

MAR

N.º 391 - FEBRERO 2001



"Esperanza del Mar" **"OPERACIÓN"** **RESCATE EN EL MAR**

**Acuerdo pesquero
con Marruecos**

PROSIGUEN LAS NEGOCIACIONES ENTRE RABAT Y BRUSELAS

**Empresas conjuntas
en el Reino Unido**

LONDRES PAGÓ LAS INDEMNIZACIONES

**AYUDAS
PARA
MEJORAR
ESTRUCTURAS
EN EL SECTOR
DE LA PESCA**



EXPO RÀPITA

**XIII FERIA ESTATAL
NÁUTICO PESQUERA
y I FERIA DE CULTIVOS MARINOS**

**19 a 22 abril de 2001
Sant Carles de la Ràpita**



Ajuntament de
Sant Carles de la Ràpita



Diputació de Tarragona



Consell Comarcal



Direcció General de Pesca i Afers Marítims
Generalitat de Catalunya



Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación
Secretaría General de Pesca Marítima



Caixa Tarragona

Con motivo de la firma del anterior acuerdo con Marruecos, las autoridades de Rabat señalaban que se trataba del último compromiso en esa línea. Sin embargo, habían sido tantas las insinuaciones en esa misma dirección que se habían producido en el pasado, que no se dieron importancia a unas manifestaciones que se consideraban normales en negociaciones extremadamente duras que se prolongaban durante muchos meses.

En este momento nos hallamos ante la parada más larga de la flota comunitaria que operaba en aquellas aguas, casi 16 meses, y lo que se había tomado como unas manifestaciones sin interés ya se ha convertido en una seria advertencia. Es probable que al final se llegue a firmar un acuerdo de pesca, pero la realidad es, a pesar de todos los contactos políticos al más alto nivel, a pesar de todas las relaciones de amistad y buena vecindad, de los muchos intereses que hay por ambas partes y del amplio campo abierto para la colaboración, Rabat no ha hecho apenas concesiones en sus posiciones en medio de la sorpresa de las propias Administraciones comunitaria y española.

La renovación del acuerdo de pesca con Marruecos ha seguido siendo una de las principales preocupaciones del sector así como de la propia Administración. A pesar de ser una parada tan larga, el hecho de que se hayan garantizado las ayudas a los trabajadores y armadores en paro ha quitado hierro al problema. Sin embargo, la realidad es que barcos y tripulantes están para pescar y, a la vista de la situación, ya se

16 MESES DIAS

LA ESPERA MÁS LARGA

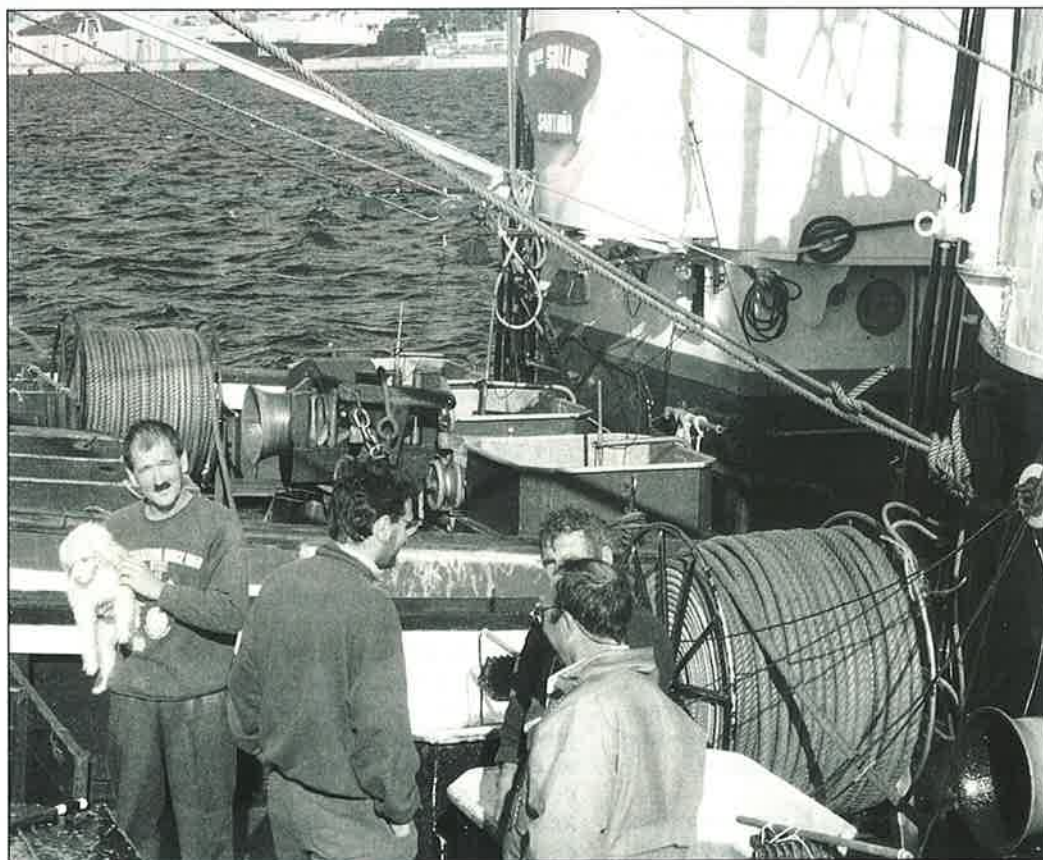
han comenzado a buscar salidas. La primera sigue siendo la firma de un nuevo compromiso con el mayor número de barcos posible. La segunda, la posibilidad de caladeros alternativos al menos para una parte de la flota. La tercera, poner en marcha una reconversión blanda y progresiva para las embarcaciones con menos posibilidades para afrontar el futuro por sus condiciones y edad. Junto a la situación del caladero de Marruecos, cabe destacar en el mismo contexto la puesta en marcha del programa de estructuras para el sector de la pesca que se debe desarrollar en los próximos años y que contempla ayudas por importe de unos 300.000 millones de pesetas, desde las acciones en materia de capturas y modernización de las flotas, hasta los procesos de transformación y comercialización.

Buena noticia para el sector, aunque afecta a un colectivo reducido, fue la liquidación

por fin del contencioso que durante más de una década enfrentó a los armadores de las empresas conjuntas en el Reino Unido con las autoridades de ese país. Todos los armadores que participaron en las reclamaciones han percibido las indemnizaciones correspondientes, con un montante global de unos 20.000 millones de pesetas.

El "Esperanza del Mar", a pocos meses para el final de su actividad ante su relevo por un nuevo barco hospital para finales de año, volvió a ser noticia por el desarrollo en aguas canarias de una simulación de salvamento marítimo en una operación donde también participaron Sasemar, de la Marina Mercante, la Guardia Civil, el Ejército del Aire a través del SAR y la Armada. ■

Vidal Maté



La manipulación a bordo de pescado de la costera artesanal

Coordinadores:
M.^a Cruz Pascual López
Máximo Díaz Méndez

Edita:
Cofradía de Pescadores
de Celeiro (Lugo)

La Cofradía de Pescadores "Santiago Apóstol" de Celeiro en colaboración con la Universidad de Santiago de Compostela y el Fondo Social Europeo han publicado este libro, cuyo primer objetivo es divulgar el importante papel de la formación en el sector pesquero.

El libro se publica como fruto del desarrollo del curso de formación sobre *la manipulación a bordo de pescado de la costera artesanal* realizado en el puerto de Celeiro. El curso formó parte de un proyecto piloto comunitario financiado por Estructuras y Zonas Dependientes de la Pesca, organismo dependiente de la Dirección XIV Pesca de la Comisión Europea.

El libro está dividido en siete capítulos que mantienen los mismos bloques temáticos impartidos en el curso. El primer capítulo expone los temas relacionados con la seguridad de la flota artesanal gallega; analiza la protección de los recursos a través de las experiencias realizadas en Noruega; explica el *Plan Avante* para la actuación de las unidades pesqueras; e informa sobre la necesidad de preservar los recursos pesqueros de A Mariña de Lugo para garantizar el presente y el futuro del sector de pesca de bajura-artesanal.

El segundo capítulo analiza el pescado fresco desde un punto de vista exclusivamente biológico y nutritivo y presenta nociones generales sobre el pescado, que no siempre son tan obvias para el consumidor. Así se pregunta en el texto: ¿qué se entiende por pescado? Con el término pescado se engloba a todos los animales acuáticos, ya sean peces o invertebrados (moluscos, crustáceos, equinodermos), salvo reptiles y mamíferos (focas, ballenas y golfinos).

También se define la expresión "productos del mar", que —aparte de los men-

cionados— incluye sus partes o sus formas de transformación (conserva, ahumado, etc.) y las algas, siempre y cuando sean de uso alimentario.

Sobre la comercialización se nos recuerda que todas las especies o productos del mar, en principio, son comestibles y, por tanto, comercializables. La comercialización de determinadas especies depende de forma notable de connotaciones históricas, culturales, etnográficas, etc., del mercado al que van destinadas. De esta forma consumir percebes puede producir repulsión en otros países o culturas. Japón es el país que por su cultura aprovecha al máximo los productos obtenidos del mar. Finalmente, en ese apartado se exponen una serie de medidas, que en opinión de los expertos, sería conveniente introducir en los distintos eslabones de la cadena de co-

mercialización del pescado fresco, que es la asignatura pendiente del sector en nuestro país.

El capítulo cuarto hace hincapié en los sistemas tradicionales y actuales utilizados en la conservación del pescado. En otro de sus capítulos el libro recoge la legislación alimentaria, tanto a nivel nacional como comunitario. Y finaliza con un anexo en el que se incluye la entrevista que fue entregada a armadores y pescadores que forman la flota de bajura-artesanal del Puerto de Celeiro.

El libro cumple su objetivo notablemente al recoger los temas tratados durante el curso y divulgar un proyecto formativo sobre la manipulación a bordo en la flota artesanal, cuya información será útil a otras flotas de bajura de nuestro litoral. ■





Sumario

MAR 391

NEGOCIACIONES PESQUERAS CON MARRUECOS

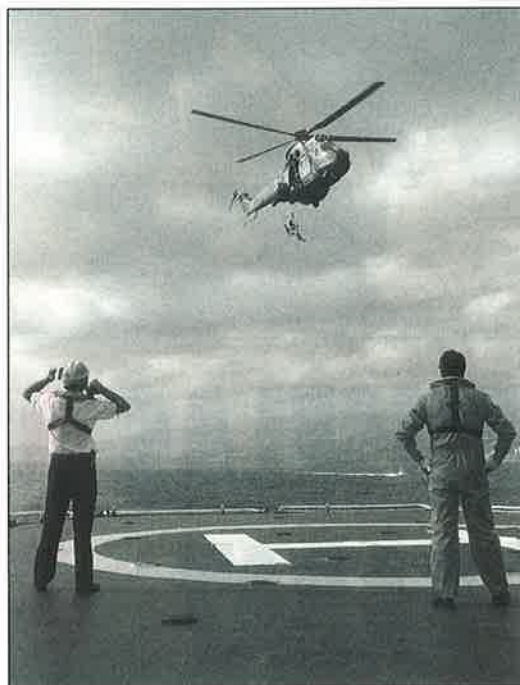
Bruselas y Rabat siguen las negociaciones para lograr un acuerdo.

PLAN DE ESTRUCTURAS PARA EL SECTOR PESQUERO

La Administración ha puesto en marcha el Programa para la mejora de estructuras en el sector de la pesca, desde las capturas a la comercialización.

"ESPERANZA DEL MAR"

El buque-hospital "Esperanza del Mar" protagonizó unas maniobras de salvamento marítimo en aguas canarias.



6	Siguen las negociaciones pesqueras con Marruecos.
12	Programa para la mejora de estructuras en el sector de la pesca.
18	Londres pagó todas las indemnizaciones.
20	En marcha las cartas de servicios de la Tesorería General de la Seguridad Social.
22	Cerco a la flota con banderas de conveniencia.
32	El "Esperanza del Mar" participó en una demostración de salvamento marítimo.
38	La operatividad del "Esperanza del Mar".
40	Los vertidos, un problema de los mares.
44	La carta náutica electrónica.
47	La flota española mejora sus posibilidades de pesca en Comores.
48	El Parlamento Europeo reclama una "cultura de seguridad" en la pesca.
52	La UE acusa a los astilleros surcoreanos de vender "a precios temerarios".
56	Más barcos y menos emergencias.
60	El sector naviero toma velocidad de crucero.
64	Empresas mixtas, un futuro laboral incierto.
68	De costa a costa.
72	Sanidad a bordo.
74	Breves/noticias.

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

Directora general: María Antonia Lucena.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar, Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar, Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06. **Barcelona:** Puigxuriguier, s/n - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar, Tel. 956 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n - Tel. 964 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 6 22 34 54. **Madrid:** Churruca, 2 - Tel. 91 591 99 00. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75. **Melilla:** Casa del Mar, Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar, Avda. Sotileza, s/n - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar, Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07 y 91 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax 91 319 91 34.

Publicidad: Instituto Social de la Marina, Génova, 20. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax 91 319 91 34. María Victoria Ugarte.

Imprime: ARTEGRAF, S.A. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-01-001-7

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

ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS



Siguen las negociaciones entre la Unión Europea y Marruecos para renovar el acuerdo pesquero. La visita a finales de febrero a Rabat del comisario de Pesca comunitario, Franz Fischler, que se entendía como la recta final de las conversaciones para la firma de un nuevo compromiso, no dio los frutos esperados. El comisario regresó a Bruselas con algunos avances en cuestiones técnicas, pero sin que hubiera solventado el eje central de las negociaciones, la compensación financiera. Marruecos sigue barajando una ayuda de 125 millones de euros, unos 21.000 millones de pesetas, mientras Bruselas ofrece un máximo de 90 millones de euros, unos 15.000 millones de pesetas, ante la reducción de las posibilidades de pesca.

BRUSELAS Y RABAT LAS NEGOCIACIONES SIGUEN

Lo que se estimaba como recta final de las conversaciones a finales de febrero en Rabat no pudo consumarse ante la dureza de Marruecos para ceder en sus posiciones.



Todo el sector de la pesca afectado por este acuerdo instó a la Administración comunitaria a seguir negociando con Rabat de cara a lograr un compromiso mejor ante las ofertas planteadas por Marruecos, calificadas como totalmente inaceptables por Bruselas y también por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Las últimas fechas de febrero se valoraban como un periodo clave para cerrar definitivamente el acuerdo pesquero con Marruecos. Tras los contactos a diferentes niveles que se habían desarrollado con anterioridad, la visita a Rabat del comisario Franz Fischler se consideraba el último eslabón del proceso, simplemente para ajustar los cabos sueltos. Sin embargo, no fue así. Franz Fischler viajó a Rabat, donde mantuvo contactos políticos al



más alto nivel. En medios relacionados con el sector de la pesca se estimaba que, a la vista de las buenas relaciones que existen entre Bruselas y Rabat e igualmente entre Madrid y Rabat, se iban a superar los aspectos técnicos del nuevo compromiso con otra serie de acuerdos políticos. Marruecos se mantuvo sin embargo en sus posiciones y, a las primeras fechas de marzo, no hay nada claro sobre los puntos donde realmente se han producido avances, salvo en lo referido a la firma de un nuevo acuerdo de tres años. No obstante, el comisario Franz Fischler regresó a Bruselas con cuatro propuestas de compromisos diseñadas por Rabat, todas ellas inaceptables para los intereses de las flotas comunitarias y muy especialmente para la española. Estas cuatro alternativas, según el comunicado emitido por el comisario Franz Fischler, se concentraban en los siguientes puntos:

ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS



1. Un acuerdo en las líneas del que está en negociación (tres años, reducción posibilidades de pesca, incremento desembarcos obligatorios en puertos marroquíes), a un precio medio de 90 millones de euros por año y en consecuencia sin tener en cuenta el principio de compensación financiera proporcional.

2. Un acuerdo con el 100% de desembarcos obligatorios en Marruecos para todas las capturas de la UE y compensación financiera proporcional.

3. Un acuerdo para 4-5 años y limitado a especies no sensibles, excluyendo camarón o cefalópodos con compensación proporcional.

4. Un arreglo para un año para las categorías no sensibles para alrededor de 100 barcos sin compensación económica.

Seguir negociando

A la vista del resultado logrado por el representante comunitario en Rabat, y prorrogadas las ayudas desde Bruselas durante el primer semestre de este año, la Administración española convocó a los representantes de todo el sector de la pesca, así como a las Comunidades Autónomas afectadas por el problema, a

una reunión en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Esta reunión estuvo presidida por el Ministro de Agricultura Miguel Arias Cañete, a quien acompañaban altos cargos de su departamento así como la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena.

En este encuentro con todo el sector la Administración ex-

puso a los representantes de la pesca el estado de las negociaciones con Rabat y las dificultades para lograr un buen acuerdo, acorde con las necesidades de las diferentes flotas. Comunidades Autónomas, Cofradías de Pescadores, Asociaciones de Armadores y los sindicatos coincidieron en señalar a la Administración la necesidad de seguir negociando para lograr un compromiso con Marruecos. Sobre la mesa hay una continuidad en las ayudas y todo el sector estuvo de acuerdo en la necesidad de agotar todas las posibilidades para lograr que Marruecos ceda en sus posiciones actualmente inaceptables. Este mensaje fue recogido por el Gobierno y elevado fechas más tarde a Bruselas, desde donde se apoya la firma de un nuevo acuerdo, pero que sea equilibrado para ambas partes. La Unión Europea tiene claro que

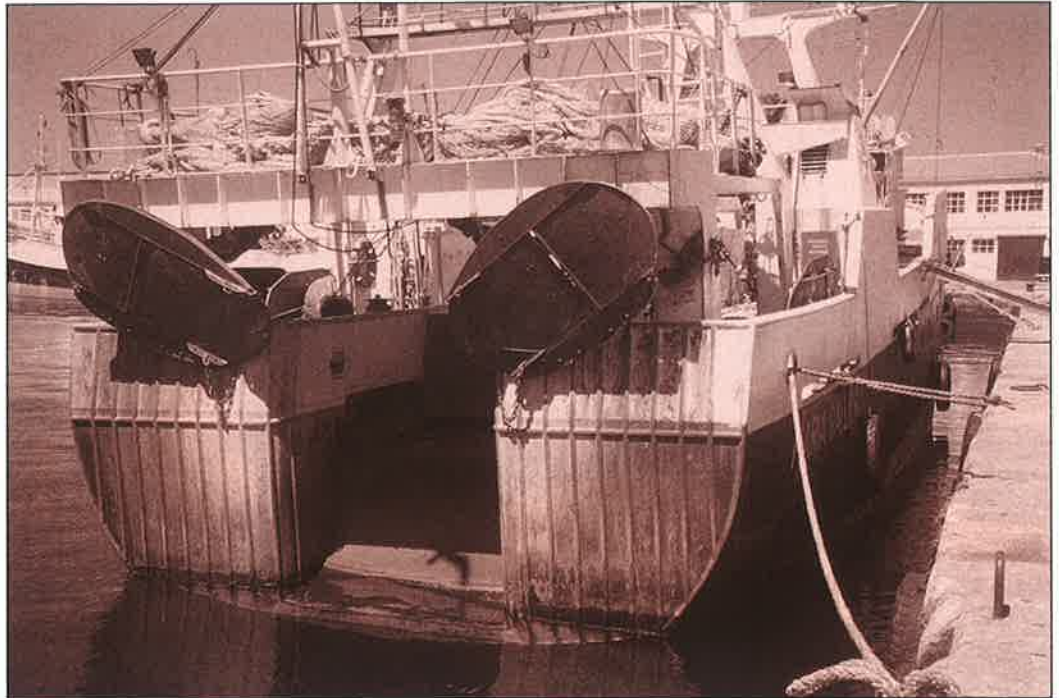
**Todo el sector de la pesca
apoya al Gobierno para que
defienda ante la UE la
necesidad de seguir las
negociaciones para mejorar
las ofertas de Rabat.**

no va a pagar una cantidad elevada de dinero por unas posibilidades de pesca mucho más reducidas que las disponibles en el acuerdo anterior.

España y Portugal, los dos países directamente afectados por el acuerdo, solicitaron a la Unión Europea un nuevo mandato negociador para hacer un último esfuerzo de cara a un nuevo compromiso.

Escasos avances

Según se desprende de las posiciones planteadas a finales del pasado mes de febrero en relación con este compromiso, se puede señalar que los avances reales logrados en los últimos meses han sido más bien escasos. Bruselas ha hecho algunas concesiones en sus planteamientos iniciales, como la aceptación de un acuerdo por tres años en lugar de los cinco años que se reclamaban en un primer momento. Pero, Marruecos no ha hecho apenas concesiones, según coinciden en señalar fuentes de la Administración pesquera. El Gobierno de Rabat ha mantenido una postura de extrema dureza a la hora de abrir las posibilidades de pesca a las flotas comunitarias, algo que es rechazado radicalmente por Bruselas. Marruecos volvió a poner sobre la mesa sus pretensiones en materia de paradas biológicas para tener la capacidad de fijar los periodos de veda que estime más oportunos sin contar con las autoridades comunitarias. Se trata de una actitud que ya adoptó en los años precedentes a pesar de las protestas de Bruselas. La Unión Europea coincide con Rabat en la necesidad de apostar por la sostenibilidad de los caladeros de esa zona, pero también quiere participar en los trabajos de seguimiento de



los caladeros para que las decisiones no se adopten de manera unilateral.

Marruecos se ha mostrado igualmente duro en lo que se refiere a las zonas para que fane la flota comunitaria y ofreció una serie de distancias de la costa que hacían prácticamente imposible llevar a cabo capturas como las que se realizaban con anteriori-

dad en función de las exigencias actuales.

Estas limitaciones en lo que afecta a zonas de pesca planteadas por Rabat se sumaban a la reducción drástica de la flota con derecho a volver a esas aguas.

A pesar de estas posiciones de dureza, Rabat planteó a las autoridades comunitarias una

compensación financiera igual a la que se estaba pagando hasta el año 1999, 125 millones de euros, equivalentes a unos 21.000 millones de pesetas.

Acuerdo equilibrado

Para los responsables comunitarios que han participado en las negociaciones, así como para el secretario general



ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS



de Pesca Marítima, Samuel Juárez, el objetivo de Bruselas es lograr un acuerdo equilibrado para ambas partes. A lo que no está dispuesta la Comisión de la Unión Europea es a pagar el mismo precio por un nuevo compromiso donde se reducen drásticamente las posibilidades de pesca existentes en el acuerdo anterior. Frente a los 21.000 millones de pesetas de los años precedentes, en este momento Bruselas ofrecería solamente unos 15.000 millones de pesetas, 90 millones de euros, por un compromiso con derecho para faenar a entre 280 y 300 barcos.

Para el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, por lo visto en los meses precedentes se puede decir que ha faltado una voluntad negociadora por parte de Rabat. La Unión Europea y España, como un Estado miembro, están dispuestas a pagar sola-

mente lo que valga realmente el nuevo compromiso. No se puede pagar lo mismo por pescar menos.

A pesar de los problemas habidos en este periodo para avanzar en las negociaciones, se mantiene la puerta abierta para lograr un acuerdo al menos para una parte de la flota afectada por el paro, aunque se reconoce la existencia de serias dificultades. Sin renunciar a las negociaciones, en medios

de la Administración española y también en Bruselas se barajan diferentes medidas que van desde comenzar a hablar de progresiva reestructuración de la flota afectada, la de más edad, hasta la búsqueda de caladeros alternativos en países cercanos en unos casos y en otros en zonas más alejadas.

Los representantes de la Administración española están de acuerdo con la Unión Europea en la necesidad de mante-

ner una postura firme ante Marruecos, muy especialmente en lo que afecta a la cuestión financiera. Hay unanimidad para rechazar que se pague lo mismo por un acuerdo por el que se trata de reducir drásticamente el número de barcos y las posibilidades de pesca. No se quiere pagar por un acuerdo lo que no vale. Pero, sobre todo, tampoco se quiere dar la imagen de que Bruselas paga cualquier precio por un acuerdo cuando hay a la vista importantes negociaciones con otros países donde también está operando la flota española. Bruselas tiene un presupuesto en números redondos de unos 50.000 millones de pesetas para todos los acuerdos de pesca con terceros países, y si con un país como Marruecos se paga cualquier precio, se teme que la situación de la flota se pudiera repetir en otros casos. Bruselas no quiere crear un precedente de Rabat aceptando

**España aspira a un
compromiso que
permita faenar a unos 280
barcos por unos 90
millones de euros.**



las pretensiones económicas de Marruecos, aunque en medios del sector se estima también que la UE tiene en sus manos otros instrumentos de mayor peso para presionar a Rabat a la firma de un nuevo compromiso. Medios del sector también asumen que, desgraciadamente para la pesca, la UE tiene otros muchos intereses en Marruecos que no va a tirar por la borda por defender el acuerdo a capa y espada.

Aunque armadores y pescadores en paro tienen garantizadas las ayudas durante varios meses más, hay coincidencias en el sector y en la Administración sobre la necesidad de buscar salidas a la situación actual. Desde el Ministerio de Agricultura se han desarrollado en los últimos meses trabajos encaminados a buscar salidas para las flotas en otros caladeros. En esa línea se hallan las visitas y los contactos mantenidos con Esta-

dos como Túnez, Argelia, Senegal o Mauritania, países que en todos los casos se hallan casi en la misma zona. Igualmente se están impulsando varias campañas experimentales en aguas lejanas para encontrar salidas a una parte de la flota que es la que está encontrando más problemas para ubicarse en esas aguas, como son los

barcos cefalopoderos y los palangreros.

Una parte de las soluciones para la flota afectada por el paro es la búsqueda de nuevos caladeros. La otra salida, desafortunadamente, se halla en procesos de reconversión al hilo de las ayudas comunitarias. Sobre el papel, son unos 400 los barcos que se hallaban con

posibilidades de faenar en Marruecos de acuerdo con ese compromiso. En este momento, ese número ya se ha ido reduciendo de forma natural a la sombra de las ayudas articuladas por la UE. Hay barcos que por su edad, al margen de que haya o no un nuevo acuerdo de pesca, tienen cada vez más dificultades para faenar con normalidad. El objetivo sería también iniciar negociaciones para buscar una salida en esta dirección que no fuera traumática. La reciente cumbre de Niza ya contemplaba esa posibilidad si no se había logrado un nuevo acuerdo por estas fechas, y se considera que ése puede ser uno de los debates más importantes en el Consejo de Pesca comunitario de finales de marzo. Al cierre de este número, a principios de marzo, seguían las negociaciones y, con ello, las posibilidades para lograr un nuevo acuerdo. ■



Vidal Maté

Las Comunidades Autónomas deben remitir al Ministerio de Agricultura sus propuestas antes del 30 de septiembre

PLAN PARA MEJORAR

LAS ESTRUCTURAS DEL SECTOR PESQUERO

El Ministerio de Agricultura, de acuerdo con la reglamentación comunitaria, ha dado luz verde al Real Decreto por el que se establece la normativa básica para la concesión de las ayudas estructurales en el sector de la pesca. Con esta disposición se fijan las condiciones y baremos que se utilizarán a la hora de conceder las ayudas, así como los límites en las inversiones.

Este programa de estructuras cuenta con una dotación comunitaria a través del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca, IFOP, de unos 282.000 millones de pesetas, a los que se suman otros 57.300 millones de pesetas del Ministerio de Agricultura. Si se suma la inversión privada, el programa puede suponer inversiones en el sector superiores al medio billón de pesetas.

2000 - 2006

La dotación financiera del IFOP es de 282.000 millones de pesetas, a los que se suman otros 57.300 millones de la Administración española.

dades autónomas remitan sus propuestas de actuaciones antes del próximo 30 de septiembre. Estos planes se deberán presentar cada año en las mismas fechas. Como en el programa anterior, el nuevo plan contempla un amplio abanico de acciones que van desde la actividad de la pesca en el mar hasta los procesos de comercialización en tierra y el desarrollo de la acuicultura.

España ha logrado un cambio importante de su flota en los últimos seis años. Sin embargo, el proceso de reestructuración de la flota todavía no se ha terminado y se imponen procesos de reordenación para evitar problemas en el sector provocados por la pérdida y la reducción de posibilidades de pesca en un determinado caladero.

A grandes rasgos, el nuevo programa de ayudas estructurales para el sector de la pesca se concretaría en los siguientes puntos:

Construcción de buques pesqueros

Para la percepción de este tipo de ayudas, los propietarios de los buques de nueva construcción mayores de cinco metros de eslora deberán estar inscritos en la Lista Tercera de Registro de Matrícula de Buques, así como en el Censo de la Flota Pesquera Operativa. Es indispensable que el proyecto de construcción tenga la perceptiva autorización de la Comunidad Autónoma donde vaya a tener su base. Todo barco de nueva construcción que haya obtenido una ayuda y que tenga su puerto base en una región objetivo 1 solamente podrá cambiar de puerto base en los próximos diez años si se hace a otra zona objetivo 1. Si lo hiciera a otra región, deberá devolver proporcionalmente el importe de las ayudas recibidas

tomando en consideración el momento de su construcción. Si un barco acusara baja dentro de los 10 años siguientes a su construcción, deberá reembolsar el importe de las ayudas percibidas en la parte proporcional.

En el cuadro 3 se fija el importe de las subvenciones tanto para las zonas objetivo 1 como para las restantes zonas en función del tipo de barco. Los cuadros 1 y 2 señalan el importe



máximo de los gastos subvencionables para cada embarcación.

Las solicitudes de ayuda financiera para la construcción de un barco se resolverán por parte del órgano competente de la Comunidad Autónoma donde se sitúa el puerto base del barco.

Hasta el 30% de la ayuda para la construcción del barco se pagará al beneficiario cuando acredite que se ha iniciado la construcción del mismo. En este sentido, se entiende por inicio de la construcción la puesta de la quilla en los barcos de madera, el moldeado del casco en los barcos de poliéster o el ensamblaje de una sección del buque cuando es de acero. Hasta el 60% de la ayuda podrá pagarse una vez botado el bar-

co instalado el motor principal mientras la ayuda restante se pagará cuando.

Modernización y reconversión

Para llevar a cabo actuaciones de modernización y reconversión de los buques de pesca, es preciso igualmente que los mismos estén en la Lista Tercera del Registro de Matrícula de Buques y que se hallen debidamente inscritos también en el Censo de la Flota Pesquera Operativa. Es condición además indispensable que los mismos tengan más de cinco años y menos de 30 a partir de su entrada en servicio. Los límites de los gastos máximos subvencionables son los que figuran en el cuadro 1, y en el cuadro 3 se establecen los porcentajes de subvención del IFOP, así como del conjunto de las Administraciones públicas.

Entre otras condiciones, los trabajos de modernización o reconversión de una embarcación deberán afectar a alguna de las condiciones siguientes: racionalización de las operaciones de pesca y mejora del control para utilizar a bordo nuevas tecnologías o artes más selectivos. Mejora de la calidad para los productos pescados y conservados a bordo. Mejora de las condiciones de trabajo en el barco, así como de la seguridad de los tripulantes. Si se trata de una embarcación que ha recibido una ayuda por construcción, solamente podrá optar por nuevos apoyos para modernizar cuando hayan pasado cinco años.

Es indispensable que las obras de modernización y reconversión dispongan de las autorizaciones correspondientes. Como en el caso de un barco de nueva construcción, las ayudas para modernizar y reconvertir se dan a una embar-

En los años precedentes, España fue uno de los países miembros de la Unión Europea que mejor cumplieron sus programas de inversión.

Aunque en un primer momento hubo dificultades para el desarrollo del plan, a partir de 1997 se logró encarrilar las inversiones alcanzándose un fuerte ritmo que ha permitido llegar prácticamente al final de la vigencia del programa con todas las inversiones previstas sobre la mesa. De cara a la aplicación de este nuevo plan, la Administración ha previsto que las comuni-

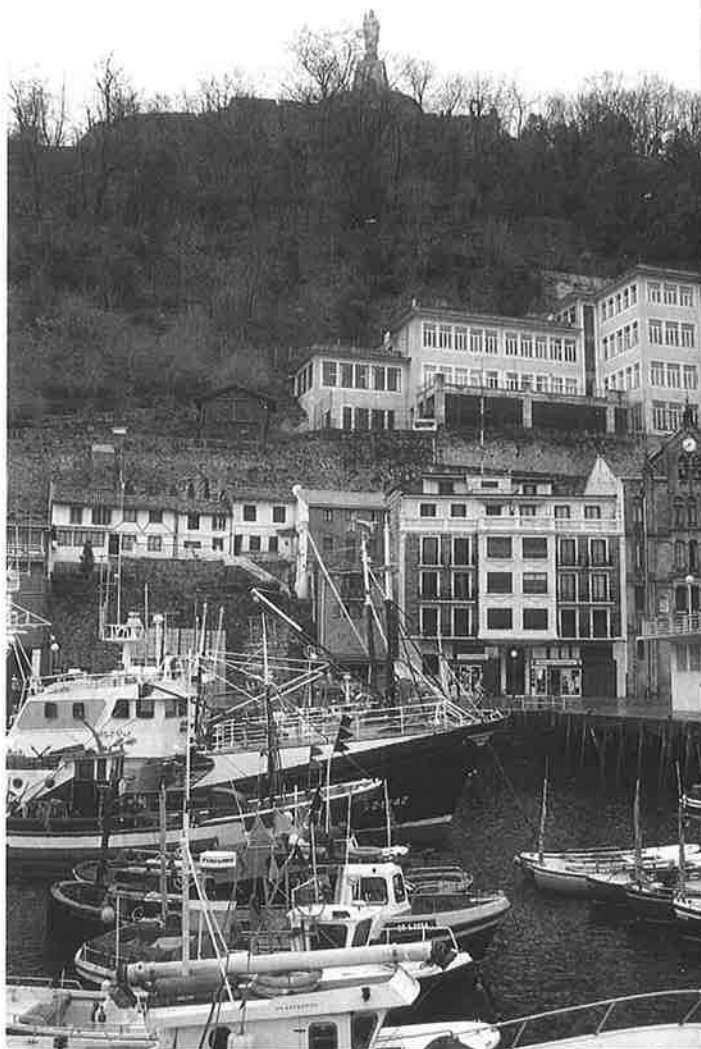
cación ligada a un puerto base. Si se cambia de puerto, se aplican las mismas penalizaciones que en el caso del barco de nueva construcción. Si un barco modernizado o reconvertido causa baja en los cinco años siguientes a la realización de los trabajos, deberá devolver la parte proporcional de la misma.

Las solicitudes de modernización y reconversión se deben dirigir también a la Comunidad Autónoma donde se halla el puerto base de la embarcación, desde donde se tramitará, se resolverá y se pagarán las ayudas. Las ayudas correspondientes se abonarán una vez se haya constatado la terminación de los trabajos. Si se han aportado barcos como baja, se deberá acreditar igualmente su cese en la actividad de la pesca.

Ajuste del esfuerzo pesquero

La nueva disposición contempla la posibilidad de acceder a ayudas por paralización definitiva de la actividad a determinados buques de pesca que se hallen matriculados en la Lista Tercera e inscritos en el Censo de la Flota Pesquera Operativa. La paralización definitiva dará lugar a la supresión de toda actividad pesquera y a la anulación de la licencia, así como a la baja en el Censo de Flota Pesquera Operativa. La supresión de actividad se podrá realizar por las siguientes vías:

- a) Mediante desguace del barco o su hundimiento
- b) Traspaso a un tercer país, inscribirse en ese registro y darse de baja del comunitario.
- c) Ese traspaso se puede llevar a cabo mediante la fórmula de una empresa mixta.
- d) Asignación definitiva del barco a la conservación del patrimonio histórico.
- e) Asignación de la embarcación para tareas de investigación o formación pesquera.



Supone una nueva posibilidad necesaria para reestructurar y ordenar las flotas en función de las posibilidades de pesca.

Para acceder a a las ayudas en concepto de paralización definitiva, los barcos deberán cumplir las condiciones siguientes:

- a) Que estén activos de la Flota Pesquera e inscritos en el Censo Operativa.
- b) Que hayan ejercido la actividad pesquera al menos durante 75 días en cada uno de los periodos de doce meses anteriores a la fecha de solicitud de la paralización definitiva; en su caso, una actividad pesquera durante al menos el 80% del número de días de mar autorizados por la normativa vigente para ese buque.

Si se produjera una pérdida de buque entre el momento de

la decisión de la concesión de la prima y la paralización definitiva real, el centro gestor hará una corrección financiera equivalente a la indemnización pagada por el seguro. Cuando se traslade un buque a un tercer país para sustituir a un barco siniestrado propiedad de una sociedad mixta, no habrá ayuda por paralización definitiva. Cuando se trate de un traspaso definitivo a un país no miembro de la UE, no habrá ayuda pública para los buques de tonelaje inferior a las 20 TRB o 22 GT, así como si tienen treinta o más años.

En lo que se refiere a las ayudas, si se trata de buques de 10 a 15 años, los baremos son fijados en los cuadros 1 y 2. Si tiene de 16 a 29 años son esos mismos baremos reducidos en

un 1,5% por cada año que supere los 15 años. Para barcos con más de 30 años, se aplican los baremos iniciales con una reducción del 22,5%. En cuanto a las ayudas previstas por el traspaso definitivo a un tercer país, se aplicarán las previstas por desguace reducidas en un 50%. Los niveles de participación de las ayudas públicas son los mismos que figuran para otras acciones en el cuadro 3. Las primas por paralización definitiva no son acumulables con otras ayudas comunitarias. Los buques que hayan sido objeto de una ayuda por paralización definitiva no podrán ser aportados como bajas para nuevas construcciones o modernizaciones. Cuando se trate con barcos de menos de 12 metros, excluidos los arrastreros, podrán ser sustituidos sin ayuda pública.



Sociedades mixtas

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá conceder ayudas para el desarrollo de proyectos de sociedades mixtas en un tercer país que no sea candidato a la incorporación a la UE. Estos barcos deberán inscribirse en el Registro de empresas pesqueras de un tercer país y estará acompañado por el traspaso definitivo de uno o varios barcos sin posibilidad de volver a las aguas comunitarias. La propiedad de ese barco debe transferirse a esa sociedad mixta y durante un periodo de cinco años el buque no podrá ser utilizado para actividades pesqueras que no sean las autorizadas de ese país. Se pretende que esos barcos cumplan las normas internacionales en materia de pesca y no habrá ayudas para proyectos de sociedades ubicadas en países que no cumplan o cooperen en la política de conservación de recursos de la pesca.

Para acceder a las ayudas, entre otras condiciones se re-

quiere que el barco tenga un mínimo de 10 y un máximo de 20 años, que su tonelaje no sea inferior a 20 TRB o 22 GT, en el Censo Operativo de Flota Pesquera, que esté en activo, haber estado registrado en un puerto español y en actividad al menos en los últimos cinco años bajo pabellón español, ya sea en aguas comunitarias, en aguas de un tercer país en el marco de algún tipo de acuerdo, o en aguas internacionales bajo un convenio.

En la solicitud para el proyecto, el armador debe dar amplia información sobre la actividad del buque en los años precedentes y presentar un plan de actividad mínimo para cinco años.

La prima por la constitución de una sociedad mixta no podrá exceder del 80% de la cuantía máxima de la prima pagada por desguace. La prima tampoco se puede acumular a otras ayudas. El solicitante recibirá el 80% de la prima en el momento de la entrega del barco a la sociedad mixta, previa presentación de la prueba de haber constituido una garantía bancaria por un importe igual al 20% de la prima. El saldo final de la prima se abonará dos años después del inicio de su actividad en la sociedad.

Ayudas a la pesca costera artesanal

Las ayudas a la pesca artesanal se concederán a barcos con eslora inferior a los 12 metros. Los fondos por esta vía se deben destinar, entre otros fines, a la mejora de las condiciones sanitarias y de trabajo, así como para equipos de seguridad, innovaciones tecnológicas, proyectos promovidos por colectivos de pescadores dedicados a la pesca artesanal dirigidos a mejorar su cadena de producción y comercialización, reorientación y formación profesional.

El importe de la prima global a tanto alzado se limita en 150.000 euros por proyecto colectivo. La solicitud de estas ayudas la deberán hacer un grupo de propietarios de barcos o familias de pescadores que

Medidas socioeconómicas

Por parte del Ministerio de Agricultura y las Comunidades Autónomas se podrán conceder ayudas a los pescadores de barcos vinculados a las medidas de reestructuración del sector pesquero, bien por paralización definitiva o por exportación del buque a un país tercero. Se entiende por pescador toda persona que ejerza su actividad profesional principal a bordo de un buque de pesca marítima en activo.

Las medidas de carácter socioeconómico se concretan en el establecimiento de un plan de prejubilaciones, primas globales individuales, primas globales no renovables y ayudas a jóvenes pescadores.

Establecimiento de un plan de prejubilaciones

Los pescadores que reúnan las condiciones que establece el artículo 63, apartado 1, del presente Real Decreto, podrán percibir hasta alcanzar la edad ordinaria de jubilación (sesenta y cinco años) o la que correspondiere, según la normativa de aplicación al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar de ser ésta inferior, la ayuda establecida dentro de un plan de prejubilación en este Real Decreto.

Para poder ser beneficiario del plan de prejubilaciones deberán cumplirse las siguientes condiciones:

- Estar dado de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y haber completado, al menos, al cumplir los sesenta y cinco años de edad o equivalente, un periodo mínimo de

cotización de quince años.

- Tener cincuenta y cinco años o más y no haber cumplido la edad legal de jubilación en el momento de formalización de la petición.

- Haber ejercido durante al menos diez años la profesión de pescador.

- Estar enrolado y en alta o en alguna de las situaciones asimiladas al alta, no pudiendo los beneficiarios superar el número de puestos de trabajo suprimidos a bordo de los buques pesqueros como resultado de la paralización definitiva de las actividades pesqueras durante todo el periodo de programación.

A este respecto se considerará situación asimilada al alta toda aquella que lleve aparejada la reserva de puesto de trabajo.

Primas globales individuales

Los pescadores que reúnan las condiciones que establece el presente Real Decreto podrán solicitar la concesión de primas globales individuales de una cuantía máxima de 10.000 euros por persona, siempre que el buque pesquero en el que estén embarcados los pescadores sea objeto de una paralización definitiva contemplada en el capítulo V, en función de los años de actividad y de cotización al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Al menos deberán haber cotizado doce meses, y en los casos de menor cotización se disminuirá la prima proporcionalmente. Para poder ser beneficiario de las primas globales individuales deberán

cumplirse las siguientes condiciones:

- Estar dado de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del Mar y haber cotizado al mismo durante un periodo mínimo de quince meses.

- Tener menos de cincuenta y cinco años de edad o, siendo mayor, no tener la posibilidad de jubilarse.

- Estar enrolado y en alta o en alguna de las situaciones asimiladas al alta en el buque objeto de ajuste estructural desde el momento en que el armador solicite la prima por paralización definitiva, la ayuda para la constitución de sociedad mixta o la solicitud de exportación, hasta que, una vez notificada su concesión, finalice la relación laboral con

la empresa armadora, salvo que pueda certificar su ausencia en algún momento del periodo indicado, pero considerándose en situación asimilada al alta, tal y como se define en el apartado 1. d) anterior. La prima, cuyo derecho se

genera por meses vencidos y de forma proporcional, en el supuesto de que dentro de una mensualidad comenzara a trabajar, se le abonará en la parte proporcional que corresponda según los días de inactividad.

■ Primas globales no renovables

Los pescadores que puedan acreditar al menos cinco años de ejercicio de la profesión, podrán solicitar la concesión de primas globales individuales no renovables, con vistas a su reconversión profesional o a la diversificación de sus actividades en un sector que no sea el de la pesca marítima, dentro de un plan social individual o colectivo, sobre la base de un coste subvencionable limitado a 50.000 euros por beneficiario individual. La Comunidad Autónoma correspondiente determinará la cuantía individual en función de la amplitud del proyecto de reconversión y de diversificación, así como de los esfuerzos financieros efectuados por el beneficiario. Para poder ser beneficiario de las primas globales individuales no renovables

deberán cumplirse las siguientes condiciones:

- Estar dado de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
 - Tener menos de cincuenta y cinco años de edad o, siendo mayor, no tener la posibilidad de jubilarse.
 - Los demás requisitos que se citan en el apartado C) del artículo 61.
- Para poder ser beneficiario de las ayudas a jóvenes pescadores deberán cumplirse las siguientes condiciones:
- Estar dado de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
 - Los demás requisitos que se citan en el apartado D) del artículo 61.

■ Ayudas a jóvenes pescadores

Se podrán conceder primas individuales a pescadores de edad inferior a treinta y cinco años que puedan acreditar al menos cinco años de ejercicio de la profesión o que puedan acreditar una formación profesional equivalente y que adquieran por primera vez un buque de pesca en propiedad total o parcial (50 por 100), siempre que se cumplan los requisitos siguientes:

- El buque de pesca deberá tener una eslora comprendida entre 7 y 24 metros; en el momento de la adquisición de la propiedad, deberá tener una antigüedad comprendida entre diez y veinte años, deberá ser operativo y estar inscrito en la Tercera Lista del Registro Oficial de Matrícula de Buques y en el Censo de la Flota Pesquera Operativa.
- La transferencia de propiedad no tendrá lugar dentro de la misma familia

hasta el segundo grado de parentesco.

- El órgano competente determinará la cuantía de cada prima individual basándose en particular en el tamaño y la antigüedad del buque, así como en las condiciones financieras de la adquisición de la propiedad; nivel y condiciones de los préstamos bancarios; garantías ofrecidas, en su caso, por terceros, y otras facilidades de orden financiero.
- El órgano competente determinará, asimismo, los restantes criterios y requisitos que guíen la adquisición.
- La cuantía de la prima no deberá exceder en ningún caso del 10 por 100 de coste de adquisición de la propiedad ni rebasar la cantidad de 50.000 euros.

practiquen la pesca costera artesanal y quieran llevar a cabo un proyecto colectivo.

Paralización temporal


Se trata de una línea de ayudas diseñada para hacer frente a situaciones imprevisibles que puedan afectar a las flotas. Se contemplan diferentes tipos de ayudas en función de las características del problema. Por motivos biológicos, problemas en el caladero, el periodo máximo de indemnizaciones será de dos meses al año o de seis meses en el periodo 2000-2006. Por dificultades para renovar un acuerdo de pesca o la suspensión del mismo, la ayuda es de un periodo inicial de seis meses prorrogable otros seis por la Comisión. Cuando se pongan en marcha planes para la recuperación de un recurso amenazado, el periodo máximo de ayuda sería de dos años y se podría prorrogar un año más. En este caso, las ayudas se extenderían también a las industrias de transformación afectadas, así como a los pescadores y armadores por un periodo máximo de seis meses.

Pesca experimental

Por esta línea se contempla la posibilidad de ayudas para llevar a cabo proyectos piloto de pesca experimental en aguas exteriores, internacionales o bajo la jurisdicción de terceros países cuyo objetivo sea probar la finalidad técnica y económica de nuevas tecnologías para adquirir y posteriormente difundir conocimientos. Estos proyectos serán subvencionables siempre que estén vinculados a un objetivo de conservación de recursos y cuando se prevea la aplicación de técnicas más selectivas. Las ayudas son las que se contemplan para el grupo 4 del cuadro 3. Estos proyectos tendrán un seguimiento por parte del Instituto Nacional de Oceanografía o del organismo que se destine para hacer un control de los mismos.

Fomento de la acuicultura

En la acuicultura se contemplan ayudas destinadas a la



Igualmente se pretenden mejorar las estructuras de comercialización, equipamiento de puertos o la acuicultura.

producción, construcción, comercialización de las instalaciones, a la mejora de las condiciones higiénicas o de sanidad humana o animal, mejora de la sanidad de los productos o para reducir la contaminación del medio ambiente. Las inversiones deberán tener un carácter duradero, así como garantías suficientes de viabilidad técnica y que cuenten con las correspondientes concesiones o autorizaciones. Los límites de las ayudas para estos fines son los fijados para el grupo 3 del cuadro 3. Esos baremos se podrían modificar en beneficio



pre que las mismas tengan, entre otros objetivos, la mejora de las condiciones de desembarque, tratamientos o almacenamiento de los productos de la pesca, el apoyo a la actividad de las flotas como suministro de carburante, hielo, agua o reparación de buques, así como el acondicionamiento de los muelles. Las ayudas son las previstas en el cuadro 3 para los grupos 1 y 3. Tendrán prioridad los proyectos que supongan un servicio para toda la colectividad.

contribuir a tener un efecto económico y duradero en la mejora de las estructuras, mejora de la producción y gestión, equipos, informatización y modernización de instalaciones, mejora de la calidad de los productos o incremento de la producción cuando sea necesario. El importe de las ayudas es el fijado en el cuadro 3 para el grupo 3, si bien puedan ser superiores si las inversiones suponen reducir sustancialmente los efectos sobre el medio ambiente.

Comercialización y transformación

El objetivo de la Administración con esta línea es el desarrollo de investigaciones encaminadas a la comercialización en origen y destino, así como a la transformación de los productos de la pesca y la acuicultura. Estas inversiones deberán

Promoción y salidas comerciales

Para la promoción y búsqueda de nuevas salidas comerciales se prevé la concesión de ayudas siempre que las actuaciones estén referidas, entre otros objetivos, a la certificación de calidad, etiquetado, normalización o racionalización de las denominaciones, campañas de promoción, realización de encuestas, organización de ferias o exposiciones, misiones comerciales o prospecciones de mercados. Para ello se subvencionará a las agencias de publicidad para prestar servicios en esta dirección, la compra de espacios informativos, gastos de edificación de material, etc.; las cuantías de las ayudas por estas actuaciones son las contempladas en el cuadro 3, grupos 1 y 3.

de la participación de la iniciativa privada cuando se vayan a emplear técnicas que reduzcan sustancialmente los efectos sobre el medio ambiente.

Protección y desarrollo de recursos acuáticos

Por parte del Ministerio de Agricultura y las Comunidades Autónomas se pueden adoptar medidas para el fomento de las inversiones para la protección y el desarrollo de los recursos acuáticos excluyendo las acciones de repoblación. Estos proyectos suponen el seguimiento de los mismos durante un periodo de cinco años. Los gastos subvencionables afectarán solamente a la instalación de elementos fijos y móviles para proteger y desarrollar los recursos acuáticos, así como el control científico de los mismos. Las ayudas previstas para estas actuaciones son las fijadas en el cuadro 3 para los grupos 1 o 3.

Equipamiento de puertos pesqueros

Se contemplan ayudas para la mejora de los equipamientos en los puertos pesqueros siem-

BAREMOS DE PARTICIPACIÓN RELATIVOS A LAS FLOTAS PESQUERAS

CUADRO 1

Categoría de buque por clase de tonelaje (GT)	Euros
0 < 10	11.000/GT + 2.000
10 < 25	5.000/GT + 62.000
25 < 100	4.200/GT + 82.000
100 < 300	2.700/GT + 232.000
300 < 500	2.200/GT + 382.000
500 o más	1.200/GT + 882.000

CUADRO 2

Categoría de buque por clase de tonelaje de registro bruto (TRB)	Euros
0 < 25	8.200/TRB
25 < 50	6.000/TRB + 55.000
50 < 100	5.400/TRB + 85.000
100 < 250	2.600/TRB + 365.000

CUADRO 3

	Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4
Regiones del objetivo n.º 1 (*)	50 % ≤ A ≤ 75 % B ≥ 25 %	A ≤ 35 % B ≥ 5 % C ≥ 60 %	A ≤ 35 % B ≥ 5 % C ≥ 40 %	A ≤ 75 % B ≥ 5 % C ≥ 20 %
Otras regiones	25 % ≤ A ≤ 50 % B ≥ 50 %	A ≤ 15 % B ≥ 5 % C ≥ 60 %	A ≤ 15 % B ≥ 5 % C ≥ 60 %	A ≤ 50 % B ≥ 5 % C ≥ 30 %

(*) Incluidos los previstos en el apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CE) 1260/1999.

Medidas innovadoras

Se preve la concesión de ayudas para fomentar la constitución y el funcionamiento de las organizaciones de productores reconocidas hasta el 31 de diciembre de 2000, así como para las que se constituyan desde el pasado 1 de enero. Igualmente se contemplan ayudas para el desarrollo de proyectos de interés colectivo que supongan mejorar la gestión de la actividad de la pesca o la modernización de servicios. Las ayudas contempladas en esta disposición se concederán de conformidad con las disponibilidades presupuestarias de cada año. ■

Vidal Maté

Empresas conjuntas en el Reino Unido

LONDRES PAGÓ TODAS

Terminó el contencioso entre los armadores españoles de las empresas conjuntas y las autoridades del Reino Unido. Los más de ochenta barcos que operaban en aquellas aguas bajo el régimen de empresas conjuntas y que se vieron afectados negativamente en sus intereses en 1988 como consecuencia de la puesta en marcha de la llamada Merchant Shipping Act, han percibido al fin las indemnizaciones que reclamaban. En total, por unas u otras vías, se estima que el Gobierno de Londres ha puesto sobre la mesa unos 20.000 millones de pesetas. Han cobrado casi todos los barcos que se hallaban en aquel momento operando en aquellas aguas, excepto quienes no se decidieron en su día por entablar un largo y costoso contencioso que ha durado más de una década. Al final, según la gerente de la Asociación de Armadores de Sociedades Conjuntas Margarita Maiza, se han satisfecho las peticiones de los empresarios españoles con unas cifras que se consideran razonables.

El Gobierno del Reino Unido, ante el callejón sin salida en que se había encontrado al final del largo contencioso, optó por dar una solución sin juicios para determinar la cuantía de las indemnizaciones y se abrió la vía de las negociaciones. Hoy, las más de ochenta embarcaciones ya han percibido las indemnizaciones. La mayor parte de los bar-

cos siguen operando en esas aguas, mientras otros optaron por abandonar y vender barco y cuotas. Mientras unos salían del caladero, también se ha dado el caso de otros armadores que, a la vista de las circunstancias en el conjunto de las pesquerías en el mundo, han optado por pescar en el Reino Unido con las cuotas de ese país.

Los que hoy son armadores indemnizados con una

media que se podría situar en unos 200 millones de pesetas por embarcación, significan solamente el punto final de una larga batalla que se ha prolongado durante casi 12 años, muy compleja por sus implicaciones con la normativa comunitaria y muy costosa para unos empresarios que tenían también sus dudas sobre el resultado final.

El problema de las empresas conjuntas en el Reino Unido se inició en 1988 cuando las autoridades de ese país decidieron poner en marcha una nueva normativa, la llamada Merchant Shipping Act, por la que se pretendía regular toda la actividad marítimo-pesquera en aguas del país. En el ca-

so de la pesca, se imponían una serie de restricciones para los barcos de las empresas conjuntas, mayoritariamente en manos de armadores españoles. Entre las exigencias más destacables se hallaba la necesidad de que las empresas tuvieran capital mayoritariamente del Reino Unido, que sus principales propietarios fueran de ese país y con residencia en el mismo. La aplicación de esta nueva Ley en marzo de 1988 hizo que casi la totalidad de los barcos de esta flota no pudieran desarrollar su actividad, viéndose obligados a permanecer en puerto. La respuesta de los armadores ante las autoridades comunitarias hizo que en el plazo de

LAS INDEMNIZACIONES

cinco meses Bruselas actuara por primera vez contra esa disposición. Los barcos volvieron a pescar y los armadores plantearon sus demandas por el lucro cesante durante el periodo que duró la parada. Posteriormente, en una reasignación de cuotas, la misma flota volvió a verse afectada negativamente al no tenerse en cuenta el periodo de paro cuando no pudieron llevar a cabo capturas.

Las empresas conjuntas en el Reino Unido han desarrollado a lo largo de una década una batalla ante todas las instancias jurídicas, tanto en el Reino Unido como en la Unión Europea. Las sentencias favorables a los intereses de los armadores eran permanentemente recurridas por el Gobierno del Reino Unido prácticamente hasta agotar la última posibilidad. Al final, Londres tiró la toalla y optó por la vía del diálogo, por la negociación, en lugar de seguir con los tribunales, para la determinación de las indemnizaciones.

Todo el sector aceptó la propuesta del Reino Unido de ir a una salida negociada, lo que supone además para los armadores la posibilidad de aumentar un 10% el montante de las indemnizaciones. Los armadores han percibido esos fondos además de una recuperación de las costas, que han sido muy elevadas en la última década.

Los armadores españoles han ganado una larga batalla contra el Gobierno de Londres en defensa de los derechos de las empresas conjuntas. Sin embargo, la realidad es que, aunque se han logrado importantes compensaciones, la flota de las conjuntas ha quedado tocada. Han sido varios los ar-

madores que han optado por vender sus cuotas a los armadores de ese país y exportar posteriormente el barco a un tercer país. En otros casos se ha producido la venta de cuota y barco a armadores, especialmente escoceses. Aunque han sido numerosos los armadores que a la vista de ese contencioso optaron por salir de ese caladero, lo cierto es que también han llegado otros armadores para faenar en esas aguas bajo bandera del Reino Unido.

Durante la larga batalla de las empresas conjuntas, Londres logró de Bruselas luz verde para poder aplicar tres condiciones a ese tipo de sociedades si querían seguir faenando en aquellas aguas. Estas condiciones se concretaban en descargar en puertos del Reino Unido hasta el 50% de sus capturas, hacer el 50% de los aprovisionamientos en sus puertos y tener el 50% de tripulantes de ese país.

También se daba la posibilidad de una fórmula mixta de todas ellas.

Los armadores consideraron desde un primer momento que se trataba de unas exigencias contra las reglas del Mercado Único comunitario. Sin embargo, les faltó fuerza en aquel momento fuera para poner en marcha otro contencioso y los armadores optaron por su cumplimiento. Londres señaló que cualquier barco de las sociedades conjuntas que incumpliera una de esas condiciones perdería su cuota y debería abandonar el caladero. Estas medidas entraron en vigor por primera vez en enero de 1999. Hoy es la fecha en que Londres no ha adoptado una decisión al respecto tras un año de mirar papeles de esos barcos que estaban obligados a cumplir las nuevas exigencias. En medios del sector se estima que la práctica totalidad de las embarcaciones seguirán faenando en esas aguas como lo hicieron en el pasado. ■

Vidal Maté

■ Los armadores españoles han percibido unos 20.000 millones de pesetas.

■ Aunque algunos vendieron sus barcos, otros se han instalado en ese caladero

EN MARCHA LAS **CARTAS DE SERVICIOS** DE LA TESORERÍA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

La Tesorería General de la Seguridad Social tiene ya a disposición de los usuarios sus Cartas de Servicios, que son documentos escritos que constituyen un instrumento a través del cual tanto este Organismo como el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) informan a los ciudadanos sobre los servicios que tienen encomendados y de los compromisos de calidad en sus prestaciones, así como de los derechos de los ciudadanos y usuarios en relación con estos servicios. Las Cartas de Servicios en vigor son las relativas a la Tesorería General de la Seguridad Social; la de Inscripción y Afiliación; la del Servicio de Gestión y la del Sistema RED (Remisión Electrónica de Documentos)

Las Cartas de Servicios son factores de mejora de la calidad que responden a las necesidades de la sociedad en general y de los ciudadanos en particular. En ellas la Tesorería General, al igual que el INSS en la suya, manifiesta públicamente sus compromisos en la gestión de los servicios que presta de acuerdo con los principios de transparencia y responsabilidad, facilitando la participación y la información a los ciudadanos.

Según ha explicado el Director General de la Tesorería General de la Seguridad Social, Francisco Gómez Ferreiro, "el objetivo de la Tesorería General es prestar un servicio eficaz con los máximos niveles de calidad, atendiendo las demandas de los ciudadanos, proporcionándoles las máximas facilidades en el cumplimiento de sus obligaciones, con el mínimo coste para la sociedad. En esta Carta de Servicios de la Tesorería General se ofrece a la sociedad un servicio de calidad que puede ser evaluado y contrastado en base a las metas y los indicadores que explícitamente se indican en la misma".

Fines de la Tesorería General

La Tesorería General de la Seguridad Social es un Servicio Común de la Seguridad Social con personalidad jurídica propia adscrito a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, que bajo la dirección, vigilancia y tutela del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, asume la gestión de los recursos económicos y la administración financiera del sistema, en aplicación de los principios de solidaridad financiera y de caja única.

La Tesorería General de la Seguridad Social es un Servicio Común, adscrito a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, que bajo la dirección, vigilancia y tutela del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, se crea con la finalidad de unificar todos los recursos financieros del Sistema de la Seguridad Social, incluyendo entre sus competencias:

- La inscripción de empresas y la afiliación, altas,

bajas y variaciones de trabajadores.

- La gestión y control de la cotización y la recaudación de las cuotas y demás recursos de financiación del Sistema de la Seguridad Social.
- La titularidad, gestión y administración del Patrimonio único de la Seguridad Social.
- La gestión financiera y la ordenación del pago de las obligaciones de la Seguridad Social.
- La gestión de la función reaseguradora de accidentes de trabajo.

dad Social. Basta con señalar, a este respecto, que el presupuesto de la Seguridad Social para 2000 supone el 40,2% del total de los Presupuestos Generales del Estado para el mismo año.

El número de actos administrativos, sólo en inscripción-afiliación, fue de más de 39 millones en 1999, de los que más de 5 millones fueron informes y certificados de vida laboral.

El presupuesto de la Seguridad Social alcanza la cifra de 14,6 billones de pesetas, que en relación con el Producto Interior Bruto para 2000 representa el 14,9% del PIB estimado en 97,8 billones de pesetas corrientes (previsiones del Ministerio de Economía y Hacienda en la "Presentación del Proyecto de Presupuestos Generales del Estado" para 2000).

El número de trabajadores afiliados se acerca a 16 millones (se incluyen los trabajadores afiliados beneficiarios de desempleo) y el número de empresas y sujetos responsables es superior a los 3,9 millones (están comprendidos los trabajadores autónomos).

Respecto a las prestaciones que paga, cabe destacar que abona actualmente más de 7,5 millones de pensiones; el número de subsidios (incapacidad temporal y maternidad) alcanza los 200.000 y los beneficiarios de la prestación familiar por hijo alcanzan la cifra de 1,5 millones.



Francisco Gómez Ferreiro Director General de la Tesorería General de la Seguridad Social.

Datos significativos sobre la gestión

Es de resaltar la importancia que, tanto por la naturaleza del servicio que presta —esencial para los ciudadanos en la sociedad actual— como por el importe económico que significa y el colectivo incluido en la misma, tiene la gestión de la Tesorería General de la Seguri-



Todo ello supone un elevadísimo número de actos concretos de gestión y de contactos directos con ciudadanos y empresas.

Estos datos ponen de manifiesto la trascendencia social que, tiene la Tesorería General dentro del Sistema de la Seguridad Social y en la sociedad española.

Otras Cartas

Dada la complejidad de las actividades que lleva a cabo la Tesorería General de la Seguridad Social, tanto en los ámbitos de inscripción-afiliación, cotización, etc., y de otros servicios que se prestan, además de la Carta General se han editado otras que, de forma específica, ofrecen a los ciudadanos información y compromisos concretos referentes a diversas competencias y Servicios que se prestan. De esta for-

ma se han editado las Cartas de Servicios relativas a la **inscripción-afiliación, servicio de gestión y atención telefónica al ciudadano y sistema de red (remisión electrónica de documentos)**.

En la primera de ellas se explican los servicios que se prestan, que son, entre otros, la inscripción de empresas y asignación de códigos de cuentas de cotización; bajas y variaciones de datos y códigos de cotización de las empresas; gestión de la afiliación, bajas y variaciones de datos de los trabajadores y asignación de nú-

mero de la Seguridad Social a los ciudadanos que tiene relación con el Sistema de Seguridad Social.

La Carta de Servicios de **Gestión y Atención Telefónica al Ciudadano** tiene como objetivo acercar al ciudadano la información y gestión de la Tesorería General en todos los ámbitos de la gestión que realiza, evitando desplazamientos y esperas innecesarias, a través de la comunicación electrónica.

Finalmente, la Carta de Servicios del **Sistema Red** explica cómo por medios tecnológicos y

con los elementos de seguridad necesarios, empresas y profesionales colegiados pueden establecer contacto directo con la Tesorería General de la Seguridad Social y acceder a los datos de su empresa, así como realizar la presentación y trámite de documentos de afiliación y cotización estando a su disposición, entre otros, servicios como instalación y configuración de los equipos y actualización de programas, formación teórico-práctica en la generación de ficheros, uso del correo electrónico, tramitación o presentación electrónica de boletines de cotización de empresas, de altas y bajas de trabajadores, etc.

Información General

Todas las Cartas de Servicios llevan incorporadas al final la lista de las direcciones postales, telefónicas y telemáticas de que dispone la Tesorería General, así como la línea **900 (gratuita), que es 900 61 62 00 las 24 horas del día.**

Internet:
www.seg-social.es/tgss ■

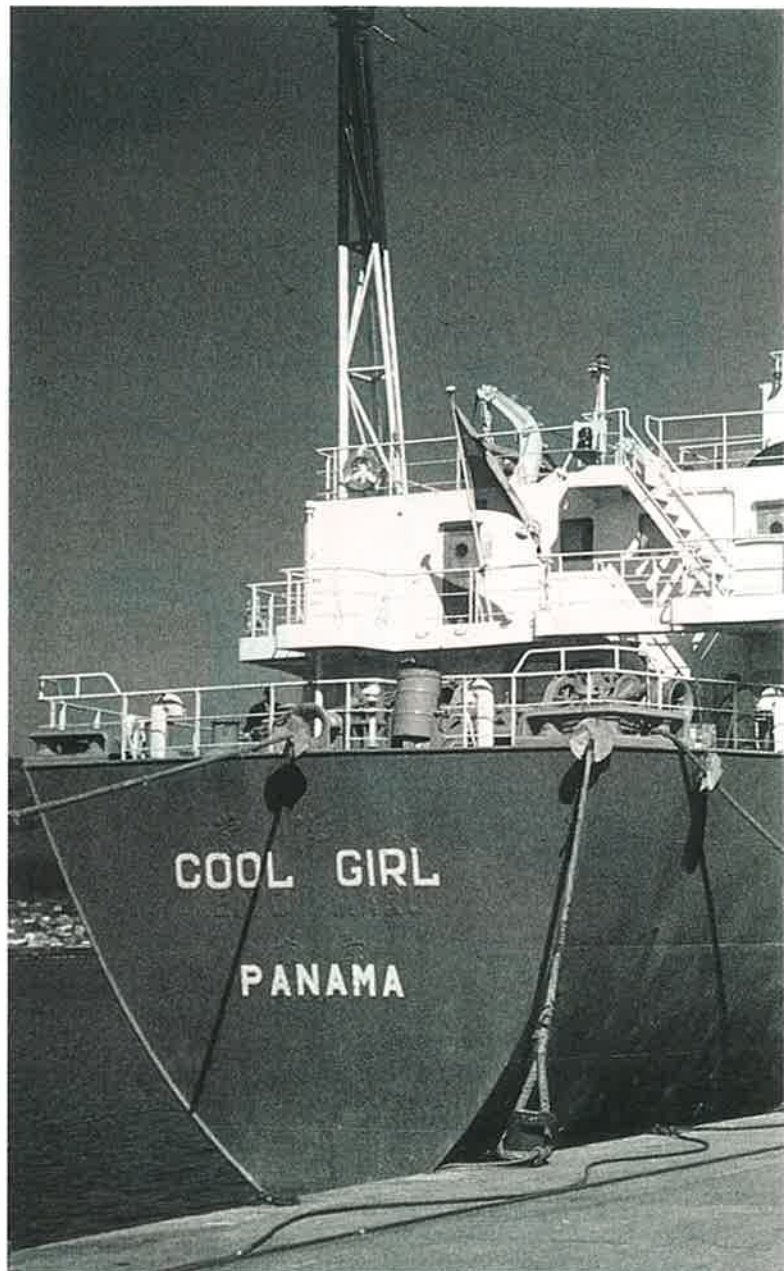
C. H. C.



Los pesqueros esquilman las especies más lucrativas

CERCO A LA FLOTA CON BANDERAS DE CONVENIENCIA

El número de barcos que enarbolan banderas de conveniencia sigue en aumento. Sin embargo, algunas de las medidas adoptadas por los organismos de gestión pesquera, como es el caso de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), empiezan a dar sus frutos. Un buen ejemplo es el cambio de actitud de Panamá, que ha comenzado a sanear su registro y a controlar los barcos que enarbolan su pabellón. Todavía queda mucho por hacer y que los distintos Estados empiecen a afrontar seriamente el problema. España dio un importante paso en este sentido con la promulgación, a finales de 1999, de un "Real Decreto para el control de la actividad pesquera de buques de terceros países en aguas españolas" para dar cumplimiento a las recomendaciones de la ICCAT. Mientras, prosigue el expolio pesquero, especialmente de las especies que resultan más lucrativas.



El atún rojo y el patudo se han convertido, en los últimos años, en el objetivo de las flotas atuneras a escala mundial, ante el elevado precio que se ofrecen por estas especies en los mercados de Asia, Europa y América del Norte. El fuerte descenso experimentado por los stocks de estas especies, así como otras afines (el merlín y el pez espada), preocupa a los científicos, organismos internacionales de gestión pesquera y ecologistas. La adopción de estrictas medidas para su con-





servación no constituye un impedimento para que empresas sin escrúpulos sigan sobreexplotando estos recursos marinos burlando, en muchos casos, los reglamentos de conservación acordados a escala nacional o internacional. Para ello, algunos armadores no dudan en utilizar empresas “fantasma” o “tapaderas” para ocultar su auténtica identidad.

Una de las tretas más extendidas es la de abanderar sus barcos bajo pabellones (conocidos como “banderas de conveniencia”) de países que no hacen preguntas y, a cambio de una buena suma de dinero, hacen la vista gorda ante cualquier incumplimiento de las leyes de pesca internacionales. Honduras, Panamá, Belice y San Vicente y las Granadinas han sido, históricamente, los mayores transgresores mundiales, como señala la organización ecologista Greenpeace en un amplio informe dedicado a las repercusiones en la pesca de estos “piratas” del siglo XX, y que en el recién estrenado XXI siguen campando por sus respetos.

Esta actividad ha experimentado un importante auge en los últimos años en los barcos dedicados a la pesca, hasta el punto de que, en cuanto al total de abanderamientos de conveniencia y respecto a los barcos de más de 24 metros de eslora, éstos representan ya el 50 por ciento, alcanzando porcentualmente a los mercantes, según declaraciones a MAR de Ricardo Aguilar, de Greenpeace.

Una flota muy escurridiza

Por su propia naturaleza, la envergadura de las flotas piratas y sus repercusiones sólo se pueden calcular de forma indirecta. Cambian de bandera sin ninguna dificultad y lo realizan, además, de forma frecuente, utilizando empresas “tapadera” para enmascarar la verdadera identidad de sus armadores. Un buen

ejemplo lo constituye el derivado de una decisión de la ICCAT por la que se bloqueaba la compra de túnidos provenientes de una serie de países con “banderas de conveniencia”. Como Belice no figuraba en esa lista, al no disponer de abanderamientos de palangreros piratas en ese momento, éstos se trasladaron rápidamente a ese pabellón (el resultado puede comprobarse en la tabla 1: “Barcos de bandera de conveniencia por pabellón”). Por lo tanto, a lo más que se puede aspirar, como señala Greenpeace en su informe, es a tener una vaga idea del número de barcos existente y de las banderas más utilizadas o las más convenientes.

Naturalmente, también cambian frecuentemente de mares para tener los mínimos problemas de inspección. Los datos facilitados por los japoneses indican que se han detectado buques en más de un océano y que desembarcan sus capturas en puertos diferentes. Cada vez es más frecuente el transbordar su carga a buques frigoríficos en alta mar (por lo que también tienen que ser considerados “piratas”, independientemente de la bandera que enarbolan), mezclándose las capturas de los barcos piratas con las de los que tienen autorización para pescar en la zona, resultando prácticamente imposible comprobar el origen del pescado.

Estos barcos, como resulta obvio, burlan los reglamentos de conservación acordados a escala nacional o internacional y menoscaban los esfuerzos de esos países y de los armadores que respetan las reglas.

Situación de los stocks

Respecto a la incidencia sobre los distintos *stocks*, debido a la acción de estas flotas, poco se sabe. En el informe elaborado por Greenpeace, y que se centra en el estudio de los stocks de atún y especies afines en el Atlántico central y el Mediterráneo



BANDERAS DE CONVENIENCIA

neo, se señala que el atún rojo es, con mucho, el más perseguido (es la especie que más alto cotiza en el mercado japonés, especialmente si se vende fresco para el "sashimi"). En el Atlántico, la biomasa adulta de los *stocks* orientales se establece por debajo de la quinta parte de la que había en 1970.

A su difícil situación, destacada reiteradamente por los científicos, se une el que los países miembros de la ICCAT no pueden, o no quieren, proporcionar cifras precisas sobre sus capturas. Todo ello dentro de un juego de intereses para resultar más favorecidos ante medidas protectionistas. Se cita como ejemplo la decisión de este organismo en 1994 y 1998 de adoptar medidas para la limitación de las capturas con respecto a las realizadas en 1993 y 1994. *De repente, a interés de los países, había que registrar grandes capturas históricas en esos años para evitar tener que introducir reducciones repentinas e inconvenientes que exigirían las nuevas medidas de conservación.* Así, tras haber descendido las capturas de atún rojo hasta las 10.000 y 15.000 toneladas en los años setenta, se disparan, sobre todo en el Mediterráneo, a más de 52.000 toneladas en 1996. Esta situación, añadida a la incidencia de los



barcos piratas, impide realizar una evaluación y gestión adecuadas.

Las capturas de pez espada, tanto en el Atlántico Norte como en el Atlántico Sur, han oscilado entre las 15.000 y las 20.000 toneladas durante la última década, habiéndose reducido algo en los últimos años. Estas cifras son cálculos mínimos –como señala el informe–, ya que no incluyen los desembarcos no registrados de los barcos de bandera de conveniencia y de otras procedencias.

En cuanto al patudo en el Atlántico, las capturas oscilaron entre 50.000 y 75.000 toneladas durante los años setenta y ochenta para, posteriormente, aumentar vertiginosamente, llegándose a capturar, en 1994, cerca de 130.000 toneladas. De este total, se calcula que al menos un 20 por ciento correspondió a palangreros y cerqueros con "banderas de conveniencia". El cálculo de la ICCAT establece en un 10 por ciento las capturas del resto de las especies de interés comercial, entre las que se encuentran el pez espada y el merlín.

Las capturas accidentales, como en cualquier tipo de pesca, son muy importantes en la pesca

Tabla 1. Barcos de bandera de conveniencia por pabellón

Banderas	Total barcos >24 metros		Tonelaje total	
	1998	1999	1998	1999
Belice	186	404	208.309	347.036
Honduras	399	395	181.192	173.050
Panamá	318	214	301.341	167.969
San Vicente y Granadinas	88	108	148.674	181.753
Guinea Ecuatorial	53	56	27.053	30.985
Chipre	46	45	237.354	103.455
Vanuatu	30	34	41.753	50.609
Sierra Leona	32	27	12.552	9.767
Mauricio	27	22	9.056	7.581
Antillas Holandesas	16	18	16.754	17.482
Total	1.195	1.323	1.184.038	1.089.687

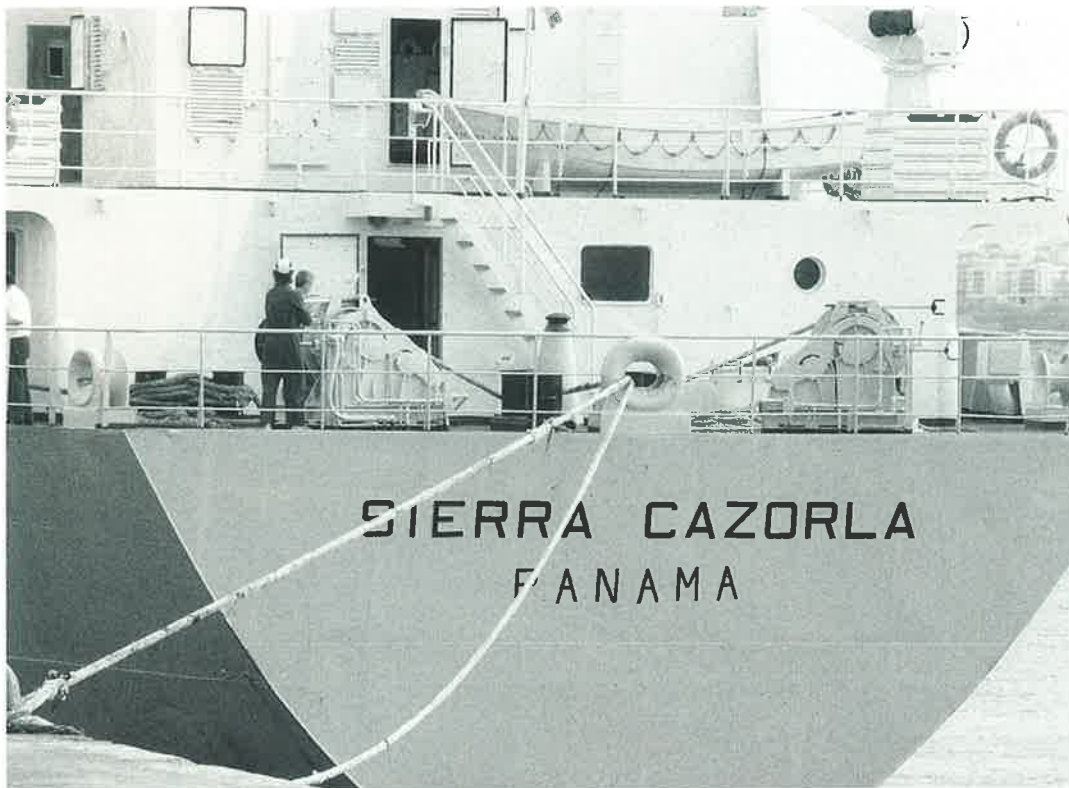
Fuente: Servicio de Información Marítima de Lloyd's.

Tabla 2. Principales países con barcos de banderas de conveniencia

País	Número de barcos
Taiwan	169
Unión Europea*	168
Belice	145
Panamá	121
Honduras	109
Singapur	62
Corea del Sur	52
Japón	41
China	37
Guinea Ecuatorial	36

* España/Islas Canarias (116), Portugal (12), Grecia (11), Reino Unido (10), Dinamarca (4), Francia (4), Irlanda (4), Holanda (3), Italia (2), Finlandia (1), Suecia (1).

Fuente: Servicio de Información Marítima de Lloyd's 1999.



con palangre. Debido a la creciente preocupación sobre la situación de las especies de tiburones oceánicas, la ICCAT comenzó en 1994 a recabar datos sobre las capturas accidentales de tiburón (como recordarán nuestros lectores, España participa en esta campaña a través del Instituto Español de Oceanografía –ver MAR n.º 359, marzo 1998–). Los resultados obtenidos son, en general, malos y algunos países no aportan ningún tipo de información. En total, 21 países informaron haber capturado 42.387 toneladas de tiburones de 18 especies, aunque esta cifra corresponde a todo tipo de artes de pesca. En un estudio de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) se estimó que, sólo con palangre, se pescan 2,3 millones de tiburones, lo que equivaldría a unas 76.000 toneladas.

Las tortugas marinas sufren también las consecuencias de la pesca con palangre, especialmente las tortugas laúd, golfinas,



El Consejo de Ministros aprobó, el 26 de noviembre de 1999, un Real Decreto sobre desembarcos de buques terceros en puertos españoles. Ahora deben probar que las capturas las han realizado respetando las normas internacionales.

verdes y bobas (España también participa, a través del IEO, en un estudio sobre capturas accidentales de tortugas marinas en el Mediterráneo impulsado por la Unión Europea –ver MAR n.º 388, noviembre 2000–). Tampoco son inmunes a esta pesquería los mamíferos marinos, capturándose especies como el pez mular, calderones y orcas. Como destaca el informe de Greenpeace, toda esta información proviene de los palangreros que declaran sus capturas, que llevan observadores a bordo y que presuntamente cumplen con las nor-

mativas de pesquería. Si se tiene en cuenta que los “barcos piratas” no respetan ningún tipo de legislación y sólo están preocupados por coger la mayor cantidad de pescado de valor en el menor tiempo posible, las cifras de capturas accidentales serán bastante más altas.

Competencia desleal

La actuación de estas flotas preocupa a todo el mundo, aunque esa preocupación no se trasluce, por lo general, en medidas

adecuadas tendentes a solucionar el problema. Y es que si graves son las repersusiones sobre la situación de los *stocks*, sus actuaciones afectan directamente a los pescadores, ya que “generan una competencia desleal”, según destacan los armadores. El equipo de Economía Aplicada de la Universidad de Vigo alerta en un informe sobre la economía de la pesca que esta clase de embarcaciones genera un desorden en las pesquerías. *Desordenan la gestión del recurso y están dañando seriamente la conservación de las pesquerías. Es una estrategia claramente errónea, ya que lo que están fomentando es el pan para hoy y el hambre para mañana*, afirman fuentes de dicho equipo.

Controlar estos abanderamientos resulta muy complicado. Para empezar, buena parte de estos barcos pertenecen a armadores asentados en países ricos (ver tabla 2). Fuentes comunitarias calculan que hay entre setenta y ochenta barcos de armadores gallegos que están abanderados en los denominados “paraísos fiscales”. En la Unión Europea hay unos 168 barcos, según el Servicio de Información Marítima de Lloyd’s 1999.

La falta de legislación internacional y de control de estas embarcaciones hace que su número siga incrementándose año tras año, hasta el punto de que la mitad del tonelaje mundial de las embarcaciones que surcan los océanos utilizan banderas de conveniencia.

Samuel Juárez, secretario general de Pesca Marítima, insiste en que la mejor arma para luchar contra este fenómeno es la vía comercial. Ricardo Aguilar, de Greenpeace, comparte esta idea al señalar que es una de las mejores. España ha ido adoptando distintas medidas para dificultar las actuaciones de



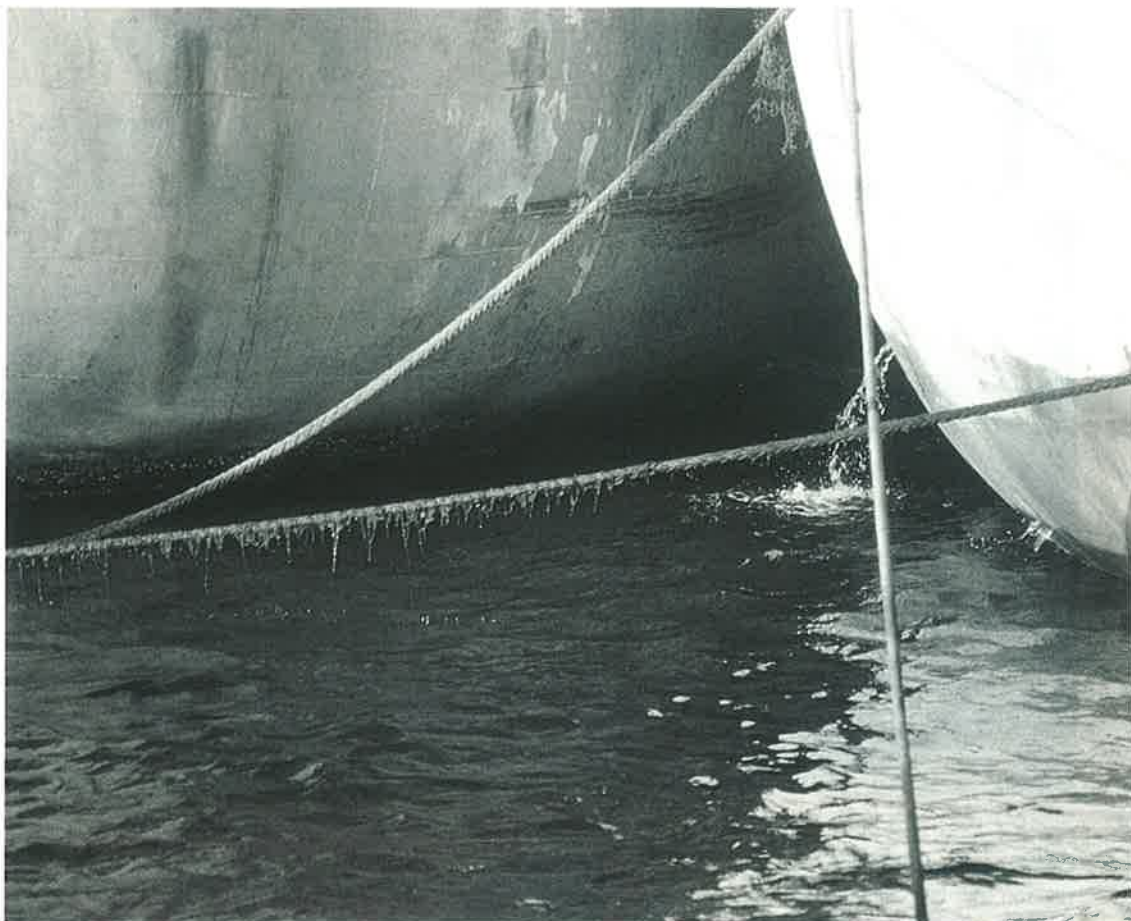
BANDERAS DE CONVENIENCIA

estos barcos, como la ampliación a 49 millas de la zona de protección pesquera española en el Mediterráneo, que entró en vigor en agosto de 1997. Una medida que fue saludada por Greenpeace, que destacaba que esta iniciativa tuvo una repercusión inmediata al desaparecer prácticamente estos barcos de los puertos de Denia y Valencia.

Sin embargo, la imposibilidad legal para poder actuar contra estas embarcaciones propiciaba que el puerto de Las Palmas siguiese siendo un puerto muy frecuentado, especialmente entre los meses de mayo y julio, debido a la pesca del atún rojo. Esto motivó una nueva actuación, basada en las recomendaciones de la ICCAT y la entrada en vigor del Reglamento de Control elaborado por la Unión Europea (aprobado en 1998), lo que propiciaba una base legal sobre la que actuar. Dicha actuación se concretó con la aprobación, por el Consejo de Ministros, el 26 de noviembre de 1999, del "Real Decreto sobre el control de la actividad pesquera en buques de terceros países en aguas españolas".

Como señaló en su día Samuel Juárez a esta revista, se trata de un paso muy importante, ya que los barcos de terceros países que desembarquen sus capturas en puertos comunitarios deben probar que las capturas han sido obtenidas respetando las normas internacionales de conservación. Además, los barcos mercantes que transporten pescado también deberán acogerse al mismo régimen que los pesqueros, ya que hasta ahora sólo estaban reguladas las descargas directamente desde pesqueros.

Como se ha dicho, la falta de una legislación internacional, así como la poca rigidez en la aprobación de medidas coercitivas, dificulta que sean perseguidas estas embarcaciones.



Los esfuerzos de la ICCAT

Las medidas de control sobre las capturas no están resultando efectivas, como las capturas permitidas para el pez espada, o la reducción de capturas de peces pequeños y la prohibición de la pesca con palangre de atún rojo durante la época del desove en el Mediterráneo. Sin embargo, otras medidas sí que parecen haber resultado más efectivas a la hora de frenar la pesca pirata. Así, en

1992 la ICATT adoptó la primera resolución de un grupo de ellas para establecer el Programa para el Documento Estadístico del Atún Rojo, con el fin de identificar el atún rojo que hasta ese momento no lo declaraban ni los países de bandera ni los armadores. Posteriormente aprobó resoluciones que fortalecieron el Programa. En 1994, como destaca Greenpeace, se acordó utilizar los datos de importación para identificar a las partes no contratantes que han estado pescando atún rojo fuera

de la normativa de la ICCAT, alertando a los países de lo que estaban haciendo sus barcos, y, si no corregían la situación, imponer medidas comerciales restrictivas. Al año siguiente adoptó una medida similar para el pez espada.

Estas resoluciones se pusieron en práctica y se prohibió la importación de atún rojo de Belice y Honduras, en 1997, y de Panamá, en 1998. Los armadores trasladaron sus buques a otras "banderas de conveniencia", por lo que la ICCAT autorizó un procedimiento que permitiría imponer sanciones comerciales a cualquier país, fuera miembro de la ICCAT o no, que pescase cualquiera de las especies bajo competencia de este organismo.

En 1999 se impusieron nuevas medidas. Belice y Honduras fueron sancionadas por pescar



Como resultado directo de la presión que viene ejerciendo la ICCAT, Panamá empezó a sanear su registro y a controlar los barcos que enarbolaban su pabellón.



pez espada; Guinea Ecuatorial (parte contratante de la ICCAT), por pescar atún rojo; ochos países fueron identificados o advertidos mediante varias resoluciones: Kenia, Singapur, Filipinas, Camboya, Guinea-Conakry, Sierra Leona, San Vicente y Granadinas y Trinidad y Tobago.

Greenpeace señala que, como resultado directo de la considerable presión que viene ejerciendo la ICCAT, Panamá empezó a sanear su registro y a controlar los barcos que enarbolan su pabellón. En 1998 se introdujo un sistema de permisos de pesca internacional y, al mismo tiempo, se cancelaron todos los registros de embarcaciones pesqueras de atún panameñas. Panamá entró como parte contratante de la ICCAT el 28 de diciembre de 1998. Resulta importante destacar el caso de Panamá, ya que ha sido uno de los países de “bandera de conveniencia” más importantes.



Greenpeace, que ve positivas las medidas adoptadas por España, destaca que sería importante establecer un registro de buques autorizados a faenar en la región, lo que haría más sencillo comprobar si tiene derecho a estar allí.

La organización ecologista destaca el encomiable esfuerzo realizado por Panamá, así como lo que vienen haciendo Japón y Taiwan para afrontar su papel en la pesca pirata. Son pasos importantes los que viene dando la ICCAT, como destaca a MAR Ricardo Aguilar, pero considera que habría una fundamental que aún no se ha dado, que sería *establecer un registro de buques autorizados a faenar en la región, lo que haría muy sencillo comprobar si un buque avistado en*

el caladero tiene derecho a estar allí o si es un buque pirata.

Entre las iniciativas internacionales se destaca, como un avance prometedor, *el compromiso adoptado por las organizaciones regionales para el atún (Comisión Interamericana del Atún Tropical; Comisión para la Conservación del Atún del Sur; Comisión del Pacífico Sur; Comisión del Atún para el Océano Índico, y la ICCAT) de estable-*

cer registros regionales de las embarcaciones autorizadas a faenar en sus áreas e intercambiar esta información entre ellos y con la FAO, lo cual permitiría el seguimiento de los buques cuando se desplazan entre océanos.

Otra medida muy importante será el Acuerdo de las Naciones Unidas para la Conservación y Gestión de las Poblaciones Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorias, adoptado en 1995, que aumentará la presión sobre los países de bandera de conveniencia para que controlen las actividades de sus flotas. Sin embargo, cinco años después (hasta mayo de 2000, en que fue redactado el informe de Greenpeace) sólo fue ratificado por 26 países, de los 30 necesarios para su entrada en vigor.

Resulta imprescindible que aumente la presión internacional para que todos los países con “banderas de conveniencia” apliquen la ley. En este sentido, la FAO ha iniciado un importante proceso internacional para controlar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (conocida por las siglas IUU).

En la reunión ministerial de la FAO en 1999 se acordó desarrollar un plan de acción para afrontar todas las formas de pesca IUU. La secretaría de la FAO ha recopilado información anterior, distribuida en una reunión de expertos celebrada en mayo de 2000 en Australia. El último paso tendrá lugar en la reunión del Comité de Pesca, que se celebrará entre el 26 de febrero y el 2 de marzo. Se pretende que el resultado final de este proceso sea un plan de acción de acuerdo internacional para combatir la pesca IUU, incluidos los barcos de “bandera de conveniencia”. ■

Raúl Gutiérrez



Problemática social y jurídica

SITUACIÓN LABORAL EN LOS BARCOS CON BANDERA DE CONVENIENCIA

Debe entenderse que la problemática de la pesca ilegal no documentada y no regulada (INDNR), que practican sobre todo los buques matriculados bajo bandera distinta de su país de origen (bandera de conveniencia), tiene como objeto principal eludir no sólo la legislación nacional en todos sus aspectos sino todos aquellos acuerdos internacionales cuyo cumplimiento "obliga" a los países firmantes.

Esta situación viene creciendo de manera paulatina en las últimas cinco décadas, pese a las cada vez más alarmantes llamadas de los Organismos Internacionales dependientes de la ONU y de Organizaciones ecologistas, en el sentido de controlar las capturas, establecer vedas o santuarios. Lo cierto es que esto no se ha producido, llegando incluso a la situación de que la propia Unión Europea ha dado ayudas a fondo perdido a flotas pesqueras que incumplen manifiestamente lo reseñado; así, es destacable el caso de los grandes, arrastreros de bandera ho-

La situación de los marinos embarcados en buques con bandera de conveniencia es más propia del siglo XIX que del XXI, donde sus derechos brillan por su ausencia. El abogado Domingo González, director del Centro de Derechos del Marino de Barcelona, perteneciente a "Stella Maris", hace una incursión en la problemática jurídica y social en que se encuentran estas personas. El estudio se centra en los barcos que desarrollan su actividad en el Mediterráneo, aunque destacando también el caso canario.

landesa que faenan en el banco canario y que han provocado una reducción en el número de buques de pesca artesanal de bandera española y están procediendo a esquilmar la zona.

La Organización Internacional del Trabajo reconoció formalmente el problema en un documento elaborado en diciembre de 1999, en su reunión sectorial de pesca, donde se denuncia que un gran número de tripulaciones trabajan, a bordo de buques de pesca de banderas de conveniencia, en condiciones de miseria. De la misma forma la FAO y el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional han

establecido un grupo paritario de trabajo. Así, además del efecto devastador sobre el medio ambiente marino, la pesca indiscriminada, se producen una serie de infracciones en la seguridad marítima que ligan con la grave mortalidad en este sector:

- Incumplimiento de la normativa nacional e internacional sobre la identidad de los buques.
- Falsificación de certificados de aptitud, no sólo en buques de pesca matriz, sino en los propios asociados.
- Modificación sin autorización de casco, motores...
- Infracción de la normativa

internacional en materia de aparejos, utilización de redes de volantas, con medidas inferiores no selectivas.

Este artículo pretende aclarar la problemática existente en el aspecto social y jurídico de las tripulaciones que se encuentran enroladas en los mencionados buques, desarrollando todos aquellos aspectos jurisdiccionales, contractuales y sociales a que se ven sometidas las tripulaciones de estos buques factoría, determinando su estudio sobre todo en el mar Mediterráneo, aunque destacando también el caso canario.

La contratación de tripulaciones

Es habitual que estas tripulaciones en el sector de la pesca no sean sometidos a la multinacionalidad (tal y como ocurre en las tripulaciones de crucero o incluso en la propia marina mercante). Es habitual, eso sí, una asignación de categorías profesionales ajustada a una categoría nacional; así los mandos, oficia-



La Organización Internacional del Trabajo denunció, en un documento elaborado en diciembre de 1999, las condiciones de miseria en que trabajan un gran número de tripulaciones enroladas en barcos con banderas de conveniencia.

les y personales de confianza del propietario del buque (normalmente sociedad ficticia en paraíso fiscal) suelen ser personal del llamado primer mundo (aunque se van introduciendo otras nacionalidades tales como filipinos) y las tripulaciones (marineros...) suelen contratarse, a través de agencias, en países del llamado tercer mundo o países con unas situación de crisis extrema (Honduras, Filipinas, países del norte de Africa, Vietnam, Rusia, Ucrania...).

Los requisitos para poder embarcarse en estos buques se pueden generalizar en los siguientes:

1.- Inscripción en una agencia del país de origen del marino, la cual percibe unos derechos de inscripción y un tanto por ciento del salario que vaya a obtener por su trabajo (hecho

ilegal según los convenios de la Organización Internacional de Trabajo).

2.- Los no inscritos no obtienen la documentación necesaria para poder navegar (libreta de navegación, permisos estatales para trabajar en el extranjero o los propios certificados de aptitud médicos).

3.- De la misma forma no se admite el hecho de que el tripulante haya tenido "problemas de carácter laboral"; el conocimiento excluye inmediatamente su disponibilidad para ser embarcado.

4.- En cuanto a las condiciones contractuales típicas, debe reseñarse que se establecen bajo el denominador de "igualdad de las partes", hecho falso, dado que se incluyen las siguientes:

- Se incluye dentro del con-

Cuadro 1 Extracto de la legislación de Bahamas

1. Se obliga a firmar un acuerdo a toda persona que desarrolle su trabajo en un buque de más de 100 toneladas.
2. Existirán dos copias de contrato. Una la tendrá en su poder el capitán y la otra el armador. Sólo existirá obligación de mantener una copia tipo en el tablón del buque.
3. Si abandona el marino el buque por enfermedad o cualquier otra razón, no tendrá derecho a liquidación alguna.
4. Si el barco naufraga se tiene derecho a dos meses de salario, salvo que se empiece inmediatamente a trabajar en otro buque.
5. En cuanto a vacaciones y fiestas, la legislación de Bahamas no prevé días de fiesta. En todo caso se tiene derecho a nueve días pagados por año. Si se trabaja un año consecutivamente en una compañía o barco, se tiene derecho a un mínimo de 12 días de vacaciones, 18 en caso de oficiales.
6. No existe normativa sobre un número máximo de horas de trabajo, deberá fijarse en todo caso en el contrato.
7. Si el marino enferma por razón imputable a su persona, por persistencia anterior de la enfermedad..., deberá hacer frente a todos los gastos médicos que deriven de ello. En caso contrario se le abonarán los gastos médicos, quirúrgicos, dentales u ópticos, excluyéndose todos los demás.
8. En cuanto a la seguridad del barco, los buques de bandera de Bahamas sólo pueden ser inspeccionados por inspectores de este Gobierno. En caso de que se detecte una situación peligrosa, debe ser denunciada al menos por 1/3 de la tripulación y en caso de que se acredite su falsedad, podrá interponerse un castigo a los denunciantes.
9. Al finalizar el contrato se extenderá por el capitán un certificado de servicio y otro de conducta. De la misma forma se procederá a repatriación hacia un puerto de regreso a costa de la compañía, pudiéndosele exigir que trabaje en el buque de regreso.
10. En caso de despido o impago, sólo puede someterse el litigio a los Tribunales de Bahamas.

trato el salario cerrado que se va a percibir.

- Se determina la categoría profesional y las labores a desarrollar, estableciendo una cláusula en la cual se establece la obligatoriedad de desarrollar cualquier otro trabajo que se "crea conveniente" por el capitán del buque.
- No se incluye concepto salarial alguno: "vacaciones, horas extraordinarias..."; todo queda incluido bajo el concepto de salario predefinido.
- Se establecen, de la misma forma, cláusulas que violan toda la normativa internacional (Convenios

OIT, legislaciones nacionales...), al establecer la obligatoriedad de pagarse el propio marino los gastos de repatriación y los de su sustituto en caso de "incumplimiento contractual", dejando el criterio interpretativo al contratante.

- Es obligatorio a firmar una cláusula que manifiesta el no haber pagado cantidad alguna por el embarque: hecho contradictorio cuando sólo puede embarcarse aquella persona que esté inscrita en determinadas "sociedades".
- De la misma forma, se procede a deducciones por presuntas cotizaciones a



BANDERAS DE CONVENIENCIA

Regímenes de Seguridad Social, cuando este hecho no se produce.

La problemática en caso de litigios

Obviamente, esta situación descrita, ya de por sí grave, se ve agravada por el hecho de que pese a aceptar las "ilegales" condiciones contractuales, surjan problemas y éstos deban someterse a un Tribunal. ¿Cuál es el Tribunal competente? ¿Cómo se acude a éstos? ¿Cuáles son las posibles soluciones alternativas?

En primer lugar, debe señalarse que estos grandes buques pesqueros factorías, que desarrollan su labor en los caladeros mediterráneos, desarrollan sus actividades durante largos periodos, únicamente interrumpidos cuando el buque factoría tiene sus bodegas llenas y se ve en la obligación de desembarcar el pescado; mientras tanto las tripulaciones permanecen largos periodos de tiempo sin tocar tierra y en aguas internacionales. La solución, a los más que previsible litigios, debe determinarse por tres reglas básicas, las cuales nos darán un criterio normalmente inaplicable:

a) El criterio de la jurisdicción del contrato. Siempre que exista cláusula al respecto de sometimiento expreso, hecho que no se produce prácticamente jamás.

b) El criterio del Tribunal de la bandera del buque, normalmente en países de banderas de



En el caladero mediterráneo se han iniciado movilizaciones, desde organizaciones ecologistas, y las ya muy importantes desarrolladas por la ONU, OMI y FAO, para la protección de los derechos de los marinos.

conveniencia, donde las legislaciones laborales suelen ser restrictivas (cuadro 1: Extracto de la legislación de Bahamas).

c) El criterio de aplicar la jurisdicción del país donde atraca el buque para reparar, repostar, descargar..., es un criterio aplicable en tanto en cuanto la legislación del país receptora lo acoja. Así, en territorio español es aplicable e incluso puede procederse al embargo del buque

para hacer frente a las responsabilidades económicas derivadas de las deudas contraídas o la aplicación de normas mínimas recogidas en convenios internacionales.

Es por tanto obvio que la situación produce una manifiesta indefensión, en primer lugar, por obligarse a cumplir condiciones contractuales en muchos casos ilegales, por no llegar ni a

los mínimos establecidos por la Organización Internacional del Trabajo; en segundo lugar, por ser prácticamente imposible someter a una jurisdicción los problemas que puedan plantearse y, en tercer lugar, por cerrar las puertas de forma definitiva a una futura contratación al pasar a formar parte de las llamadas "listas negras".

La situación actual: Se esta proyectando una conciencia en numerosos países de la problemática de los grandes pesqueros matrices de bandera de conveniencia en los caladeros internacionales. Así, en los años 1997 y 1998 fueron arrestados 14 buques en el caladero de la Patagonia, según cifras de ITF (cuadro 2: Buques arrestados en el caladero de la Patagonia). En el caladero mediterráneo se ha comenzado una serie de movilizaciones, sobre todo desde organizaciones ecologistas, y las ya muy importantes desarrolladas por la ONU, OMI y FAO, en el aspecto de protección de los derechos de los marinos, pero la situación es muy compleja en cuanto la aplicación de normativa internacional y en cuanto a su efectividad. ■

Domingo González Loyanes
Director del Centro
de los Derechos del Marino de
Barcelona. *Stella Maris*

Cuadro 2. Buques arrestados en el caladero de la Patagonia con bandera de conveniencia de Belice

Nombre del buque	Arrestado	Causa	Propietario
<i>Belgie III</i>	16.04.97	Prohibición de pesca	Singapur
<i>Arbumasa XXV</i>	07.10.97	Prohibición de pesca	Banco Panamá
<i>Mar del Sur Dos</i>	29.01.98	Prohibición de pesca	Compañía Panamá
<i>Suma Tuma</i>	01.04.98	Prohibición de pesca y aparejos	Saleco. Las Palmas
<i>Mar del Sur Dos</i>	29.10.98	Prohibición de pesca	Compañía Panamá

Fuente ITF. International Transporting Federation.

La Tesorería General de la Seguridad Social
avanza para ti.



**Ahora,
por la vía
rápida**



www.seg-social.es

La Seguridad Social en directo.



Este nuevo portal es la mejor señal de que la Tesorería General de la Seguridad Social avanza para ti.
DOCUMENTO DE AFILIACIÓN, NORMATIVA, INFORMES, CONSULTAS, COTIZACIONES, SUBASTAS, COMPRA-VENTA DE INMUEBLES...
sin desplazamientos ni pérdida de tiempo.
Desde tu propio ordenador. Por la vía rápida.



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETARÍA DE
ESTADO DE LA
SEGURIDAD SOCIAL

TESORERÍA
GENERAL DE LA
SEGURIDAD SOCIAL

100 años
Seguridad Social

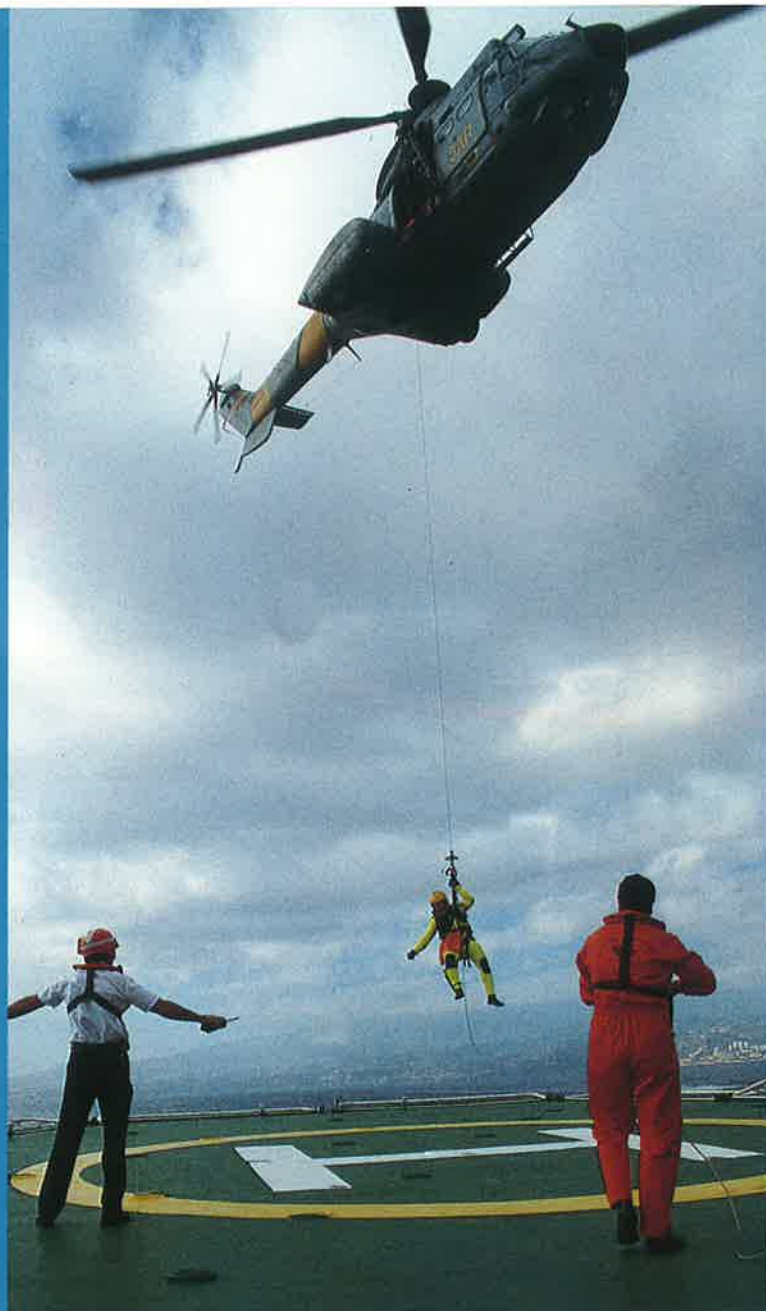


El "Esperanza del Mar" realizó una demostración de salvamento



RESCATES EN EL MAR





"Esperanza del Mar, Esperanza del Mar, aquí Boluda-Mistral. ¿Me recibe? Tenemos un tripulante accidentado y otro desaparecido. No disponemos de medios de búsqueda. Necesitamos asistencia inmediata. Nos encontramos parados en posición 2807.3N 01517.4W...". Ésta fue la dramática llamada que, a las 9,45 horas del pasado 2 de febrero, se recibía en el buque-hospital "Esperanza del Mar", del Instituto Social de la Marina. Con ella se ponía en marcha el ejercicio aéreo-marítimo de simulacro de salvamento "EVAMED-01", que se desarrolló en aguas próximas al puerto de Las Palmas y que será el último en el que participe el "Esperanza del Mar", que dejará de prestar sus servicios antes de finalizar el año y será sustituido por el nuevo buque-hospital que se está construyendo en unos astilleros de Gijón.

A partir de recibirse la demanda de auxilio del pesquero "Boluda Mistral", la treintena de miembros de la tripulación del buque-sanitario, en coordinación con efectivos de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR), del Servicio Aéreo de Rescate del Ejército del Aire, de la Armada y de la Guardia Civil, se movilizaron para proceder al supuesto rescate y evacuación de los accidentados. En el tiempo récord de hora y media y, tras la realización de una serie de complejas y arriesgadas maniobras, el marino desaparecido en el mar fue localizado por un helicóptero y trasladado al "Esperanza del Mar", donde quedó ingresado, mientras que el accidentado, tras ser evacuado del pesquero al buque-hospital por personal de éste, fue nuevamente evacuado por otro helicóptero a un hospital en tierra, ante la gravedad de su estado.



El operativo no pudo realizarse con mayor precisión y eficacia, suponiendo para el "Esperanza del Mar" una digna despedida en este tipo de ejercicios. Así fue reconocido por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, quien siguió el ejercicio desde este buque, acompañado por la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, y otras autoridades civiles y militares de Las Palmas. Gerardo Camps felicitó a todos los equipos participantes, pero muy especialmente a la tripulación del "Esperanza del Mar" y a su equipo sanitario, del que afirmó que "realiza su tarea rozando, en algunos casos, la heroicidad".



El ejercicio, que estaba basado en un hecho real en el que intervino el buque-hospital "Esperanza del Mar" hace algún tiempo, se inscribe en el programa habitual de mantenimiento de los efectivos asistenciales del Instituto Social de la Marina. Sus objetivos son el adiestramiento del personal tanto en las maniobras con el pesquero como con los medios aéreos, así como la coordinación con los Organismos de Salvamento Marítimo.

Con este tipo de simulacros tan sólo se muestra una parte de las actividades realizadas por el "Esperanza del Mar", particularmente la asistencia sanitaria, así como la coordinación con otros medios para una óptima prestación de asistencia médica a la gente del mar que realiza su trabajo embarcado para que cuente con la misma atención que los trabajadores de tierra.

EVAMED-01

El ejercicio de salvamento partió del supuesto de la avería del pesquero "Boluda Mistral", en ruta hacia el puerto de Las Palmas, al quedar su hélice bloqueada por un paño de red, y del accidente sanitario sufrido por dos marineros

del mismo al realizar una inmersión para intentar liberar la hélice del aparejo. Debido al mal estado del aire de la bombona que se usa para inmersión, uno de ellos queda inconsciente, siendo auxiliado por el segundo marinero, que logra sacarlo a la superficie. En la maniobra de izado del marinero inconsciente, el otro quedó a la deriva en el mar, alejándose del buque y perdiéndose de vista.

Al no contar con medios de búsqueda y ante la gravedad del marinero a bordo, que presenta síntomas de asfixia, el pesquero contacta con el buque-hospital "Esperanza del Mar", solicitando asistencia médica urgente.

Operativo en marcha

Nada más recibir la petición de auxilio del pesquero, el "Esperanza del Mar" inicia el proceso reglamentario establecido que es informar, de inmediato, al Centro Regional de Coordinación de Salvamento de Las Palmas (CRCS) y solicitar la búsqueda del marinero desaparecido. Al tiempo contacta con el "Boluda-Mistral" para pedirle que no se mueva de la posición en que se encuentra. Uno de los médi-

Gerardo Camps y María Antonia Lucena observan la atención médica a uno de los participantes en la operación de salvamento.



cos del buque-hospital da ya, por radio, las primeras instrucciones para auxiliar al marinero intoxicado, que se encuentra a bordo y que muestra claros síntomas de asfixia al haber inhalado oxígeno en malas condiciones, e informa de que se está preparando la operación de transbordo del enfermo al buque-hospital.

Iniciada la operación de rescate, ésta se efectúa en dos niveles simultáneos. Mientras que el helicóptero de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo "Helimer Canarias" llega al lugar del incidente y comienza a rastrear la zona para localizar al marinero a la deriva, una lancha salvavidas del "Esperanza del Mar", parte hacia el pesquero "Boluda Mistral", con dos marineros, un médico, el doctor Alfredo Lago, y un ATS, Joaquín Coloma, a bordo, para proceder a la evacuación del tripulante intoxicado, que se encuentra inconsciente.

Cuando el helicóptero "Helimer Canarias" avista al pescador desaparecido, marca la zona con humo rojo y procede a izarlo a bordo y trasladarlo a la helisuperficie del "Esperanza del Mar", donde otro médico del equipo sanitario del mismo, la doctora Gloria

Riesco, le está esperando para llevarlo a las dependencias sanitarias del buque en las que será atendido. Debido a que su estado no reviste especial gravedad queda ingresado en el hospital del propio barco para observación.

Evacuación a tierra

Poco después regresa desde el pesquero "Boluda Mis-

cide que debe ser evacuado a un hospital en tierra.

Para llevar a cabo esta operación, el capitán del "Esperanza del Mar", Roberto González, contacta, de nuevo, con el Centro Regional de Coordinación de Salvamento de Las Palmas, que solicita una unidad aérea al SAR (Servicio Aéreo de Rescate del Ejército del Aire). Éste, a su vez, cumpliendo la normativa

taban preparados los efectivos necesarios, incluida la dotación contraincendios, para iniciar la evacuación.

Si espectaculares habían sido las anteriores operaciones de salvamento, ésta no lo fue menos. Dos miembros de la tripulación del helicóptero militar descendieron desde éste, que se mantuvo en todo momento en el aire, por medio de polea y cuerda. Tras fijar a éstos la camilla en la que se encontraba el marinero accidentado, uno de los miembros del equipo de rescate del SAR subió con el enfermo al helicóptero. El otro lo hizo con posterioridad. Con él llevaba una bolsa en la que los responsables del "Esperanza del Mar" habían incluido un equipo básico de ropa y los útiles de aseo precisos para cuando el accidentado pudiera necesitarlos.

El simulacro de salvamento se inscribe en el programa habitual de mantenimiento de los efectivos asistenciales del ISM y de coordinación con otros Organismos de Salvamento Marítimo.

tral" la lancha salvavidas del "Esperanza del Mar" con el tripulante intoxicado. Transportado en camilla, ésta es izada al buque-hospital por una grúa y el enfermo es ingresado rápidamente en las dependencias sanitarias. Ante la gravedad de su estado, el equipo sanitario, integrado por dos médicos y un ATS, de-

vigente, informa al Arsenal Naval de Las Palmas y al Servicio de Operaciones Navales de la Armada del operativo en marcha.

En un tiempo récord el helicóptero del 802 Escuadrón del SAR comenzó a sobrevolar la helisuperficie del "Esperanza del Mar", en la que ya es-

Coordinación

Acabada esta operación, la coordinación continuó imperando en el simulacro. El capitán del "Esperanza del Mar", Roberto González, informó de nuevo al CRCS de Las Palmas que el helicóptero del SAR había efectuado la evacuación para que aquél, a su vez, comuni-



El secretario de Estado de la Seguridad Social y la directora general del ISM siguen las explicaciones de uno de los facultativos del "Esperanza del Mar".

case a Operaciones Navales de la Armada la hora estimada de llegada del helicóptero y solicitase autorización de aterrizaje en el Arsenal Naval de Las Palmas. Efectuado éste y evacuado el tripulante accidentado a un centro hospitalario de la ciudad, el SAR informa que el transporte aéreo regresa a su base y el CRCS de Las Palmas hace lo mismo con el "Esperanza del Mar", dándose por finalizado el ejercicio de simulacro de salvamento "EVAMED-01".

En todo momento las operaciones fueron seguidas de cerca por la lancha de salvamento "Salvamar Bentayga", perteneciente a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, que controló la seguridad de la zona.

Finalmente, cabe destacar, por su especial significado, que el supuesto no se realizó con muñecos, sino que los tripulantes accidentados, tanto el que fue rescatado a la deriva en el mar como el que se evacuó del pesquero "Boluda Mistral", eran miembros de la Guardia Civil, que contribuyó así a la eficaz realización del ejercicio.

La dirección del simulacro fue llevada a cabo por el Centro Regional de Coordinación de Salvamento de Las Palmas

en estrecha colaboración con el RCC SAR Canarias, mientras que la coordinación en el lugar del siniestro correspondió al "Esperanza del Mar".

Heroicidad

El ejercicio de simulacro de salvamento se realizó con total precisión y seguridad, lo cual pone de manifiesto la buena coordinación existente entre los organismos responsables

El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, calificó de "heroico" el trabajo que realizan la tripulación y el equipo médico del "Esperanza del Mar".

del salvamento y seguridad marítimas. Pero en esta ocasión este operativo ha tenido un especial significado, puesto que representa una más que digna despedida del "Esperanza del Mar" de este tipo de ejercicios, ya que antes de que acabe el año será retirado del servicio para dar paso al nuevo buque-hospital que, con el mismo nombre y también matriculado en Las Palmas de Gran Canaria, empezará a

navegar por las aguas del banco canario sahariano junto a la flota pesquera española.

Así lo puso de manifiesto el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, quien al finalizar las maniobras y después de firmar en el libro de oro del "Esperanza del Mar" felicitó a todos los participantes, elogió la coordinación de los distintos estamentos de la Administración del Estado responsables

del Salvamento Marítimo y elogió el trabajo que tanto la tripulación del buque-hospital "Esperanza del Mar" al completo como el equipo sanitario llevan a cabo "en condiciones heroicas".

También quiso poner de relieve el responsable de la Seguridad Social española el significado que tiene la asistencia sanitaria a la gente del mar embarcada que se presta desde el Instituto Social de la

Marina a través de este buque así como la que se lleva a cabo desde el que se fleta cada verano para acompañar a la flota bonitera del Norte, que este año verá ampliada su actividad hacia otras flotas.

No olvidó Gerardo Camps rendir un homenaje a los casi 20 años de actividades realizadas por el "Esperanza del Mar" y manifestar su deseo de que, una vez "jubilado" y hundido como arrecife artificial, siga prestando tan buenos servicios desde el fondo del mar como los que prestó desde la superficie a todos aquellos que han hecho de la mar su profesión.

El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, que siguió toda la maniobra desde el "Esperanza del Mar", estuvo acompañado por la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena; del Delegado del Gobierno en Las Palmas, Antonio López Ojeda; del Vicealmirante de la Zona Militar de Canarias, Porfirio Carlos Moreno Sierra; del Capitán Marítimo de las Palmas, Rafael Pastor; del Jefe del Arsenal de la ciudad, Carlos de Solinis Lecuona; de la Subdelegada del Gobierno en Las Palmas, Natalia López, y del Subdirector General de Seguridad, Tráfico Marítimo y Con-



Gerardo Camps firmado en el Libro de Oro del buque en presencia del la directora general del ISM y del capitán del "Esperanza del Mar".

taminación de la Dirección General de la Marina Mercante, Manuel Nogueira. También estuvieron presentes todo el equipo directivo del Instituto Social de la Marina y el Director Provincial de este organismo en Las Palmas, Fernando Lorenzo.

rumbo hacia aguas del banco canario sahariano para realizar su marea mensual junto a los pescadores que faenan en la zona. Ha empezado la cuenta atrás de sus últimas singladuras. ■

Concha Hernández Carazo

Tras finalizar el ejercicio, el "Esperanza del Mar" puso

Fotos: Jesús Navarro



Medios participantes

- Dirección General de la Marina Mercante:
 - Capitanía Marítima de Las Palmas.
- Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo:
 - Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS).
 - Centro Regional de Coordinación de Salvamento de Las Palmas (CRCS Las Palmas).
 - Helicóptero de salvamento "Helimer Canarias".
 - R/S "Boluda Mistral" (que hará las funciones de pesquero figurativo).
 - E/S "Salvamar Bentayga" (que controlará la seguridad en la zona).
- Ejército del Aire:
 - Helicóptero del 802 Escuadrón.
 - RCC SAR Canarias.
- Armada Española:
 - Operaciones Navales.
 - Arsenal naval de la Las Palmas.
- Guardia Civil:
 - GEAS Guardia Civil (como personal figurativo).
- Compañía Telefónica de España:
 - Centro de Comunicaciones Radiomárítimas de Tenerife (CCR Tenerife).
- Instituto Social de la Marina:
 - B/H "Esperanza del Mar".
 - Centro Radiomédico Español.

ASISTENCIA MÉDICA EN ALTA MAR DESDE EL "ESPERANZA DEL MAR"

El buque-hospital "Esperanza del Mar" que el Instituto Social de la Marina tiene a disposición de las flotas pesqueras que faenan en aguas del banco canario-sahariano está preparado para apoyar sanitaria y logísticamente a cualquier embarcación nacional o internacional que lo precise. Dado que

La asistencia médica en alta mar se encuadra en las operaciones de auxilio que un buque debidamente equipado puede prestar. En este contexto, el "Esperanza del Mar" ha sido especialmente habilitado para realizar todo tipo de auxilios, especialmente los que se refieren a prestaciones sanitarias,

La zona de operaciones del "Esperanza del Mar" se sitúa en latitudes al sur de las islas Canarias, entre los paralelos 26 y 16 grados norte, y en longitudes próximas a la plataforma continental, esto es, bancos canario-sahariano y mauritano y caladeros adyacentes de la flota atunera y de palangre de superficie. Su zona de influencia se extiende más allá de estos límites, abarcando la zona de responsabilidad SAR Canarias.

Los procedimientos de trabajo implantados por el Institu-

to Social de la Marina en el "Esperanza del Mar" para la consecución de los objetivos encomendados a lo largo de los casi diecinueve años de servicios ininterrumpidos se resumen en el diagrama de flujo que se acompaña. Como referencia fundamental se toman los criterios aceptados internacionalmente para cumplir las exigencias contenidas en el SOLAS

en muchas ocasiones los patrones de los buques desconocen esta prestación o la forma de solicitar y realizar las operaciones de auxilio sanitario, publicamos estas normas elaboradas por los responsables del "Esperanza del Mar" para facilitar las operaciones y las comunicaciones.

74/V/10 (Enmiendas de 1995), adaptándolo a la especificidad del "Esperanza del Mar".

Las recomendaciones contenidas en el IAMSAR, especialmente las referidas a evacuaciones médicas, son observadas, por lo que se puede afirmar que los procedimientos resumidos en el póster se adaptan totalmente a las prácticas reconoci-

das intencionalmente para la prestación de auxilios en alta mar.

La seguridad y la eficacia, en el marco de un sistema para la prevención de riesgos laborales, son los referentes determinantes para la consecución de un nivel de "calidad total" en las operaciones realizadas.

Se distinguen tres etapas en las operaciones de auxilio para la prestación de asistencia médica en alta mar: a) Conocimiento del incidente. b) Planificación de la asistencia. e) Ejecución de las operaciones. En cada una de estas fases los diferentes intervinientes asumen unas funciones y competencias perfectamente delimitadas. En todo el proceso se tiene como norte la responsabilidad de los capitanes para con sus tripulantes, en lo que se refiere a la obligación de llevarles de regreso a puerto sanos y salvos.



COMUNICACIONES

El "Esperanza del Mar" está dotado de equipos para responder a las exigencias del SMSSM, contando además con otros dedicados exclusivamente a escucha y realización de consultas radiomédicas.

Distintivo de llamada: EHOA/MID:
224633000

SMSSM: LSD,
MF/HF: 2187,5/4207,5/6312/
8414,5/12577/16804,5.

LSD, VHF: CH 70.

Escucha y tráfico de socorro:
MF 2182 KHz, VHF CH 16.

Escucha y tráfico CRM:
24 horas en 2272 KHz.

Servicio móvil marítimo por satélite,

INMARSAT Stb B:
Teléfono: 322463310.

Fax: 322463311.

Datos: 322463312.

Télex: 322463313.

Datos alta velocidad (HSD):
391004368.

Servicio móvil marítimo por satélite,
INMARSAT Std C:

Télex/Fax: 422463310.

TMA 689 859193.

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

BR.- Bote de rescate.

CA.- Consulta ambulatoria.

CLS.- Coordinador en el lugar del siniestro.

CRM.- Consulta radiomédica.

DHMÉDICO.- Mensajes médicos a los buques, gratuitamente.

IAMSAR.- Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento, 1999.

ISM.- Instituto Social de la Marina

LSD.- Llamada selectiva digital.

MEDEVAC.- Evacuación médica.

MÉDICO.- Asesoramiento médico. Generalmente por radio.

MID.- Número para la llamada selectiva digital.

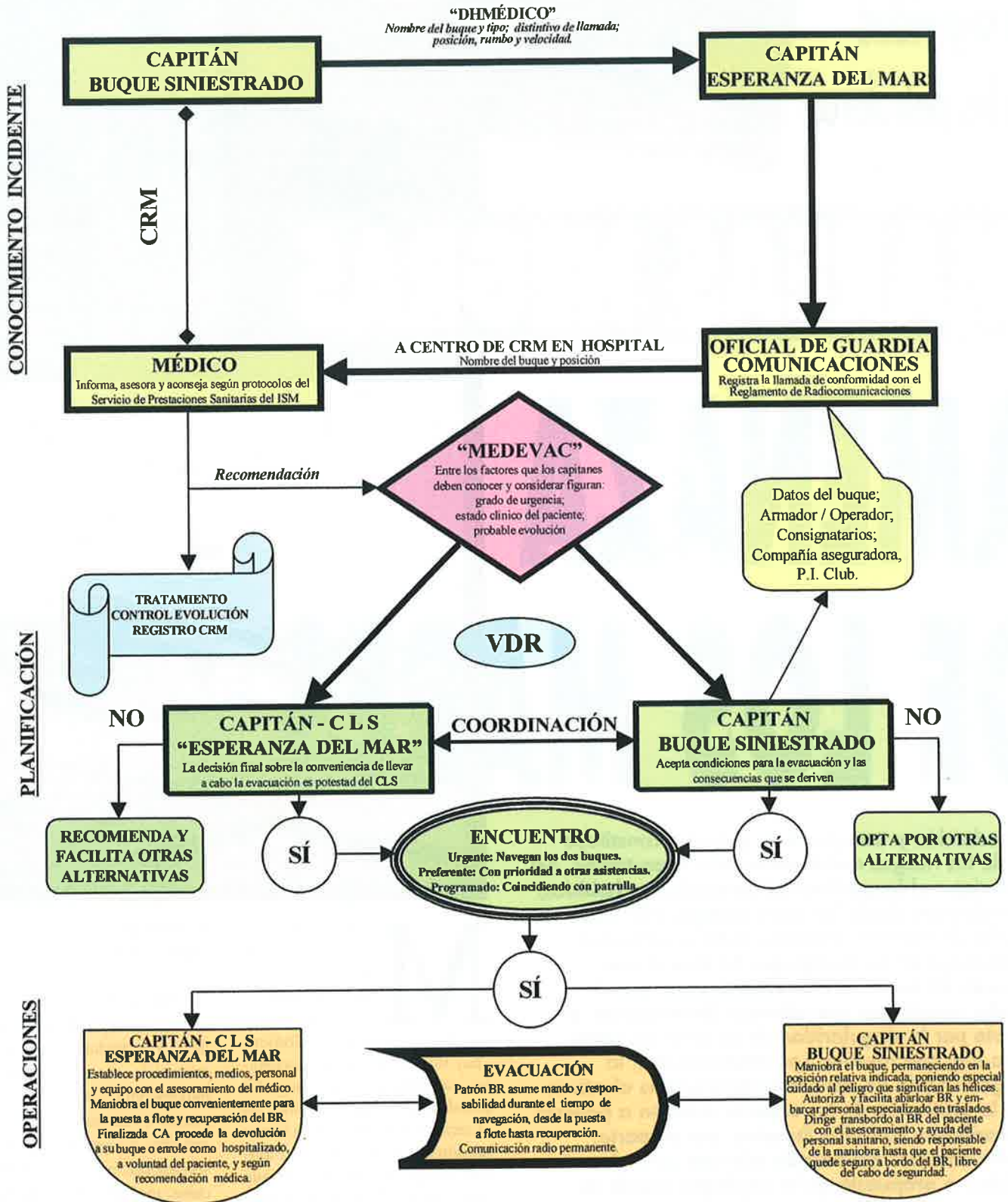
SMSSM.- Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

SOLAS.- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974.

VDR.- Registrador de datos del viaje "caja negra".

PI.- Club de Protección e Indemnización.

OPERACIONES DE AUXILIO EN ALTA MAR: ASISTENCIA MÉDICA



La UE refuerza las medidas de seguridad en los petroleros



MAREAS NEGRAS

AMENAZA DE LOS MARES

La producción y transporte de petróleo constituye uno de los riesgos ambientales más importantes. Así lo atestigua el largo historial de accidentes habidos, especialmente desde los años sesenta, a lo largo y ancho de nuestros océanos. El del ecuatoriano archipiélago de las Galápagos ha sido el más relevante de los acaecidos últimamente, por el singular ecosistema que alberga. Sin embargo, y excepto por la singularidad de su entorno, nada nuevo hay que reseñar. Los despropósitos, la negligencia y la no aplicación de medidas efectivas para la protección de los océanos vuelven a ponerse de manifiesto. La Unión Europea, por su parte, aprobó a finales del pasado año una serie de medidas, a propuesta de la comisaria Loyola de Palacio, para reforzar la seguridad en los petroleros. Es un pequeño avance, como lo es el operativo Ergos puesto en marcha en Canarias.

Mar Egeo, Urquiola, Erika, Exxon Valdez... Un largo rosario de nombres asociados a terribles catástrofes ecológicas —hay más de doscientos accidentes contabilizados— a lo largo del pasado siglo y que ya cuenta, en el recién estrenado, con un nuevo nombre, el Jessica. No es el último, ya que se produjo otro aún más reciente en Colombia, pero sí el más relevante, dado que se ha producido en un paraje singular, catalogado como, patrimonio

nacional de la humanidad: el archipiélago de las Galápagos.

Allí donde Darwin observó un escenario privilegiado que le llevó a formular su teoría de la evolución, el evolucionado ser humano vino a dejar su huella el pasado 19 de enero en forma de manchas de petróleo cuyas consecuencias, en el mejor de los casos, tardarán mucho tiempo en borrarse. La solidaridad internacional no se hizo esperar, y entre las ayudas que se desplazaron



El accidente del Jessica, como el del Erika y otros muchos, viene a poner de manifiesto el incumplimiento de las más elementales normas de seguridad en el transporte de hidrocarburos.

hasta allí cabe reseñar la de un técnico del Ministerio de Fomento que, junto con expertos de Francia y del Reino Unido, forman parte del equipo enviado por la Comisión Europea a petición del Gobierno de Ecuador.

Las alarmas se dispararon cuando el vertido, los más de 700.000 litros de fuel y diesel de los 900.000 que transportaba, comenzaron a acercarse a las islas. El ministro de Medio Ambiente de Ecuador llegó a afir-

mar que *la situación es grave y la biodiversidad de la región, de características únicas en el mundo, está seriamente amenazada*. De las más de 5.000 especies que se encuentran en estas islas, el 40 por ciento son únicas en el mundo.

Accidente sin precedentes

Tal y como destacaba Robert Bensted-Smith, director de la Fundación Charles Darwin en de-

claraciones recogidas por el diario "El País", la buena suerte ha evitado una catástrofe de incalculables dimensiones, ya que las corrientes marinas y la evaporación producida por el sol fueron decisivas para evitar un mal mayor. En estos momentos, la mayor preocupación de los científicos se centra en cinco especies de vertebrados: el pingüino, la gaviota de lava, el petrel patapegada (en peligro de extinción), el cormorán y la iguana marina. Hasta el momento, la marea negra está afectando a otras especies que o bien no están en peligro de extinción o resulta más factible socorrerlas. Preocupa seriamente el futuro de las iguanas, ya que se alimentan de algas y éstas pueden estar contaminadas por el vertido. Las tortugas gigantes, símbolo de estas islas, parecen estar a salvo de momento.

Los expertos temen que lo más grave esté por llegar, sobre todo porque no se sabe cómo reaccionarán muchos de estos animales ante la contaminación, ya que no hay precedentes de un accidente de estas características. Aunque el vertido no afecte seriamente a las islas, la incidencia que pueda tener sobre el ecosistema marino puede ser devastadora, ya que el combustible flotante bloquea el paso de luz solar a las profundidades y acabará depositándose en el fondo, dañando las colonias de algas, vitales para la cadena trófica.

En este sentido se expresaba Robert Bensted-Smith al señalar que *hemos visto aves afectadas como pelícanos, piqueros de patas azules [...] así como lobos y tortugas marinas. Las cantidades son pequeñas. Hay, además, una mortalidad de peces y crustáceos difícil de cuantificar*.

Hasta que no se haga una evaluación a fondo, entrando en el mar, no se conocerá con precisión el impacto que el accidente del Jessica ha causado en el ecosistema de las islas.

Resulta urgente eliminar con la máxima diligencia y eficacia los restos del vertido, por lo que el Gobierno de Ecuador solicitó ayuda internacional para estas tareas de descontaminación, en las que está colaborando la Unión Europea, como se señalaba anteriormente. En este sentido, y ante el peligro de que el vertido tenga un impacto profundo y duradero en las especies salvajes del archipiélago, la organización ecologista Adena solicitó que se limite la navegación en el entorno de las islas, declarando sus aguas como "área particularmente sensible".

Tras la alarma, la indignación

Pero, una vez controlado el vertido y tomadas las medidas precisas para paliar en lo posible la incidencia de éste, empiezan las preguntas sobre cómo ha podido ocurrir, aumentando la indignación a medida que van quedando al descubierto las numerosas irregularidades que han rodeado este caso.

Para empezar, el Jessica era un vetusto barco de transporte interior con treinta años de antigüedad. Una auténtica ruina flotante que no reunía las más mínimas condiciones para el transporte de una carga tan peligrosa, máxime por una zona de tan alto valor ecológico, y que sin embargo fue autorizado a realizar ese recorrido por el Gobierno ecuatoriano. Por si esto

fuera poco, el barco no tenía seguro contra la contaminación, ya que la ley ecuatoriana no lo exige para barcos de este tamaño. Para completar el desaguisado, el capitán no disponía de cartas de navegación. También permanece la incógnita de por qué se tardó casi una semana en dar aviso del accidente.

Aunque se tratara de un transporte interior, cuyo cometido era, entre otros, abastecer de combustible a los barcos turísticos que recorren las islas, tiene que pasar por aguas internacionales, por lo que debería estar regido por normas internacionales de seguridad. *Todo barco que navegue debe cumplir las normas de la Organización Marítima Internacional*, señala a MAR Ricardo Aguilar, de Greenpeace, y *éste no pasaría ni la más mínima inspección. Esto viene a corroborar que nadie está controlando estos barcos.*

Toda esta serie de irregularidades no constituyen, como señala Ricardo Aguilar, ninguna novedad. Baste recordar el reciente caso del Erika, bajo bandera de conveniencia, en el que también se puso de manifiesto el incumplimiento de las más elementales normas de seguridad, o el más cercano aún del carguero químico italiano evoli Sun, que se fue a pique a finales de octubre de 2000 en el Canal de la Mancha. El cúmulo de desastres de este tipo pone en evidencia, una vez más, la falta de una legislación adecuada o de su aplicación, en algunos casos, que garantice las condiciones de seguridad en que navegan estos barcos. La indolencia en este sentido, así como a la hora de resarcir a los afectados de las consecuencias de estos accidentes, resulta patente. Valga el ejemplo del accidente del Mar Egeo, que vertió 80.000 toneladas de crudo frente a las costas de A Coruña. Nueve años después, los afectados todavía no han cobrado las indemnizaciones previstas y que les debe abonar el Fondo Internacional para la Compensación de daños por Hidrocarburos, ya que se sigue

La incidencia real del vertido en el ecosistema de las islas no se conocerá hasta ver cómo ha afectado al fondo marino. España envió un experto para asesorar en la lucha contra la contaminación, a petición de la Comisión Europea.



pendiente de llegar a un acuerdo sobre las mismas. Las últimas noticias apuntan a que pasarán aún muchos meses hasta que el cobro se haga, por fin, efectivo.

La UE refuerza la seguridad

Los dos últimos accidentes frente a las costas francesas —Erika e Ievoli Sun— levantaron una fuerte polémica, especialmente en Francia, que hizo que

el presidente Jacques Chirac —presidente en ese momento de la UE— pidiera que se acelerasen los trabajos para la adopción de medidas europeas sobre la seguridad de los transportes marítimos. Y los resultados no se hicieron esperar.

La Comisión Europea propuso recientemente que las importadoras europeas de petróleo aporten 800 millones de euros (más de 133.000 millones de pesetas) para la creación de un

fondo europeo de compensación. Este fondo servirá para compensar a las víctimas de futuros accidentes de petroleros, con lo que se evitarían situaciones como la citada del Mar Egeo. Loyola de Palacio, Comisaria de Energía y Transportes, también propuso que las autoridades nacionales de la UE pongan multas sin limitación previa en caso de comportamiento negligente de cualquier persona implicada en el transporte de hidrocarburos.



La UE, tras la aprobación de una serie de medidas a propuesta de la eurocomisaria Loyola de Palacio, ha dado un paso más para reforzar la seguridad en los petroleros que naveguen por aguas comunitarias.

También se propone el establecimiento de controles más estrictos del tráfico marítimo. Un control que sería aplicable a todos los barcos que naveguen por aguas comunitarias, tanto si hacen escala en puertos europeos como si no.

Para dar cumplimiento a estas intenciones, el Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea aprobó, el pasado 21 de diciembre, tres medidas destinadas a mejorar la se-

guridad en la navegación presentadas por la eurocomisaria Loyola de Palacio. La primera propuesta de Directiva aprobada regulará las actividades de las sociedades de clasificación, que son las entidades privadas que certifican o avalan las condiciones de seguridad de que disponen los petroleros. El segundo texto aprobado sistematiza los controles en los puertos comunitarios. Y la tercera propuesta, que también recibió el visto bueno del Consejo de Ministros

de Transportes, establece en 4.400 los barcos que deberán ser inspeccionados cada año en la UE. Estas dos últimas iniciativas deberán ser ratificadas por el pleno del Parlamento de Estrasburgo.

Loyola de Palacio presentó una cuarta propuesta en la que se contempla un plan para retirar de la circulación a los petroleros sin doble casco. La propuesta suscitó una gran polémica, por lo que se esperará al dictamen de la Or-

ganización Marítima Internacional. El problema radica, como comenta Ricardo Aguilar, en saber qué fecha se va a poner para su entrada en vigor.

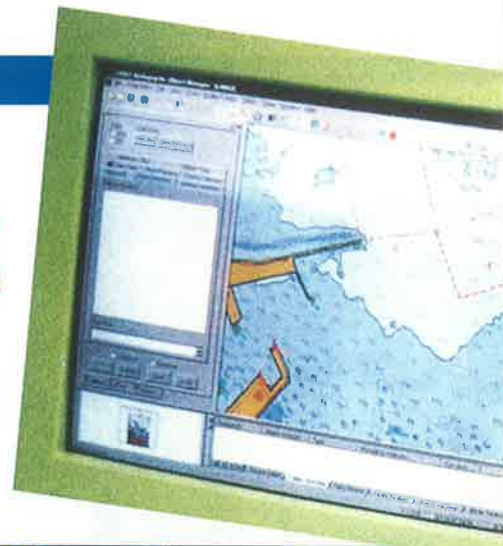
Sin embargo, y a pesar de reconocer el paso adelante que supone la adopción de las citadas medidas, éstas son calificadas por el miembro de Greenpeace como de "pequeños avances" que se ven superados sistemáticamente por los problemas. Y es que sigue sin adoptarse una política seria y responsable para la protección de nuestros mares. Las de la UE son un avance, pero son necesarias otras de mayor calado y envergadura. En este sentido, el Gobierno español propondrá que se establezcan rutas especiales para el tránsito de mercancías peligrosas para proteger sus costas. Evidentemente, para ello será necesaria la colaboración internacional, ya que España por sí sola no puede impedir ese tránsito.

Los vertidos petrolíferos ocasionados por accidentes representan el 10 por ciento de los producidos. En otras palabras, el 90 por ciento tiene lugar de forma voluntaria. De ahí la importancia de la puesta en marcha de proyectos como el Ergos, en vigor desde febrero de 2000, diseñado por la organización WWF/Adena e impulsado por los Gobiernos central y canario (ver MAR n.º 384, junio 2000) para enfrentarse a la contaminación marina por vertido de hidrocarburos, ya sea por accidente o de forma voluntaria.

El accidente del Jessica ha sido el último de gravedad, por el momento. Esperemos que sirva para tomar conciencia del daño que se está ocasionando al ecosistema marino y de las importantes repercusiones que tienen estos accidentes para la población y economía locales afectadas. El problema merece un estudio a fondo para analizar por qué se siguen produciendo y con tan alta frecuencia, si es que se pretende de verdad detener este rosario de accidentes. ■

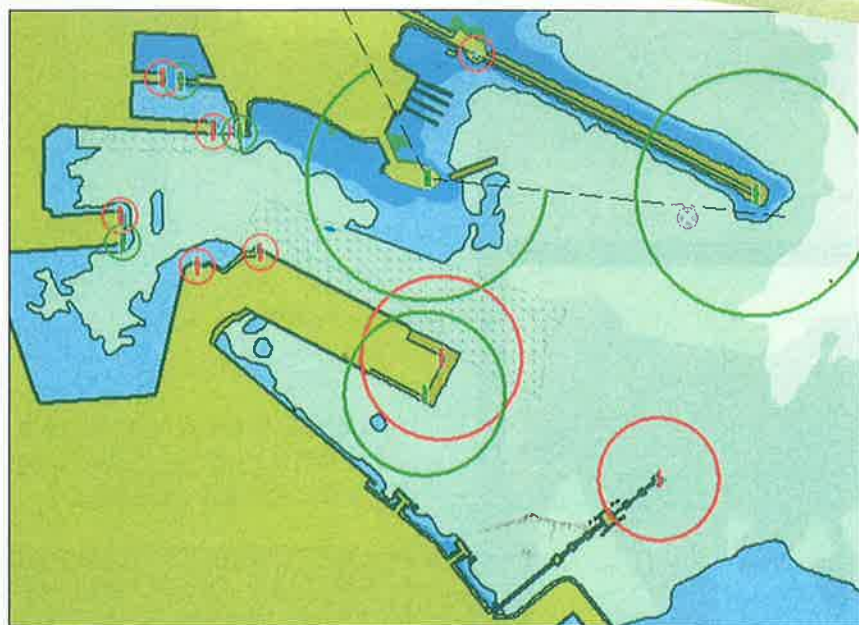
Raúl Gutiérrez

LA CARTA NÁUTICA ELECTRÓNICA



■ El Instituto Hidrográfico de la Marina digitaliza el litoral español, en vistas al nuevo sistema que reemplazará la carta a bordo –en papel– por la pantalla.

El Instituto Hidrográfico de la Marina ya ha producido las cartas nauticas electrónicas de los puertos de Barcelona, Gijón y Avilés, y está en fase de digitalizar asimismo las de A Coruña y Ferrol, dentro del profundo proceso que llevará la carta de a bordo –de papel– a la pantalla del ordenador y el puente de mando, en mejora de la seguridad y las comunicaciones de asistencias a la navegación.



Carta náutica electrónica de la zona de la Torre de Hércules en La Coruña con veril de de seguridad de 10 metros.

Las fuentes de la referida institución, consultadas por la revista "MAR", estiman que en un plázo de cinco años existirá la carta náutica electrónica en todos los grandes buques, por lo menos, y se dará respuesta a las resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre Protección de la Vida Humana en el Mar, que la contemplan en buques de a partir de 1.000 toneladas de registro bruto.

La carta náutica electrónica es una formulación lineal del proceso de aplicación de las tecnologías digitales a la cartografía tradicional en papel de a bordo, que saltará a la pantalla del ordenador a través del Sistema ECDIS y las Normas sobre In-

formación y Visualización, que previene el Convenio SOLAS.

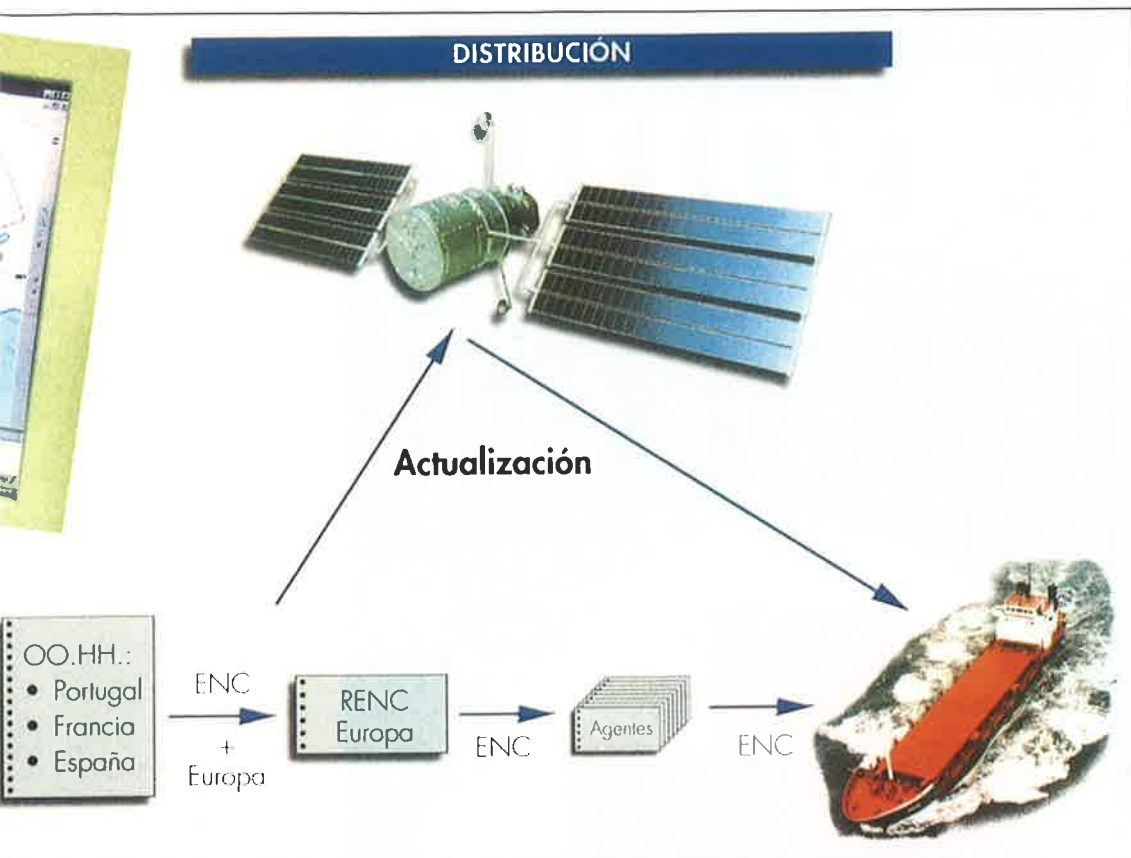
Los datos electrónicos se consideran, así, equivalente legal de las tradicionales cartas de papel, y de uso obligatorio en formato y exigencias publicadas en 1996, pero el proceso científico-técnico ya había arrancado a principios de los años 70 en el Instituto Hidrográfico de la Marina español y bajo la supervisión del Internacional del mismo nombre y la Comisión Electro-técnica Internacional.

La culminación del proceso terminará con su desembocadura completa en las terminales de INTERNET, pero hasta entonces aún llevará un laborioso camino de estandarización, equipos y asistencias, pues la carta náutica

Armada, mercante, pesca, e incluso embarcaciones de recreo

La irrupción de INTERNET hará que, aunque las autoridades de la OMI no contemplan actualmente la obligatoriedad de la carta náutica electrónica más que para barcos de mayor porte, la industria ya se esté planteando estas aplicaciones para los de pesca y recreo. Siendo esto impensable, ahora, por sus costes económicos y de impedimenta del equipo, el avance de la electrónica permite soñar con la carta náutica llevada, incluso, a la micro-pantalla de un teléfono móvil.

Pesca y embarcaciones deportivas, que tienen una señalada presencia en las estadísticas de alarmas e incidentes por avería –cuanto por su enorme número y navegaciones mas próximas a costa– se beneficiarían, además, de todo el valor añadido que en seguridad solamente aporta la carta náutica electrónica.



electrónica aporta no sólo la información sino un conjunto de mecanismos de respuestas inmediatas, de prevención, seguridad y emergencia, que nunca podría haber llegado al sistema papel tradicional.

Sistemas de información/visualización

El instrumento de base es el ECDIS, el Sistema de Información y Presentación de la Carta Electrónica (en siglas anglosajonas) que conecta los soportes del equipo electrónico de a bordo con los de posicionamiento y distribución de datos, así como las bases digitalizadas.

El Sistema ECDIS obtiene la posición del buque –vía GPS– y el conjunto de informaciones vectoriales –formato S-57– en cuanto que aglutina la actualización automática de las cartas electrónicas –economizando las tradicionales operaciones de corrección manual– y surte toda la información, e incluso genera alarmas preventivas de los peligros próximos a la navegación, al disponer de datos vectoriales y por capas.

Presenta información en tres segmentos, de base, estándar y a propia petición del usuario, y, según la profundidad de contenidos y datos solicitados a visualizar en pantalla, evitando la saturación de la misma en tiempo real. Al funcionar el sistema

vía satélite, suma todo este tipo de ventajas e inmediatez tan necesarias para los supuestos de emergencia. Contiene todas las ayudas a la navegación y el repertorio informativo útil para el acercamiento a puertos o costa, los dispositivos de separación

EEUU actualiza la carta náutica de semana en semana

En el más próximo pasado el Servicio Oceanográfico Nacional de Estados Unidos no llevaba a cabo la puesta al día de la carta náutica más que cuando se habían dado mas de cincuenta cambios a introducir en la misma.

Con la carta náutica electrónica e INTERNET, el Servicio se ha disparado –desde esta primavera– y actualiza semanalmente los datos. El nuevo sistema permite incluir, además, noticias de la Guardia Costera, correcciones de informes meteorológico-atmosféricos, oceanográficos, etc., así como que los ficheros se puedan descargar por correo electrónico.

En resumen, una apretada muestra de lo que INTERNET puede sumar a la navegación segura e informada, culminando toda una época de avance científico, desde que en los primeros años 70 la Organización Hidrográfica Internacional sumó la asistencia del ordenador a la cartografía y se propuso lograr la carta náutica electrónica.

■ **INTERNET** dispara las posibilidades de este servicio de la cartografía hacia la seguridad y protección de la vida en la mar.

de tráficos y la presentación inmediata de la carta náutica de la zona a transitar u otras alertas visuales de las proximidades de la navegación.

Digitalización del litoral español

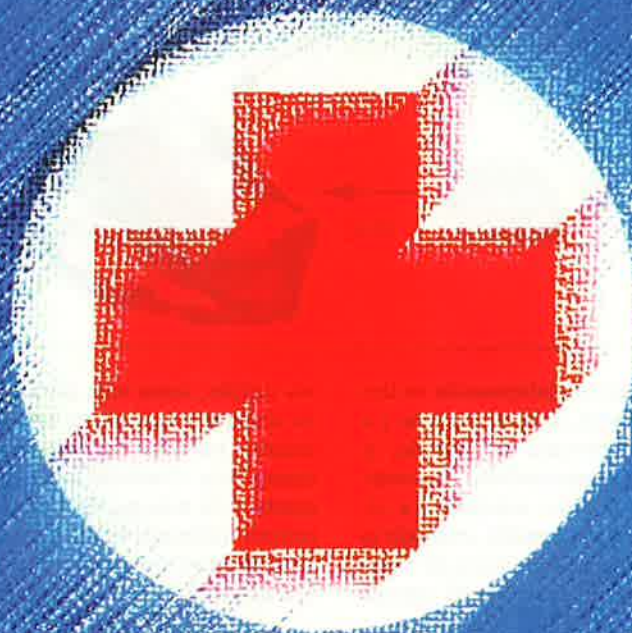
El prolongado esfuerzo que desplegaron los técnicos del Instituto Hidrográfico de la Marina hasta la completa digitalización del litoral español tiene mucho que ver con la vocación de servicio a la seguridad que, por encima de todo, se propone la carta náutica electrónica, su utilidad para ser normalizada y de fácil lectura.

Se trata de una revisión, casi de carácter constante y que se ha favorecido mucho con la mejora de técnicas de detección submarina, por las que los barcos de la Armada han ido renovando los mapas con la fiabilidad y profesionalidad que caracterizará a una información salida del Instituto, y aún pendiente de ultimar los procesos de comercialización y los acuerdos con la industria privada.

Ha sido una tarea gradual, como el acopio mismo de datos, pero que, referida a materias de la importancia de cuanto toca a la seguridad marítima, responsabiliza de forma cruzada a los expertos de cartografía náutica y a las autoridades e instituciones signatarias de los Convenios de Protección de la Vida Humana en el Mar. ■

S. de F.

Botiquín a bordo



Salud
a bordo



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



INSTITUTO SOCIAL
Seguridad
Social



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo

**RENOVADO
EL PRIMERO
DE LOS SEIS
ACUERDOS
QUE VENCEN
ESTE AÑO**

LA FLOTA ESPAÑOLA MEJORA SUS POSIBILIDADES DE PESCA EN COMORES

La flota española ha mejorado sus posibilidades de pesca en aguas del Índico Sur, tras la renovación del acuerdo pesquero entre la Unión Europea y la República Federal Islámica de Comores. El protocolo recoge las peticiones formuladas por los armadores españoles y aumenta de 13 a 20 el número de palangreros de superficie autorizados a faenar, además de los 18 atuneros que venían operando en esta área.

El acuerdo tendrá una duración de tres años a partir del 27 de febrero, fecha de vencimiento del anterior. En él se contempla un aumento del número total de licencias para buques comunitarios, de 60 a 65, de las que 40 corresponden a atu-

neros cerqueros congeladores y 25 a palangreros de superficie.

La flota española ya dispone, y seguirá disponiendo, de 18 licencias para cerqueros congeladores y ha aumentado en siete el número de palangreros respecto al convenio anterior, con un total de 20 licencias.

La UE aportará como contrapartida económica 350.250 euros anuales (58.276.696 pesetas), lo que supone unos ingresos totales de 1.050.750 euros (174.830.089 pesetas) para la República de Comores por el trienio de vigencia. Los cánones que abonarán los armadores han aumentado cinco euros por tonelada capturada, pa-

sando de 20 a 25 euros. También han aumentado los anticipos a cuenta por la obtención de licencias, para equipararse a los que se pagan en el resto de países del área, tarifas que se consideran asumibles por el sector.

Para los atuneros, el anticipo a pagar por buque y año será de 2.250 euros (374.368 pesetas). El anticipo para los palangreros de superficie será de 1.000 euros (166.386 pesetas) por el mismo periodo, cuando el arqueo del buque sea de menos de 150 toneladas de registro bruto (TRB), o de 1.375 euros (228.780 pesetas) cuando exceda las 150 TRB de arqueo.

El acuerdo de pesca con Comores ha sido el primero en vencer de los que prescriben a lo largo de 2001, año durante el cual la Comisión Europea deberá intensificar su agenda negociadora, puesto que concluyen también los que la UE mantiene con Senegal (30-4), Guinea Bissau (16-6), Madagascar (20-5), Mauritania (1-8), Gabón (2-12) y Guinea Conakry (31-12). Los acuerdos relativos a las Islas Comores o Madagascar significan la garantía de permanencia de la flota española en la costa del África Sudoriental, en aguas del Océano Índico, en tanto que los acuerdos que vinculan con Senegal, Guinea Bissau, Mauritania, Gabón y Guinea Conakry garantizan las posibilidades de pesca en la costa occidental de África, en aguas del Atlántico.

En ambos supuestos la flota atunera resulta beneficiada, aunque significa también una probable salida para algunos barcos obligados a abandonar caladeros que fueron tradicionales. ■

M. V.



Informe sobre la
siniestralidad en la pesca

EL PARLAMENTO EUROPEO RECLAMA UNA "CULTURA DE LA SEGURIDAD" EN LA PESCA

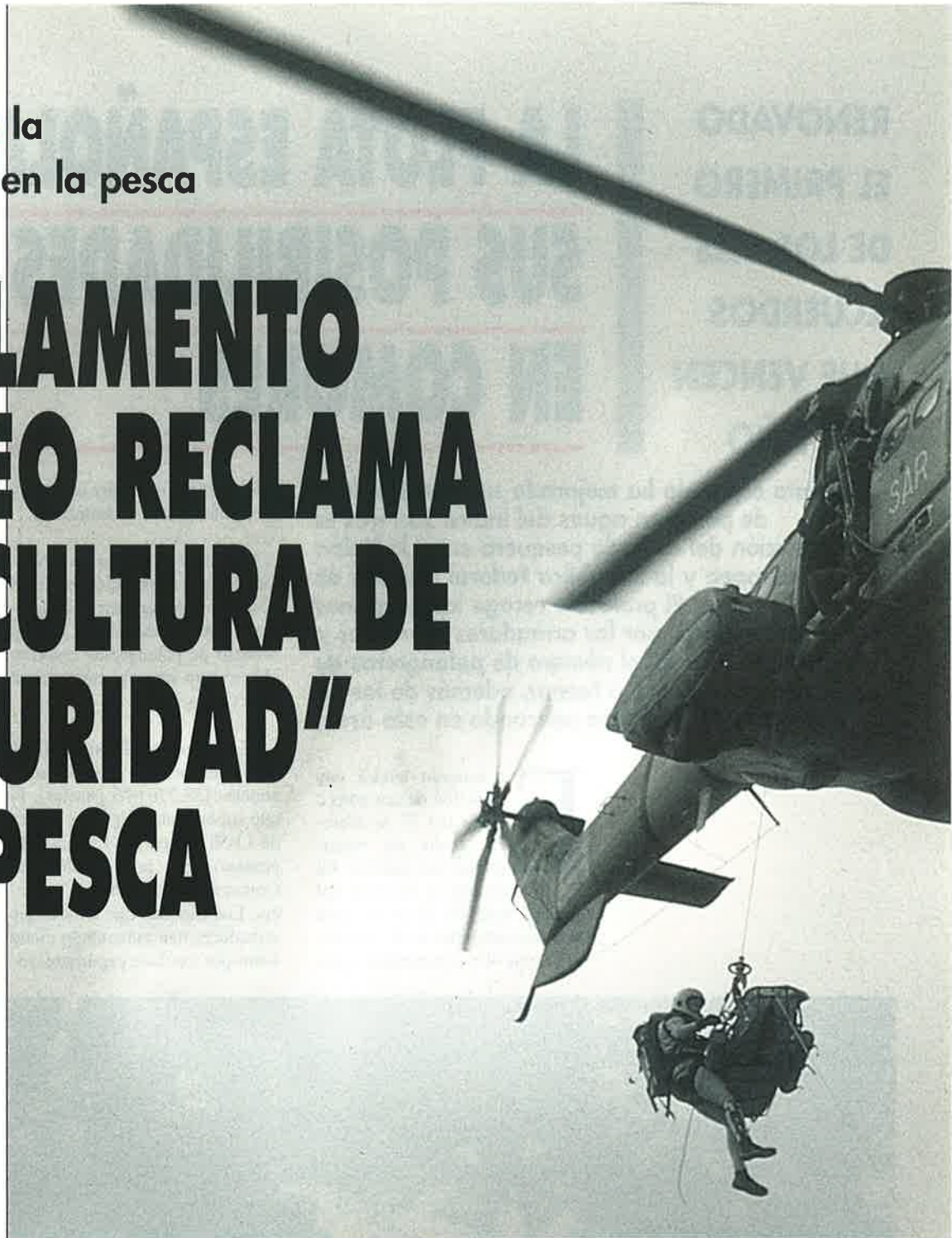
Un informe sobre la seguridad de la pesca y las causas de accidentes recibido por la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo pide la prohibición gradual de faenar para los barcos de más de 20 años de antigüedad, al tiempo que reclama el desarrollo de una "cultura de la seguridad" en la actividad pesquera. El informe, presentado a la comisión por la eurodiputada Rosa Miguélez, analiza los motivos de la alta siniestralidad que padece este sector y examina aspectos como el marco legislativo europeo, los problemas del sector o la prevención de los riesgos.

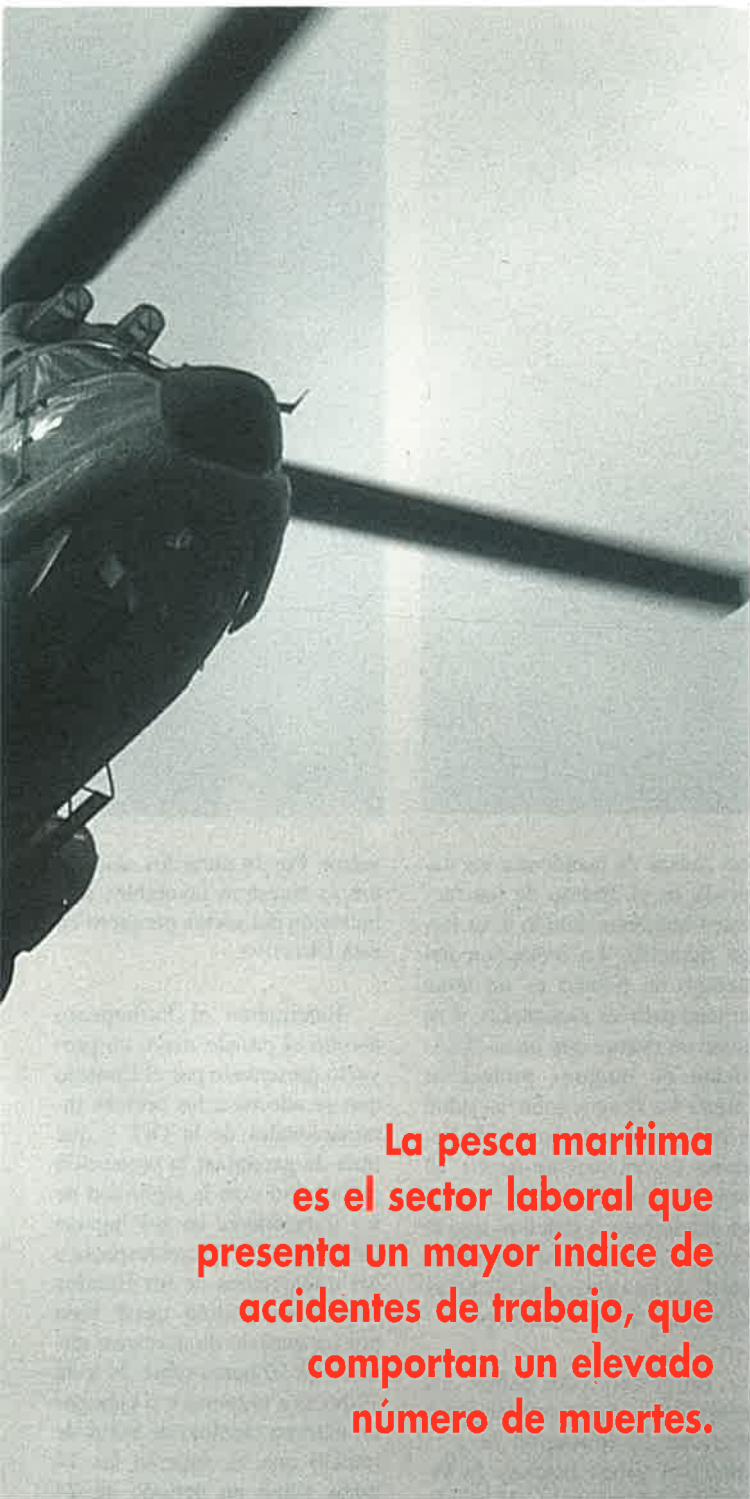
La Comisión de Pesca, tras haber sido autorizada por la Presidencia del Parlamento, designó a la europarlamentaria Rosa Miguélez la realización de un informe sobre seguridad en la pesca y las causas de accidentes en marzo del año 2000. El informe pretende llevar ante el Parlamento Europeo no sólo cuestiones relacionadas con los recursos pesqueros, como las TAC y cuotas, sino también los problemas humanos que afectan a los trabajadores del mar.



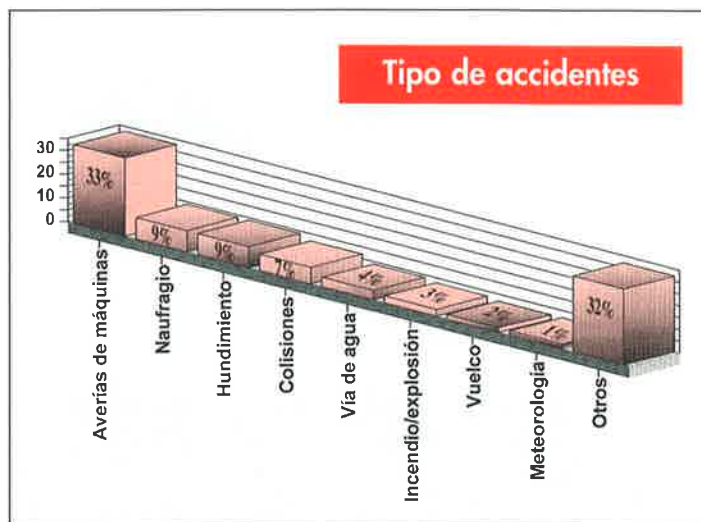
Rosa Miguélez

El motivo principal de la realización de este informe se debe a que la pesca es el sector laboral que presenta el índice más elevado de accidentes de trabajo, que comportan un alto número de muertes. Y aunque no existen definiciones uniformes para cada concepto respecto a la siniestralidad en los quince Estados miembros, del informe se desprende que en la UE un pescador de cada siete sufre un accidente de trabajo al año. En Dinamarca, por ejemplo, la tasa de accidentes mortales en la pesca es de 30 veces





La pesca marítima es el sector laboral que presenta un mayor índice de accidentes de trabajo, que comportan un elevado número de muertes.



superior a la de los trabajadores ocupados en tierra.

Esta alta tasa de accidentes está directamente relacionada con las características propias del sector pesquero: la actividad se realiza lejos de tierra firme, el equilibrio de la embarcación está a merced de las condiciones naturales, el trabajo y el descanso se dan en el mismo espacio, las jornadas laborales son excesivamente largas, etc.

El informe divide los tipos de accidentes en siete categorías: naufragio, hundimiento, colisión, vuelco, incendio y explosión, averías de máquinas, vías de agua y accidentes ligados causas meteorológicas. De acuerdo con esta tipología, el número de accidentes registrados en los países de la Unión Europea en 1998 ascendió a 1.347, frente a los 1.250 ocurridos en 1996, lo que supone un incremento del 3,7%. El porcentaje más alto corresponde a las averías de máquina (33%), seguido de naufragio (9%), el hundimiento (9%) y las colisiones (7%). Los accidentes menos frecuentes son los derivados de una vía de agua (4%), incendio y explosión (3%), el vuelco (2%), y las condiciones meteorológicas (1%).

Por tanto, las averías de máquinas son muy elevadas, 445 en 1998 y 437 en 1996. De esta cifra se desprende que se descuida el estado de las máquinas, se da una formación inadecuada a los técnicos y, finalmente, que los equipos de seguridad están obsoletos.

Causas de los accidentes

A pesar de la heterogeneidad de los criterios utilizados para realizar las estadísticas en los Estados miembros, hay tres causas que destacan en los accidentes.

Los factores humanos es la primera causa y se incluyen, entre otros: la fatiga, el estrés, el mantenimiento deficiente, las negligencias, la rutina, la toxicología o el alcoholismo, los errores de navegación, las relaciones personales y las condiciones de trabajo. A estas causas hay que añadir el ruido constante en el que las tripulaciones desarrollan tanto su trabajo como su descanso. Esto hace que el medio ambiente del barco sea agresivo y que los pescadores duerman poco y mal, dificultando su recuperación física tras largas jornadas laborales. Durante 1998, según el estudio, el 40 por ciento de los accidentes fueron debidos a estos factores humanos.

La segunda causa principal de accidentes hay que achacarla a los factores técnicos. Entre éstos se incluyen: la ausencia o mal funcionamiento de los equipos, en particular los sistemas de alarma y los de lucha contra incendios, la utilización de artes de pesca poco seguras, equipos de seguridad o de supervivencia insuficientes, medidas de estabilidad incumplidas y ausencia de un control sistemático. Este segundo apartado alcanza cerca del 27 por ciento del total de los accidentes producidos en el año referido.



La tercera causa recurrente de accidentes, según el informe, se centra en los factores externos, que se refieren principalmente a las condiciones meteorológicas. Las duras condiciones en las que se realiza la pesca son las responsables del 16 por ciento de los accidentes.

Las cifras que aporta el informe indican que la pesca es una profesión en la que aún no están garantizadas unas condiciones convenientes de trabajo. Los marineros, por tanto, padecen presiones económicas y de competencia que les empujan a asumir más riesgos. En la actualidad, desde la parte empresarial se busca la reducción de efectivos en los buques, lo que llevaría a un aumento de las horas de trabajo de las tripulaciones de las plantillas reducidas. Este aumento de la ya largas jornadas laborales provocará más accidentes debido a fatigas externas.

Según el Servicio de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la tasa mundial de accidentes mortales en la pesca es de 80 por cada 100.000 trabajadores; estas cifras suponen un total de 24.000 muertes al año.

Otra causa directa de las duras condiciones en las que reali-

za esta actividad son las enfermedades derivadas del ejercicio de la profesión tales como: problemas cutáneos, respiratorios, del sistema musculoesquelético, congelación e hipotermia debidas a una actividad realizada a baja temperatura y los problemas producidos por el elevado nivel de ruido que soporta la tripulación.

Tanto los accidentes como las enfermedades suponen un coste muy elevado para los pescadores, armadores, compañías de seguros y para el sistema social. Por tanto, cabe afirmar, según el informe, que todas las acciones dirigidas a disminuir estas altas tasas de siniestralidad y enfermedades a través de la inversión en seguridad resultarían rentables para todo el sector.

Medidas de seguridad

La jornada laboral era mencionada con anterioridad entre

las causas de accidentes encuadrada en el ámbito de los factores humanos debido a su larga duración. La reducción del tiempo de trabajo es un tema crucial para los pescadores, si se tiene en cuenta que no se benefician de ninguna protección contra los riesgos sobre su salud y su seguridad derivados de horarios excesivamente largos. El reposo insuficiente se traduce en numerosos accidentes que se producen mayoritariamente a partir de las ocho primeras horas de trabajo de los marineros.

En el curso del debate los armadores argumentaron para rechazar la aplicación de esta directiva varias razones: la especificidad del sector, el principio de subsidiaridad, el elevado número de pescadores que trabajan como autónomos, las consecuencias económicas para los marineros que utilizan como forma retributiva el sistema "a la parte", la heterogeneidad del

sector. Por su parte los sindicatos se muestran favorables a la inclusión del sector pesquero en esta Directiva.

Finalmente el Parlamento aprobó el pasado mayo un proyecto presentado por el Consejo que se adecua a las normas internacionales de la OIT y que trata de garantizar la protección de la salud y de la seguridad de los trabajadores en sus lugares de trabajo. Por lo que respecta a los trabajadores de los Estados miembros, podrán optar bien por un período de descanso mínimo de 10 horas sobre 24 y de 77 horas a la semana; o bien por un número máximo de horas de trabajo que no superen las 14 horas sobre un periodo de 24 horas, ni las 72 horas a la semana o bien las 48 horas sobre 7 días pero a lo largo de un período de un año.

Las normas de inspección de los barcos varía entre los Estados miembros de la UE. La mitad de los países obligan a sus barcos a inspecciones anuales; en otros el control es bianual. Otros países tienen inspecciones quinquenales o a cada cambio de propietario. Además los controles están homogeneizados. Por tanto, es imprescindible un sistema de control unitario con inspecciones anuales de los bar-

La acciones dirigidas a disminuir las altas tasas de siniestralidad y las enfermedades a través de inversiones en seguridad resultarían rentables para el sector.



cos, de los trabajadores y de los medios de comunicación, la verificación del respeto de las normas de seguridad y la sanción en caso de transgresión.

Conclusiones

El informe presentado por Rosa Miguélez subraya la dificultad que entraña la tarea de poner en práctica un marco completo de medidas de prevención/seguridad en un sector que cuenta con diferencias notables entre sus distintas flotas. Este marco alcanzará sus objetivos si se dan los pasos necesarios. En primer lugar es necesaria la ratificación y aplicación por parte de todos los Estados miembros de los instrumentos internacionales y comunitarios en materia de seguridad y salud. Segundo, es necesaria la colaboración entre las instancias nacionales, comunitarias e internacionales para que el marco resulte eficaz. Y, tercero, habrá que coordinar los esfuerzos para crear un marco que incluya:

- La garantía de las buenas condiciones de vida para los trabajadores.
- El desarrollo de programas de formación profesional.
- Campañas informativas sobre seguridad.
- La mejora de diálogo social.
- La extensión de la pro-

tección social de todos los pescadores.

- El reconocimiento médico sistemático y periódico de los pescadores.
- La renovación y modernización de la flota.
- La construcción de los barcos con materiales de buena calidad y resistentes.
- Controles extractos de las condiciones de trabajo y de los propios barcos, mediante, por ejemplo, sociedades de clasificación.
- Un mejor mantenimiento de los equipos de protección y de lucha contra incendios, humo, naufragio y equipos de salvamento.
- La mejora de las ayudas a la navegación.
- Mayor control del tráfico marítimo.
- Mejora de la información meteorológica destinada a los profesionales de la pesca.
- Mejora de los medios de salvamento a bordo.
- Obligatoriedad de estar en posesión de todas las licencias del barco y de los trabajadores.
- Coordinación de los organismos vinculados a la seguridad y la salud del sector. ■

Jesús M. Salamanca

Fotos: Jesús Navarro

Recomendaciones de los Organismos Internacionales

La seguridad y la salud de la pesca han sido abordadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) mediante la adopción de varias convenciones y recomendaciones. A éstas se unen acciones e iniciativas, tales como el Código de Seguridad para los pescadores y los barcos de pesca, las Directivas sobre construcción y equipamiento de pequeñas embarcaciones pesqueras, o el Documento de Orientación para la formación de los pescadores. La OIT también organiza debates periódicos con la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).

Entre los convenios más importante dedicados a la seguridad en los barcos de pesca destacan: la Convención Internacional de 1974 para la salvaguarda de la vida humana en el mar (SOLAS), modificado en 1978 y en 1988, la Convención de Torremolinos de 1977, seguida del Protocolo de 1993 que lleva el mismo nombre, y la Convención Internacional sobre las normas de formación del personal de los buques de pesca, de 1995. Aparte de estos instrumentos la OMI ha utilizado otros muchos, pero su eficacia ha sido reducida al no haber sido ratificados por los países. De esta forma, el Protocolo de Torremolinos (1993) únicamente contó con la firma de cinco Estados miembros y la Convención Internacional sobre las normas de formación (1995) fue ratificada solamente por dos Estados.

Los pasos que desde la FAO se han dado en materia de seguridad en la industria pesquera van en dos direcciones. Por una lado está la producción de normativa: el Código de Conducta para una pesca responsable, revisado en 1995; y, por otro, está la cooperación técnica, que se plasmó en 1993 con la publicación de las Directivas de

seguridad para barcos pesqueros en el mar.

En el ámbito comunitario la seguridad a bordo ha conocido dos etapas. La primera fue la Recomendación de 23 de septiembre de 1980 del Consejo a los Estados miembros a la ratificación de la Convención Internacional de Torremolinos. La Recomendación tuvo que esperar a que el Consejo aprobara dos Directivas propias sobre la seguridad de los barcos de pesca comunitarios en 1993 y 1997.

La primera Directiva señala las obligaciones mínimas de seguridad y de salud a bordo de los buques de pesca. Incluye medidas de prevención y de seguridad que afectan a armadores, tripulación y equipamiento. Esta Directiva no se aplicó más que a barcos de nueva construcción con una eslora superior a 15 metros y a los barcos existente en aquel momento de eslora superior a 18 metros, lo que afectaba únicamente al 8 por ciento de la flota comunitaria.

La segunda Directiva, basada en el Protocolo de Torremolinos, articula la seguridad de los barcos de pesca de eslora igual o superior a 24 metros, lo que supone el 3 por ciento de la flota.

Teniendo en cuenta los datos, estas dos Directivas afectan al 11 por ciento de la flota y dejan, por tanto, cerca del 90 por ciento bajo la legislación nacional. Ampliar la legislación y unificar los criterios de seguridad en todas las embarcaciones evitaría, según el informe, "efectos indeseados, como la construcción de barcos de menor eslora o volumen con el único fin de burlar ciertos requisitos de seguridad o evadir la contratación de profesionales titulados".

J.M.S.

Abierto el proceso de denuncia por "dumping" ante la OMC

LA UE ACUSA A LOS ASTILLEROS SURCOREANOS DE VENDER "A PRECIOS TEMERARIOS"

Los astilleros de Corea del Sur han acaparado el 60 por ciento del pedidos de construcción de buques porta-contenedores duante los primeros ocho meses del año 2000, según el más reciente informe de la Comisión Europea, cuyas autoridades estudian un panel -denuncia por irregularidad comercial- contra aquel país ante la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Corea del Sur, que tiene las gradas de sus astilleros repletas hasta el año 2003, construye actualmente seis de cada diez buques solicitados por los navieros de todo el mundo, y, continúa reventando los precios, pues según el informe de la Comisión Europea, los vende a una tasa que sólo cubre entre el 74 y el 93 por ciento de sus costes productivos. Astilleros surcoreanos como los de Hyundai y Samsung -para mayor paradoja- han cerrado con pérdidas sus balances de los últimos cinco años...

El 31 de diciembre último ha marcado un antes y un después en materia de construcción y reparación naval en la Unión Europea, porque con esa fecha han finalizado las últimas prórogas concedidas a las primas a la construcción, y los astilleros europeos encaran un horizonte gris: siguen las caídas de pedidos y las pérdidas desde 1997.

La Europa de la construcción naval tiene claro que este sector será, en adelante, igual que cualquier otro, es decir, que no tendrá primas ni ayudas

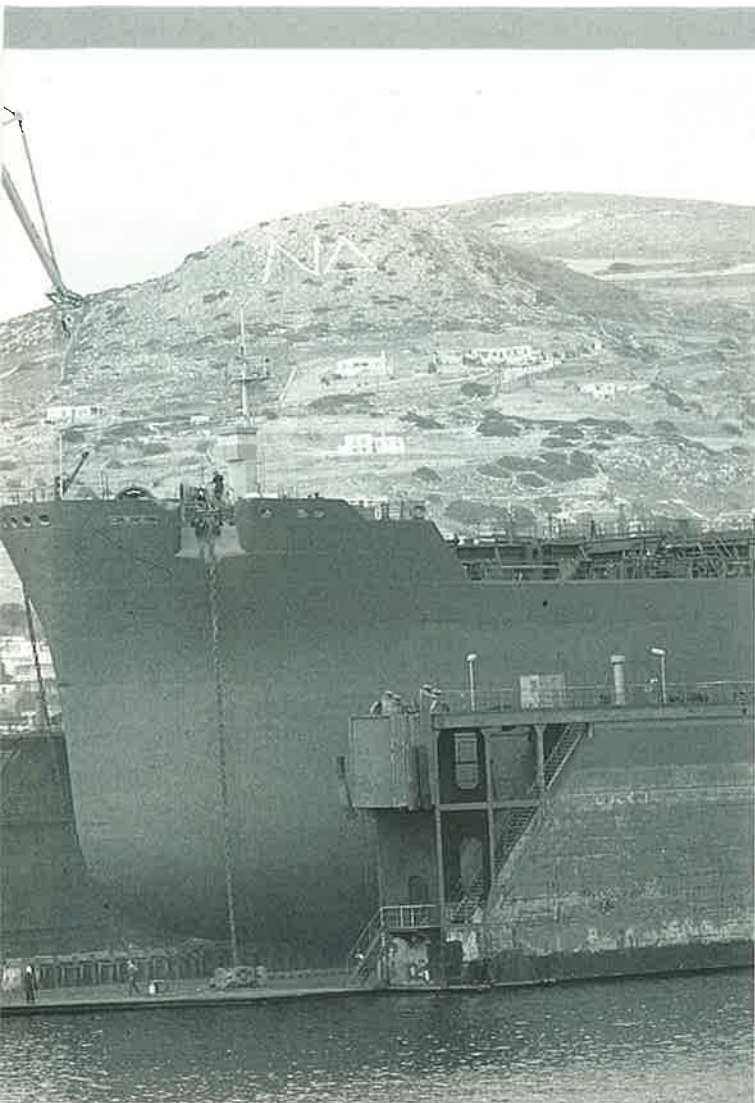


estatales más que para los casos concretos de proyectos medioambientales, investigación y desarrollo, fomento regional, etc., Traducido al caso español, la normativa que se aplica desde el 1 de enero de 1999 hasta el 31 de diciembre del 2003 pasa por el fin de las ayudas en la referida fecha de fines del 2000 por lo que a construcción se refiere, y las primas de reestructuración -de hasta el final del 2003- no superarán el 10 por ciento del valor base de los contratos. Y, afortunadamente, el Aval del Estado a la Construcción de Buques (Orden de 9 junio de 1999), que permite financiar hasta el 27 por ciento del precio total del buque, no ha sido considerado como ayuda pública por Bruselas, por lo que seguirá funcionando para buques nuevos o usados que encarguen las navieras domiciliadas en España.

Los constructores europeos se lamentan de que las autoridades de Bruselas hayan hilado demasiado fino en materia de denegación de ayudas públicas a nuestros astilleros, en contraste con su escasa reacción ante los subterfugios de Corea del Sur, que se ha llevado el mercado mundial a precios de "dumping" y con ayudas públicas encubiertas.

Corea del Sur oferta a "precios temerarios"

El informe de la Comisión Europea sobre el sector engorda el ya voluminoso dossier con que los comunitarios aspiran a denunciar a Corea del Sur ante la Organización Mundial del Comercio, y descansa -principalmente- en los "precios temerarios" ofertados por este país.



Seis de cada diez buques de nueva construcción llevan la etiqueta "Made in Korea".

Los constructores europeos culpabilizan a estas prácticas la pérdida del 40 por ciento de su mercado entre 1997 y 1999.

Datos definitivos de Bruselas expresan que "en el período comprendido entre los años 1997 y 1999, los astilleros coreanos vendieron petroleros y porta-contenedores a un precio del 34 por ciento menor al que ofertaban los astilleros europeos". Se explica que durante los últimos tres años pueda decirse que seis de cada diez barcos construidos en el mundo lleven la etiqueta "Made in Korea" y su predominio en el segmento de grandes porta-contenedores escale al 80 por ciento de lo construido.

Este estudio comercial particulariza también investigaciones sobre la peculiar forma en que las autoridades de Corea del Sur permiten la formación de precios, subvencionan públicamente y encubren sus ayudas a los grandes conglomerados, que lo mismo piden para fabricar electrodomésticos o automóviles que barcos o motores marinos y aeronáutica. Toda esta opacidad de mercados y precios ya ha sido hartamente denunciada, pero el más reciente informe de la Comisión Europea descende a la concreción de lo que se hace en determinados tipos de buques.

Así, "los petroleros construidos en Corea del Sur se han vendido —en el último año compulsado— a un 15 por ciento menos del precio de la Unión Euro-

pea, pero este diferencial se profundiza encubiertamente, porque los costes laborales y sociales resultan entre un 25 y un 45 por ciento más bajos en aquel país asiático".

El referido informe de la Comisión Europea denuncia, además, que "el Gobierno de Seúl subvencionó con 1.200 millones de pesetas la construcción de cada petrolero", lo que no reviste ningún misterio ni sorpresa para España, como se constató por activa y por pasiva en la pugna de la subasta de los macro-gaseros para REPSOL el último año.

El panel, un largo y complicado proceso

Toda esta investigación formal de las autoridades de Bruselas alcanza también a "las ventas de orden financiero con que funcionan los astilleros asiáticos, con tipos de interés muy inferiores a los europeos y con préstamos subvencionados". Los grandes conglomerados industriales de Corea del Sur manejan el crédito desde un tingladillo de fuerte intervencionismo estatal y opacidad, que sustenta su "milagro" y hasta la paradoja de que Hyundai y Samsung continúen en el sector naval cuando confiesan pérdidas los cinco últimos años.

Bruselas se propone, tras la denuncia –en octubre último– de los navieros europeos, ir a un proceso de denuncia a Corea del Sur ante la Organización Mundial del Comercio (OMC), que se conoce como “panel” y que significa un procedimiento por el que somete a examen una acción comercial presuntamente irregular. Un largo y complejo proceso que los expertos ponderan de duración aproximada a siete meses, en los que habría que demostrar la existencia real de barreras comerciales, y cuyo final podría centrarse en un acuerdo bilateral amistoso, en el mejor de los casos.

Las autoridades europeas han cambiado datos e informes con sus homólogas de Japón, país éste que siendo líder mundial en buques terminados en 1998, empieza a sentir asimismo la misma amenaza de competencia desleal en buques portacontenedores. Para el caso de España, noveno constructor mundial, la más reciente coyuntura

del informe de la Comisión Europea habla de un sector “con primeros síntomas de recuperación –tras la gran caída de 1997– y con mejora del mercado en carga líquida y portacontenedores”.

El Comisario Lamy, responsable de Comercio Exterior de la Unión Europea, dirigirá este proceso formal, que ya se había intentado evitar con conversaciones previas cerca del Gobierno de Seúl y con otras acciones de protesta por parte del Comité de Asociaciones de Astilleros Europeos (CESA) sin éxito alguno.

Formalmente, el acta de denuncia va dirigida a la OMC “por las ayudas ilegítimas de Estado que están recibiendo los astilleros de Corea del Sur”, pero también remite a la actitud torticera de ese Gobierno, que no aplicó los acuerdos de transparencia de precios alcanzados en abril del último año. ■

S. de F.



DOS AÑOS DE PÉRDIDAS

Los pedidos mundiales de construcción naval durante el bienio 97-98 han mostrado un lado catastrófico para la industria europea del sector, que precisamente empieza a flagelarse a sí misma con la prohibición de las ayudas públicas y una reconversión enérgica en los principales países productores.

Se perdió casi la mitad de la cartera de pedidos civiles y los Gobiernos recortaron también los presupuestos de Defensa, por lo que los astilleros cayeron en subactividad y desaparecieron de las principales subastas. Excepto en el segmento de cruceros, la com-

petencia desleal de Corea del Sur barrió con las principales flotas de petróleo y carga general, porque sus precios lo explicaban todo al cliente y les recomendaron a los competidores europeos dos años “paciencia y barajar... pérdidas”.

También Japón ha sufrido lo suyo, pero tiene sus propios métodos de entrar en guerras comerciales y se da consejos pacientes a sí mismo, pues sigue siendo líder mundial, con la sonrisa puesta.



PAÍS	BUQUES TERMINADOS EN 1998 (Millones de CGT)
1. Japón	6,834
2. Corea	3,656
3. China	1,105
4. Alemania	1,086
5. Italia	0,789
6. Holanda	0,521
7. Polonia	0,518
8. Noruega	0,415
9. España	0,406
10. Estados Unidos	0,360

Fuente: AWES Lloyd's Register of Shipping.

Evolución de los periodos 1997-1999

(% mercado - % carga de trabajo sobre total mundial)

Países	1997	1998	1999	Variación%
UE	23,9%	15,3%	14,1%	-41%
Corea del Sur	15,1%	44,1%	64,8%	+429,1%
Japón	44,6%	21,3%	10,2%	-77,1%
Otros	16,4%	19,3%	10,9%	-33,5%



Así se gana mercado perdiendo dinero

Los grandes conglomerados industriales surcoreanos presentan unos cuadernos de oferta que desafían las leyes de la economía y la capacidad de asombro del empresario europeo, y que, en la literatura del informe último de la Comisión Europea, se nombra como "precios temerarios".

Para cada tipo de barco construido, entre 1997 y 1999, se retrata el "dumping" flagrante de sus porcentajes de ventas bajo costes, a lo que es preciso añadir el "dumping" encubierto en salarios, Seguridad Social, etc., y los subterfugios en ayudas y préstamos, muchos de los cuales provienen de organismos internacionales y de la banca pública mundial, de la que precisamente Europa es contribuyente.

El sistema de opacidad se realimenta en Corea del Sur porque sus grandes grupos industriales transfieren fondos y ayudas entre sectores productivos y no permiten clarificar una vigilancia sobre el naval. Bruselas ya intentó que el Gobierno de Seúl aclarase cuentas, pero los surcoreanos ganaron tiempo y llenaron su cartera de pedidos hasta el año 2003.

Astillero y tipo de buque	Precio venta comunicado	Precio de construcción	% «pérdidas»
■ Hyundai (Buque cablero)	6.714	8.172	-17,8%
■ Sam Sung (Porta contenedores 3.400 TEU)	6.480	10.152	-36,2%
■ Daewoo (Petrolero)	12.330	15.174	-18,7%
■ Daedong (Granelero Panamax)	3.340	4.495	-25,7%
■ Halla (Granelero Panamax)	3.402	5.724	-40,5%



"IZAR" YA NAVEGA HACIA LA RENTABILIDAD

El bautismo oficial del nuevo grupo de construcción naval "Izar", producto de la fusión de Bazán y Astilleros Españoles, fue presidido nada menos que por el Ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro, como para testimoniar que -con el neófito- se alejan los viejos fantasmas del déficit y las recurrentes pláticas a "Santa Subvención Pública".

El nuevo grupo (ver "revista MAR" diciembre 2000, págs. 48 y sigs.) asomará a la rentabilidad en el año 2003, conserva todas sus plantillas y centros de trabajo, y ha puesto rumbo al equilibrio financiero y la mejora tecnológica, para hacerse líder europeo del sector.

Aspira a ofrecer una muestra del alto valor añadido de sus producciones, en construcción civil y militar, y dar la medida más aproximada y consecuente al prestigio marítimo español, por historia y por realidad.



Bruselas se auto-emplaza para mayo

El Consejo de Ministros de Industria de la Unión Europea se auto-emplazó para mayo, que será la fecha en que, si no se consigue un acuerdo con Corea -para su cese del "dumping" de sus astilleros- habrá paquete de ayudas al naval europeo.

Fue este mismo Consejo de Ministros -de 5 de diciembre último- el que protocolizó el fin de las ayudas directas a los astilleros europeos, pero el que también aludió al Reglamento 1540, que las previene expresamente "para el segmento de mercado afectado por la competencia desleal".

Así que la solución, en tres meses, mejor que si se eterniza en el procedimiento ante la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Salvamento Marítimo coordinó el rescate de 1.970 usuarios de embarcaciones de recreo durante el último período estival (15 junio-15 septiembre de 2000) en respuesta a 763 emergencias habidas en las cuatro Zonas de Búsqueda y Salvamento asignadas a España.



**MÁS BARCOS
Y MENOS
EMERGENCIAS**



La tendencia creciente de accidentalidad en los últimos veranos ofrece indicios de haberse contenido, al estabilizarse el número de emergencias producidas, a pesar del fuerte incremento del parque de embarcaciones, que se acerca a las 200.000, con crecimientos anuales por encima del 15 por ciento. Las ayudas y rescates a la náutica de recreo han significado, en el verano del 2000, el 46 por ciento del total atendido por Salvamento Marítimo.

La mitad de la emergencia marítima

El espectacular aumento de la náutica de recreo en España significa no solamente uno de los hechos sociológicos más reveladores de los últimos años, sino también la mitad de las actividades salvamentistas del verano, así que Salvamento Marítimo y

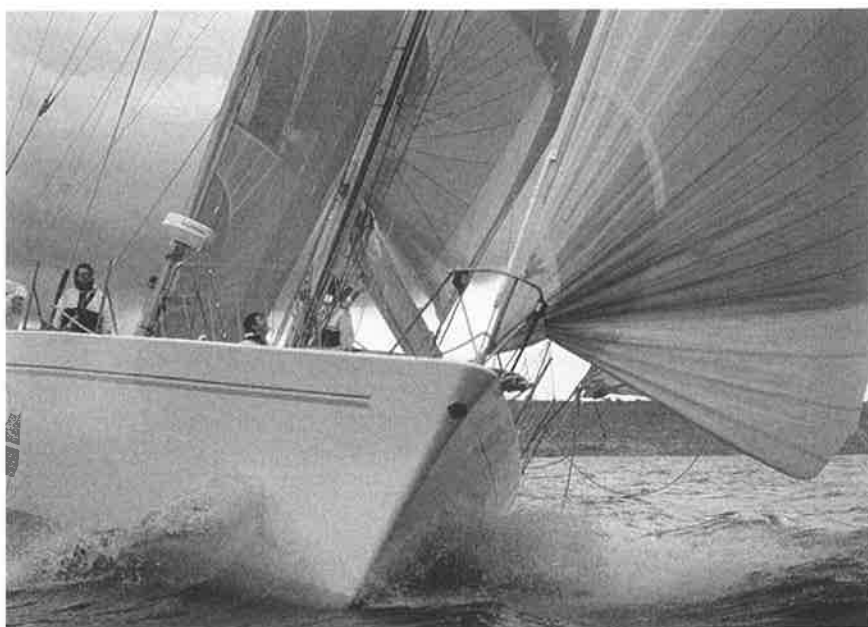
Se produjeron 1.970 rescates en 763 emergencias, entre junio y septiembre, sobre un parque de embarcaciones español que ya matricula cerca de 200.000 unidades.



las entidades colaboradoras de este servicio público –Cruz Roja, Protección Civil, Vigilancia Costera, etc.– han reduplicado sus esfuerzos y colaboraciones.

La Dirección General de Marina Mercante ha hecho suya esta necesidad añadida, y desde el aspecto legislativo –Real Decreto 1434, de 10 de septiembre de 1999– se instauró el reconocimiento e inspección de las embarcaciones de recreo, y con la periodicidad de cada campaña de verano se han institucionalizado los programas de información pública y otros cuidados previos a la navegación deportiva.

España tiene asignadas, internacionalmente, cuatro Zonas de Búsqueda y Salvamento, que suponen una superficie marina triple de la terrestre, y estas atenciones a la emergencia se refieren no sólo a las embarcaciones de recreo propiamente dichas, sino al cúmulo de actividades



deportivas y conexas con el mar y las playas, como pesca submarina, windsurfing, motos de agua, etc., que interfieren con la navegación.

Este espacio de vigilancia se subdivide en varias Zonas: *Atlántico*, que engloba Cantábrico y Galicia; *Estrecho*, que se refiere al Golfo de Cádiz, Alborán, etc.; *Mediterráneo* y *Canarias*, la Zona SAR del archipiélago, pero se atiende así mismo –en colaboración con servicios extranjeros– a zonas limítrofes y exteriores a las aguas españolas.

La Zona de *Mediterráneo* y sus Comunidades Autónomas

de Catalunya y Baleares destaca por la producción en la misma de casi el cincuenta por ciento de las emergencias, como comprensible consecuencia de su elevado parque de embarcaciones. A principios del último verano, se hallaban matriculados en España más de 180.000 barcos de recreo, y más de la mitad de éstos navegan por esa Zona (ver Cuadro).

Fallo mecánico, estructural o de combustible

El incremento de parque y practicantes de la náutica de recreo no arroja modificación alguna sobre las génesis de la

emergencia, ya que continúan produciéndose –en su mayoría– por fallos mecánicos de la embarcación o por derivas ocasionadas por la falta de motor y combustible.

Las últimas campañas informativas de la D. G. de Marina Mercante se acompañaron, desde todos los Centros de Salvamento y Clubs Náuticos, con la publicación de miles de folletos que señalaron los cuidados preventivos previos a hacerse a la mar, y especialmente la tarjeta náutica, que punteaba al equipo al completo necesario. Todo ello, y la progresiva respuesta al seguro obligatorio de responsabilidad civil, así como las inspecciones previas y

periódicas, ha hecho inflexionar a la baja el número de accidentes y emergencias, por lo que las autoridades de Salvamento Marítimo consideran que se ha salvado el clima de peligrosidad existente en los primeros años del “tirón” de la náutica deportiva. Se estabilizan las emergencias, lo que es un señalado éxito, si se tiene en cuenta el enorme incremento de embarcaciones y practicantes, y el nivel formativo y técnico de la navegabilidad ha mejorado así mismo.

En el referido período estival –15 de junio a 15 de septiembre– Salvamento Marítimo rescató asimismo a 67 bañistas, 39 windsurfistas, 23





tripulantes de motos acuáticas y a 20 submarinistas, a sumar a las 394 emergencias por fallo de motor y 82 varadas o embarrancamientos, colisiones o vías de agua.

Ha sido el tercer verano de campañas preventivas de la seguridad marítima en deporte y recreo, mientras España homologa su legislación con la de la Unión Europea, que data del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, de 1979, que hace a éste "responsabilidad de los Estados miembros".

S. de F.



Visita de Loyola de Palacio a los centros "Jovellanos" y "Finisterre"

La Vicepresidenta de la Comisión Europea y Comisaria de Transportes de la UE, Loyola de Palacio, ha calificado a los Centros de Seguridad Integral Marítima Jovellanos y Zonal de Finisterre como "los más avanzados de Europa", durante el curso de su visita oficial a los mismos, en Gijón y La Coruña.

Consideró como "de excelencia" el centro gijonés, que impartió, este año, 2.000. 507 cursos de seguridad y formó a más de 7.000 alumnos, y valoró especialmente "la labor salvamentista" de Finisterre, al atender -durante 1999- más de 500 emergencias y rescates, así como el control de separación de tráfico por

el que pasan anualmente más de 40.000 buques. Anunció la próxima creación de una Agencia Europea de Seguridad Marítima y una firma de convenios -por parte de estos Centros- con la Universidad Marítima de Malmö, y la proyección de sus culturas de seguridad hacia países de Iberoamérica.



Renovado el Convenio de Salvamento Marítimo-Cruz Roja

El Plan de Acción Conjunta Salvamento Marítimo-Cruz Roja Española ha sido renovado bajo la firma de los respectivos presidentes, Lope Sors y Suárez del Toro, lo que comporta la operatividad de 31 embarcaciones de salvamento en el litoral español.

La actuación coordinada de estas dos instituciones ha permitido atender,

durante el pasado año 2000, a 3.924 emergencias marítimas y a 5.562 personas rescatadas.

El Gobierno destina asimismo, para el presente ejercicio, 4.000 millones de pesetas al Servicio de Socorro en la Mar, que convalida las obligaciones con Telefónica en materia de seguridad marítima.

EL SECTOR NAVIERO TOMA VELOCIDAD DE CRUCERO

El sector español del transporte marítimo ha tomado una velocidad de crucero que le permitirá crecer entre tasas del 4 y 5 por ciento los próximos tres años, según un informe de la consultora DBK, al que ha tenido acceso la revista MAR.



Las navieras han soportado el tirón de los combustibles sin apenas repercutirlo, por lo que mantuvieron precios de fletes constantes, pero sí lo han acusado con una disminución de su rentabilidad sobre ventas, hasta el 3-5 por ciento. Los empresarios destacan el indicio positivo de los elevados niveles de nuevas construcciones en astillero (350.000 GT en los diez primeros meses de 2000), como no se conocían desde 1979.

Con la Internacionalización a favor...

Los próximos años del transporte marítimo español se verán marcados por una intensificación de los tráficos, pura consecuencia de la internacionalización del comercio y las nuevas áreas de negocio en que se desenvuelven las industrias españolas.

Las navieras contemplan "un nuevo horizonte de com-

- **Crecerá equilibradamente a tasas entre el 4 y el 5 por ciento los dos próximos años.**
- **El pasado año registró un récord de contratación de nuevos buques, como no lo hacía desde 1979, y se amortiguó el fuerte impacto de los combustibles**



petencia más afinada y de respuesta a un mercado liberalizado, después de unos años 90 en que el sector hubo de mejorar sus buques rápidos e introducir nuevas tec-



nologías de apoyo a la navegación y la seguridad”, pero el corolario del nuevo tiempo empresarial anuncia que se terminaron los tirones y sobresaltos, en favor de una ve-

locidad de marcha más constante y equilibrada.

Las viejas arrancadas de caballo y frenadas de mula que caracterizaron a la demanda du-

EVOLUCIÓN RECIENTE Y PREVISIONES SECTOR NAVIERO ESPAÑOL 2000	
PRINCIPALES MAGNITUDES	Datos
Número de empresas (% var. media anual 99/97)	-
N.º de empleados (% var. media anual 99/97)	+0,5
Número medio de empleados por empresa (*)	+0,9
Facturación (% variación 99/98)	+6,2
• Pasajeros	+12,2
• Mercancías	+5,2
Previsión evaluc. de facturación (% var. 00/99)	+5,2
• Pasajeros	+6,7
• Mercancías	+4,9
Previsión evoluc. de facturación (% var. 01/00)	+4,3
• Pasajeros	+4,2
• Mercancías	+4,3

(*) % variación media anual 1999/97. Fuente: DBK.

ESTRUCTURA SECTOR NAVIERO ESPAÑOL 2000	
PRINCIPALES MAGNITUDES	Datos
Número de empresas	90
Número de empleados	10.100
Número medio de empleados por empresa	112
Facturación (mill. ptas.)	290.000
• Pasajeros	45.000
• Mercancías	245.000
Concentración (1) • Cinco primeras empr. (%)	34,5
• Diez primeras empr. (%)	40,0
Estruct. media costes (2) • Materias primas	15 - 19
• Otros costes externos	53 - 57
• Valor añadido	26 - 30
- Coste mano de obra	14 - 16
- Amortizac./variación provisiones	8 - 10
- Resultado operativo	3 - 5

(1) Cuota de mercado conjunta en valor. (2) % sobre facturación. Fuente: DBK.

rante los años subsiguientes a las crisis del petróleo son ya una anécdota, e “incluso los alarmantes precios del combustible —el “Brent” pasó de los 10 a los 30 dólares los últimos me-

ses— han sido amortiguados con precios no repercutidos en su totalidad”. La mayoría de los operadores nacionales siguieron funcionando con fletes constantes levemente elevados para

MARINA MERCANTE

compensar costes de explotación, hasta el 4,5 por ciento, y sólo desde febrero del año 2000.

Tasa de crecimiento

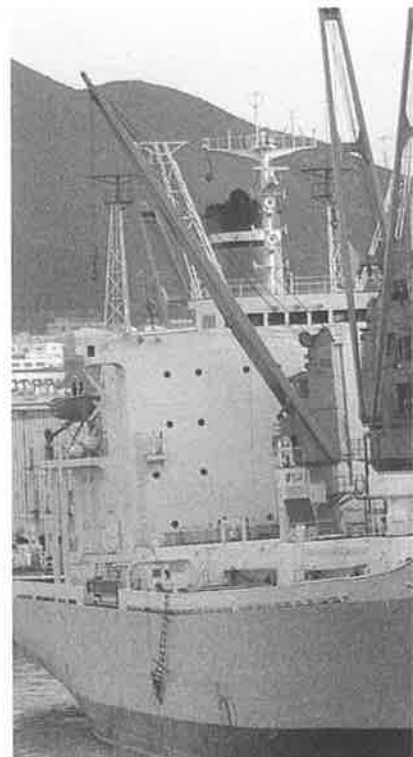
El estudio consultor puntea la facturación de las navieras españolas "desde 1999, en el que se transportaron mercancías por valor de 290.000 millones de pesetas y un aumento del 6,8 por ciento". Ello significa que el transporte marítimo de carga general se instalaba en un crecimiento anual del 10 por ciento, en términos de volumen, pero –aún más– la carga rodada y containerizada sobrepasa esa tasa de crecimiento.

Del orden del 12 por ciento han crecido los graneles sólidos en estos dos últimos años, impulsados por la demanda de carbón por parte de las centrales térmicas españolas, mientras se estabilizaban los graneles líquidos.

Para los expertos del sector naviero, "las cifras de carga vienen a confirmar la potencialidad de un segmento económico que controla actualmente 362 buques y mueve 2.839.965 GT, cantidades positivas, pero no sorprendentes, porque es el sexto año consecutivo en el que el pabellón español crece y el tercero en que aumenta la flota controlada".

Expresiva muestra de la buena salud del sector –contrasta ANAVE, la patronal de los navieros españoles– es el hecho de que "desde el mínimo de flota alcanzado en 1995, se ha recuperado un 36 por ciento el pabellón español". Pero el aspecto de futuro más esperanzador viene dado por las nuevas construcciones de buques, pues el sector debe dar respuesta al grado de envejecimiento de la flota española –el 60 por ciento de los barcos tiene más de 15 años– y se han despertado una gran actividad constructiva.

Precisamente, antes de noviembre de 2000 se construyeron registros brutos próximos a las 350.000 GT, que no se conocían desde 1979, en tan corto período de meses, y el año 2000 ha sido –a este propósito– es-



pectacular para la actividad de los astilleros.

Velocidad de crucero y nuevo escenario

El estudio sobre el futuro del transportista marítimo nacional apela a la necesidad de afrontar un nuevo escenario de competencia "con nuevas líneas, buques rápidos y alianzas estratégicas, por las que los operadores han de racionalizar y abaratar los servicios u ofrecerlos a grandes clientes, para elevar los volúmenes de carga".

Tal referido escenario significa para "las navieras españolas alcanzar nuevas zonas geográficas de comercio, intensificar sus servicios en las ya operadas y tomar velocidad de crucero, con unos volúmenes de negocio que crecerán a tasas de entre el 4 y el 5 por ciento, hasta el año 2002" según estimaciones de la consultora DBK.

Para los expertos de ANAVE, "este funcionamiento positivo y en buen régimen de marcha no habría sido posible sin los instrumentos e incentivos de apoyo fiscal al sector, y muy especialmente sin la creación del Registro Especial de Canarias (REC) y las Tax Lease". Dicho en otras pala-

El segundo "super-contrato" del siglo, a la firma

La naviera española Fernández-Tapias y un consorcio formado por Marpetrol y Knutsen se han adjudicado el que –tras el de Repsol– podría reputarse como segundo "super-contrato del siglo", para construir dos gaseros al grupo Unión Fenosa, por valor de 150 millones de dólares/unidad.

Con esta fórmula de "time-charter", Unión Fenosa transportará gas natural desde Egipto a partir del año 2004, para abastecer sus propias centrales de ciclo combinado y vender al público los excedentes.

El contrato presenta visibles similitudes con el que Repsol ha instrumentado para transportar, igualmente, gas natural desde Trinidad y Tobago, y en ambos casos significa un sensible tirón de demanda para los astilleros españoles, recientemente agrupados en Izar.



bras, "en cuanto el sector naviero ha dispuesto de un marco similar al de sus competidores externos, no se han hecho esperar los resultados, lo que confirma -por activa y por pasiva- que las oportunidades estaban ahí".

Y al mismo propósito de acercar el escenario competitivo al de sus homólogos de la Unión Europea, ANAVE formula sus mejores deseos para el año 2001 demandando otras mejoras de régimen fiscal, tipo "tonnage tax", como el que funciona en el ámbito comunitario.

El referido estudio consultor destaca, asimismo, que este impulso de la Marina Mercante conlleva un tirón de actividad -ya patente- en la construcción naval y la industria auxiliar y una modernización decidida de nuevas tecnologías que se han incorporado al transporte y la seguridad marítima, el salvamento y la vigilancia medioambiental.

Podría decirse, llamativamente, que nunca Bruselas y el Parlamento Europeo han legislado tanto -en tan poco tiempo- las materias referidas al transporte, la inspección, el control y los riesgos marítimos. ■

S. de F.

Mercancía general: Quinto año de crecimiento

La carga general y containerizada sigue siendo el gran argumento del tirón de los tráficos españoles y ha contrastado en 1999 un quinto año de crecimientos constantes. Mejoró sus propios récords anteriores, lo mismo en importaciones que en exportaciones.

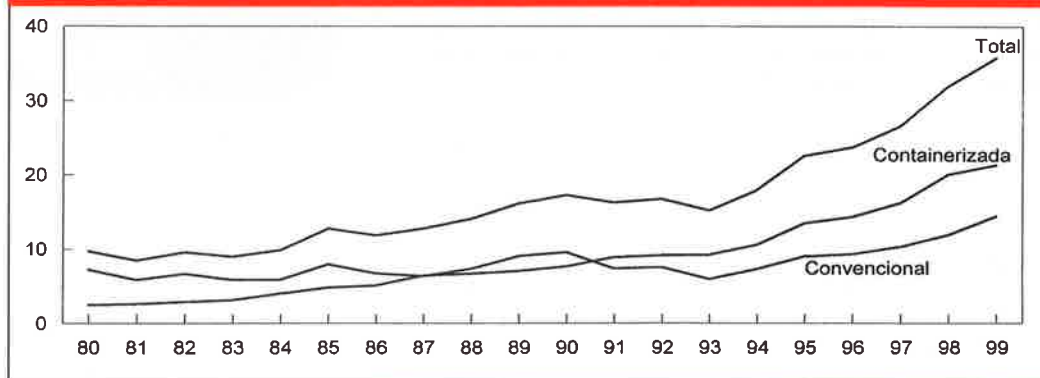
El tonelaje global de carga movida en 1999 ascendió a 71,7 millones de toneladas, creciendo un 9,3 por ciento respecto al año anterior, y la carga general containerizada representa un porcentaje del 59,6% de las importaciones y del 75,6% de las exportaciones.

Los volúmenes de graneles líquidos se resintieron, ese año 99, en un 0,5 por ciento, por la caída de las exportaciones petrolíferas, pero los graneles sólidos escalaron a un crecimiento del 12,4 por ciento.

En cuanto a las materias transportadas, los productos alimenticios y otras mercancías de origen animal o vegetal siguen siendo el rubro fuerte de los tráficos marítimos españoles.

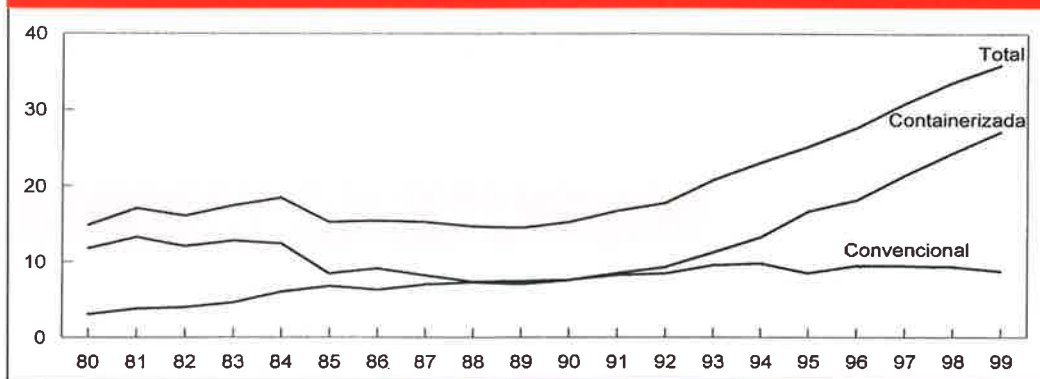
TRÁFICO EXTERIOR DE CARGA GENERAL IMPORTACIONES

Datos en millones de Tm



TRÁFICO EXTERIOR DE CARGA GENERAL EXPORTACIONES

Datos en millones de Tm



EMPRESAS MIXTAS

UN FUTURO LABORAL INCIERTO

La viabilidad de las sociedades mixtas, que han permitido a la flota congeladora española faenar en aguas territoriales de los países ricos en recursos pesqueros y, de esta forma, abastecer de productos pesqueros al necesitado mercado comunitario, no tiene un horizonte claro. Los armadores acogidos a esta fórmula jurídica, que ha evitado el desguace de 325 buques registrados por 148 empresas, con un desplazamiento total de 115.000 TRB, apelan a sus vínculos socioeconómicos con la Unión Europea para no ser tratadas como empresas extranjeras y de esta forma despejar su futuro.

Las empresas mixtas constituidas en terceros países han permitido seguir faenando a una parte importante de la flota industrial en aguas territoriales de países no comunitarios durante casi un cuarto de siglo, primero como Empresas Pesqueras Conjuntas y desde el 1991 como Sociedades Mixtas. Pero, a pesar de haber creado puestos de trabajo para marineros españoles en barcos de empresas extranjeras participadas con capital de armadores españoles, estas empresas aparecen de forma constante como punto de desencuentro entre los representantes de este sector en los distintos foros en los que se ha debatido la problemática del empleo marítimo pesquero. El problema se centra en la falta de un convenio laboral que defina la situación en que faenan estos marineros. Para los armadores la sociedad mixta supone una alternativa al

desguace y una fórmula que posibilita a los barcos seguir faenando y a los pescadores mantener el empleo.

Según el gerente de la Asociación de Empresas Comunitarias en Sociedades Mixtas de Pesca (ACEMIX), José R. Fuertes, "España se encuentra a la cabeza en sociedades mixtas y se calcula una producción anual de 212.000 toneladas de pescado, con un valor comercial final cercano a los 150.000 millones de ptas. al año". Además, "estas empresas dan empleo a 10.000 trabajadores, 2.300 tripulantes y 7.700 empleados en tierra".

José R. Fuertes

"El sistema de las sociedades mixtas permite el mantenimiento de 10.000 empleos comunitarios, la mayoría de ellos en España".



Desde los sindicatos la perspectiva es muy distintiva, ya que las condiciones de los países receptores de estas empresas son cada día más exigentes en lo relativo al número de tripulantes nativos enrolados en los barcos y la situación laboral de los marineros españoles a bordo en muchos casos no está sujeta a ningún tipo de convenio o legislación laboral.

Antecedentes

Este tipo de sociedad es una peculiar figura jurídica que está constituida por uno o varios em-

presarios armadores de la Unión Europea y uno o varios socios de un tercer país. La sociedad se dedica a explotar los recursos pesqueros localizados en las aguas bajo soberanía o jurisdicción del país tercero. La legislación española fomentó la creación de estas empresas como consecuencia de la aplicación a partir del año 1976 de la Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), cuando un grupo de países se suman a la iniciativa de Perú.

Aquella medida trasladó la jurisdicción de las aguas de los países ribereños de las 12 millas que regían en aquel momento hasta las 200 millas actuales. La medida tuvo como consecuencia directa que el 95 por ciento de los recursos pesqueros quedaban dentro de la zona de influencia de algún país ribereño. A partir de aquella fecha las flotas industriales más importantes del mundo tuvieron que



buscar caladeros alternativos ante la imposibilidad de seguir faenando libremente en cualquier parte del mundo.

Ante la nueva situación, el Gobierno aprobó un Decreto para la promoción de Empresas Pesqueras Conjuntas (EPC) y creó un Registro Oficial para éstas en la Dirección General de Pesca Marítima. Se exigió

un mínimo del 40% de capital social de la participación española para poder acogerse a los beneficios, que fueron entre otros apertura de fronteras para los productos de esas empresas, cobertura de los riesgos no comerciales en las inversiones en el extranjero, inclusión de las capturas en el proceso de regulación de la oferta de pescado, etc.

Manuel Souto

“El trabajador tiene que ir en las mismas condiciones, en lo concerniente a seguridad social y relaciones laborales, del país Estado miembro de la UE al que pertenece”.

Un total de 122 EPC se constituyeron en 18 países durante el período 1977-85 y los 231 buques de la flota pesquera industrial, que totalizaban un arqueo de más de 120.000 TRB, suponían un 20 por ciento del total de esta flota.

Posición de la UE

El proceso de adhesión de nuestro país a la CEE, que establecía que el sistema español de beneficios de importación libre de pagos aduaneros a las capturas de los buques registrados por las EPC era incompatible con el acervo comunitario, forzó la desaparición de los beneficios, para lo que se adoptó un período transitorio de siete años en el que los cupos fueron disminuyendo.

Debido a la importancia de mantener estas empresas conjuntas en la Comunidad Europea, nuestros representantes obtuvieron de los socios comunitarios el reconocimiento e, incluso, la promoción de estas empresas mediante ayudas directas para los armadores que optasen por esta vía con la única condición de que esos barcos no pudieran ser de nuevo incluidos en la lista de embarcaciones comunitarias.

De esta forma, a finales de 1990 y con el nombre de Sociedad Mixta se reconocía esta figura jurídica en el marco pesquero de la Unión Europea.

Así, la constitución de una Sociedad Mixta supone el traslado definitivo de uno o más buques a un país tercero, sin que se pueda volver a registrar el barco en aguas comunitarias. El Reglamento dota a estas empresas de distintas ayudas financieras,

tales como: subvenciones de capital, bonificación de intereses sobre los préstamos concedidos a la empresa por instituciones bancarias nacionales o internacionales, o ayuda en capital para el desarrollo de fondos de garantía de los empréstitos contratados para la realización de la sociedad.

Con posterioridad, un Reglamento aprobado por el Consejo de la CEE a finales del 1993 consolida la Sociedad Mixta en el acervo comunitario y la define como “una intervención estructural” que tiene doble finalidad. Por un lado, aprovechar los recursos pesqueros que estén localizados en aguas de países terceros, con el fin de abastecer prioritariamente al mercado comunitario. Y, por otro, mantener parte del empleo en la flota comunitaria de larga distancia, que sin ningún tipo de ayudas estaría abocada irremediablemente al desguace.

El Reglamento comunitario tuvo su repercusión en nuestro país en dos Reales Decretos publicados en 1994 y 1995 en los que se establecieron los requisitos para la concesión de ayudas financieras a los proyectos de Sociedades Mixtas y el proceso de tramitación de las mismas. Éstas deben inscribirse en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, adscrito al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. El socio español de la sociedad estará obligado a remitir informes periódicos de los resultados de su actividad pesquera y comercial, así como de la situación de la sociedad.

Actividad económica

De lo anterior se desprende que desde 1977 hasta 1990

SOCIEDADES MIXTAS

País	N.º Sociedades Mixtas	Buques		TRB
		Lista A	Lista B	
Angola	4	19	4	8.158,36
Argelia	6	7	0	527,97
Argentina	41	76	21	42.973,73
Belice	1	1	0	174,41
Camerún	1	7	0	1.727,87
Chile	2	7	6	497,00
Congo	1	2	0	694,59
Costa de Marfil	1	1	0	251,34
Gabón	3	8	0	1.576,65
Guatemala	1	2	0	2.950,72
Guinea Bissau	4	6	1	1.467,31
Guinea Conakry	1	1	0	136,74
Islas Malvinas	15	13	3	15.075,04
Malvinas	1	2	0	2.981,71
Marruecos	14	26	6	6.705,65
Mauritania	5	8	0	2.218,31
Mozambique	2	15	8	2.551,69
Namibia	14	17	4	11.742,35
Santa Helena	1	1	0	734,88
Senegal	20	27	4	6.774,77
Sudáfrica	2	2	0	899,22
Sudán	3	12	0	1.912,28
Togo	1	4	0	621,33
Uruguay	4	4	0	1.044,44
Total	148	268	57	114.398,36

se constituyeron sociedades de Empresas Pesqueras Conjuntas, y a partir de esa fecha se han establecido Sociedades Mixtas.

Durante el primer período se constituyeron un total de 132 EPC. De éstas 86 se extendieron en 16 países no comunitarios y las 46 restantes fueron asociaciones realizadas con empresarios de la Unión Europea.

Durante el período siguiente se han creado 99 sociedades mixtas. De este total, 22 son asociaciones incluidas en el Acuerdo entre la UE y Argentina que se inició en mayo de 1994. Estos acuerdos se enmarcan en los convenios denominados de segunda generación.

Destacan Angola, Argentina, Islas Malvinas, Marruecos y Namibia entre los países con sociedades mixtas a las que se les ha otorgado ayuda financie-

ra durante el período 1991-96. Argentina, por el número de proyectos, con un total de 43, que engloban a 64 buques que desplazan cerca de 40.000 toneladas y suponen más del 50 por ciento del total de TRB, es el principal receptor de este tipo de sociedades. También ha sido el país austral, según ACEMIX, el que más problemas ha causado a la flota congeladora "al vulnerar las autoridades argentinas repetidas veces el Acuerdo de Pesca entre la UE y Argentina firmado en 1994 y finalizado en mayo de 1999". La situación fue tal que la Comisión Europea ha retenido una parte de las contrapartidas financieras establecidas en el Convenio de Pesca.

La importancia socioeconómica de las sociedades mixtas es importante, y aunque la Administración española no cuenta con datos, se calcula para esta



flota una producción anual de 212.000 toneladas de pescado, que alcanzan un valor comercial cercano a los 150.000 millones de pesetas. En torno al 70 por ciento de esta producción tiene como destino el mercado comunitario.

Desde ACEMIX, se calcula en 62.000 millones de pesetas al año el volumen de negocio que esta flota aporta a las regiones europeas en materia de abastecimiento, descarga, reparaciones, etc.

Marco laboral

Por su parte los sindicatos se atienen al dictamen del Consejo Económico y Social, en el cual los sindicatos y la Administración estaban de acuerdo en ofrecer a los armadores una bonificación del 60 por ciento

de la cuota empresarial a cambio de creación de empleo estable y negociación de un convenio colectivo.

Para el secretario del Sector Mar del sindicato UGT, Manuel Souto, en las empresas mixtas "el trabajador tiene que ir en las mismas condiciones, en lo concerniente a seguridad social y a relaciones laborales, del país Estado miembro de la Unión Europea al que pertenece". Es decir, los trabajadores españoles enrolados en un barco de una empresa mixta registrada en Angola tendrían que trabajar en las mismas condiciones de seguridad social, optar a los mismos coeficientes reductores que se aplican para determinar la edad de jubilación de los marineros de nuestro país embarcados en buques con bandera española y tener una situación laboral ampara-



da en la legislación del Estado miembro de la UE.

Las sociedades mixtas, al ser empresas constituidas en terceros países, son empresas extranjeras sujetas a la legislación laboral de los países en los que se han constituido y los trabajadores españoles que trabajan en ellas no están sujetos a ningún convenio colectivo del sector pesquero español. Los trabajadores españoles que quieren enrolarse como tripulación en buques pertenecientes a una sociedad mixta se tienen que dar de baja en la sociedad española a la que pertenecen como paso previo a darse de alta en la sociedad mixta. Esto supone la desvinculación con la empresa nacional e iniciar una nueva relación laboral con una sociedad extranjera. Y tiene como consecuencia directa la reducción de las prestaciones sociales de los trabajadores, aunque existan tratados bilaterales entre Espa-

ña y el país donde se ha constituido la sociedad mixta.

Entre los países con tratados bilaterales destaca Argentina, que permite, según un protocolo, a los trabajadores españoles realizar la cotización a la Seguridad Social en España. Esto ayuda a estos trabajadores a mantener su vinculación con el sistema de Seguridad Social.

Para Manuel Souto, y debido a la situación de la pesca en los caladeros nacionales y comunitarios, "cada día va a haber más empresas mixtas y más trabajadores españoles por ahí, y no deben estar trabajando en las condiciones del tercer mundo". Por esto piden a los armadores que acepten las propuestas del dictamen del CES y creen empleo estable en el marco de un convenio colectivo. ■

Jesús M. Salamanca

MEDIDAS FUTURAS

ARMADORES

- En materia estructural. Desde la asociación de armadores en sociedades mixtas de pesca se pide la elaboración de un plan o programa específico que permita afrontar la renovación de una flota, con una edad media superior a los 20 años, mediante ayudas a la cooperación o créditos blandos (FAD).
- En materia de mercados. La finalización, en 1993, del último cupo de importación libre de aranceles para las sociedades mixtas (SM) perjudicó notablemente a España al haber ubicado la mayoría de las sociedades en países no "ACP" (África, Caribe y Pacífico) y, por tanto, con arances normales o reducidos pero no nulos. ACEMIX pone como ejemplo el caso de Argentina, en la que tras la finalización del Acuerdo el arancel pasó del 5 al 15 por ciento perjudicando gravemente a las empresas hispano-argentinas. Los empresarios del sector piden buscar soluciones imaginativas que permitan a las SM instaladas en países no "APC" tener acceso al mercado comunitario a aranceles nulos o muy reducidos.
- En materia de empleo. El representante de ACEMIX pide que se establezcan medidas de fomento al empleo para las sociedades mixtas. La bonificación de la cuota de la Seguridad Social propuesta por el CES español podría constituir una buena medida.

SINDICATOS

- En materia laboral. Los representantes sindicales son conscientes que, debido a la situación de los caladeros, este tipo de empresas aumentarán y, por tanto, el número de trabajadores españoles faenando sin un convenio que les permita tener una situación laboral estable. Las SM se caracterizan por ser empresas extranjeras sujetas a las legislaciones del tercer país y, por tanto, la situación laboral de los trabajadores españoles enrolados en barcos registrados en SM es muy dura. Desde los sindicatos se aboga por el diálogo con los armadores para crear un marco laboral que iguale las condiciones de los trabajadores españoles en estas empresas con las del resto de los trabajadores de nuestro país.
- En materia de empleo. Desde los sindicatos se insta a los armadores que participan en SM a que tomen en cuenta las consideraciones realizadas por el Consejo Económico y Social (CES). Estas consideraciones son: defensa de los puestos de trabajo en los buques pertenecientes a empresas mixtas, fomentar la estabilidad del empleo de estos trabajadores, mejorar la cualificación profesional de los trabajadores, a través de formación continua, y subvencionar parcialmente las cuotas empresariales de la Seguridad Social durante toda la vigencia del contrato, correspondientes a los trabajadores españoles que tengan contrato en vigor o sean contratados por las SM, siempre que éstas cumplan con los requisitos propuestos por el CES.

J.M.S.



El conflicto en el caladero del Cantábrico-Noroeste, en vías de solución

La Secretaria General de Pesca Marítima inició el pasado mes de febrero un proceso de negociación con los representantes del sector pesquero y con las Comunidades Autónomas del Cantábrico-Noroeste con el objetivo de recuperar los recursos pesqueros en esta zona del caladero nacional. Los representantes de la pesca de bajura depusieron dos semanas de acciones reivindicativas y volvieron a faenar tras forzar el inicio de esta negociación, que a lo largo de seis meses debatirá las medidas a adoptar para la regulación del arte de arrastre denominado "tren de bolos".

El paso del tiempo no ha servido para calmar los ánimos de los pescadores asturianos y gallegos en conflicto. Pero el año y pico transcurrido desde que se iniciasen los enfrentamientos ha servido para que el sector de la pesca de bajura asturiana haya encontrado apoyo a sus reivindicaciones en la bajura gallega y sus presiones hayan dado como fruto el inicio de un proceso de negociación entre los sectores implicados y las Administraciones regionales y la nacional.

En la actualidad es difícil decidir si es un enfrentamiento entre artes selectivas y artes menos selectivas, como argumentan los representantes de la bajura astu-

riana, apoyados en algunas de sus reivindicaciones por cofradías gallegas, o si el enfrentamiento oculta una pugna por el mercado entre la lonja de Gijón y las de Celeiro y Ribeira, como afirman los patrones de los arrastreros gallegos.

El origen del conflicto data de finales de 1999 y se inició con la petición, por parte de las cofradías, armadores y mayoristas asturianos, a la Administración autónoma para que realizara un control de la pesca capturada por una treintena de buques arrastreros gallegos que faenaban en el caladero enfrente de las costas asturianas. Esta petición de control unió, por una parte, a la pesca de bajura, que pedía que fueran declaradas ilegales las artes de pesca de arrastre conocidas con el nombre de "bolos" y diseñadas para la pesca de arrastre en zonas rocosas, por arrasar los fon-

dos marinos y esquilmar la pesca, y, de otra, a los representantes de la lonja de Gijón, que criticaban que la pesca descargada por los arrastreros gallegos en el puerto no fuera subastada en las lonjas asturianas.

Esta unión inicial era *contra natura*, ya que colocaba juntos al sector de la bajura, que aboga por una pesca sostenible y se asienta en una estructura familiar caracterizada por vivir de cara al mar, y a los representantes de las lonjas de Gijón y Avilés, más interesados en aumentar la cantidad de pescado que se subasta a través de la rula para obtener unos buenos resultados económicos.

La posición del arrastre

Los armadores gallegos argumentaban la defensa de sus intereses basadas en varios fren-



Coordina:
Jesús M. Salamanca



tes. Uno de estos frentes es el mantenimiento de los recursos. Respecto a éstos los armadores gallegos piden a sus vecinos asturianos menos palabras y más hechos y exigen que se tomen decisiones dirigidas a la pesca sostenible tales como la prohibición de la pesca durante la noche o los descansos durante el fin de semana.

Otro de los frentes es el relativo al control por parte de las Administraciones del respeto a

las normas. Sobre este punto el arrastre exige las mismas condiciones tanto para ellos como para la bajura y quieren inspectores a bordo tanto en el arrastre como en la bajura.

Finalmente, y en el capítulo económico, los armadores gallegos a través de los patrones mayores de las cofradías de Celeiro y Ribeira, Juan Pérez y Juan Antonio Regal, respectivamente, manifestaron que a los barcos gallegos les es más rentable transportar el pescado descargado en los puertos de Asturias hasta las lonjas gallegas, a pesar del incremento de los gastos que supone el transporte, ya que el precio que obtienen por la venta del pescado en las lonjas gallegas es más alto. Además, argumentan que si las pesquerías fueran vendidas en las lonjas asturianas, terminarían por hundir los precios del pescado al crear una situación en la que la oferta superaría notablemente a la demanda y, por tanto, el perjuicio sería tanto para los pescadores del arrastre gallego y asturiano como para los de bajura. La beneficiada de esta situación sería la lonja asturiana de Gijón, que como las lonjas de Burela y Celeiro aplica un sistema de gestión empresarial. Ésta aumentaría la venta de pescado en sus

instalaciones y, por tanto, sus beneficios.

La situación, a pesar de la tensión, se ha mantenido cerca de un año desde que el Secretario General de Pesca, Samuel Juárez, se reunió en Madrid con un grupo de patrones mayores en vísperas de la celebración de la VI Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores a finales de febrero del año pasado. El titular de la secretaría general de Pesca manifestó que no era un conflicto entre Comunidades Autónomas, sino entre artes.

Ahora, el conflicto ha vuelto a resurgir debido al mal estado en que se encuentra los *stocks* de pesca en el caladero Cantábrico-Noroeste. La mala situación, según los representantes de la flota de bajura, ha reducido los beneficios de esta flota en un 40 por ciento y ha colocado a muchas familias al borde de la quiebra y achacan esta situación a los arrastreros, que no sólo esquilman todo tipo de peces ya que no es un arte selectiva, sino que además destrozan los fondos marinos impidiendo la regeneración de los *stocks*.

La difícil situación por la que atraviesa la bajura ha motivado que este sector, tradicionalmente muy desunido, se haya

organizado para manifestar su protesta y haya amarrado la flota durante dos semanas. El amarre de los barcos para reivindicar la erradicación del arrastre con "tren de bolos" en este caladero se ha producido tanto en puertos gallegos como asturianos y su presión ha servido para forzar el encuentro entre el Secretario General de Pesca con las artes implicadas.

El año pasado, tras el Primer Encuentro de Pesca de Bajura del Cantábrico-Noroeste, que tuvo lugar en la localidad gallega de Cedeira, los representantes de las cofradías pidieron a la Administración una política enfocada hacia la recuperación progresiva del mar. Para ello pidieron la erradicación del arrastre con "tren de bolos", la prohibición del arrastre tradicional dentro de 12 millas medidas desde la costa y la creación de una comisión de trabajo para la recuperación del caladero.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, adoptó en la reunión mantenida el pasado mes de febrero medidas para regular el esfuerzo pesquero como la regulación del arte del arrastre, descanso semanal, los horarios y las zonas de pesca. Además, no concederá permisos para faenar con el denominado "tren de bolos" mientras dure el proceso de negociación y ha publicado una Orden Ministerial por la que se establece una veda para determinados tipos de artes de arrastre en el caladero. Dicha orden también establece que en la zona que se extiende hasta las 6 millas, medidas desde las líneas de base rectas, sólo podrán utilizarse artes de arrastre tradicionales. Por lo tanto, el arrastre dotado con el sistema de "tren de bolos" queda vedado en esta zona, y para la zona a partir de las seis millas en la que pueden faenar no lo harán durante seis meses, ya que la Secretaría General de Pesca ha denegado las solicitudes de armadores de A Mariña Lucense. ■





El Centro Oceanográfico de Gijón abre sus puertas

Los Ministros de Ciencia y Tecnología y Fomento, Anna Birulés y Francisco Álvarez Cascos, respectivamente, inauguraron el pasado mes de febrero en Gijón el octavo Centro Oceanográfico ubicado en nuestro litoral. El Centro de Gijón se iniciará en una línea de investigación que prestará especial atención al papel del hombre en la regulación de los ecosistemas marinos considerando los intereses económicos y sociales.

El Centro Oceanográfico de Gijón, inaugurado el pasado mes de febrero y ubicado en la Playa del Arbeyal, centrará su trabajo en nuevas áreas de investigación como la bioeconomía y las artes de pesca. Hasta la fecha, estos campos de trabajo no estaban siendo desarrollados por ninguno de los centros que el Instituto Español de Oceanografía (IEO) tiene a lo largo del litoral de nuestro país.

Según Luis Valdés, director provisional del Centro, *Artes de Pesca y Economía pesquera son ramas de las ciencias pesqueras poco desarrolladas; pero su demanda cada vez es mayor debido a las repercusiones económicas que tiene la gestión de los caladeros, la rentabilidad de los buques por pesquerías y otros factores socioeconómicos en nuestra sociedad.*

Las actividades del nuevo Centro se orientan hacia la investigación en oceanografía pluridisciplinar, sobre la influencia de los factores ambientales en los recursos vivos marinos y a estudios sobre tecnología y economía pesquera.

Para ello el Centro cuenta con una superficie construida de 2.750 m², en la que se ha invertido un total de 560 millones de pesetas. Inicialmente, para la ejecución de la obra estaban previstos 350 millones, a los que hay que sumar los 150 millones dedicados a



equipamiento. Hasta la fecha se han gastado 55 millones en la adquisición de mobiliario de oficina y de laboratorio, equipamiento informático y científico necesario para desarrollar las investigaciones previstas.

La dotación de personal, que en la actualidad realiza sus funciones de forma even-

tual, se realizará por el procedimiento de concurso de los 16 puestos que ya ha sido publicada en el BOE. Se espera que el próximo ejercicio se doble la plantilla del Centro, ya que el objetivo a medio plazo es que se cuente con una plantilla acorde a las tareas que debe desempeñar dentro de la red del Instituto y en el área cantábrica.

Investigación y colaboración

El papel de este octavo Centro de la red del IEO será llevar a cabo proyectos de investigación oceanográfica en los campos anteriormente citados. Además, los equipos de investigación que se desarrollen en el próximo futuro en este Centro colaborarán con otras instituciones del Principado que realizan investigación marina, como la Universidad de Oviedo y el Centro Regional de Investigación, así como también la coparticipación en proyectos de investigación en el área cántabro-galaica con otros Centros del IEO en el norte (Vigo, A Coruña y Santander). ■





Jornadas sobre la Comercialización del Pescado

La comercialización del pescado ha sido analizada desde los ámbitos institucional y legal, innovación y tecnología, y distribución durante los días 2 y 3 de marzo en la Casa del Mar de Palamós. Las Jornadas de Comercialización del Pescado han sido organizadas por la Cátedra de Estudios Marítimos en colaboración con la Direcció General de Pesca i Afers Marítims y la Federació de Cofradías de Pescadores de Girona.

La Cátedra de Estudios Marítimos (CEM) dependientes del Ayuntamiento de Palamós y de la Universidad de Girona ha analizado la comercialización del pescado, su transformación hacia los cambios de futuro vinculados a las nuevas tecnologías y las innovadoras formas de gestión de las cofradías en el transcurso de las Primeras Jornadas sobre "la comercialización del pescado en el litoral español" que han tenido lugar los días 2 y 3 de marzo en Palamós.

Las Jornadas, que ha contado con el apoyo del Museo de la Pesca de Palamós para su organización, han sido una iniciativa de la CEM y se han celebrado en la Casa del Mar de Palamós, que recientemente ha sido objeto de una ambiciosa remodelación que la ha dotado de un equipamiento moderno.

El programa de las Jornadas tenía como objetivo final infor-



Càtedra d'Estudis Marítims

mar a minoristas, empresarios, patrones mayores de cofradías y pescadores, gestores de empresas nacionales e internacionales de las novedades que concurren en el ámbito de la comercialización.

El primer bloque del programa abordó el marco institucional y legal. Para ello contó con representantes de la Dirección General de Pesca, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y de la Dirección General de Pesca de la Generalitat de Catalunya, que expusieron la posición de las distintas Administraciones regional, nacional y

europea en temas de comercialización.

El segundo bloque, tratado durante la tarde de la primera jornada, trató sobre experiencias innovadoras que se están llevando a cabo en la comercialización de los productos pesqueros. Entre los ponentes de este bloque se dieron cita representantes de cofradías como la de Celeiro, que cuenta con un sistema de gestión y comercialización empresarial, o Cambrils, que el pasado años tomó la decisión de abrir dos puestos de venta de pescado para dar salida a las capturas de sus cofrades debido

a los problemas que se produjeron entre los pescadores y los asentadores de pescado. También estuvieron representadas las Organizaciones de Productores con las intervenciones de OPESCAYA y SA. THO. AN., que trataron del funcionamiento y la problemática de estas organizaciones.

Tecnología

El segundo día de las jornadas se debatió la influencia que las nuevas tecnología tienen en el proceso comercial. En este bloque de las jornadas intervinieron representantes de las universidades de Barcelona y de A Coruña para presentar estudios sobre la implantación de una subasta de productos pesqueros *on line*. Las ponencias de la mañana del sábado se cerraron con la intervención de los representantes de empresas dedicadas a mejorar la eficacia de los canales de distribución tradicionales.

El cuarto bloque, que puso fin a los dos días de trabajos de las Jornadas de Comercialización del Pescado, estuvo dedicado al papel que tienen los mayoristas, las grandes superficies y otros compradores en la comercialización. Entre otros, los representantes del Gremio de la Comercialización del Pescado Fresco, del Consejo de Empresas Distribuidoras de Alimentación de Cataluña (CEDAC) y de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCUC) expusieron su posición ante la actual situación de la comercialización del pescado. ■



Sanidad a bordo

Cualquier trabajo que exija un esfuerzo físico necesita un periodo de descanso para recuperarse de la fatiga sufrida.

Esto es todavía más evidente en el caso de la gente de la mar, en la que aparte del esfuerzo propio del trabajo, su lugar de faena es una superficie en movimiento, y la casa donde podrá descansar es otra vez su lugar de trabajo, el barco.

SALUD Y LUGAR DE TRABAJO

Este pensamiento nos lleva a estudiar de una manera particular el poder conseguir un posible confort a bordo para que el tripulante pueda recuperarse del trabajo o del esfuerzo realizado.

Se puede construir un barco que sea rentable, que obtenga buenos resultados; pero un barco que pesque bien no es suficiente, habrá que pensar y solucionar los problemas de las tripulaciones que trabajan en ese buque, habrá que pensar en el ruido, el espacio de los camarotes, los lugares de descanso, los cuartos de baño, etc.. porque un tripulante cansado aunque tenga la mejor voluntad será un tripulante expuesto a un accidente en la mar.

Confort a bordo

No se puede olvidar que un hombre cansado no podrá recuperarse si su camarote es húmedo, ruidoso, y en el que no cuente con una cierta intimidad. Este tripulante puede ser una persona cualificada, experimentada pero... cansada. Puede ser que el tripulante trabaje en un puente montado de manera ergonómica y que cuente con todos los adelantos que le permitan navegar de una manera segura, pero un fallo humano ligado a la fatiga puede ocasionar un accidente con consecuencias humanas y económicas imprevisibles, por eso en algunos países existen normas que fijan las reglas para conseguir el confort mínimo de las tripulaciones.

La comodidad a bordo tiene varias vertientes que se irán

tocando en sucesivos trabajos, ya que no puede olvidarse que como cuando se construye una casa son las personas que van a vivir en ella las que opinan como debe ser esto o aquello, ¿qué no tendrá que decir un marinero que va a vivir en el barco 25 de sus 35 años de actividad profesional!

Ruido

En las investigaciones realizadas en los últimos años se ha considerado que el ruido en los barcos de pesca constituye un grave problema.

Las personas que viven en el campo o en la ciudad se benefician de períodos de silencio, pero la gente de la mar no pueden beneficiarse de este silencio en ningún momento, con lo que no consiguen recuperarse de la fatiga auditiva que se le causa.

Las tripulaciones están sometidas al ruido sin parar tanto durante el trabajo como durmiendo, durante largos períodos de tiempo y con unos niveles de ruido elevados.

El ruido es generado continuamente por el trabajo del barco, la máquina, el agua del lavado de las capturas, las máquinas de descabezar, filetear, etcétera.

Las consecuencias son los problemas auditivos que sufre la gente de la mar, y con mayor incidencia los que trabajan en máquinas.

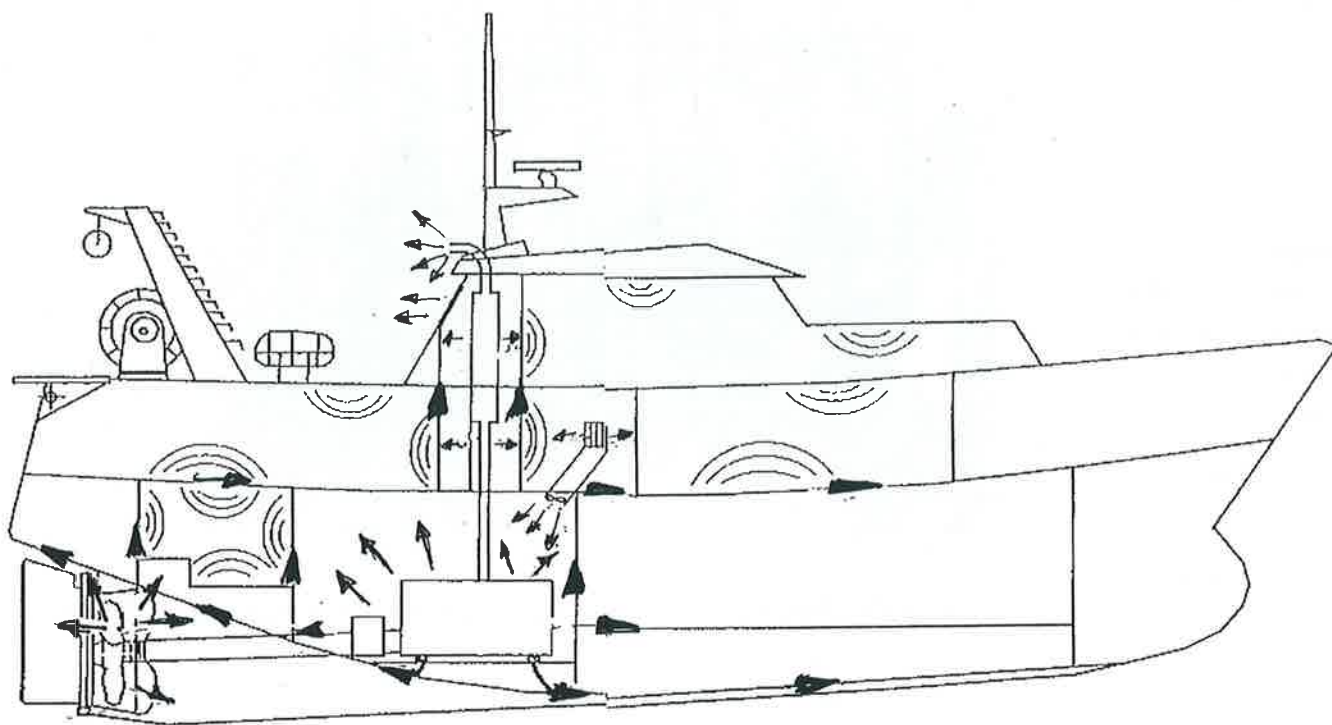
El nivel sonoro a bordo de los buques no debe sobrepasar de 65 decibelios.

A bordo, los lugares donde se origina la mayor parte del ruido son el motor principal y su reductora, el escape y la ventilación de las sala de máquinas, la hélice y su árbol.

TABLAS DE NIVELES DE RUIDO ACONSEJADOS
Los niveles de ruido están aconsejados en decibelios (dBA)

LUGAR DEL BARCO	LÍMITES ACONSEJADOS (dBA)
Sala de máquinas (*)	105
Cubierta	75
Puente de mando	70
Comedor	70
Lugar de descanso	70
Camarote	65

(*) Con protección auditiva.



- Ruido producido por la hélice.
- Ruido aéreo producido por el motor principal.
- Ruido aéreo producido por los escapes de la ventilación de la sala de máquinas.
- Vibraciones: principales vías de propagación.
-))) Radiación acústica en los mamparos.

El dibujo adjunto representa los orígenes y los distintos caminos de programación de la energía sonora y las vibraciones.

Al ruido habitual de un barco hay que añadir los producidos por los diferentes equipos de la sala de máquinas: motores auxiliares, bombas hidráulicas, generadores, etc.; se puede decir que una bomba hidráulica fijada directamente sobre un tabique puede, ella sola, hacer vibrar de una manera importante el conjunto del casco y contribuir significativamente al nivel de ruido resultante.

Prevencción del ruido

La prevención del ruido y las vibraciones a bordo, para

que no sea un gasto prohibitivo, pasa por la elección de equipos poco ruidosos y generadores de bajas vibraciones en la estructura. Esta elección debe afectar a:

- Motor principal y motores auxiliares.
- Reductora y árbol de levas.
- Hélice y timón.
- Sistema de ventilación.
- Equipos auxiliares: generadores, hidráulicos...

La reducción del ruido debe llevarse a cabo directamente en el origen del mismo, por lo tanto:

- Se debe equipar a los motores principales y auxiliares de silenciadores eficaces y correctamente

aislados de las estructuras en las que se apoyen.

- Dotar a las entradas y escapes de los generadores de silenciosos adecuados.
- Poner en la membrana de ventilación las trampas que sean necesarias para reducir el ruido, generado por el ventilador.
- Rectificar el lugar donde se genera el ruido especialmente la sala de máquinas.
- Colocar en la manga de ventilación las trampas que sean necesarias para reducir eficazmente el ruido generado por los ventiladores.

Es necesario aislar eficazmente la procedencia de las vi-

braciones de las estructuras del barco, para lo cual se colocarán sobre las bases rígidas soportes elásticos adaptados.

Alejando los lugares de descanso del barco de los orígenes del ruido y las vibraciones, se mejorará siempre el ambiente sonoro. La reunión adecuada de los productores de ruido distanciándolos de los lugares de descanso y separándolos por zonas de paso como la gambuza, las crujías o los baños, puede ser una medida muy eficaz para la prevención de los ruidos a bordo. ■

Agradecimiento al institut Maritime de Prevention de Lorient

Elena García Acebes.
D.U.E. de Sanidad Marítima.

Durante este año

El Gobierno destinará más de 276.000 millones a pensiones no contributivas

- Casi 500.000 pensionistas han cobrado ya las nuevas cuantías del año 2001 y la paga de atrasos.

Más de 276.000 millones de pesetas serán destinados este año a pagar la nómina de las pensiones no contributivas. Casi 500.000 pensionistas beneficiarios de prestaciones no contributivas cobraron a finales del mes de enero las nuevas cuantías de sus pensiones vigentes en el 2001.

Las nuevas cuantías han experimentado un aumento del 4,1 por ciento con respecto al mismo mes del año anterior, por la aplicación de la subida de un 2 por ciento en el 2001 y la compensación de un 2,1 por ciento por la desviación de los precios en el 2000.

Los pensionistas de la Seguridad Social recibieron además, el mes de enero, una paga única de atrasos que les compensa por la desviación que experimentaron los precios el año pasado, un 2,1 por ciento, y les garantiza el mantenimiento del poder adquisitivo de sus pensiones, un derecho fijado por ley en 1997.

Al abono de esta paga, que por primera vez se ha hecho efectiva en enero, dos meses antes de la fecha límite fijada en la Ley General de la Seguridad Social, y a su consolidación en la base de la pensión se han dedicado en total 4.997 millones de pesetas.



CELEBRACIÓN DEL CENTENARIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Para culminar la celebración del Centenario de la Seguridad Social se reunieron el pasado día 12 de febrero en Madrid los ex ministros de Trabajo, Seguridad Social y Asuntos Sociales y otros ex altos cargos del Ministerio. Una foto singular para este acto que supone un broche final de oro a los cien primeros años de vida del sistema de protección social español. Después de la foto de familia se celebró una comida privada con todos los altos cargos.

En la fotografía aparecen los excelentísimos señores ministros y altos cargos de este Ministerio. Sentado, Álvaro Rengifo; de pie, primera fila, empezando por la izquierda, Gerardo Camps,

Licinio de la Fuente, Juan Carlos Aparicio, Manuel Jiménez de Parga, Salvador Sánchez Terán y Luis Gámir. En la segunda fila, por la izquierda, Santiago Rodríguez Miranda, Jesús Sancho Rof, Alberto Oliart (con barba), Cristina Alberdi, Enrique Sánchez de León, Luiz Martínez Noval, Javier Arenas, Félix Manuel Pérez Miyares, Matilde Fernández, Rafael Calvo Ortega y Marino Díaz Guerra. En tercera fila, por la izquierda, Adolfo Jiménez Fernández, Luis García de Blas y José Antonio Sánchez Velayos.

Aunque en la fotografía no están, a la comida de celebración también asistieron Manuel Chaves, Joaquín Almunia y José Antonio Griñán.

I SALÓN INTERNACIONAL DE OCEANOLOGÍA

Los próximos días 24 a 29 de abril se va a celebrar en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Pontevedra el I Congreso Internacional de Ciencia y Tecnología marina, que con el lema "Océanos III Milenio" será el ámbito en el que se debatirá por medio de conferencias y trabajos sobre cuatro áreas temáticas que afectan a los océanos: oceanografía y medio ambiente costero, impacto humano en el paisaje litoral, ecología marinas y política y gestión integral de costas.

Paralelamente a este Congreso también se va a celebrar el I Salón Internacional de Oceanología

(SIO), que está concebido como marco en el que los proveedores de las tecnologías más avanzadas sobre investigación, explotación y protección de los mares y costas presentarán sus productos e innovaciones. Según han explicado los presidentes del Comité Científico y del Comité Organizador de estos eventos, el almirante y profesor de la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Cádiz, Manuel Catalán y Enrique Lechuga de Serantes, respectivamente, en el SIO, tanto la oceanografía, la industria de construcción de buques y plataformas, las obras de infraestructura marítima, los sectores

del petróleo, pesca y acuicultura, como el aprovechamiento de energías renovables, los transportes y comunicación marítimos se encontrarán con innovadores proyectos de ingeniería industrial y naval y con logros científicos y técnicos espectaculares en los campos de la informática, electrónica y mecánica de precisión, entre otros.

Las personas interesadas en estos acontecimientos pueden obtener más información en **Grupo Tok S.A. C/ Rufino González, 6, 3, 28037 MADRID, o en tño.: 91- 375 15 60, fax.: 91 304 91 24. E-mail: grupotok@infonegocio.com.**



**La pesca desaparece.
Hay que dejar crecer
a los peces.
Si no tienen el tamaño
mínimo, no los compres,
no los pesques.**

**CON EL MAR TODOS TENEMOS QUE DAR
LA TALLA. LOS PECES Y TÚ.**



UNIÓN EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA



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

SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCÍAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.