de juego comunitarias. La UE prevé la aplicación excepcional de ayudas nacionales, pero limitadas a las inversiones siguientes: cambio de artes que derive en un método de pesca que consuma menos combustible; adquisición de equipamiento para mejorar la eficacia en el consumo de combustible y finalmente una

sustitución de motor con tres escenarios diferentes: Si se trata de barcos de menos de 12 metros de eslora total y que no emplean artes de arrastre, la potencia del motor nuevo debe ser igual o menor que la del viejo. Para barcos hasta 24 metros de eslora total la potencia el motor nuevo deberá ser un 20% inferior a la del barco viejo. Finalmente en el caso de arrastreros con más de 24 metros de eslora, la potencia del motor nuevo será un 20% más baja que el motor anterior y además el armador del barco deberá optar por un método de pesca que consuma menos combustible. Entre otras medidas, la propuesta contempla la posibilidad de que Bruselas acepte programas nacionales que den luz verde a un plan de reestructuración de empresas que exploten varios barcos de más de 12 metros de eslora o aceptar programas nacionales que autoricen planes de reestructuración presentados por un grupo de pequeñas y medianas empresas. La Comisión es tajante a la hora de rechazar cualquier ayuda directa para compensar la subida de los precios de los combustibles.

El CESE está de acuerdo con el diagnóstico hecho por la Comisión sobre la situación con del sector de la pesca en el conjunto de los países miembros. Pero se rechazan las medidas por estimar que con su aplicación no se podrá superar la crisis, razón por la cual reclama una política más realista de ayudas.

Con la mirada puesta en el largo plazo, el análisis de la Comisión es contundente para señalar que las perspectivas sólo serán positivas para el sector de la pesca si se logra una recuperación de las poblaciones de peces y se pone en marcha una política de pesca sostenible basada en una mejor gestión de las pesquerías, en una mejora en el cumplimiento de las normas y una mejor organización y funcionamiento de los mercados, junto con una mayor investigación sobre métodos para el ahorro de combustible y del uso de energías menos agresivas con el medio ambiente.

Para el CESE, el análisis de la comisión es correcto y el desarrollo de esas medidas podrían suponer salidas a los problemas actuales. Pero, además de ello, se considera que, para la correcta aplicación de la normativa sobre gestión de los recursos, debería existir una mayor colaboración con la Agencia Comunitaria para el control de la pesca dotando a la misma de más medios. Se insta a la Comisión a adoptar una postu-



ra más firme contra la pesca ilegal no declarada ni regulada insistiendo en la posibilidad de cerrar a la misma el mercado comunitario para este tipo de capturas. En la misma línea se reclama una línea de mayor dureza contra los transbordos de pescados en alta mar. En materia de comercialización, el CESE coincide con la Comisión en la necesidad de mejorar los actuales mecanismos y se apoya la idea de elaborar un código de buena conducta así como el fomento del etiquetado ecológico. Finalmente, ambas instituciones coinciden en la urgencia de fomentar la investigación de métodos de pesca que supongan una menor demanda de combustible y el desarrollo de energías renovables. ■

VIDAL MATÉ



Planes a largo plazo para recuperar los recursos pesqueros y lograr una estabilidad en la actividad de las flotas constituyen uno de los puntos básicos de la filosofía comunitaria en materia de política de pesca.

Para los responsables comunitarios, lo deseable sería que esos mismos planteamientos se impusieran en el marco de las organizaciones regionales de pesca, así como en los acuerdos bilaterales donde las medidas de gestión a largo plazo deben ser una prioridad.

La Comisión marca las líneas para la política en el sector

PLANES a largo plazo PARA LA PESCA



De cara a las negociaciones en los próximos meses para determinar las posibilidades de pesca en aguas comunitarias en 2007, la Comisión ha puesto sobre la mesa una serie de reflexiones sobre los principios rectores que se deberían seguir para el desarrollo de la política de pesca. Bruselas señala de entrada que las posibilidades anuales de pesca se deben fijar con arreglo a garantizar una explotación de los recursos acuáticos que facilite unas condiciones económicas, medioambientales y sociales sostenibles. Para lograr ese objetivo, se plantea el desarrollo de una gestión de la pesca basada en la defensa del ecosistema y que favorezca a la vez una

vida aceptable para las poblaciones que dependen de esa actividad. Lograr la sostenibilidad biológica constituye el objetivo central. Bruselas reconoce en este informe que, en muchos casos, no se traslada lo que dicen los dictámenes científicos sobre una pesquería a los reglamentos por dos razones. La primera, porque las previsiones científicas son muy aleatorias y su aplicación directa daría lugar de un año para otro a cambios sustanciales en las posibilidades de pesca. Segunda, porque aunque hay muchas poblaciones de peces están diezmadas o sobreexplotadas, tanto la Comisión como los Estados miembros han considerado aceptable asumir un riesgo biológico relativamente alto permitiendo pescar más de lo que se considera sostenible a corto plazo para preservar una cierta continuidad en la actividad de la pesca.

Junto a estos compromisos en el marco comunitario, desde la Comisión se estima que se deben tener también en cuenta los compromisos políticos internacionales para recuperar las poblaciones hasta logra un rendimiento sostenible máximo.

En su declaración política sobre las posibilidades de pesca para 2007, la Comisión señala que la gestión de las pesquerías requiere decisiones que supongan un equilibrio entre los beneficios inmediatos y los beneficios a más largo plazo. Para lograr esos objetivos, la Comisión se reafirma en la necesidad de elaborar planes a largo plazo señalando la forma para

Bruselas señala la necesidad de buscar una política de estabilidad y un equilibrio entre las posibilidades de pesca y los intereses de las flotas



La UE estima que la política de gestión en aguas comunitarias debe ser la misma que la desarrollada en el marco de las organizaciones

su cumplimiento. Por otra parte se indica que las medidas de gestión deberán ser proporcionales al riesgo biológico correspondiente y a la vez equitativas en relación con las partes interesadas, donde se destacan las comunidades de pescadores. De acuerdo con este planteamiento, la Comisión, en base a los estudios del Comité científico, técnico y económico de la pesca, ha clasificado las poblaciones de peces en un pequeño número de categorías proponiendo para cada uno de los grupos diferentes medidas de gestión. Por este motivo, como norma general, la Comisión pretende desarrollar una política que consiga estabilizar las posibilidades de pesca evitando variaciones anuales por encima o por debajo del 15%, salvo en casos de extrema gravedad, donde se pondrían en marcha otro tipo de medidas.

UN PLAN PARA CADA POBLACIÓN

De acuerdo con estos criterios, estos serían los principales grupos a la hora de aplicar la política de pesca:

- Poblaciones explotadas coherentemente con un rendimiento máximo sostenible. Se trata de poblaciones de peces cuya tasa de mortalidad por pesca anual se considera coherente con la que proporciona el rendimiento más elevado a largo plazo. La mortalidad de pesca en estas poblaciones debe mantenerse en los niveles actuales y los TACs no deberían de un año para otro más del 15%. En este grupo se hallarían la solla en la zona VII y los galos en las zonas VIIIc y IXa. En este grupos también se

podían incluir otras especies como la arenque en las zonas IV y IIIa, el eglefino y el carbonero.

- Poblaciones sobreexplotadas con respecto al rendimiento máximo sostenible pero sin superar los límites biológicos de seguridad. En este grupo se hallan las poblaciones que a corto plazo no corren riesgo de agotamiento debido a un deficiente reclutamiento, a pesar de ser explotadas con una elevada mortalidad. Igualmente se incluyen las poblaciones que no rebasan los límites biológicos de seguridad, pero cuya mortalidad no ha sido posible calcular. La mortalidad de pesca de estas poblaciones no deben aumentar y los TACs se deben mantener en los límites del 15%.

En este grupo se pueden incluir las poblaciones de merlán en la zona VIIe-k, el arenque en el Mar Báltico, el lenguado en la zona IIIa, el rape en la zona VIIIc y en la IXa y el arenque en la unidad de gestión 3 del Mar Báltico.

- Poblaciones que rebasan los límites de seguridad. En este grupo se hallan las poblaciones que corren el riesgo de agotamiento debido a un deficiente reclutamiento a corto plazo con una elevada mortalidad de la pesca. Igualmente en este grupo se incluyen especies sobre las que se disponen de pocos datos. Bruselas señala que se hallan en esta citación especies como el lenguado en la zona VIId, el gallo en la zona VIIIb, c e-k, l o la solla. Las variaciones máximas se deberán hallar igualmente en los límites del 15%.

- Poblaciones sujetas a planes a largo plazo. En este grupo se hallan poblaciones que han estado sometidas a graves riesgos y que,



en consecuencia, han sido objetivo de planes para su recuperación. En esta situación se hallan poblaciones como el bacalao y la merluza, en diferentes zonas, donde las posibilidades de pesca para el próximo año se deben ajustar al desarrollo de los planes.

En el conjunto de las poblaciones de pesca en el marco comunitario se analiza igualmente la situación de las especies poco longevas donde hay situación de elevada mortalidad. En esta situación se hallan poblaciones como el lanzo en la zona IV y muy especialmente la anchoa en las zonas VIII y IX, que afectan muy especialmente a la flota española. Sobre las posibilidades de pesca para 2007 en el caso de la anchoa para el golfo de Vizcaya, la Comisión propondrá unos TACs iniciales basados en el mantenimiento del tamaño de la biomasa reproductora en un nivel prudente durante el periodo de reproducción en 2007 con un reexamen de los TAC a lo largo del año basados en los datos que se recojan en primavera. Para la zona IX, la Comisión propondrá unos TACs equivalentes a los de 2006 salvo que surja un problema de conservación con posterioridad.

Al margen de la situación general de los caladeros, los responsables comunitarios analizan finalmente la situación en concreto de algunas especies como el bacalao, las especies de aguas profundas, la cigala o la bacaladilla.

En relación con las poblaciones de peces de aguas profundas, la Comisión ha elevado ya una primera propuesta sobre TACs para los años 2007 y 2008. Esta política de gestión afectará a especies como tiburones, sable ne-

gro, brosmio y brótola. Los responsables comunitarios consideran que se trata de especies de crecimiento lento con una producción tardía por lo que son especialmente vulnerables a la sobreexplotación. De acuerdo con los datos de los científicos, estas poblaciones ya se hallan en la actualidad sobreexplotadas y se están capturando de una forma insostenible.

Con la experiencia de las campañas precedentes, los informes concluyen que las capturas reales, debido a ese problema, se hallan por debajo de las posibilidades de pesca. Por ese motivo, los planteamientos de la Comisión de cara al futuro se enmarcan en la necesidad de una reducción gradual de las actuales posibilidades de pesca con una reducción anual del 33% en 2007 y del mismo porcentaje en 2008.

En el caso de algunas especies como granadero o maruca azul, donde las capturas han sido superiores a las cuotas en algunas zonas, la reducción del esfuerzo pesquero se calculará utilizando las posibilidades actuales de pesca como punto de partida para evitar que se produzca una situación de sobreexplotación.

Para otras poblaciones donde los informes científicos no recomiendan aumentar el esfuerzo pesquero, objetivo de la Comisión es que se mantengan las actuales posibilidades de pesca.

Finalmente la Comisión propone mantener las zonas de protección ya existentes para especies como el reloj anaranjado frente a las costas de Irlanda. ■

La Comisión apuesta porque las oscilaciones de los TACs cada año se hallen en unos límites no superiores al 15% al alza o a la baja

VIDAL MATÉ

El Instituto Social de la Marina y la Universidad de Cádiz

FIRMAN UN CONVENIO MARCO DE COLABORACIÓN



Eduardo González López, Director General del Instituto Social de la Marina, y Diego Sales Márquez, Rector de la Universidad de Cádiz, firmaron un Convenio Marco dirigido a fomentar la colaboración entre la Facultad de Ciencias Náuticas y este Instituto en cuanto a la formación, la investigación y la divulgación. Dicho acto contó asimismo con la presencia de Sebastián Saucedo Moreno, Subdelegado de Gobierno en Cádiz.

La primera actuación derivada de este acuerdo es el compromiso de reserva de un total de 35 plazas para alumnos de 2º Curso de la Licenciatura de Ciencias Náuticas y Transportes Marítimos y Máquinas Navales de la Facultad de Ciencias Náuticas, al objeto de que éstos puedan recibir los cursos de especialidad de Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate no Rápidos y Botes de Rescate Rápido.

Por su parte, la Universidad de Cádiz, a través de la Facultad de Ciencias del Mar, se compromete a realizar, a petición del I.S.M., cursos para 35 trabajadores del mar sobre diferentes especialidades, dependiendo de la demanda de éstas que tenga la Dirección Provincial del I.S.M. de Cádiz. Estos cursos se realizarán en las localidades que establezca la citada Dirección Provincial, despla-

zando, a este efecto, la Facultad de Ciencias Náuticas de Cádiz a los docentes a su cargo, asumiendo los gastos propios derivados de estos cursos.

Asimismo, este Convenio establece la posibilidad de colaboración entre profesores de la Universidad de Cádiz con el Centro Nacional de Formación Marítima de Isla Cristina.

También, a través de este convenio se establece una colaboración en orden a fomentar la investigación y divulgación de todos los temas relacionados con la seguridad operacional del buque, la prevención de riesgos laborales en el sector marítimo pesquero, sanidad marítima y promoción profesional de los trabajadores del mar, así como cualquier otra materia de interés para ambas instituciones.

El Director General del I.S.M. manifestó sentirse muy satisfecho en colaborar con la Universidad ... *“no cabe duda que estableciendo este tipo de acuerdos sobre temas formativos para universitarios, nuestras capacidades y nuestra disposición alcanza mayor proyección. Es nuestro interés ir ahondando en fomentar más actividades que nos permitan también desde los recursos de la Universidad ofrecer al sector marítimo posibilidades de formación”.*

El Rector igualmente se congratuló por este convenio que viene a suponer, según sus palabras ... *“trabajar conjuntamente por aumentar la seguridad marítima en el mar, al tiempo que prevenir riesgos para la vida de las personas que trabajan en este importante sector, poniendo a disposición del I.S.M. nuestros recursos de cara a aumentar la cualificación de los profesionales que en el mismo trabajan, al tiempo que nos beneficiamos de los medios y experiencias que este organismo posee para poder formar mejor a nuestros alumnos”.* ■

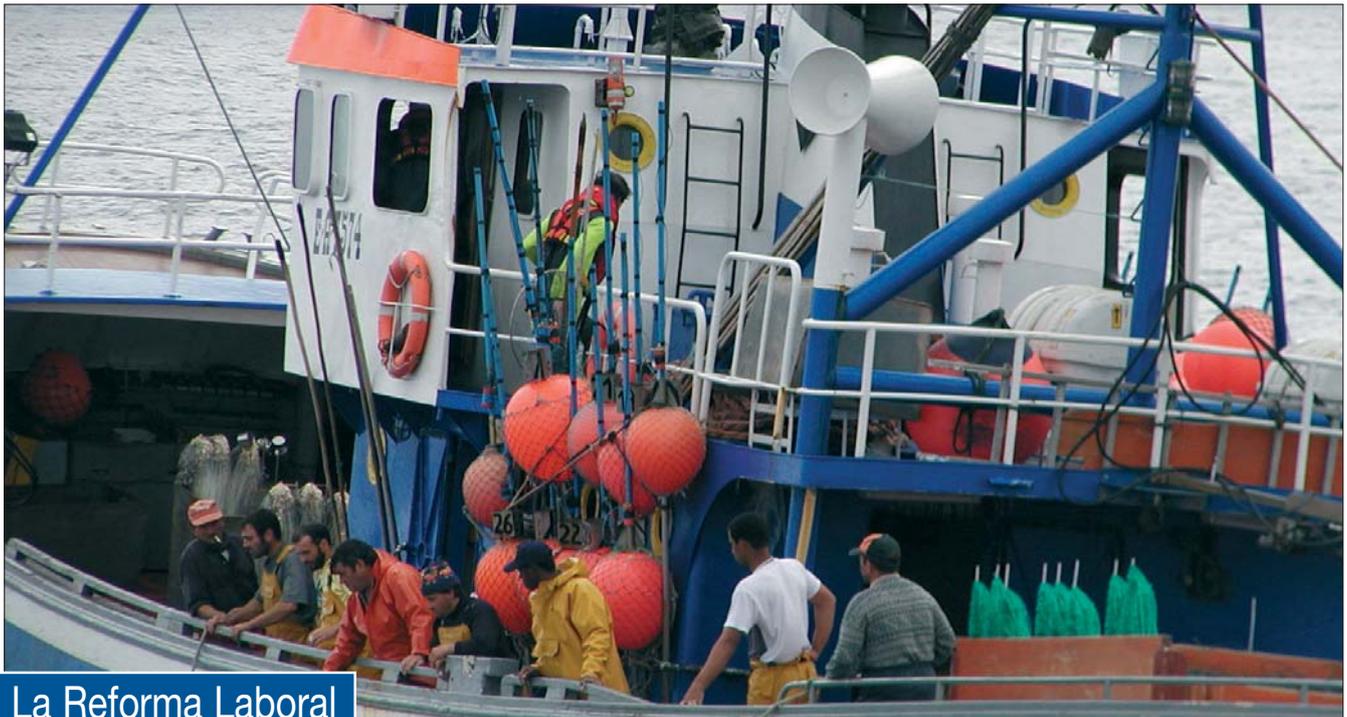
Centro Nacional de Formación Marítima **Isla Cristina**

Dirección:

Avda. Federico Silva Muñoz s/n.
21410 Isla Cristina (Huelva)
Tel.: 959 331 345

Dirección Provincial de Huelva





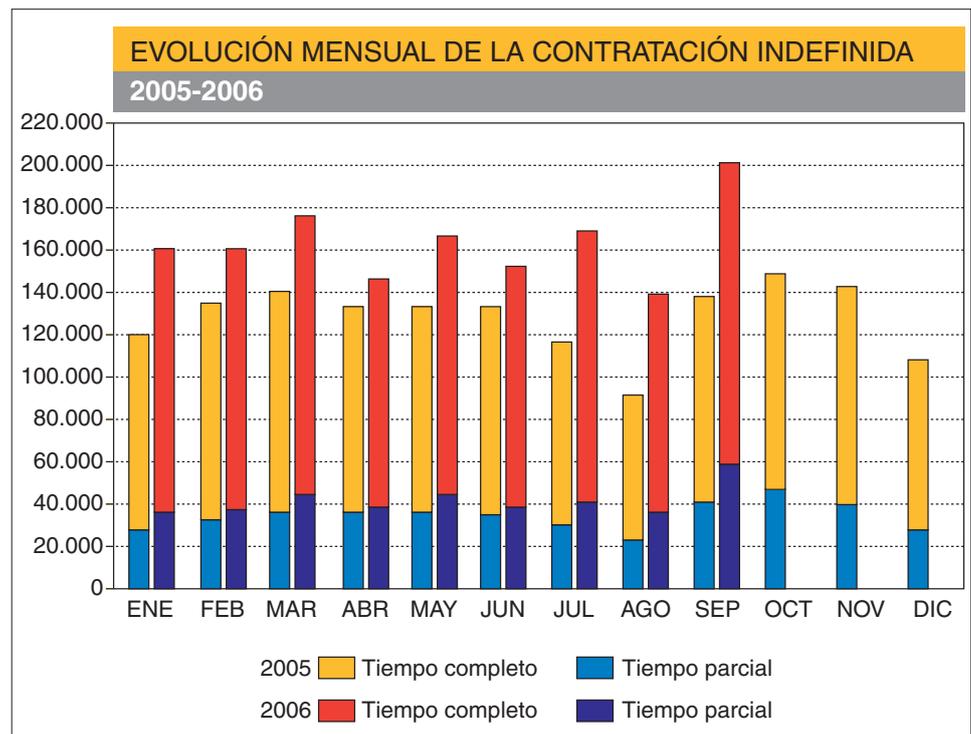
La Reforma Laboral

DUPLICA los contratos estables

Los resultados de la Reforma Laboral no se han hecho esperar. El objetivo fundamental del acuerdo suscrito entre el Gobierno, sindicatos y empresarios es fomentar la contratación estable, así como la conversión de contratos temporales en indefinidos. Se trata, en definitiva, de una apuesta por el empleo estable, fundamentalmente en lo que afecta a jóvenes y mujeres, colectivos preferentemente castigados por el paro y los contratos temporales. Y la apuesta ha obtenido unos resultados muy positivos.

Las previsiones del Gobierno para el segundo semestre de este año, era alcanzar la cifra de 800.000 nuevos contratos indefinidos y, en sólo un trimestre, de julio a septiembre, se han registrado medio millón. Estos resultados fueron valorados como muy satisfactorios por Valeriano Gómez, secretario general de Empleo, quien manifestó que "incluso podría superarse la previsión inicial".

Y es que las cifras "hablan" por sí solas. Durante el presente año se prevén más de dos millones de contratos estables, de los que 600.000 serán fruto de la conversión de temporales a fijos, mientras que en el año 2005 el número de conversiones fue de 320.000. Además, Valeriano Gómez, animó a los empresarios a que transformen cuanto antes la conversión de temporales en contratos estables, ya que cuentan en la actualidad con bonifi-



PROGRAMA DE FOMENTO DE EMPLEO

(Bonificaciones empresariales a la contratación laboral)

Colectivos	Descripción	Cuantía anual	Duración
BONIFICACIONES A LA CONTRATACION INDEFINIDA			
Mujeres	Desempleadas, así como las víctimas de violencia de género.	850	4 años
	Contratadas en los 24 meses siguientes al parto.	1.200	4 años
	Contratadas después de 5 años de inactividad laboral, si, anteriormente a su retirada, han trabajado, al menos, 3 años.		
	Con contrato suspendido (indefinido o temporal) reincorporadas tras la maternidad.		
Mayores de 45 años		1.200	Toda la vigencia del contrato
Jóvenes	De 16 a 30 años.	800	4 años
Otros colectivos y situaciones especiales	Parados de al menos seis meses y personas en situación de exclusión social.	600	4 años
	Conversiones en indefinidos de contratos formativos, de relevo y sustitución por jubilación.	500	4 años
	Personas con discapacidad.	3.000	Toda la vigencia del contrato
	Personas con discapacidad severa, procedentes de enclaves laborales.	3.200	Toda la vigencia del contrato
PLAN EXTRAORDINARIO PARA LA CONVERSIÓN DE EMPLEO TEMPORAL EN FIJO			
Conversiones en indefinidos de contratos temporales, incluidos los contratos formativos, de relevo y de sustitución por jubilación, en todos los casos celebrados antes del 1 de junio de 2006, siempre que la conversión se realice antes del 1 de enero de 2007		800	3 años
BONIFICACIONES EN SUPUESTOS EXCEPCIONALES DE CONTRATACION TEMPORAL			
Victimas de violencia de género		600	Toda la vigencia del contrato
Personas en situación de exclusión social		500	Toda la vigencia del contrato

“Las previsiones de la Reforma Laboral se han cumplido e incluso se han visto superadas”
(Valeriano Gómez, secretario general de Empleo)

En sólo un trimestre la conversión de contratos temporales en indefinidos ha superado la cifra total registrada durante el año 2005

caciones, que terminarán cuando culmine este año, según establece la Reforma Laboral.

SEPTIEMBRE

Durante el mes de septiembre se han suscrito más de doscientos mil contratos indefinidos, casi un cincuenta por ciento más que en el mismo mes del año 2005. De los indefinidos registrados en el mencionado mes, casi la mitad, concretamente 97.000 fueron consecuencia de las conversiones en estables.

El número total de contratos realizados durante el mes de septiembre ha sido de 1.674.735, la mayor cifra registrada en un mes en la serie histórica. Supone un incremento de 56.784 (3,5 por ciento) respecto al mismo mes del año anterior. La contratación acumulada en los nueve primeros meses de este año ha alcanzado la cifra de 13.660.798, lo que supone 1.032.117 (8,1 por ciento)

contratos más que en el mismo período del año 2005.

En cuanto a los contratos de carácter estable, en el mes de septiembre se han realizado 200.688, la mayor cifra de cualquier mes de la serie histórica y representa el 12 por ciento del total de contratos. Supone una subida de 61.797 (44,4 por ciento) respecto al mismo mes del pasado ejercicio.

En cifras acumuladas durante los nueve primeros meses de este año se han realizado 1.470.542 contratos indefinidos, lo que supone un aumento de 327.319 (28,6 por ciento), sobre el mismo período de 2005.

En cuanto a la duración de la jornada, los indefinidos registrados en septiembre, 141.792 son a tiempo completo y 58.896, a tiempo parcial. Los primeros han registrado una subida, respecto al mismo mes del año anterior, de 44.329 (45,4 por ciento) y, los segundos se han visto incrementados en 17.467 (42,1 por ciento). ■

El Diálogo Social CUMPLE SUS OBJETIVOS

El diálogo a tres bandas, entre Gobierno, sindicatos y empresarios, se ha concretado con la firma de 16 acuerdos. El diálogo social y el consenso constituyen el pilar básico en el desarrollo de los derechos y deberes sociales. Nunca, en tan sólo dos años, se ha alcanzado un nivel de consenso semejante, ni un nivel de protección y compromisos que impulsan el Estado de Bienestar.

El punto de arranque tuvo lugar con la Declaración para el Diálogo Social, que aborda "La Competitividad, el Empleo Estable y la Cohesión Social, documento rubricado el 8 de julio de 2004 por el Gobierno y los máximos responsables de las organizaciones empresariales y sindicales.

Los acuerdos más importantes alcanzados son la Reforma del mercado de trabajo, que impulsa la contratación indefinida, y la reforma del sistema de la Seguridad Social, en el que se contempla la revalorización de las pensiones mínimas. Ambos acuerdos se firmaron en la Moncloa, en presencia del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero. Y en todos ellos estamparon su firma el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Jesús Caldera, los secretarios generales de UGT y CC.OO., Cándido Méndez y José María Fidalgo, y los presidentes de CEOE y CEPYME, José María Cuevas y Jesús Bárcenas.

Con la presentación al Consejo de Ministros, celebrado el pasado 29 de septiembre, de un anteproyecto de ley por el que se modifica el Estatuto de los Trabajadores en materia de información y consulta de los trabajadores, y en materia de protección de los mismos en caso de insolvencia empresarial, están cerradas todas las mesas de diálogo que se pusieron en marcha tras la Declaración, a falta de abordar la revisión de la participación institucional de los agentes sociales que, de común acuerdo, se ha decidido sea el último tema a tratar.



ACUERDOS MÁS DESTACADOS

En sólo dos años, estos son los principales acuerdos alcanzados:

- Desarrollo y aplicación de los aspectos laborales de la Ley de Extranjería, de la que se ha derivado el proceso de normalización.
- Racionalización del Salario Mínimo interprofesional e incremento de su cuantía, con el horizonte de alcanzar una cuantía mensual de 600 euros al finalizar la legislatura.
- Revalorización, por encima de la inflación real, de las pensiones mínimas contributivas y no contributivas de la Seguridad Social para 2005 y 2006.
- Ley por la que se habilita a la negociación colectiva para que puedan establecerse a través de las mismas cláusulas para la extinción de los contratos de trabajo al alcanzarse la edad ordinaria de jubilación, vinculadas al cumplimiento de compromisos de empleo.
- Real Decreto sobre el procedimiento de extensión de convenios colectivos.
- Mejora del funcionamiento de la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Co-



lectivos, con la asunción de nuevas funciones y cometidos.

- Tercer acuerdo sobre solución extrajudicial de conflictos (firmado sólo por los interlocutores sociales), y Acuerdo Tripartito para desarrollar y potenciar el funcionamiento del Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje.

- Proyecto de Ley que regula la implicación de los trabajadores en las sociedades anónimas domiciliadas en España, que traspone la Directiva Comunitaria en la materia.

- Prevención de riesgos laborales, a través del Real Decreto para la habilitación de funcionarios técnicos de las Comunidades Autónomas para desempeñar funciones de colaboración con la Inspección de Trabajo y de la Seguridad Social en la vigilancia y control de la normativa de prevención de riesgos laborales; el aumento de las dotaciones destinadas a la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales; Reglamento de los Servicios de Prevención y Real Decreto que regula las actividades de las Mutuas como servicio de prevención ajeno.

- Real Decreto-Ley sobre formación continua que contiene el sistema de bonificaciones que las empresas podrán aplicarse por la formación de sus trabajadores.

- Política industrial: Acuerdo Marco para la constitución de seis observatorios industriales en los sectores textil-confección, químico, de bienes de equipo, de electrónica, tecnologías de la información y telecomunicaciones y automoción (fabricantes y componentes).

- Acuerdo para institucionalizar y articular el diálogo social vinculado al cumplimiento del Protocolo de Kyoto, que prevé la constitución de ocho Mesas de diálogo de carácter Tripartito, una de carácter general y siete sectoriales.

- Acuerdo para impulsar el Sistema Nacional de Dependencia.

- Acuerdo de Formación Profesional para el Empleo.

- Acuerdo para la Mejora del Crecimiento y del Empleo.

- Acuerdo para la Reforma del sistema de Seguridad Social. ■

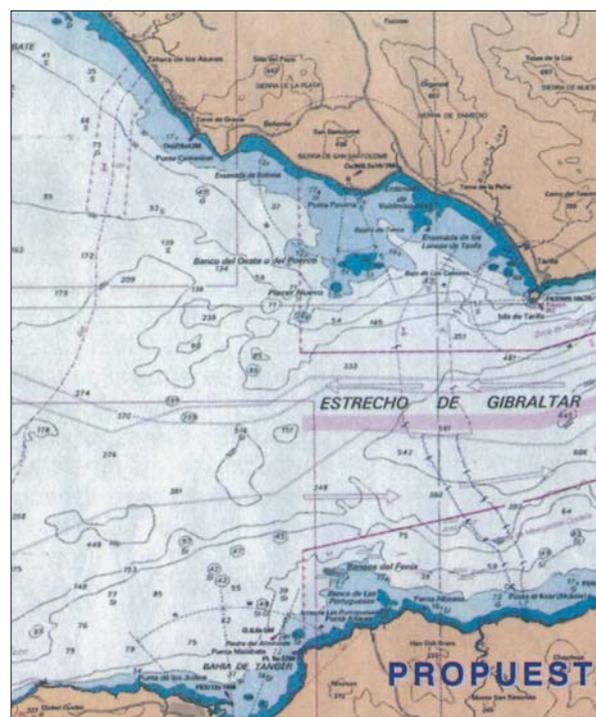
Gobierno, empresarios y sindicatos cumplen los objetivos contemplados en la Declaración del Diálogo Social

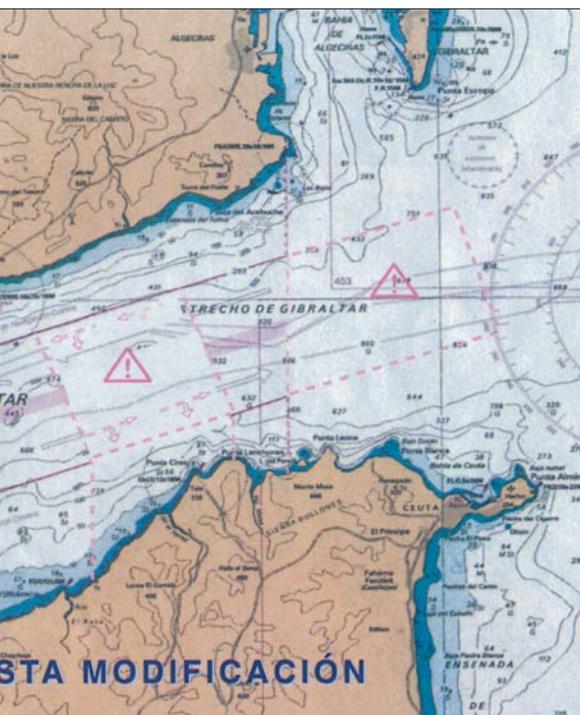
El balance se concreta con la firma de 16 acuerdos



España y Marruecos **SEÑALAN NUEVAS ZONAS DE PRECAUCIÓN** en el Estrecho

La entrada en servicio, en 2007, del nuevo puerto de Tánger ha inclinado a las autoridades marítimas de Marruecos y España a plantear, en tiempo y forma, el señalamiento de nuevas zonas de precaución en el Estrecho, cuyo dispositivo de separación de tráficos –que data de 1968– va a ser modificado.



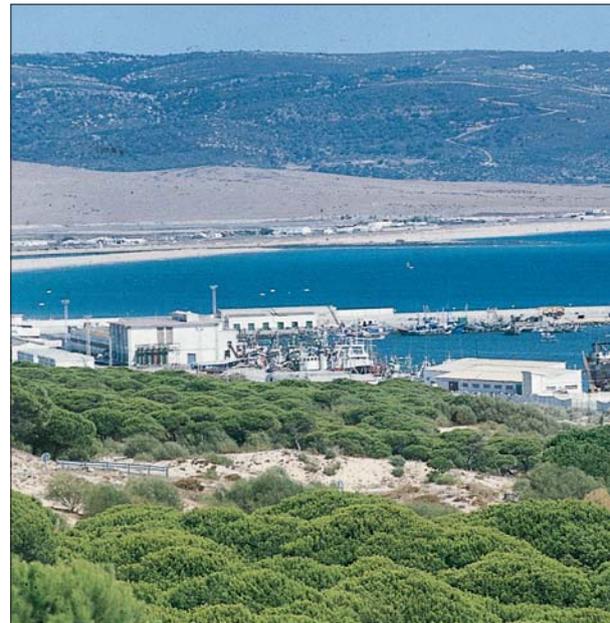


Las mejoras se consideran “consecuentes y adecuadas” para que los buques determinen sus posiciones con la precisión que requiere el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes y mantienen la obligatoriedad del sistema de notificación. Los negociadores de Marruecos y España justificaron, ante el Comité de Seguridad Marítima de la OMI, que “las nuevas medidas garantizarán la seguridad de las navegaciones y la protección del medio ambiente marino de la zona”.

CONTRA ABORDAJES Y VARADAS

Las condiciones de escasa visibilidad, muy frecuentes en época estival, han causado la producción de diez accidentes –relacionados con abordajes y varadas– en los seis últimos años. El Estrecho se ha vuelto una de las zonas del mundo con mayor densidad de tráfico, por simple consecuencia del paulatino aumento del paso de mercan-

Se modificará el dispositivo de separación de tráficos para dar respuesta a la entrada en servicio del nuevo puerto de Tánger



Cien mil buques/año, sin contar los de pesca y recreo, acercan esta densidad de tráficos a las más altas del mundo

cías desde Marruecos a los mercados de la Unión Europea.

Según la consultoría de Tarifa-tráfico, durante 2005 se acercan a los cien mil buques/año los que cruzan el Estrecho, sin contar con las embarcaciones de pesca y recreo, también en fuerte alza. Por lo que a la navegación de pasaje se refiere, si en 1986 viajaron 442.000 pasajeros entre Algeciras y Tánger, éstos ya sobrepasan los 2.450.000 en 2005 y semejante tirón ha registrado el tráfico Algeciras-Cádiz-Algeciras.

En el año 2004 cruzaron el Estrecho 91.051 buques, de los que 31.140 lo hicieron en sentido este-oeste, 31.090 hacia el Mediterráneo y 30.452 en sentido norte-sur, pero el gran sumando de estos totales lo representa la llamada "Operación Paso del Estrecho" (OPE), que los últimos veranos añade dos millones de personas y medio millón de vehículos de norteafricanos en vacaciones.

La próxima entrada en servicio del nuevo puerto de Tánger-Med añadirá otros cinco

millones de pasajeros, en 2007, un millón de vehículos particulares y medio millón de camiones, más unas previsiones de carga general a movilizar cerca de los tres millones de teus y dos millones de toneladas en hidrocarburos.

DOS ZONAS DE PRECAUCIÓN ESPECIAL Y MODIFICACIÓN DEL DST

Tal prueba de exigencia no podría afrontarse desde el existente Dispositivo de Separación de Tráficos (DST), que data de 1968 –en que su utilización no era ni obligatoria– y entraría en vigor en 1973, hasta que complementariamente –en 1994– se delimitó la zona de navegación costera y desde 1997 se implantaría el Sistema de Notificación Obligatoria.

Para dar respuesta a tan elevadas situaciones de cruce, el documento que las autoridades marítimas de Marruecos y España han dirigido a la Organización Marítima Internacional (OMI) plantea "implantar una zona de precaución en el lado Este del DST; una zona de precaución con direcciones recomendadas para dirigir la entrada y salida de buques al nuevo puerto de Tánger-Med; y dividir la actual zona de navegación Sur en dos zonas de navegación costera al Este y al Oeste, en la actual configuración, con una zona de libre navegación entre ellas".

En la propuesta de las autoridades de Marruecos y España se postula el mantenimiento del Sistema de Notificación Obligatoria a los buques y se establece que cualquier infracción al Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar (de





1972) sea sancionada conforme a ambas legislaciones.

Para los expertos del Colegio Nacional de Prácticos de Puertos, la nueva modificación del DST "satisface los requerimientos de los sistemas de organización de tráficos de la OMI y mejorará la seguridad", si bien –añaden– que "en el lado Este del DST propuesto confluyen varios factores, de los que explicitan, a) las elevadas situaciones de cruce, b) alta interacción entre buques por confluencia de rutas, y c) la presencia del bajo de La Perla, área en la que se han producido la mayoría de abordajes". ■

S. DE FRANCISCO

La OPE-2006, prueba de esfuerzo

Por encima de los dos millones de pasajeros y medio millón de vehículos han pasado el Estrecho, durante el período oficial de vacaciones 15 de junio/setiembre, por los puertos de Algeciras y Tarifa, auténtica prueba de esfuerzo para un sistema en el que la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras invirtió 1,7 millones de euros.

Sin incidencia notable que registrar y con la repetición del buen funcionamiento de los últimos años, la Operación Paso del Estrecho

2006 presentó mejoras de espacio para el preembarque de vehículos, hasta las 20,2 hectáreas, a las que se sumaron otras 6,5 hectáreas en la zona de Isla Verde, sobre las de Galera, Galerilla, Juan Carlos I Sur, Rotabel y Llano Amarillo. Este refuerzo de aparcamientos solventó el pico de los días-punta (últimos de julio y primeros de agosto) habilitando suplementariamente zonas para camiones.

Veinticinco mil metros cuadrados de sombra, cincuenta fuentes de agua potable, treinta módulos de aseo, comunicaciones y megafonía, mezquita y dos zonas de ocio para niños, completaron un dispositivo que nunca se desbordó, bajo mando único. En la fase de retorno se agilizaron los controles de frontera e inspección de vehículos, con aumento de los carriles de paso y haciendo circular a los camiones por circuito independiente. Los servicios de Cruz Roja y Protección Civil, así como la policía portuaria no decantaron incidencias mayores.

Los flujos de paso han vuelto a aumentar, de manera considerable (8%) los del puerto de Málaga, desde y hacia Melilla, donde se ha hecho un importante esfuerzo en instalaciones y servicios. ■ S. de F.



Francia y España

COMPARTEN LA VIGILANCIA Y BÚSQUEDA



La costa noroeste de España, por la que navegan anualmente unos 35.000 buques, es el principal objetivo de vigilancia y búsqueda que se proponen las autoridades marítimas de Francia y España, con anticipación a la entrada en vigor de la Directiva sobre los Vertidos, en 2007.

El llamado “Plan de los mil millones” contempla refuerzos para hacer cumplir la Directiva de Vertidos-2007

Nuestra Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR) y la Prefectura Marítima del Atlántico francesa ya coordinan sus servicios homólogos y patrullas en aguas del noroeste español. De esta forma, se extiende a las costas de Galicia y resto del Cantábrico la tarea conjunta que ambas autoridades marítimas ya habían desplegado, hace años, en los golfos de Vizcaya y de León.

Una sensible mejora de medios, con entrada progresiva en servicio de las estaciones de identificación automática de buques, los radares de vigilancia, buques remolque-



anticontaminación-salvamento (polivalentes), unidades aéreas, hasta el despliegue del guardacostas europeo, jalonan el arranque del Plan Nacional de Salvamento Marítimo (2006-09).

EL PLAN DE LOS MIL MILLONES

Con un presupuesto que sextuplica el del anterior Plan, las autoridades del Ministerio de Fomento han hecho de 2006 un hito histórico para llenar las carencias de planteamientos y medios salvamentistas. La entrada en servicio de nuevos buques polivalentes y aviones de vigilancia, actualmente en

construcción, reclamaba esta solución provisional de coordinarse con expertos y medios franceses.

Ya en el pasado verano las primeras coberturas de vigilancia y búsqueda se completaron con vuelos, incluso nocturnos, para la predicción de las trayectorias de los buques, su correcta ocupación de ruta en el dispositivo de separación de tráficos y el seguimiento de las manchas de hidrocarburos y otros vertidos.

La vigilancia constante del avión "Servio-la-3", con base en el aeropuerto santiagués de Lavacolla, han permitido la detección de



Entran en funcionamiento las estaciones de identificación automática, el más potente radar civil de uso marino y las unidades aéreas y buques polivalentes de remolque, anti-contaminación y salvamento

manchas de hidrocarburos, la disuasión de los “sentinazos” y orillar el gran peligro de los contenedores perdidos por los buques.

El llamado “plan de los mil millones”, por ser esta cantidad de euros su montante global, no ha olvidado en sus pretensiones ni a la actividad de pesca ni al sector de las embarcaciones de recreo, que este mismo verano último recibieron instrucciones para incorporarse al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

Al horizonte 2009 los medios de salvamento españoles habrán alcanzado las 55 embarcaciones “Salvamar”; el número de helicópteros se habrá duplicado hasta 10 unidades. La flota de salvamento tendrá 14 buques, los últimos cuatro polivalentes serán de última generación y contruidos con

tecnología y por astilleros nacionales. En actual fabricación se hallan 4 aviones “EADS-CASA 235/300”, pero ya han entrado en funcionamiento, desde julio último, otros tantos, alquilados a SENASA y modelos “Bechcraft Baron B-55”.

Un primer objetivo del Plan se resume en la exigencia salvamentista de que “aviones y helicópteros garanticen su presencia física en cualquier punto marítimo –dentro de las 25 millas– en un máximo de 60 minutos” y que “la emergencia sea considerada como un accidente laboral”, sobre el funcionamiento de unos protocolos-tipo de actuación, desde unas bases de apoyo y materiales de reserva –seis nuevas bases locales– que permitan atender los problemas de contaminación marina anexos al accidente.



LLENAR EL FLANCO DESCUBIERTO

Para los expertos de la Prefectura Marítima del Atlántico, que se entrenaron con sus homólogos de SASEMAR en las costas de Galicia, “se trata de llenar el flanco descubierto en que produjo la catástrofe del “Prestige”, por las carencias de España en buques polivalentes anti-contaminación y modelos de predicción de la dirección que habían tomado los vertidos”.

Operativo ya el nuevo radar marino de uso civil existente en España –el más potente de su generación– y alejado el corredor del paso de los buques hasta 40 millas de la costa, ya no podrían repetirse las circunstancias de aquella catástrofe, ni en la zona que ocurrieron los hechos ni en el Cantábrico mismo. Por pura consecuencia de este nuevo



régimen de distancias en el Dispositivo de Separación de Tráficos (DST), no solamente se asegura el alejamiento, sino que “cualquier buque, desde Oporto hasta el Cabo de Peñas, es controlado y seguido desde el centro de Fisterra, ya conexo a los franceses de Lorient y Brest, controles a los que se sumarán otros tantos desde Falmouth (Gran Bretaña) y Punta Delgada (Azores) y Lisboa.

LA DIRECTIVA DE VERTIDOS, EN PUERTAS

Con la fijación de las conductas ilícitas y un régimen de sanciones que podría llegar a los 1,5 millones de euros y hasta los 10 años de cárcel, la próxima entrada en vigor de la Directiva de la UE sobre Vertidos –en 2007– y el patrullaje del primer guardacostas europeo, se plasmará todo un escenario consistente para la seguridad de la navegación.

Un programa de satélite –ya existente en las costas británicas– hará constantes pasadas de vigilancia para localización y seguimiento de las manchas de hidrocarburos. Ello significará un ojo –veinticuatro horas al día– sobre unos 300.000 metros cuadrados, con inclusión de las Islas Canarias, el programa ERGOS, que ya aplicado en el Mar del Norte y el Báltico, será implementado en todas las aguas de la Unión Europea.

En la misma línea de reforzamiento de la seguridad frente al vertido incontrolado o accidental, Marina Mercante y la Federación de Industrias Químicas (FEIQUE) han signado un acuerdo de prevención para el transporte de productos químicos peligrosos frente a las costas españolas. Es la transposición a las vías marítimas de otros acuerdos preventivos terrestres y la puesta en marcha

Salvamento Marítimo, Medalla de Oro de la Cruz Roja

Con motivo de la celebración del Día Mundial de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) ha sido distinguida con la Medalla de Oro de dicha institución, en brillante acto conmemorativo que presidieron los Reyes don Juan Carlos y doña Sofía.

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, recibió el galardón que reconoce “la constante tarea de salvamento, búsqueda y rescate que, por parte de las más de 1.000 personas de las unidades de SASEMAR, se presta en las aguas españolas y especialmente a los inmigrantes procedentes del área subsahariana”.

De las aproximadamente 38 vidas que Salvamento Marítimo rescata cada día en el mar, 19 son de inmigrantes. Durante 2005 fueron asistidas 6.805 personas que se hallaban en situación de riesgo de sus vidas, a través de 248 emergencias atendidas en el referido año, desde los Centros de Salvamento de Tarifa, Almería, Tenerife y Las Palmas. En el total de las aguas españolas fueron 3.903 las respuestas a la llamada de emergencia y 13.732 las personas atendidas por la red estatal salvamentista, en su área de responsabilidad, de más de millón y medio de kilómetros cuadrados. ■ S. de F.



del sistema CERET, Centro Español de Emergencias durante el Transporte.

En estos prolegómenos a la vigencia de la Directiva UE sobre Vertidos, la fachada atlántica española también ha sido objeto de la visita del “Ille de Bréhat”, uno de los tres buques de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), que realizó maniobras en la Ría de Ares (A Coruña). Esta unidad polivalente, de prevención y recogida de vertidos contaminantes, quedaría automáticamente en disponibilidad de sumarse a los medios propios de SASEMAR y la Xunta de Galicia, caso de producirse cualquier derrame o accidente en esta zona del arco atlántico. El buque hizo una exhibición, ante expertos de esta zona marítima, de despliegue de sus brazos recogedores y “skimmers”, bombas succionadoras, etc. ■

S. DE FRANCISCO

MÁS LIDERAZGO ESPAÑOL en los cruceros

La oferta crucerista de España ha vuelto a desplegar un brillante tono de crecimiento, durante 2005, y presenta perspectivas de alto crecimiento en las previsiones de tráficos para 2007. La fachada mediterránea es el destino preferido de los cruceristas europeos, en una firme tendencia marcada por Barcelona y Baleares.





Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias han comprometido una inversión de 118 millones de euros, para el período 2006-09, que apuntan a equipamientos y terminales, una vez que se ha resuelto la problemática de las medidas y medios de seguridad en los últimos años.

CRECIMIENTO DE DOS DÍGITOS Y LIDERAZGO EUROPEO

El sistema portuario español no cesa de renovar sus propias marcas de crecimiento, ya en los dos dígitos anuales, y establecido ya el crucerismo como un producto de consumo, nuestro país recibió 3.953.575 pasajeros, durante 2005, en este rubro turístico. Del total de viajeros que pasan por las terminales marítimas españolas, entre 23 y 25 millones anualmente, el 17 % son cruceristas.

Nuestro sector creció un 11,2%, respecto a 2004, en cruceristas y un 5,95 en el caso de los buques dedicados a este tipo de tráfico, que tienden a ampliar capacidad, sobre el tirón de la oferta. Las previsiones del sistema portuario español para el cierre de 2006 rebasan los 4,5 millones de cruceristas

y apuntan a los 5 millones para 2007. No existe sector en nuestra economía que presente tan inequívocos signos de salud.

En la reciente convención mundial de la industria de cruceros, España y su oferta han vuelto a contrastar un liderazgo europeo indiscutible y sustentado por la fachada mediterránea –desde Barcelona y Baleares–, pero el resto de los puertos, de menor importancia y tradición, han duplicado y más sus cifras de movimiento crucerista, tales como Tarragona (+115%) y Motril (+95%).

DE LA SEGURIDAD PORTUARIA A LA EXPANSIÓN

Este pronunciado auge del sector ha sido respondido, por las autoridades españolas, con una elevada apuesta de inversiones, que, si hasta el momento afrontaban las medidas y medios de seguridad –hoy ya cumplimentadas–, se vuelcan en el presente hacia las ampliaciones de equipamientos, atraques y urbanización de zonas del hinterland portuario.

Durante el año 2005 se han invertido 35 millones de euros en los recintos portuarios, que, en 2006 se incrementarán aún un 30%

Las previsiones para 2007 escalan a los cinco millones de pasajeros

El esfuerzo inversor apunta equipamientos y terminales, después de resuelta la dotación de medidas e infraestructuras de seguridad



más, hasta llegar a los 118 millones de euros en equipamientos y terminales, para el período 2006-09, en mejora de atención a los pasajeros, tanto de línea regular como de crucerismo. Suplementariamente, el sector se habrá beneficiado de las inversiones que, por el concepto puerto-ciudad –otros 50 millones de euros– integran favorablemente ambos espacios, como es el caso de las

ampliaciones en los paseos marítimos, zonas peatonales y de otros servicios.

El sector portuario ha creído interesante promover, turísticamente áreas geográficas próximas con marcas conjuntas o individuales, buscando las sinergias que producen las

Sevilla, al proyecto europeo de Vías Navegables

El único puerto fluvial español, Sevilla, se beneficiará de la acción "Náyades" de la Comisión Europea, un Programa de Desarrollo para la Navegación y las Vías Fluviales Europeas, 2006-13, que rotula como "autopistas fluviales" el comisario de Transportes, Jacques Barrot, a semejanza del proyecto de las "autopistas del mar".

Se da la curiosa circunstancia de que Sevilla y su puerto ya figuraban en este tipo de inventario de las vías navegables europeas desde 1996 y, de hecho, está integrado en la Fede-

ración de Puertos Interiores Europeos, entre doscientos y más de dieciocho países, pero ha sido la presidencia austriaca de la Comisión la que le ha dado el espaldarazo.

Los 80.000 metros cuadrados del entorno y zona logística del Guadalquivir quedan dispuestos "a la intermodalidad con el tren, mejora de infraestructuras y la adaptación a buques de mayor calado", con el efecto añadido de su profundización del canal de navegación, históricamente reivindicada.



escalas de grandes cruceros. Es el caso del espacio "Costa Verde", para los puertos de A Coruña, Gijón, Santander y Bilbao, "Cruce-ro del Sol" (SunCruise) para Almería, Alge-ciras, Cádiz, Ceuta, Huelva, Málaga, Melilla, Motril y Sevilla, así como el exitoso "Crucero de las Islas Atlánticas", entre Canarias y Ma-deira, acogido a los programas FEDER, de cooperación interregional de la Unión Euro-pea.

EL SUBSECTOR MÁS DINÁMICO DEL TURISMO ESPAÑOL

Si el sector turístico español generó en 2005 unos 35.000 millones de euros, el 11,2% del Producto Interior Bruto de nues-tro país, el crucerismo ha sido su subsector más dinámico, instalándose en crecimientos entre el 11 y el 16 por ciento, en los últimos años.

Se le considera, además, al cliente fideliza-do, como un auténtico conocedor de los ser-vicios y contenidos que compra, y su eleva-da exigencia de calidad es otro incentivo pa-rra la superación. El sector cree que Internet ha sido auténticamente revolucionario para este despliegue popular del crucerismo.

La próxima revisión de la política portuaria común reserva al crucero nuevas soluciones para su problemática, principalmente senti-da en los casos de congestión de instalacio-nes y servicios que se dan en algunos encla-ves y épocas, así como los recargos por el uso de infraestructuras, o los efectos me-dioambientalmente indeseados. ■

S. DE F.



Tráfico de cruceristas en los principales puertos europeos

1. Barcelona	1.221.964	21. Tallinn	300.000
2. Islas Baleares	1.056.675	22. San Petesburgo	294.325
3. Venecia	827.053	23. Corfu	287.495
4. Civitavecchia	809.921	24. Rodas	286.837
5. Nápoles	652.148	25. Niza	279.745
6. Savona	644.060	26. Lisboa	235.137
7. Southampton	641.270	27. Bari	230.316
8. El Pireo	571.174	28. Helsinki	220.000
9. Dubrovnik	506.000	29. Palermo	216.768
10. S.C. Tenerife	503.520	30. Estocolmo	214.547
11. Livorno	450.000	31. Messina	214.000
12. Santorini	399.784	32. Málaga	204.535
13. Las Palmas	388.471	33. Heraklion/Creta	196.099
14. Valetta	386.400	34. Oslo	185.000
15. Limassol	386.000	35. Gibraltar	170.000
16. Copenhagen-Malmo	385.000	36. Bergen	170.000
17. Génova	354.844	37. Montecarlo	141.866
18. Mykonos	354.171	38. Dover	138.808
19. Marsella	349.250	39. Vigo	131.020
20. Katakolon	334.845	40. Bahía de Cádiz	128.680



Puertos de refugio, asignatura pendiente

De la normativa Erika III, aprobada en noviembre último, no se han seguido los compromisos y plazos para inventariar los puertos de refugio en posibles accidentes marítimos y se han cruzado denuncias, en este capítulo, a Bélgica, Grecia, Reino Unido y Finlandia, por parte de las autoridades de la Comisión.

El refugio y abrigo para barcos en peligro parece ser algo a lo que se resisten las autoridades e instituciones territoriales, así como otra exigencia del paquete "Erika III", que los arma-

dores cuentan con seguros compensatorios del accidente- se rechaza por gran parte del sector.

En el caso de España, solamente consta "un estudio levantado por la Xunta de Galicia, que ha establecido 17 zonas de refugio para barcos en peligro y un programa de simulación para afrontar este tipo de accidentes", pero la impresión general es que "no se han hecho los deberes, por parte de varios países", y el asunto queda como asignatura pendiente para la próxima política marítima común.



Desguaces: De las “GANANCIAS LOCAS” A LA PÉRDIDA NETA

El viejo portaaviones francés “Clemanceau” y el buque de cruceros anglosajón “Norway” han sido rechazados, por aduanas y autoridades portuarias de dos estados de la India, cuando se proponían ser desguazados en distintas instalaciones de aquel país. Un elevado contingente de materias peligrosas y contaminantes a bordo de ambos buques han justificado este rechazo que, además, vendría indicado por un estricto cumplimiento de la Convención de Basilea, que prohíbe el movimiento de materiales peligrosos y contaminantes desde países desarrollados a los en vías de desarrollo.



Fotos: Eugei/Greenpeace



Al sector del desguace se le ha despertado una seria problemática, pues estas operaciones –hasta el presente, de “ganancias locas”– empezarán a entrar en una catarata de pérdidas netas. La, por otro lado, necesaria modernización de los procesos de desguace encarecería de tal manera estos operativos como para hacerlos irrentables y no se avista solución próxima, mientras se acumula un enorme parque de chatarra y se demoran las sustituciones de los buques mas viejos.

VENDER PEOR Y DESGUAZAR MÁS CARO

Las sucesivas legislaciones de acortamiento de la vida de los petroleros monocasco, y la natural necesidad de reemplazo del parque de buques recomendada por las agencias del comercio marítimo, ha halla-

do un cuello de botella, precisamente en el tramo final de la venta para desguace.

En los últimos años, los principales contingentes de buques para desguace se dirigieron, desde los países desarrollados hacia el subcontinente. Las necesidades de chapa naval y chatarra metálica en países relativamente próximos hizo de India un centro internacional de desguaces, por la proximidad de China y su imparable demanda de aceros. Las ganancias estaban claras y se autoalimentaba un sector pujante, pese a la inseguridad técnica y medioambiental de los procesos e instalaciones, muchas veces improvisadas en playas y despoblados de la costa, en los que, sencillamente, se embarrancaba el buque.

Las primeras denuncias y rechazos a la continuidad de tan expeditivos medios de desguace imponen un cambio radical –necesario a todas luces– pero difícil de implementar drásticamente, sin causar una seria baja al valor residual de buque.

El reflejo inmediato de esta caída ha empezado a cobrar su peaje a todo el sector, vitalmente a la misma financiación para el reemplazo del buque, y en cualquier caso a la industria del reciclado y desguace. La operación costará más y el buque se vende a menor precio.

NO AL “CLEMANCEAU” Y AL “NORWAY”

Las autoridades francesas se sorprendieron de que, cuando mandaban al desguace su emblemático portaaviones “Clemanceau”, éste era rechazado por India, pero, en cuestión de semanas, ocurría lo mismo con el buque de cruceros “Norway”, deteni-

La necesaria modernización de los procesos de desguace hace poco rentable esta práctica, lo que conlleva una enorme acumulación de chatarra y se demoran las sustituciones de los buques más viejos



Fotos: Eugei/Greenpeace

do por la aduana y autoridades portuarias del estado de Gujarat (India), hasta una comprobación del mismo como “buque seguro” para el desguace.

A tales reticencias se ha sumado pronto Greenpeace, que tenía al “Norway” en una “lista negra”, como “uno de los cincuenta buques más tóxicos del mundo” y le imputaba “contenidos de no menos de 900 toneladas de asbestos y otras sustancias tóxico-contaminantes o peligrosas”.

La lejana fecha de construcción de estos señalados buques, cuando tal tipo de materiales estaban autorizados, es recurrente en la mayoría de flota al desguace, tanto como

la incapacidad de las improvisadas factorías y medios, para operar y reciclar con garantías medioambientales y sanitarias.

ROMPER EL CÍRCULO VICIOSO

Estas malas prácticas industriales, que hasta ahora se han ido tolerando con caracteres de auténtica picaresca –alimentada por la fiebre de la demanda de acero– no solamente se dan de bruce con toda la normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI), sino que caen bajo la misma prohibición de la Convención de Basilea, de enviar materiales peligrosos desde países desarrollados, hacia otros que no lo son.

Repuntaron las contrataciones de buques nuevos en 2005

La Gerencia del Sector Naval ha registrado, durante 2005, la contratación de un total de 75 buques en los astilleros nacionales, frente a los 66 de 2004, un aumento del 14% en nuevas unidades, si bien del 182% en gt y del 103% en cgt.

De estos buques, 62 eran mercantes y 13 pesqueros, con tendencia a elevarse las construcciones con destino a la exportación.

A 31 de diciembre de 2005 la cartera de pedidos de los astilleros nacionales estaba integrada por 93 barcos

y 518.675 gt., aumentando en un 53% con respecto al año anterior, en mercantes y continuando a la baja (6%) la de pesqueros. Es predominante la actuación de los astilleros privados, que se llevan 91 de los 93 buques.

La cartera mundial de pedidos a astilleros prosiguió creciendo en 2005 un 16%, y su tendencia de los últimos años empieza a acusar un repunte de la industria europea frente a las de Corea y Japón. Nuestro país sostiene una cuota de mercado del 1,4% del total mundial.



El insaciable mercado chino, al fondo

Aunque el acero sostiene una reciente tendencia a la baja de precio, China compra todo lo que de chatarra metálica y chapa naval vieja se le ofrezca. Un país que crece al 10 por ciento anual, que es el primer productor mundial de mineral de hierro –con consumo interno de hasta 500 millones de toneladas–, colapsaría al menor déficit de la oferta de chatarra para obtener aceros.

Pero, por otra parte, el endiablado crecimiento de las entregas de buques nuevos y la cartera de pedidos de los mismos hasta 2010, está realimentando las necesidades de desguace, especialmente de los buques de mayor porte, petroleros, por demás amenazados de retiro forzoso por la normativa OMI.

Si se diera tal fricción de frenada al desguace, sus consecuencias serían imponderables en cuanto a los ritmos de renovación de flota y sus compensaciones financieras.

Romper este círculo vicioso se barrunta difícil, sin acabar con la rentabilidad de los procesos de desguace y reciclado y causar el estrangulamiento mismo de buena parte de la financiación del relevo de flota, en la que influye el valor residual del buque a desguazar.

Las soluciones de seguridad industrial y medio ambiente, en países del subcontinente asiático, no sólo son inexistentes, sino que su implementación pronta haría comercialmente inviable el sistema. No se com-



NUEVAS CONSTRUCCIONES DE BUQUES

TIPOS DE BUQUE	A	B	C	D	E	(FE)
Petroleros (tpm) tpm x 10⁶						
VLCC	6,58	7,15	19,3	2010	0,21	139,8
Suezmax	8,10	2,23	19,64	2009	0,61	49,4
Aframax	10,30	7,21	24,12	2010	2,35	68,0
Panamax	16,84	10,00	48,42	2009	2,63	19,0
Hany (Productos)	8,76	14,74	34,83	2010	3,00	46,8
Handy (Químicos)	10,94	10,95	29,85	2009	0,00	20,1
Productos (<10000 tpm)	4,95	5,94	10,90	2009	0,99	10,1
Gas licuado (mc.) mc x 10⁶						
LNG	10,43	28,70	86,10	2010	0,00	23,0
LPG (>60.000 mc)	2,41	24,10	40,97	2009	1,20	8,3
LPG (60.000-20.000 mc)	3,03	15,15	30,30	2009	0,00	3,3
LPG (20.000-8.000 mc)	0,00	18,18	27,27	2009	0,00	1,1
LPG (<8.000 mc)	0,00	10,00	15,00	2009	0,00	2,0
Bulkcarriers (tpm) x 10⁶						
Capesize	7,94	8,30	25,81	2010	0,18	110,8
Panamax	7,57	6,50	22,81	2009	0,21	93,8
Handymax	8,12	5,11	18,95	2010	0,30	66,5
Handysize	2,56	2,97	6,34	2009	0,54	74,1
Portacontenedores (TEUs) TEU x 10⁶						
Postpanamax	16,67	29,17	87,50	2010	0,00	2,4
Panamax	13,04	17,40	47,83	2010	0,00	2,3
Subpanamax	7,14	14,29	35,71	2009	0,00	1,4
Handy	7,15	14,28	28,57	2009	0,00	1,4
Feedermax (1.000-500 TEUs)	0,00	20,00	20,00	2010	0,00	0,5
Feeder (500-100 TEUs)	0,00	0,00	0,00	2008	0,00	0,1
Carga General (tpm) tpm x 10⁶						
Multipropósito (>5.000 tpm)	3,09	6,70	11,86	2010	0,00	19,4
Multipropósito (<5.000 tpm)	2,91	8,82	11,76	2009	0,00	3,4
Carga general (>5.000 tpm)	2,42	3,22	6,45	2009	0,81	12,4
Frigoríficos (pc)	0,09	1,00	1,80	2007	0,66	333,8 (*)
Ro-Ros (tpm) tpm x 10⁶						
Ro-Ros (>5.000 tpm)	1,28	5,13	10,26	2009	0,00	7,8
Ro-Ros (<5.000 tpm)	0,00	0,00	0,00	2008	0,00	1,4
Car-carriers (<5.000 tpm)	7,90	10,52	32,90	2009	0,00	7,6
Car-carriers (<5.000 tpm)	0,00	0,00	0,00	2006	0,00	0,2
Pasaje (gt) gt x 10⁶						
Cruceros	3,10	12,1	25,00	2009	0,81	12,9
Ferries	1,95	3,25	5,84	2009	0,00	15,4
Offshore (gt) gt x 10⁶						
Varios	4,84	8,06	12,90	2009	0,00	6,2

(**) Evolución relativa de NNCC sobre la flota existente (FE) en % a 31/12/2005. A = Entregas/(FE). B = Nuevos Contratos/(FE). C = Cartera de pedidos/(FE). D = Año de las últimas entregas previstas. E = Desguaces/(FE).

(*) Cifra en (pc) x 106

PRINCIPALES CONSTRUCTORES

En cgt x 106	Contratación	Entregas	Contratación/Entregas	Cartera de pedidos
Corea del Sur	7,9	3,7	2,13	42,7
Japón	1,2	2,5	0,48	23,3
RP China	3,9	1,0	3,90	19,7
Europa	1,9	1,2	1,58	18,5
Mundo (*)	15,8	8,6	1,84	110,5

Datos a final de abril 2006. (*) Total que incluye a los anteriores. Fuente: Clarkson RS

prende, con el programa de sustitución de petroleros monocasco a la vista (2010), que se haya podido llegar a esta situación y encrucijada. ■

S. DE FRANCISCO

La temperatura del agua llegó a los 30 grados en el Mediterráneo

Luis Gil de Sola:

“El calor INHIBE EL CRECIMIENTO DEL FITOPLANCTON”

Los expertos no se ponen de acuerdo a la hora de calificar las altas temperaturas que venimos registrando en los últimos años, si como cambio climático o como un simple ciclo de calor. Y es que no se dispone de una base de datos suficientemente representativa como para poder fundamentar la respuesta. Sin embargo, lo que sí parece claro es que el proceso de incremento de las temperaturas se viene acelerando en los últimos años. El Mediterráneo llegó a registrar durante más de quince días de julio temperaturas de 30 grados centígrados en sus aguas más someras. Lo que queda fuera de discusión es el impacto que estas condiciones climáticas están teniendo sobre la fauna y la flora, aunque para poder valorar dicho impacto habrá que esperar unos diez o quince años, según explica a MAR el biólogo del IEO Luis Gil de Sola.

Svein Sundby señaló, en la pasada Conferencia Internacional de Pesca Nor-Fishing, que se celebra en la ciudad noruega de Trondheim, que de nada sirve cerrar los ojos y pensar que el cambio climático es algo que va a suceder. Es algo que ya está en expansión. Frente a los que así piensan, otros científicos se muestran más cautos a la hora de pronunciarse al respecto, y prefieren hablar de ciclos de calor, sin ir más lejos. Este es el caso del biólogo del Centro Oceano-



El ecosistema se viene alterando desde hace décadas por la sobrepesca, las infraestructuras y los vertidos. El calentamiento es un factor que se añade a los anteriores, como la falta de lluvias, fundamental para que prospere el fitoplancton

gráfico de Málaga, Luis Gil de Sola, que incide en que *no tenemos bases de datos históricas para poder fundamentar una respuesta al respecto, por lo que todo son especulaciones de lo que observamos*. Y es que los registros fiables de temperatura de que se dispone datan de los años 50 del pasado siglo. Muy poco tiempo para poder extraer conclusiones válidas.

Sea como fuere, y sin entrar en esa discusión, lo que sí está fuera de dudas es que estamos experimentando una importante

subida de las temperaturas, un proceso que se repite cada vez con mayor frecuencia, y que está teniendo unas consecuencias constatadas de forma científica.

En la citada conferencia de pesca Nor-Fishing, los científicos noruegos alertaron sobre



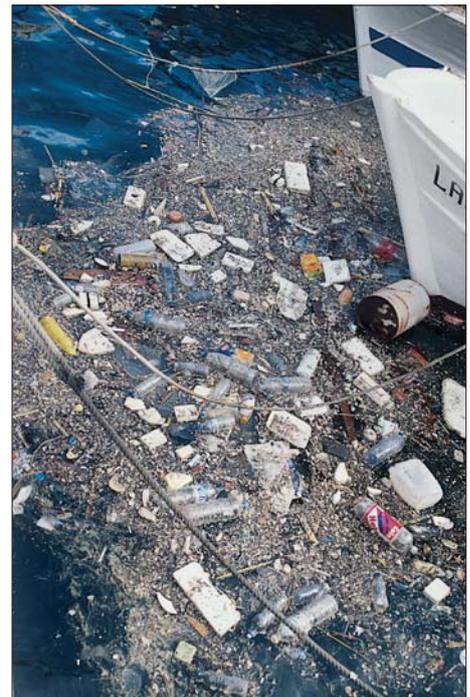
El fenómeno de las medusas es conocido en Murcia y Alicante desde hace unos 30 años. Medusas hay todos los años, sólo que en esta ocasión hubo problemas en playas en que antes no los había habido. (Luis Gil de Sola)

la subida de un grado centígrado en la temperatura de las aguas del mar del Norte en los últimos 30 años. Una situación que, según estos expertos, podría provocar que especies como la sardina o la anchoa se desplacen hasta esas latitudes. La merluza ya se está pescando en el norte de Noruega, la bacaladilla, en el mar de Barents, y la caballa cada vez es más frecuente en aguas septentrionales.

Binar Svendsen, del noruego Instituto de Investigación Marina de Bergen, alertaba de la aparición de nuevas especies en estas aguas, lo que podría repercutir en la industria pesquera de esta zona. Señaló, por ejemplo, que si la anchoa invadía el hábitat del bacalao, su menor precio de mercado supondría menores ingresos para la flota noruega.

En el Cantábrico también se han podido apreciar los primeros cambios. Las aguas del golfo de Vizcaya, entre la superficie y los cuarenta metros de profundidad, son ahora medio grado más calientes que hace diez años, según afirma Luis Valdés, del Centro Oceanográfico de Gijón. El bonito se está

desplazando más al norte, constatándose también cambios en las costumbres migratorias del verdel y la caballa. Toda esta situación está alterando, al mismo tiempo, las



costumbres de los pescadores, haciendo que éstas se vean modificadas marea tras marea, así como el coste de las pesquerías.

30 GRADOS EN EL MEDITERRÁNEO

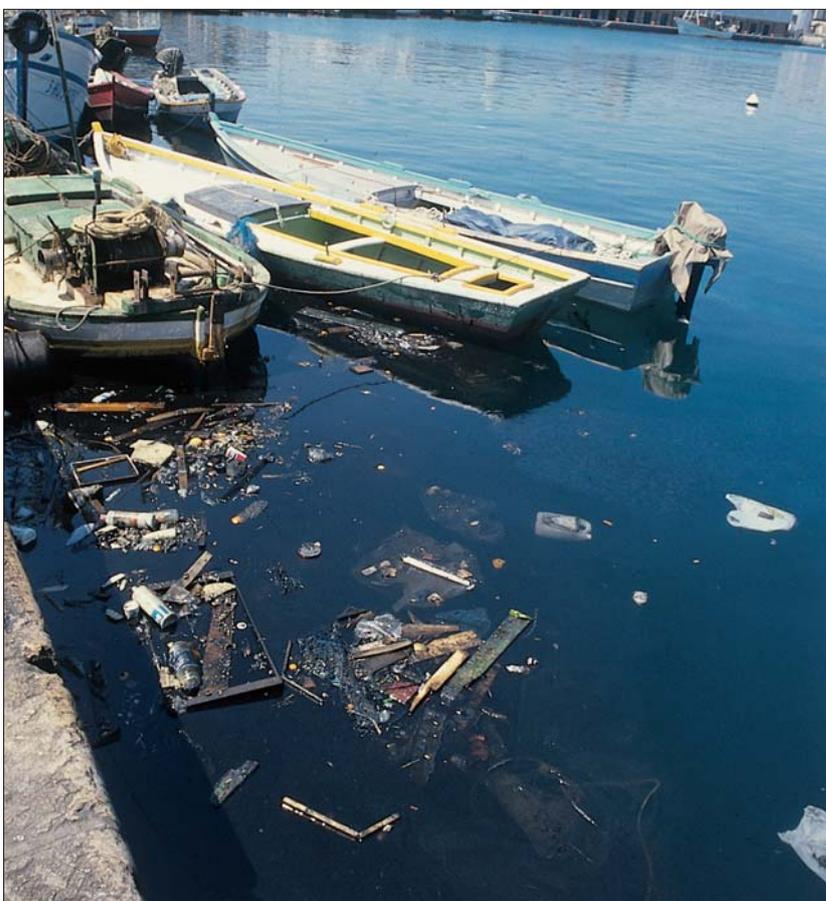
Como ya se destacó desde estas mismas páginas, en un informe publicado sobre “Ecosistemas Costeros Marinos y el Cambio Climático Global: Efectos Potenciales sobre los Recursos en los Estados Unidos”, se alerta de que *el cambio climático representará un reto importante para los ecosistemas costeros y marinos durante el próximo siglo*. Al mismo tiempo, asegura el informe, se espera que el clima del planeta cambie más rápidamente de lo que lo viene haciendo durante las próximas décadas.

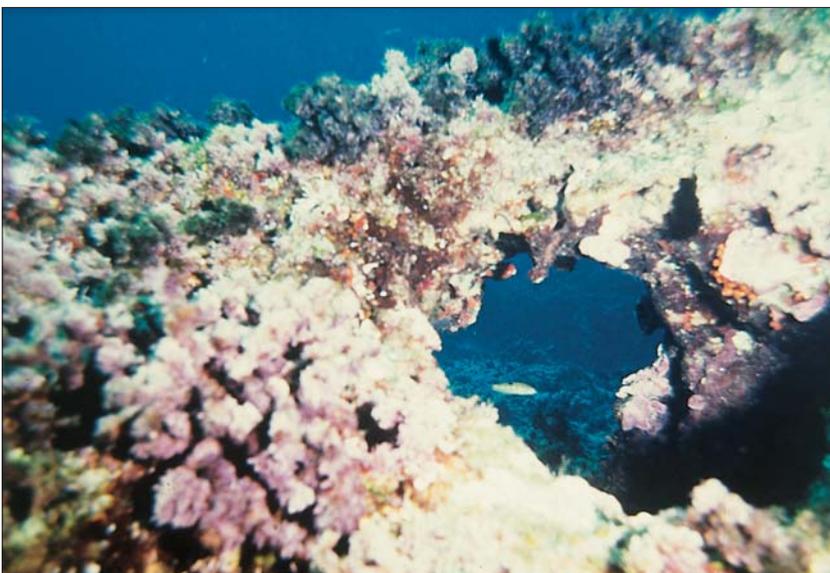
Esta subida de las temperaturas se viene reflejando con gran intensidad en el Mediterráneo, especialmente sensible a este fenómeno por tratarse de un mar cerrado. La Agencia Espacial Europea detectó, entre el 8 y el 26 de julio último, que las aguas del Mediterráneo elevaron su temperatura hasta ocho grados centígrados, llegándose en algunos puntos a la cifra récord de 30 grados.

Carlos Duarte, oceanógrafo del Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados, dependiente de la Universidad de las Islas Baleares y del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), dice que *es difícil afirmar que un determinado evento es consecuencia del cambio climático, pero se ha producido una sucesión de veranos cálidos durante seis años consecutivos, lo que demuestra que la tasa de calentamiento se está acelerando*. Afirma, al igual que Luis Gil de Sola, que la “ola de calor” comenzó hace unos cincuenta años. Duarte precisa que en 2001, 2003 y 2006 se han registrado sucesivos récords de temperatura.

Y aunque estos incrementos de temperatura tengan efectos directos sobre la fauna y la flora -en este caso, mediterránea-, no se puede desligar de otros fenómenos como el descenso de las precipitaciones, o la contaminación y la presión sobre la costa, como señala Luis Gil de Sola.

Las especies demersales, explica a MAR el biólogo del IEO, cuando llegan las arribas de calor, se van a más profundidad. Se producen como “desiertos” de peces, porque se van en busca de temperaturas más frías. También puede producir un incremento de la mortalidad, afectando especialmente a especies que se encuentran en





aguas muy someras (disminuye la concentración de oxígeno y facilita la de compuestos tóxicos), o malograr puestas de huevos.

Lo que resulta más difícil de establecer es cómo y en qué grado puede afectar a las distintas especies esa subida de la temperatura. En determinadas situaciones, en la flora de origen tropical que está asentada en el Mediterráneo, como son las *Caulerpa taxifolia* y la *Caulerpa racemosa*, este incremento de las temperaturas les viene de perlas, sin ningún género de dudas. Y seguramente también se verán favorecidas las cerca de 350 especies que, según la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), han colonizado el Mediterráneo desde 1869, tras la construcción del Canal de Suez, *siempre que tengan alimento accesible*, precisa Luis Gil de Sola.

Pero no siempre se puede hacer una afirmación tan lineal, y es que son muchos los factores que entran en juego y saber cómo está afectando es más complicado. Así, *el boquerón se encuentra en un ciclo de franca regresión. La última gran abundancia de esta especie se produjo en el 97. Si a esta situación se une el aumento de la temperatura y que se siga ejerciendo sobre esta especie una fuerte presión pesquera, a corto y medio plazo esta subida de temperatura del agua puede ser muy peligrosa.* Y es que el calor inhibe el crecimiento del fitoplancton, y si no hay comida, los boquerones no se acercarán a la costa.

El incremento de las temperaturas tiene un efecto inmediato, ya que unido a las lluvias, marcarán la escasez de alimento, y por lo tanto, el desplazamiento de la especie hacia otro lugar. El problema reside en saber exactamente cómo le está afectando, como se señalaba anteriormente, *y para saberlo necesitamos estudiar lo que está pasando durante periodos más largos, de unos diez o quince años.*

EL CALENTAMIENTO, UN FACTOR MÁS

Los ciclos de calor tienen un efecto sobre el reclutamiento, comenta nuestro interlocutor. *Ahora podemos ver ciertas tendencias de lo ocurrido en 1994 sobre el reclutamiento de merluza, porque sabemos cuántos ejemplares adultos había, cuántos huevos pusieron y cuántas merluzas de 12 años encontramos en el mar, que son los huevos de esa puesta. Sobre lo que ahora se está produciendo a causa de esta ola de calor lo po-*



dremos valorar dentro de unos diez años sobre especies de vida larga. E insiste en que el efecto medio ambiental es muy importante, pero que también lo son la contaminación y la presión sobre la costa.

El ecosistema se viene alterando desde hace décadas por la sobrepesca, las infraestructuras y los vertidos. El calentamiento es un factor que se añade a los anteriores, como la falta de lluvias, fundamental para que prospere el fitoplancton, base de la alimentación. Esta falta de lluvias hace que los aportes de agua dulce desde los ríos se hayan visto muy reducidos y, por consiguiente, ello inhibe la producción de fitoplancton en sus desembocaduras. Por lo tanto, el calentamiento y la falta de lluvias vienen a agravar el problema existente en el ecosistema mediterráneo, cuyo efecto no sería el mismo si éste no se encontrara tan dañado por el resto de los factores antes mencionados.

Precisamente en esta falta de aporte de agua dulce, lo que conlleva que las aguas costeras sean más salinas, unido a la contaminación proveniente de la falta de depura-

ción de las aguas residuales, y sumado a las altas temperaturas es el combinado en el que algunos han visto el origen de la "invasión" de medusas de muchas playas mediterráneas este verano. Sin embargo, Luis Gil de Sola cree que esta afirmación no tiene ninguna base científica. *El fenómeno de las medusas es conocido en Murcia y Alicante desde hace unos 30 años. Medusas hay todos los años, sólo que en esta ocasión ha habido problemas en playas en que antes no los había habido.*

El biólogo del Centro Oceanográfico de Málaga achaca el problema a la corriente de aire caliente proveniente de África, que ha impulsado a las medusas hacia zonas donde habitualmente no llegan, pero su número no es mayor que el de otros años.

El problema de este incremento de las temperaturas es que su efecto negativo se viene a sumar a los demás factores que están afectando al Mediterráneo. Un Mediterráneo que no está para muchos trotes. ■

RAÚL GUTIÉRREZ



Mejorar la asistencia sanitaria y la salud para los trabajadores del mar embarcados, es uno de los principales objetivos del Instituto Social de la Marina (ISM) y nada mejor para conseguir esta protección que contar con los botiquines adecuados que deben llevar los buques pesqueros. Estos botiquines de a bordo no están destinados exclusivamente a la atención de primeros auxilios, sino que su utilidad se considera primordial a la hora de realizar una consulta médica a distancia.

BOTIQUINES A BORDO

Es necesario tener en cuenta que las condiciones de trabajo dentro de un barco no son las mismas que en tierra. A veces la administración de un fármaco a tiempo o una cura de primeros auxilios pueden ser fundamentales para la vida. El botiquín provee de los medicamentos y materiales sanitarios necesarios para la salud de todos los trabajadores que se encuentran en el buque.

También es necesario resaltar que el índice de siniestralidad en el sector pesquero es uno de los más altos, situándose en primer lugar el sector del transporte por carretera.

ACCIDENTADO A BORDO

De esta manera cuando se produce un accidente de trabajo es primordial, en primer lugar, ponerse en contacto con el Centro Radiomédico del ISM, que permanece operativo

El Instituto Social de la Marina subvenciona la adquisición de botiquines para las embarcaciones que se dedican a la navegación marítima y pesquera

durante las veinticuatro horas del día y los 365 días del año. El médico, tras recibir información de los daños sufridos del trabajador accidentado, da una serie de instrucciones. En ese momento es cuando el botiquín de a bordo se convierte en una herramienta decisiva como instrumento de apoyo a la prescripción realizada por el facultativo. Tras evaluar un diagnóstico aproximado los facultativos del Centro Radiomédico, si lo consideran oportuno, se ponen en contacto con los buques sanitarios “Esperanza del Mar” o “Juan de la Cosa”, del ISM por si fuera necesario llevar a cabo la evacuación del trabajador a tierra o bien ser intervenido en los mismo buques sanitarios que cuentan con servicios radiológicos e incluso quirófanos así como con material sanitario de última generación.

Según Marta Gil, Consejera Técnica del Instituto Social de la Marina, “esta norma pretende mejorar la asistencia sanitaria y la salud de los trabajadores del mar embarcados, mediante la concesión de subvenciones a los empresarios destinadas a la adquisición o reposición de botiquines”.

Por su parte, Purificación Vega, Médico de Sanidad Marítima, subraya que “cuando se produce un accidente el botiquín es primordial. Tras ponerse en contacto el barco del trabajador accidentado con el Centro Radiomédico del ISM, los facultativos llevan a cabo un diagnóstico aproximado y es entonces cuando el material sanitario y los medicamentos del botiquín, son imprescindibles”.

TIPOS DE BOTIQUINES

La categoría de los botiquines se han definido según la distancia a la que habitualmente realizan su actividad los buques pesqueros.



● **BOTIQUÍN A.** Es el que deben llevar los barcos que realicen navegación o pesca marítima sin limitación de zona geográfica.

● **Botiquín tipo B.** Es el asignado a los buques que faenan en zonas situadas entre 12 y 150 millas náuticas del puerto más próximo.

Se trata de mejorar la asistencia sanitaria y la salud de los trabajadores del mar embarcados



● **Botiquín C.** Es el obligatorio para los buques que realizan navegación o pesca marítima íntegramente dentro de aguas interiores (rías, rodas o bahías, o en zonas situadas a menos de 12 millas náuticas de la costa o que no dispongan de más instalaciones que un puente de mando.

El número de barcos de nuestra flota pesquera es de 13.000 con 40.000 trabajadores. Aproximadamente 10.000 embarcaciones van dotadas con botiquines tipo A; 1.000 con el tipo B y 1.330 con el botiquín tipo C.

SUBVENCIONES Y BENEFICIARIOS

El Instituto Social de la Marina (ISM), mediante una norma publicada recientemente en los BOE, ha establecido una serie de subvenciones dirigidas a los empresarios, para la adquisición de estos botiquines. Estas subvenciones tienen carácter retroactivo ya que la concesión de las mismas se destina a la dotación inicial o reposición de los botiquines a bordo.

Mediante esta Orden Ministerial se trata de establecer compensaciones económicas a los empresarios a fin de garantizar la adecuada dotación de los botiquines de a bordo, así como la eficacia de la consulta médica a distancia y de la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar.

Los beneficiarios son los empresarios de embarcaciones debidamente registradas o abanderadas en España que realicen navegación marítima o pesquera, con la exclu-

sión de la navegación fluvial, buques de guerra y embarcaciones de recreo.

Los requisitos para obtener estas subvenciones para la adquisición de botiquines son los siguientes:

- Ser empresarios de embarcaciones debidamente registradas o abanderadas en España sujetos a la obligación de llevar permanentemente el botiquín de a bordo.

- Haber realizado el gasto correspondiente a la dotación inicial o reposición del botiquín de a bordo que se trate. Para la acreditación de este requisito se deberán aportar los documentos justificativos que se determinen en la correspondiente convocatoria.

CLASES DE AYUDAS

Las ayudas reguladas en la nueva norma serán de dos tipos:

- Para la dotación inicial de botiquines, dirigidas a subvencionar la adquisición inicial de los fármacos financiados por el Sistema de Seguridad Social y el material sanitario que componen el botiquín reglamentario a bordo, cuando sea la primera vez que el empresario solicite la ayuda correspondiente al ISM.

- Las dirigidas a subvencionar la reposición de los fármacos financiados por la Seguridad Social y el material sanitario que deben configurar el botiquín preceptivo.

Las obligaciones de los beneficiarios serán las siguientes:

- Destinar la ayuda a la situación para la que fue concedida.

- Someterse a las actuaciones de comprobación a efectuar por el ISM y las de control financiero que corresponderán a la Intervención General de la Seguridad Social.

- Comunicar al ISM la obtención de otras ayudas



para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera otras Administraciones o entidades públicas o privadas.

- Conservar los documentos justificativos de la aplicación de los fondos recibidos.

- Acreditar con anterioridad a dictarse la propuesta de resolución de concesión que se halla al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y de Seguridad Social.

Esta norma entró en vigor el pasado 27 de septiembre del presente año. ■



Los botiquines, además de servir para atender los primeros auxilios, contribuyen a potenciar la atención médica a distancia

Los científicos del ICES proponen que se mantenga la veda de la anchoa



Isidoro MORA

El Comité Científico que asesora a la Unión Europea en materia de pesca, el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), propone que se prorrogue la veda de la anchoa durante 2007, y que sólo se reconsidere su reapertura si los estudios que se realicen durante la próxima primavera muestran que se produce un alto reclutamiento. El equipo científico hispano-francés, que finalizó recientemente su campaña de investigación a bordo del Thalassa, halló juveniles en zonas costeras y a poca profundidad.

Volvemos a la situación registrada el pasado año. De nuevo los científicos insisten en que las reservas de anchoa continúan “agotadas”, por lo que recomiendan que se mantenga el cierre del caladero, al menos, hasta que se conozcan los resultados de la campaña de primavera (tanto el estudio acústico, que realizan el IEO e Ifremer, como el de huevos, que llevan a cabo los científicos de Azti). Entonces es cuando se obtendrá una información precisa sobre el estado del stock, ya que se sabrá si las tendencias apuntadas en la campaña que ahora se ha realizado han salido adelante y en qué volumen.

El pasado año, los políticos decidieron no esperar a esa campaña de primavera y optaron por suprimir la veda en diciembre, en contra del parecer de los expertos. Por ello, quizá, los científicos

del ICES han recordado que la escasez de reservas es lo que provocó el cierre de la pesquería en julio de 2005 y en julio de 2006, debido a que las éstas se llegaron a situar en 18.640 toneladas, muy por debajo de las 28.000 que habían fijado los Estados miembros, y por debajo, también, del límite de peligro de colapso de la pesquería establecido en 21.000 toneladas.

CAMPAÑA DESDE EL THALASSA

Enrique Nogueira, biólogo del Instituto Español de Oceanografía de Gijón y miembro del equipo científico que acaba de realizar la campaña de otoño a bordo del Thalassa, señaló que los juveniles que han encontrado están muy metidos en la costa y a una profundidad de entre 30 y 100 metros. La sensación, añadió el investigador español, es que hay muy poco bocarte y que



Isidoro MORPA

está en sus tradicionales "santuarios". El investigador del IEO opina que prohibir la pesca un año es poco tiempo.

Ahora toca analizar todos los datos recogidos en esta campaña y encontrar las respuestas a por qué los juveniles se están comportando de esta manera, ya que se localizaron en lugares no habituales, como en la vertical de la frontera entre Galicia y Asturias, y en las proximidades del cabo de Peñas. La temperatura del agua no sería la razón de ello ya que se tomaron cerca de 20.000 datos de temperatura durante las tres semanas de campaña con valores absolutamente normales para esta época.

De momento el caladero sigue cerrado. Los científicos señalan que se ha sobrepasado el estado de biomasa de precaución sin que se adoptaran las correspondientes medidas preventivas, por lo que la pesca intensiva hizo bajar

de forma alarmante el stock de bocarte. Habrá que confiar en que el Consejo de Ministros de Pesca, que se reunirá hacia el día 20 de diciembre, sí tenga en cuenta, en esta ocasión, las recomendaciones de los expertos y no se deje llevar por intereses políticos. Lo que se espera es que se acuerde un Total Admisible de Capturas (TAC) cero para 2007.

El ICES informó asimismo a la Comisión Europea que los esfuerzos que se están realizando sobre otras especies en situación de sobre-pesca apuntan resultados positivos. Uno de estos casos sería el de la merluza del stock norte, que se encuentra sometida a un programa específico de recuperación desde 2004, por lo que se podría incrementar la cuota para el próximo año. Por el contrario, la caballa y la bacaladilla están siendo objeto de una explotación insostenible. ■

BREVES

► Moción del PNV contra la pesca ilegal

El Senado aprobó una moción del Partido Nacionalista Vasco (PNV) para que se adopten medidas contra la pesca ilegal y la sobre-explotación de los caladeros. Asimismo, se acordó "ejercer un control especialmente riguroso en los métodos de pesca más intensivos que actúan sobre recursos sobre-explotados". Se insistió en que se siga investigando sobre los métodos más selectivos de pesca, además de tener en cuenta los TACs, el respeto a las tallas mínimas y de que se persiga el incumplimiento de cuotas y de pesca ilegal practicada por terceros países.

► La campaña del ocle finaliza con casi 1.700 toneladas

Durante tres meses, 13 lanchas extrajeron cerca de 1.700 toneladas de ocle, un 65,3% del cupo máximo establecido para este alga, según informó Eva María Llera, responsable del programa de algas del Centro de Experimentación Pesquera de Asturias. Una cantidad que supera en casi 250.000 kilos la obtenida en 2005. Esta mercancía se venderá en las cuatro empresas transformadoras que hay en España para producir "agar", un gelificante que se emplea en alimentación, farmacia e industria.

► Estimación de la abundancia de cigalas en Cies y Ons

Desde el pasado 21 de octubre y durante 27 días se llevará a cabo una campaña científica, dirigida por la bióloga Nuria Ortega a bordo del barco oceanográfico de la Secretaría General de Pesca Marítima "Emma Bardán", para estimar la abundancia de cigalas dentro y fuera de la zona de veda establecida frente a las islas Cies y Ons. Para la realización de esta estimación se efectuarán 30 lances (10 dentro y 20 fuera del área de veda) de arrastre de fondo de media hora de duración distribuidos al azar. En cada uno de estos lances los científicos analizarán, además de las cigalas capturadas, la fauna acompañante. ●●●

BREVES

► Empleo femenino en la pesca gallega

Uno de cada cuatro empleos en la pesca gallega es femenino. En total, este sector da trabajo a más de ocho mil mujeres, según los datos del INI que forman parte de un estudio sobre la presencia femenina en la pesca que aparece en la Revista Galega de Economía. El trabajo, publicado por las profesoras María do Carme García y Yolanda N. Zotes, destaca que la extracción de marisco concentra el mayor número de trabajadoras que viven de la pesca, unas 4.356 en el pasado año.

Un elevado porcentaje de las mujeres en la pesca es por cuenta propia, la mayoría son autónomas y cotizan de manera individual a la Seguridad Social. La presencia de la mujer en bajura no llega al 2% del total; y en la pesca litoral, es el 3,8%.

► Los mariscadores luchan contra las cenizas arrastradas por las lluvias

Los mariscadores de A Pobra retirada de la playa de Os Raposiños (Ribeira), en tan sólo cinco días del mes de octubre, cien toneladas de cenizas producto de los incendios del pasado verano. Las lluvias arrastraron ceniza y otros restos procedentes de los montes incendiados haciendo peligrar los cultivos de una de las zonas más ricas de la localidad. No es la primera ocasión en que los mariscadores acuden a la playa a retirar cenizas para evitar que los bivalvos mueran asfixiados. En las ensenadas de Rianxo también llegaron grandes cantidades de lodo y tierra.

► Pesca siembra almeja babosa en Camariñas

Los biólogos de la Consejería de Pesca de la Xunta de Galicia, junto con miembros de la Cofradía de Pescadores de Camariñas, sembraron 430.000 unidades de almeja babosa procedentes del mini-criadero que posee la Consejería en esta localidad coruñesa. Los ejemplares tienen el tamaño necesario para ser sembrados directamente sin pasar por los tradicionales "pochons". Los biólogos realizarán to-

ANDALUCÍA

Plan de Pesca de arrastre de fondo

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) aprobó una Orden por la que establece un Plan de Pesca de arrastre de fondo en zonas del litoral del sur mediterráneo. Asimismo, ha establecido un Plan para la pesquería de cerco en el golfo de Cádiz.

Se incrementa en tres horas diarias la pesca de arrastre de fondo en las zonas profundas al sur del paralelo 36 35,0' norte y en el interior de la zona comprendida entre los meridianos de 002 06,0' Oeste y 002 56,0' Oeste. Cada buque queda autorizado a faenar cinco días por semana y 15 horas por día en aguas de más de 150 metros de profundidad. En la aprobación del Plan de Pesca se ha consultado a la Junta de Andalucía y al sector pesquero afectado, tras el informe elaborado por el Instituto Español de Oceanografía (IEO).

Esta Orden será de aplicación a los buques españoles dados de alta en el censo de la flota pesquera operativa, censados en la modalidad de arrastre de fondo en el Mediterráneo y con base en puertos del caladero de este mar a los que se halla reconocido, en algu-

na ocasión, el derecho a faenar en la zona afectada por este plan de pesca.

Por otra parte, el MAPA ha establecido un plan para la pesquería de cerco en el golfo de Cádiz, con una vigencia de un año, y que contempla una veda de sesenta días naturales. El esfuerzo de pesca no será superior a 200 días al año, no pudiendo trabajar más de cinco días a la semana y debiendo cesar su actividad durante 58 horas continuadas. Los barcos sólo podrán realizar un desembarco por día natural. Este plan entra en vigor el día 1 de noviembre y viene, junto al plan de pesca de arrastre de fondo para el golfo de Cádiz del que dimos información en esta misma sección en el pasado número de MAR, a establecer una serie de medidas que alivien la grave situación por la que atraviesa este caladero debido a la sobre-explotación pesquera. ■



Isidoro MORA

Xunta y Cofradías inician un plan piloto para el uso de chalecos salvavidas

La Xunta de Galicia, a través del programa Vigía, pretende extender el uso de los chalecos salvavidas al sector del marisqueo a flote y a bajura. El programa piloto se iniciará el mes de noviembre, en colaboración con la Federación de Cofradías gallegas, en once pósitos de Pontevedra y A Coruña.



Raúl GUTIÉRREZ

Unas 16.000 personas del sector de bajura y de marisqueo a flote son las destinatarias de esta actuación, cuyo fin es extender el uso del chaleco salvavidas. Se seleccionaron a 90 marineros de nueve pósitos de Pontevedra y dos de A Coruña para la realización de un plan piloto. Esta experiencia se extenderá también a las embarcaciones auxiliares de las bateas de los principales polígonos de Galicia.

Tanto representantes del gobierno gallego como de las cofradías manifestaron la necesidad de agilizar los trámites para la puesta en marcha de un programa que consideran de gran importancia para potenciar y mejorar la seguridad de los marineros. El elevado índice de siniestrali-

dad que se registra en ambos sectores da buena cuenta de esta importancia.

Los marineros seleccionados para el inicio de este plan piloto recibirán un breve curso con información básica sobre prevención de riesgos laborales, los objetivos del programa de la Xunta en el que van a participar y la utilidad de los chalecos salvavidas. Después les serán entregados los chalecos que se comprometen a utilizar cuando realicen su trabajo en el mar. Los vigilantes de las cofradías que participan en esta experiencia los utilizarán también.

Tras este plan piloto, ambas instituciones, Xunta y Federación de Cofradías, analizarán los resultados de este proyecto que se desarrollará durante los próximos seis meses. ■

BREVES

●●● mas de muestras mensuales para estudiar la evolución y el crecimiento de la almeja. Es la tercera siembra que se realiza este año.

► 50 euros a quien recupere una merluza marcada

El Instituto Español de Oceanografía está realizando un estudio para conocer el estado de la merluza en el caladero del golfo de Cádiz en cuanto a su número, movimientos migratorios y crecimiento en aguas españolas del Atlántico nordeste. La recuperación de los ejemplares enteros es fundamental para concluir el estudio -es muy importante que se entreguen enteras, con las vísceras-, según señaló la responsable de la investigación a bordo del buque oceanográfico Francisco de Paula Navarro, Carmen Piñero. La recaptura puede durar unos dos años y es la primera vez que se ofrece una recompensa.

► La reserva de El Hierro, en el Parlamento Europeo

El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de El Hierro, Fernando Gutiérrez, realizó una defensa de la pesca artesanal y de las reservas marinas. Los europarlamentarios pudieron conocer cómo surgió la reserva marina de La Restinga-Mar de las Calmas, hace ya diez años, y cómo han ido adoptándose decisiones sostenibles con el apoyo de todos los profesionales de la pesca.

Fernando Gutiérrez destacó cómo la reserva marina ha permitido recuperar los recursos de manera espectacular y que sólo se pesca son anzuelo. Ahora están trabajando para que El Hierro se convierta en una reserva marina total.

► Vigo, destino de un tercio de la pesca fresca

Entre enero y julio el puerto de Vigo recibió 48.247 toneladas de pescado fresco, lo que supone un incremento del 11,54% en igual periodo del pasado año. En el conjunto de los puertos españoles se descargaron 144.881 toneladas. El presidente del puerto de Vigo destacó el gran interés de muchos armadores por comercializar su pescado a través de este puerto debido a unos precios muy competitivos.

De entre los problemas digestivos que aquejan al hombre destacan los relacionados con la secreción ácida del estómago. La acidez es un síntoma habitual que, en muchas ocasiones nos impide disfrutar de una buena comida en familia o de la celebración de cualquier evento, se caracteriza por una sensación de ardor o calor en el estómago y que, aunque puede producirse por una simple indigestión, normalmente responde a una causa orgánica.

La acidez y el reflujo son muy comunes, el 10 por ciento de la población experimenta estos síntomas por lo menos una vez a la semana. Por ejemplo, el 25 por ciento de las mujeres embarazadas experimentan acidez o padecen otros síntomas relacionados a la acidez.

¿A QUÉ SE DEBE LA ACIDEZ?

La causa de esta acidez es la presencia de las secreciones del estómago (muy ácidas) hacia otras partes del sistema digestivo (esófago) que no están preparadas a soportar este nivel de acidez, por ello da una sensación de quemazón ó irritación. Puede ser porque los ácidos normales pasen del estómago al esófago, o bien porque hay un exceso de ácidos en el estómago que irritan y/o erosionan la mucosa gástrica.

El esófago carece de una capa de mucosa como la del estómago, y el ácido produce un intenso dolor detrás del esternón. Cuando decimos que alguien padece de "acidez estomacal" estamos hablando de un síntoma que puede responder a varios trastornos gástricos.

Las enfermedades que más frecuentemente cursan con acidez son:

- Enfermedad por reflujo esofágico (ERGE)
- Contracción ó espasmo esofágico.
- Hernia de hiato.
- Dispepsia funcional
- Gastritis superficial o profunda.
- Úlceras pépticas.
- Medicamentos acidificantes o irritativos de la mucosa gástrica como la aspirina o los antiinflamatorios no esteroideos.
- Otros factores que pueden contribuir a la acidez estomacal son los problemas de la vesícula biliar, las alergias y la deficiencia de enzimas.

¿CÓMO COMBATIR LA ACIDEZ?

Es importante prestar atención a la acidez y tratarla. Esto es especialmente cierto si la persona siente con frecuencia acidez o síntomas relacionados, dado que con el tiempo, un reflujo continuo puede lesionar el recubrimiento del esófago y ocasionar serios problemas.

Para evitar la acidez deberá observar una serie de normas nutricionales, masticar bien los alimentos y olvidarse de las prisas. Cambie de mentalidad y pruebe con el slow food, un nuevo concepto de comida lenta basado en las comidas sabrosas y tra-

ACIDEZ Un mal común

dicionales en un entorno distendido y relajado, diametralmente opuesto al fast food.

Las principales medidas para combatir la acidez residen en:

1. Suspender la utilización de medicamentos que lesionan la pared gástrica o intestinal: antiinflamatorios no esteroideos o AINEs (Naproxeno, Acetaminofen, Aspirina, etc), antibióticos y analgésicos.

2. Evitar los alimentos y bebidas que pueden desencadenar reflujo o incrementar la secreción ácida del estómago:

- Las carnes blancas son menos irritantes que las rojas, ya que son las más fácilmente digeribles y permanecen menor tiempo en el estómago.
- Los alimentos grasos, en general, deben ser evitados, especialmente el chocolate y las salsas muy grasas elaboradas con yemas, exceso de aceite, queso o nata (salsas tipo carbonara o holandesa).
- Evitar los alimentos muy salados o en escabeche.
- Evitar las bebidas carbonatadas y los dulces en exceso.
- Evitar productos de menta (pastillas de menta, menta verde), mostaza y vinagre.
- La leche, que ha sido un pilar del tratamiento, de hecho estimula la secreción de ácido gástrico. No debe ser eliminada de la dieta, pero se aconseja consumirla en cantidades reducidas y fraccionadas.
- Las fibras crudas, el salvado en exceso, los condimentos fuertes, la cafeína, son altamente irritantes de la mucosa gástrica.
- Los derivados del tomate (salsas) y el zumo de cítricos suelen causar molestias, en cuyo caso, podemos asegurar el aporte de vitamina C tomando mandarinas dulces o frutas tropicales maduras (mango, papaya...).
- El alcohol es un enérgico promotor de la secreción ácida, por lo que suele aconsejarse que se restrinja el consumo de alcohol a cantidades pequeñas y diluidas.

● Se debe abandonar el hábito tabáquico, dado que el humo del cigarrillo contiene compuestos químicos que debilitan el esfínter esofágico inferior (LES). Además el tabaco es un factor de riesgo para la aparición de úlceras y sus complicaciones, y parece impedir la cicatrización y aumentar la incidencia de recurrencias, las cuales tienen una correlación con el número de cigarrillos diarios

3. Cambiar los hábitos alimentarios.

- Realizar ingestas de poca cantidad, un estómago lleno ejerce una presión extra sobre el esfínter esofágico inferior (LES), aumentando así las posibilidades de que el alimento se devuelva al esófago.

- Aumentar la periodicidad de las comidas. Distribuir la alimentación en cinco o más comidas al día para reducir el volumen de alimentos por cada toma y no dejar pasar más de 3 horas sin comer o beber algo (mejora las molestias).

- Tomar un vaso grande de agua a la primera señal de acidez puede ser provechoso.

- Comer lentamente y masticar lo suficiente cada bocado.

- Las temperaturas de los alimentos son importantes. El excesivo frío o calor son irritantes de la mucosa gástrica. Se aconseja comerlos templados.

- La forma de cocción de los alimentos es relevante. Es aconsejable consumir Las verduras y frutas crudas deben ser peladas y sin semillas. La carne no debe estar demasiado cocida, y al cocinarla a la parrilla, la costra tostada es irritante. Se prefieren las carnes hervidas. Los alimentos fritos son desaconsejados en general, así como las comidas muy compuestas y condimentadas.

4. Cambios de estilo de vida.

- Evitar comer o recostarse 2 ó 3 horas antes de irse a dormir. Acostarse lleno hace que los contenidos del estómago ejerzan más presión sobre el esfínter esofágico inferior (LES).

- Evitar agacharse o hacer ejercicio inmediatamente después de comer.

- Evitar agacharse o hacer ejercicio inmediatamente después de comer.

- Bajar de peso, si la persona tiene problemas de sobrepeso, ya que la obesidad aumenta la presión abdominal, lo cual puede hacer que los contenidos del estómago se devuelvan al esófago. En algunos casos, los síntomas de la enfermedad de reflujo gastroesofágico (ERGE) desaparecen por completo después de que una persona con sobrepeso pierde de 3 a 5 Kg.

- Las personas con ERGE o hernia hiatal es conveniente que duerman con la cabeza levantada unos 15 cm (6 pulgadas), ya que cuando se duerme con la cabeza a un nivel más alto que el estómago se reduce la posibilidad de que los alimentos parcialmente digeridos se devuelvan al esófago. Sin que se corra ningún peligro, se aconseja en pacientes afectados de ERGE o hernia hiatal colocar libros, ladrillos o bloques debajo de las patas de la cama en la parte de la cabecera o colocar una almohada de forma de cuña debajo del colchón. Dormir con almohadas extra NO funciona bien para aliviar el reflujo o la acidez.

- Evitar el uso de correas apretadas o vestimentas alrededor de la cintura, debido a que estos aprietan el estómago y pueden hacer que los alimentos se devuelvan al esófago.

- Reducir el estrés. Se puede probar con el yoga, el tai chi o la meditación. Otros cambios de hábito, como una actividad física apropiada a la edad y estado de ca-

da persona, y la adopción de comportamientos que reduzcan el nivel de estrés ayudan normalizar los trastornos gástricos.

5. Utilización de fármacos.

Si a pesar de todas las medidas anteriores no se logra un completo alivio, se puede intentar el uso de determinados fármacos siempre bajo prescripción facultativa, ya que algunos de ellos

a) ANTIÁCIDOS: Existen numerosos productos en forma líquida o en tableta. Neutralizan el ácido en el estómago y pueden tomarse según la necesidad para aliviar rápidamente la mayoría de síntomas de la acidez. Como el efecto de estos antiácidos es de poca duración y éstos no previenen la acidez, son menos útiles cuando se trata de una acidez frecuente o severa.

b) MEDICAMENTOS QUE AMINORAN EL REFLUJO (bloqueadores H2): Se recetan estas medicinas para ajustar la barrera del esófago/estómago o mejorar la limpieza del estómago y así disminuir el reflujo. A veces estas medicinas son útiles, pero, por lo general, son menos efectivas que los bloqueadores de ácido potentes.

c) MEDICAMENTOS QUE DISMINUYEN LA PRODUCCIÓN DE ÁCIDO: (inhibidores de la bomba de protones) Estas medicinas tratan el reflujo de ácido al disminuir la salida de ácido del estómago. No actúan tan rápido como los antiácidos, pero son de lejos más efectivos porque previenen el reflujo de ácido por muchas horas de una sola vez. Algunas medicinas se pueden

En todo caso, se deberá pedir asistencia médica cuando:

- El problema se vuelve frecuente o no desaparece después de unas semanas de haber practicado medidas de cuidados personales.

- La persona empieza a bajar de peso de una manera involuntaria.

- Se presenta dificultad para tragar (los alimentos se sienten atrancados a medida que bajan).

- La persona experimenta una tos o sibilancia persistente o inexplicable.

- Los síntomas empeoran con antiácidos o con bloqueadores H2.

- La persona cree que alguno de los medicamentos que está ingiriendo en el momento le ocasionan la acidez. NO se deben cambiar ni suspender los medicamentos sin previa consulta médica.

- La persona presenta vómito de material sanguinolento o negro como granos de café.

- Presenta heces de color negro (como el alquitrán o marrón).

- Presenta sensación de quemazón acompañada de un dolor de presión u opresión. Algunas veces un ataque cardíaco se confunde con la pirosis. ■



PURIFICACIÓN VEGA GUERRA
MÉDICO SANIDAD MARÍTIMA MADRID.

Campaña informativa del FROM

El FROM puso en marcha el pasado mes de octubre una campaña de información a los consumidores sobre el etiquetado y la calidad de los productos de la pesca. Esta campaña finalizará antes de Navidades y se desarrollará en los mercados municipales de Toledo, Ciudad Real, Castellón, Guadalajara, Barcelona, Palencia, Córdoba, Oviedo, Gijón, Lugo, Cáceres, Bilbao, Granada, Logroño, León, Huelva, Jaén y Madrid.

De acuerdo con la actual normativa, el consumidor debería encontrar en las etiquetas información sobre la denominación comercial del producto, zona de captura o cría, método de producción y presentación, si se trata de fresco, congelado o refrigerado.

Nuevo director del IEO

El pasado día 18 de octubre tomó posesión de su cargo, como nuevo director general del Instituto Español de Oceanografía, Enrique Tortosa Martorell. Doctor en Ciencias Químicas por la Universidad de Valencia, su ciudad natal, fue director general de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación del Gobierno de Baleares. En 2003 se reincorporó al Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (IMEDEA), del que fue director entre 1995 y 1999, a través de su pertenencia al equipo científico del Instituto de la Innovación y del Conocimiento de Valencia, hasta su nombramiento como director del IEO.



Reparto de los fondos de pesca para 2007-2013

La Comisión Europea procedió a la distribución de los recursos correspondientes al Fondo europeo para la Pesca, FEP, para el periodo de 2007 al 2013 con un montante total de 3.849 millones de euros. El presupuesto del IFOP para el periodo de 2000 a 2006 fue de 3.701 millones de euros.

Con el nuevo Fondo España recibirá 1.005 millones de euros, lo que le convierte en el primer país receptor con el

26% de los mismos. De ese volumen, el 83%, 840 millones de euros se destinaron a las denominadas zonas de convergencia donde la renta es inferior a la media comunitaria. Con el IFOP, los recursos recibidos por España ascendieron a 1.712 millones de euros.

Con los recursos de este Fondo se pueden costear medidas cofinanciadas por cada uno de los países comunitarios así como con capital privado.

Jornadas técnicas en Celeiro

Organizadas por la Cofradía de Pescadores, los días 24 y 25 de noviembre se celebrarán en Celeiro, la XI Jornadas técnicas de difusión del sector pesquero donde se analizará la actual situación de la pesca y las perspectivas de futuro. Se trata de unas de las jornadas más importantes sobre el sector de la pesca que se celebran en España y a la vez constituyen un importante foro de debate de referencia para el mundo de la pesca.

Convenios de Agricultura sobre calidad en la pesca

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha suscrito un convenio con la Asociación española de normalización y Certificación, AENOR, para desarrollar un conjunto de actuaciones encaminadas a la normalización de los productos de la pesca y la acuicultura. Según este convenio, serán susceptibles de ser normalizados los productos pesqueros y acuícolas en aspectos como terminología, métodos de captura u obtención, tratamientos, muestreos, métodos de análisis, condiciones de almacenamiento y manipulación, temas de seguridad, transporte, envasado o etiquetados. La administración aportará para este convenio 35.000 euros hasta 2008.

En la misma línea, el Ministerio de Agricultura suscribió otro convenio con la Universidad Complutense de Madrid para el asesoramiento técnico científico en relación con la calidad de las producciones pesqueras y acuícolas. Este convenio tendrá una duración hasta 2008 por un importe de 187.880 euros.

Luis Valdés, presidente del Comité de Oceanografía del ICES

El director del Instituto Español de Oceanografía (IEO) de Gijón, Luis Valdés Santurio, fue elegido presidente del Comité de Oceanografía del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES). Actualmente es uno de los dos delegados que representan al Gobierno español ante este organismo, junto a Carmela Porteiro (nombrada en octubre de 2005 miembro del Bureau del ICES, órgano ejecutivo de esta organización), del IEO de Vigo. El trabajo del biólogo español será el coordinar la actuación de los 14 grupos de trabajo internacionales de este organismo.

En total hay siete Comités Científicos (el de Oceanografía es uno de ellos) y tres de asesoramiento, cuyos presidentes forman parte del Comité Consultivo. El nuevo cargo, del que tomará posesión el próximo día 1 de enero, es compatible con su labor al frente del Centro oceanográfico de Gijón.

El ICES, fundado en 1902, es la organización intergubernamental que coordina y promueve la investigación marina en el Atlántico Norte, incluyendo sus mares adyacentes, como el Báltico y el Mar del Norte, y presta asesoramiento científico tanto a los países miembros como a otros países y organizaciones, incluida la Unión Europea. De él forman parte todos los países europeos con costas en el Atlántico y el Báltico, así como Estados Unidos y Canadá.



ACUERDO PARA LA MEJORA DEL CRECIMIENTO Y DEL EMPLEO

FIJO, GANAMOS TODOS

Para impulsar la contratación indefinida y la conversión de empleo temporal en fijo.

Para mejorar la productividad del trabajo y la competitividad empresarial.

Para un mayor crecimiento y desarrollo social.

Bonificaciones extraordinarias hasta el 31 de diciembre por de conversión de contratos temporales en fijos.

CC.OO.



CEOE
Confederación Española de Organizaciones Empresariales

CEPYME

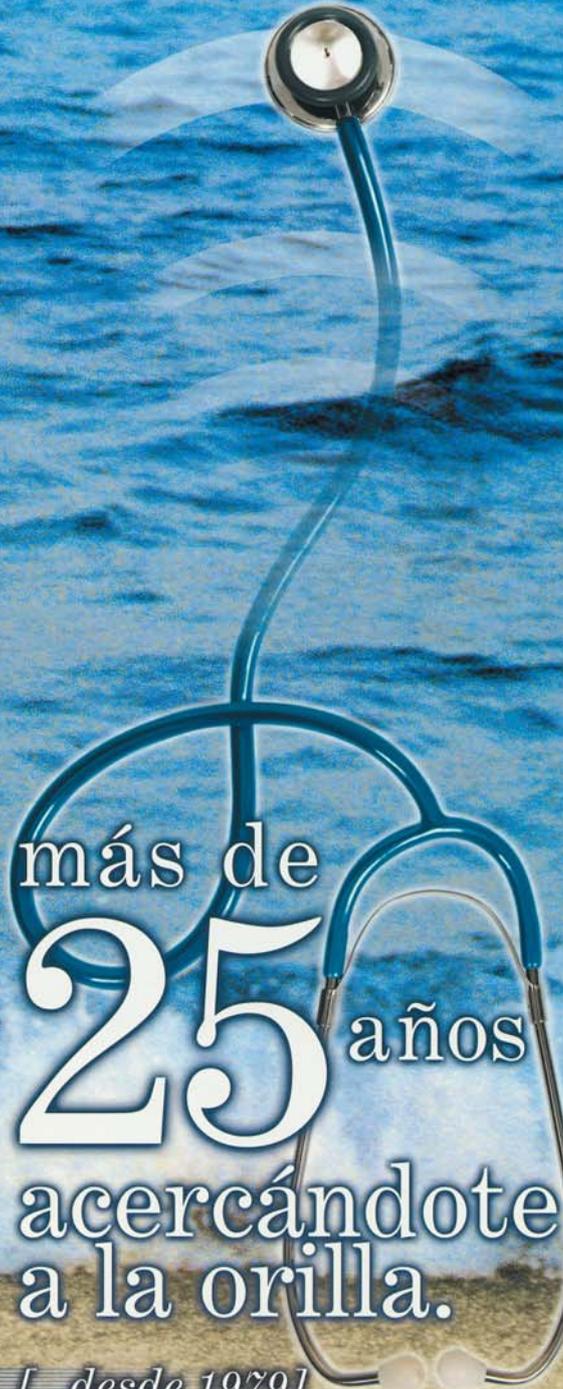


MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

INEM
INSTITUTO DE EMPLEO SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO ESTATAL

www.inem.es

Siempre
hay alguien
escuchándote
al otro lado...



más de
25 años
acercándote
a la orilla.

[...desde 1979]

Centro Radio-Médico Español