

MAR

N.º 396 - JULIO-AGOSTO 2001

EL NUEVO "ESPERANZA DEL MAR", LISTO PARA ENTRAR EN SERVICIO

La entrega oficial se hará en septiembre

ENTREVISTA CON
MARÍA ANTONIA LUCENA,
DIRECTORA GENERAL DEL ISM

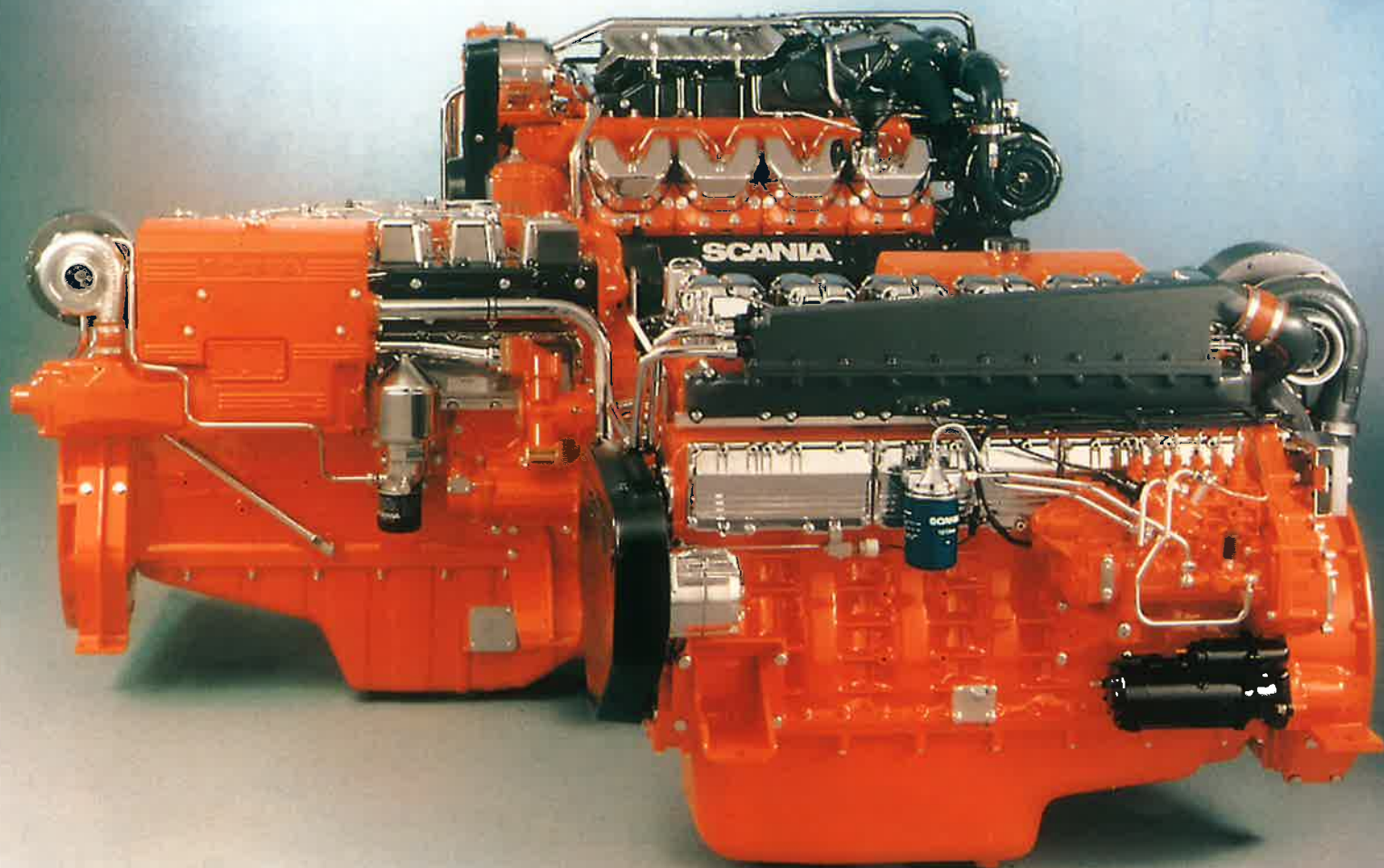
Recta final en las
negociaciones para
su reforma

**ESPAÑA RECLAMA
CAMBIOS EN LA POLÍTICA
PESQUERA COMÚN**

**CONTROL
DE PESQUEROS
POR SATELITE**



NUEVA GAMA DE MOTORES MARINOS



Economía operativa.

Propulsores y auxiliares marinos para salas de máquinas desasistidas.

Mínimo consumo de combustible y aceite.

Certificación de todas las sociedades clasificadoras.

Potencia continua sin limitación de horas ni factor de carga.

Garantía de cuatro años de acuerdo con las condiciones generales de garantías sin costo alguno para el cliente.

Los motores marinos Scania son líderes gracias a los constantes avances tecnológicos del grupo Scania desde 1891 (más de 100 años). El éxito se basa en una larga experiencia y numerosas investigaciones en el Departamento de Investigación y Desarrollo y la fidelidad de todos sus clientes en el sector marítimo.



SCANIA

División de Motores Marinos e Industriales

Scania Hispania, S.A. Avda. de Castilla, 29. Pol. Ind. San Fernando I. 28850 San Fernando de Henares (Madrid). Tel.: 91 678 80 00. Fax: 91 678 80 87

Aseguradas las ayudas para la flota hasta finales de año y aplazada la aprobación de los planes de pesca para la vuelta de verano, la actualidad en el sector marítimo pesquero ha pivotado sobre dos cuestiones: la búsqueda de caladeros para la flota y las conversaciones en Bruselas para iniciar la recta final de la reforma de la Política Pesquera Común.

Por parte de los responsables del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se ha desarrollado un intenso trabajo en el exterior para la ubicación de los barcos afectados por la no renovación del acuerdo pesquero con Marruecos. Hay muchos frentes abiertos en países con los que han existido tradicionalmente relaciones en materia de pesca, pero también con otros nuevos. Se espera que todos esos contactos se puedan ir concretando en nuevas posibilidades de pesca que podrían alcanzar también a otras flotas, además de la afectada por el cierre del caladero marroquí.

30 DIAS

DE LA POLÍTICA PESQUERA AL "ESPERANZA DEL MAR"

En relación con la flota que operaba en el caladero de Marruecos, cabe señalar finalmente la presentación por parte de la Comisión de la Unión Europea de una primera propuesta de ayudas para reconvertir el sector con un presupuesto de unos 30.000 millones de pesetas, 200 millones de euros que se sumarían a los 240 disponibles ya a través de la política de estructuras. Se trata de una cifra inferior a la solicitada por España, 300 millones de euros. Al final, las necesidades para la flota estarán también en relación con las posibilidades de pesca que se busquen en otros caladeros.

En materia de pesca una cuestión importante es el debate que se está manteniendo en el seno de la UE para la reforma de la Política Pesquera Común. Se trata de fijar las bases, la filosofía sobre el ejercicio de la pesca en la próxima década, y donde España se juega en parte el futuro de su flota. La Administración española pretende que se haga una reforma profunda, sin limitaciones ni discriminaciones a determinadas flotas como sucede en la actualidad, con la mirada puesta en una au-

téntica Política Pesquera Común. España es uno de los países que mejor cumplen las exigencias comunitarias en aspectos como la reducción del esfuerzo pesquero, recorte de flota y medidas de control sobre la actividad de los barcos pesqueros en lo que la Administración española es pionera.

Al margen de las preocupaciones pesqueras, una noticia importante para una parte del sector que se va a beneficiar de sus servicios, es la entrega al Instituto Social de la Marina por el grupo Izar Construcciones Navales, S.A., Astillero Gijón, del nuevo barco pesca hospital "Esperanza del Mar". La construcción del nuevo buque se inició en septiembre del año 1999 y la terminación del mismo se ha hecho en los plazos previstos. El Instituto Social de la Marina ha invertido en el barco 3.500 millones de pesetas, de los que casi 3.000 han sido destinados a la construcción del buque y más de 500 millones para su equipamiento. El nuevo "Esperanza del Mar" es un barco más a medida de las necesidades de la flota pesquera española con una mayor capacidad de movimiento que le va a permitir atender a los pescadores españoles no solamente en la zona del banco canario-sahariano donde centraba su actividad el buque anterior, sino en otros caladeros donde sea necesaria su presencia. Durante la primera quincena de septiembre se hará el acto oficial de entrega en Gijón para iniciar seguidamente el viaje al caladero canario-sahariano. Un relevo de embarcaciones que mantiene a España como el primer país del mundo en la prestación de asistencia sanitaria a los pescadores embarcados. ■

Vidal Maté



Economía de la pesca. Presente y futuro de la regulación pesquera en Galicia

Equipo de investigación:

Manuel M. Varela Lafuente
Juan C. Surís Regueiro
M.^a Dolores Garza Gil
Carlos Iglesias Malvido
Universidad de Vigo
(Departamento de Economía Aplicada)

La regulación de algunos mercados es necesaria para evitar que afecten al interés público de forma negativa. Una de estas actividades es la pesca. Su regulación es necesaria para evitar que la competencia por sí misma lleve a un exceso de explotación de un recurso que necesita tiempo para realizar su ciclo biológico y cree un problema de efectos negativos sobre el equilibrio biológico marino.

La pesca está sufriendo transformaciones de gran alcance que hacen necesaria su regulación. Esta necesidad deriva de la conjunción de un modo de producción arcaico, el pago "a la parte" y una tecnología de detección, captura e información cada vez más eficientes. Estos factores llevan ineludiblemente a la sobreexplotación primero y segundo al agotamiento de los recursos. La pesca sigue siendo, con la excepción de la acuicultura incipiente, una



actividad que busca la explotación sin plantearse la reproducción. Ante esta situación, es necesaria la regulación o el agotamiento de los recursos será irremediable.

La fórmula utilizada para esta regulación puede implantarse a través de distintos mecanismos e instrumentos desde las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) a otras for-

mas de control como las licencias, las cuotas y los derechos transferibles.

Estas modalidades de regulación han provocado situaciones extremas de "único dueño" y de "libre acceso", que han provocado la sobreexplotación de los recursos en la última y excesos en la primera. En ocasiones la falta de legitimidad para los pescadores de algunas regulaciones llevadas a cabo ha provocado situaciones de oportunismo, que finalmente se han resuelto a través de fórmulas de autorregulación, que suelen ser más eficaces.

Todas estas cuestiones son analizadas con detenimiento por los autores de este texto, que se enmarca en la política pesquera comunitaria, centrándose en la pesca gallega tanto de litoral como en la de altura y gran altura. Según los autores, las empresas gallegas, en un sector marcado por la globalización, los avances tecnológicos y la redefinición de los derechos de pesca, están obligadas a buscar sus propios recursos. Y, por tanto, el equipo de Economía Aplicada de la Universidad de Vigo considera necesario cambiar la normativa comunitaria y desarrollar las transferibilidad de los derechos pesqueros. ■





Sumario

MAR

396

6	España reclama la reforma de la Política Pesquera Común.
12	Medidas del Ministerio de Trabajo para reducir la siniestralidad laboral.
16	Trabajo hace balance de prestaciones.
18	Aumento la demanda y el precio del pescado.
20	Campaña de divulgación del INSS.
22	Organizaciones de armadores piden un Pacto de Estado para la pesca.
24	Noruega y España acuerdan intensificar sus relaciones en materia de pesca.
26	El IEC investiga nuevos caladeros.
30	España recurre la reducción comunitaria de la pesca de merluza.
32	Entrevista con María Antonia Lucena, directora general del ISM.
36	La mortalidad de las aves por la pesca ilegal.
42	Control de los pesqueros por satélite.
47	Medidas para aumentar la potencia en la flota artesanal.
48	Campaña del ICES para promocionar los puertos.
54	La náutica deportiva gana en seguridad.
58	El empleo en la actividad de la pesca.
64	Pograma de Bamio para el segundo semestre.
68	De costa a costa.
72	Páginas médicas.
74	Breves/Nota. Nombramientos en el ISM.

6 REFORMA DE LA PPC. La Unión Europea inicia la recta final para reformar la Política Pesquera Común. España pide cambios.

32 TERMINÓ LA CONSTRUCCIÓN DEL "ESPERANZA DEL MAR". El próximo mes de septiembre, el ISM recibirá oficialmente el nuevo barco "Esperanza del Mar". Entrevista con María Antonia Lucena, directora general del ISM.

42 CONTROL DE LOS PESQUEROS. España controla vía satélite la actividad diaria de unos 1.400 barcos de pesca en todo el mundo.



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. **Gulpúzcoa:** 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 ó 22 34 54. **Madrid:** Churruga, 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. **Villagarcía 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.

Impreme: ARTEGRAF, S.A. Sebastián Gómez, 5. 28028 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.

La nueva regulación debe estar aprobada antes del 31 de diciembre de 2002

ESPAÑA QUIERE MÁS CAMBIOS EN LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN

La Comisión de la Unión Europea ha iniciado la recta final en las negociaciones con los Estados miembros para la aprobación de una nueva Política Pesquera Común que deberá entrar en vigor para el 31 de diciembre del año 2002. Bruselas presentó un informe con sus propuestas iniciales para el futuro de esa política para el sector de la pesca en lo que se conoce como el "Libro Verde". Este documento está siendo objeto de debates en diferentes foros. Bruselas ha solicitado también las opiniones a todo el sector, respuestas que los responsables comunitarios quieren tener en sus manos antes del próximo 30 de septiembre.



La Administración española considera la propuesta comunitaria como tímida e insuficiente para resolver los problemas del sector.



La Administración española, a la vista de las propuestas comunitarias y las posiciones defendidas por todo el sector, ha elaborado también su posición inicial ante el documento comunitario. Y, según se desprende de su contenido, el llamado “Libro Verde” es insuficiente para responder a los problemas de la pesca comunitaria. Se tacha el documento de tímido, donde uno de los puntos positivos sería la propuesta para fijar cuotas plurianuales de entre tres y cinco años para dar así una mayor estabilidad a las flotas. Pero, en opinión de la Administración pesquera española, la reforma de la Política Pesquera Común debe ser mucho más ambiciosa y aportar soluciones nuevas a la vista del fracaso de las medidas anteriores para regular el sector. España quiere

cambios más en profundidad como instaurar cuotas individuales transferibles para las flotas no artesanales, la posibilidad de una sola flota bajo bandera comunitaria y, sobre todo, que se acaben las discriminaciones a las flotas, como sucede con la española, a la hora de acceder a algunos caladeros.

Objetivos incumplidos

La reforma de la Política Pesquera Común constituye en este momento el gran debate en el sector de la pesca comunitario por todo lo que puede implicar para este colectivo en la próxima década. Hay un debate abierto en todos los países miembros, en apariencia al menos, con grandes posibilidades de participación de todos los afectados de cara a presentar sus propuestas, que estuvo precedido el pasado año por una

serie de reuniones de los responsables comunitarios con los colectivos más significativos en cada una de las zonas pesqueras más importantes de los países miembros. El llamado “Libro Verde” parte de un reconocimiento de la existencia de problemas importantes en el sector 20 años después del nacimiento de la Política Pesquera Común que es indispensable resolver para asegurar las pesquerías del futuro. Bruselas reconoce, entre otras cosas, que no se ha logrado una explotación sostenible de los recursos pesqueros y que sus deficiencias tienen mucho que ver con la conservación, así como con cuestiones económicas políticas. La Comisión asume que muchas poblaciones se hallan en el límite de los niveles de explotación y reconoce que muchos años se han estado fijando cuotas de capturas por encima de las po-



sibilidades reales, sin tener en cuenta las recomendaciones de los científicos.

En la parte positiva se estima que la Política Pesquera Común ha logrado evitar conflictos de flotas en la mar, una cierta estabilidad y el colapso total en algunos caladeros. A pesar de ello, Bruselas concluye sobre la necesidad de ir a una reforma de la regulación actual, donde destaca el fracaso en la gestión de los recursos. Entre otras consideraciones, Bruselas estima que la sobrepesca, los descartes y el exceso de capacidad de las flotas han contribuido también a los problemas actuales en el sector. En la misma línea se apunta que las recomendaciones y la información científica presentan lagunas e importantes deficiencias. La Comisión sigue abundando en la idea de que nos hallamos ante una flota demasiado grande donde los avances tecnológicos suplen la reducción de

Se considera inaceptable que se mantengan discriminaciones de flotas a la hora de acceder a caladeros.

barcos y donde, además, la gestión ha sido deficiente y compleja. La Comisión reconoce además que las medidas de seguimiento y control han sido insuficientes y que no pueden ga-

rantizar unas condiciones iguales en toda la UE. Se aboga por una mayor coordinación y mejor uso de los recursos de vigilancia e inspección y por dar una respuesta adecuada a las infracciones.

Frente a estos problemas, el “Libro Verde” contempla, entre otras muchas actuaciones y medidas, ir a una aplicación plurianual de las cuotas que estaría entre los tres y los cinco años. La aplicación de medidas más estrictas para proteger juveniles y evitar descartes. Desarrollo de un nuevo sistema para evaluar los resultados de la nueva regulación y mantener el régimen de acceso al límite de las 6-12 millas así como al Coto de Shetland.

En materia medioambiental, se plantea la aplicación de instrumentos pertinentes para proteger la biodiversidad, así como iniciar un debate sobre el etiquetado de los productos ecológicos en la pesca. Bruselas contempla igual-



mente unos mayores controles en materia de calidad y seguridad alimentaria, así como asegurar mayores garantías a los consumidores ante las importaciones. La Comisión pretende una política



más eficaz acorde con los nuevos objetivos plurianuales así como un mecanismo más transparente y sencillo para lograr el cumplimiento de los objetivos de flota. Como sistema operativo se pre-

tende así mismo el establecimiento de comités consultivos regionales para lograr una mayor participación del sector, descentralización de la gestión, más transparencia del asesoramiento

científico y el desarrollo de una política de mayor integración de las zonas costeras con el conjunto de la Política Pesquera Común. La propuesta contempla una mayor coordinación de las políticas nacionales, una estructura comunitaria conjunta en materia de inspección y una política de apoyos para los pescadores y zonas pesqueras afectados por los problemas del sector.

Finalmente, entre otros puntos, cabe señalar la declaración comunitaria para mejorar las relaciones actuales con terceros países y el debate para integrar la actividad del Mediterráneo en el marco de la Política Pesquera Común.

Respuesta española

Ante las negociaciones para la reforma de la Política Pesquera Común, la Administración española ha presentado ante la Comisión de la Unión Europea varios documentos, todos ellos bajo el común denominador de que se introduzcan cambios importantes en los mecanismos actuales.

► Política de Conservación

España plantea la necesidad de buscar otras fórmulas para la defensa de los recursos ante el fracaso que ha supuesto la política actual. Entre otras consideraciones se sugiere una reflexión sobre la instauración de un régimen de esfuerzo pesquero, la puesta en marcha de TACs plurianuales, una gestión multiespecífica de los recursos para evitar descartes y la posibilidad de instaurar cuotas individuales transferibles para flotas no artesanales.

Para España, la estabilidad relativa no es un principio establecido en los Tratados. No es un punto inamovible y se debería revisar su funcionamiento. España entiende que ha cambia-

do mucho la situación de regiones tradicionalmente dependientes de la pesca y se debería proceder a su revisión. Esta filosofía se debería aplicar tanto en aguas comunitarias como en las no comunitarias y tanto en los acuerdos del Norte como en los acuerdos del Sur. La mayor parte de los países miembros son partidarios de que las cosas sigan como están.

España no se opone a que se prorrogue el actual régimen de acceso a la zona entre las cero y las 12 millas si se demuestra en cada caso que es vital para la flota artesanal. La Administración española rechaza radicalmente la postura que defendían otros países para ampliar esa zona a las 50 millas. Igualmente manifiesta el total rechazo a la continuidad de zonas como el coto de Shetland si no hay una justificación científica razonable. Se solicita igualmente la desaparición del Box irlandés, donde la flota española se halla claramente discriminada en relación con otras flotas comunitarias. España sostiene que debe desaparecer todo tipo de discriminación.

► Dimensión medioambiental

La postura española, como lo ha sido en el pasado, es claramente favorable a la adopción de medidas de conservación en la gestión de la pesca.

► Política de flota

Para España, la política de flota en el seno de la Unión Europea debería tener como ejes más importantes la continuidad de los POPs para reducir capacidad de flota en todos los países miembros basada en unos estudios biológicos mejores. Se debería partir de los últimos POPs y se aboga por que cada Estado miembro cumpla con sus com-



promisos, imponiendo sanciones a quienes no sigan las líneas marcadas.

La Administración española entiende que se deben seguir concediendo ayudas públicas siempre que los objetivos contemplen alcanzar un equilibrio duradero entre los recursos y su explotación, que se refuerce la competitividad de las estructuras y que se revitalicen las zonas de pesca. Para España, la revisión de la Política Pesquera Común no debe suponer una disminución de los esfuerzos de apoyo al sector.

► **Gobernabilidad de la Política Pesquera Común**

Frente a algunas posiciones partidarias de crear nuevos foros nacionales o regionales, España aboga por el reforzamiento de los ya existentes y no institucio-

nalizar otros nuevos. Portugal, Francia e Italia apoyan las posiciones españolas.

► **Seguimiento, control y ejecución**

España es partidaria de un control más efectivo y eficiente, para lo cual propugna una mayor armonización de las medidas nacionales, y neutralidad, transparencia e independencia

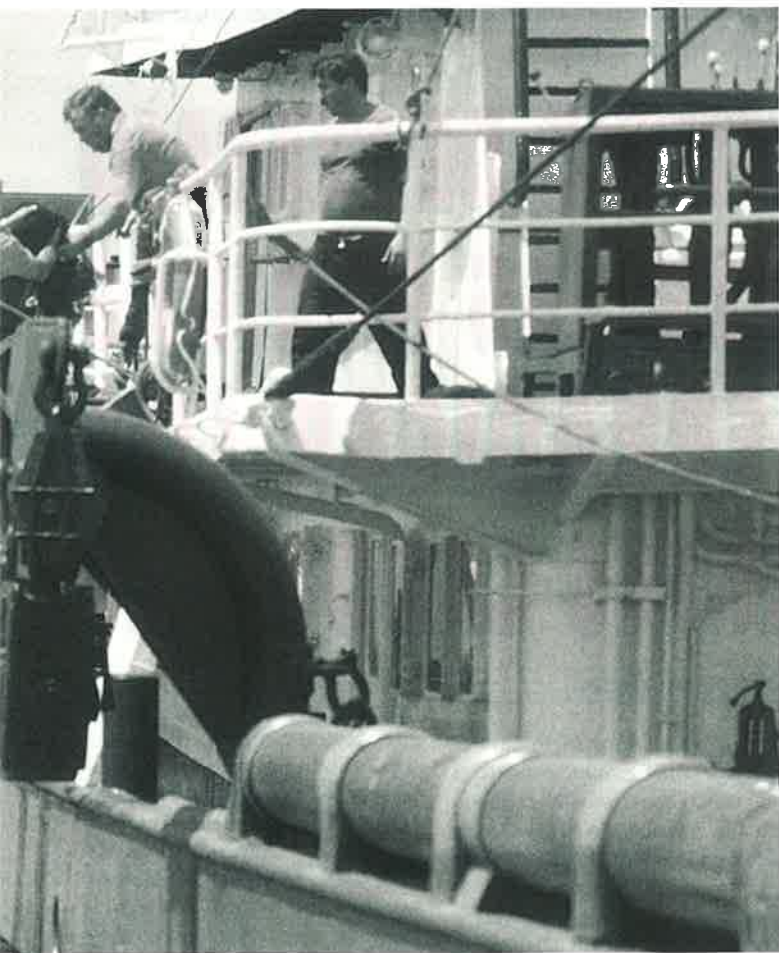
en su aplicación. De una forma progresiva, la propuesta española contempla la posibilidad de ir hacia una inspección pesquera ejercida directamente por la propia Comisión de la Unión Europea. El trabajo de esta Agencia sería no solamente para las aguas comunitarias sino también para otras pesquerías bajo el control de organizaciones regionales de pesca. España apoya una mayor armoniza-

ción no solamente en la política de controles sino en el seguimiento de las infracciones y en materia de sanciones. En contra de las posiciones de España se encuentran países como Finlandia, Italia, Países Bajos, Grecia y Suecia.

► **Dimensión social y económica**

España apoya el mantenimiento del IFOP como instrumento de apoyo a la actividad de la pesca. Para la Administración española, la política de estructuras debe partir de un componente de solidaridad basado en el principio de cohesión económica y social. España recuerda que una buena parte de las actividades de la pesca se desarrollan en zonas objetivo uno, donde no abundan las alternativas de empleo. El apoyo a la pesca artesanal debe ser una

Uno de los puntos positivos es la posibilidad de fijar cuotas plurianuales para dar más estabilidad a las flotas.



parte más del IFOP. En esta misma línea se apoyan también las ayudas para la acuicultura y la industria procesadora, siempre que ello suponga mejorar su competitividad y la valoración de los productos.

► Política exterior

España reclama a las autoridades comunitarias una mayor coherencia a la hora de desarrollar esta política conjugando las mismas con otras políticas comunitarias. Para la Administración española, la política de cooperación comunitaria debe beneficiar más a los países que más colaboren con la UE en materia de pesca. En lo referido a las cuotas contempladas en cada uno de los acuerdos de pesca suscritos por la UE, España es partidaria de que cuando hay asignadas unas cuotas a unos países y éstos no las utili-

zan, las mismas puedan ser empleadas por otros Estados miembros. España va más lejos en sus posiciones, al plantear el establecimiento de cuotas individuales transferibles para que las propias empresas pesqueras puedan acceder a esas cuotas. España es partidaria también de que los propios armadores contribuyan a financiar los acuerdos de pesca con terceros paí-

ses. Es algo que ya se hace en los acuerdos del Sur, pero no en los del Norte. En materia de política pesquera exterior, España reclama de la UE un mayor liderazgo en las organizaciones regionales de pesca para lograr una gestión más responsable de los recursos y evitar la actividad ilegal de barcos bajo banderas de conveniencia.

España plantea la posibilidad de instaurar cuotas individuales transferibles entre empresas para las flotas no artesanales

► Mediterráneo

España propone una política pesquera para el Mediterráneo incluida en el marco de la Política Pesquera Común con un régimen de gestión basado en el esfuerzo y no en los TACs, con una homologación de las técnicas de pesca de los países que operan en esas aguas, sean o no ribereños, mayores investigaciones y el reforzamiento de las organizaciones regionales de pesca.

La propuesta española aboga finalmente por un mayor esfuerzo investigador sobre los recursos de la pesca.

En conjunto, un amplio abanico de propuestas para cambiar y mejorar el funcionamiento de una Política Pesquera Común que en los últimos veinte años ha cosechado más fracasos que éxitos. ■

Vidal Maté



Con el Plan de Actividades Preventivas de la Seguridad Social, la firma de un convenio con las Mutuas de Accidentes de Trabajo y con más Inspección

EL MINISTERIO DE TRABAJO REFUERZA LAS MEDIDAS PARA ERRADICAR LOS ACCIDENTES LABORALES

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales continúa su campaña para prevenir y reducir la incidencia de los accidentes laborales. En el marco del Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social para el año 2001, el titular del Departamento, Juan Carlos Aparicio, ha firmado un convenio de colaboración con la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo (AMAT) para desarrollar dicho Plan, elaborar una serie de campañas de publicidad e información y mejorar los conocimientos de los órganos de las empresas con funciones especializadas en materia de prevención. Asimismo, el Ministerio sigue intensificando las tareas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Así, durante el pasado año se realizaron 11.309 visitas a centros de trabajo, se paralizaron 2.498 trabajos por riesgo grave de accidente y se pusieron sanciones por un importe superior a los 14.000 millones de pesetas.

Tras la firma del convenio de colaboración con la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo, el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, declaró que "hay un margen para la esperanza para seguir actuando en la línea marcada de cooperación entre Administraciones, los agentes sociales y las Mutuas de Seguridad Social que, desde hace tiempo, desarrollan actividades preventivas y paliativas". Según Aparicio, es importante "optimizar los esfuerzos y saber sacarles el máximo rendimiento, actuando con ánimo de

cooperación y de selección de objetivos". Para el Ministro de Trabajo, "no se trata de tener buena voluntad sino también de ir siendo más eficaces".

Responsabilidad

Juan Carlos Aparicio ha asegurado, también, que "estamos en un marco adecuado de cooperación que, frente a la antigua teoría de que lo importante era trasladar las responsabilidades, ahora lo importante es saber asumirlas y compartirlas". Para el Ministro, la evolución más favorable o menos negativa que ha tenido la siniestralidad en España en los últimos meses "es un indicador que nos debe llevar a perseverar y a mantener estas líneas de trabajo, cuyas pautas básicas son cooperación, reconocimiento de los esfuerzos y adecuación de los mismos a la realidad de nuestras empresas".

Según el acuerdo firmado con la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo (AMAT) se encomienda a esta la gestión de las actuaciones relacionadas con la edición de publicaciones especializadas que se entregarán

a las empresas afectadas. Asimismo, el convenio desarrolla la realización de campañas de publicidad e información para divulgar las medidas contenidas en el Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social del año 2001, promover la colaboración de los sectores afectados y mejorar los conocimientos de los órganos de las empresas con funciones especializadas en materia de prevención.

El desarrollo de esta campaña informativa contará con la colaboración de las organizaciones empresariales y sindicales, según el acuerdo que se firmó entre el Ministerio de Trabajo, la Asociación de Mutuas con los sindicatos CCOO, UGT y las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME.

Prevenir los accidentes

El Plan General de Actividades Preventivas de la Seguridad Social para el año 2001, del que nace el convenio firmado entre el Ministerio de Trabajo y AMAT, tiene como fin principal promover en las empresas, a través de las Mutuas de Trabajo y enfermedades Profesionales, el conocimiento de los riesgos que operan en sus organizaciones. Tiene también como objetivo asistir a las empresas para que implanten o mejoren los instrumentos de prevención de riesgos que se establecen legalmente.

El Ministerio de Trabajo firma un convenio con las Mutuas para reducir la siniestralidad laboral, especialmente en las pequeñas y medianas empresas.

Este plan responde a las indicaciones de la Ley de prevención de Riesgos Laborales tanto en lo relativo a la forma de prevenir la accidentalidad y de incidir en su reducción como en la posición que se concede a la Seguridad Social en el ámbito de la prevención.

El objetivo del Plan, que es, por tanto, asistir a las empresas para que las mismas establezcan los medios y los mecanismos que, según el legislador, incidirán en el control de la accidentalidad y, en consecuencia, en su reducción.

Las actividades de los programas y actividades contempladas en el Plan General serán desarrolladas por las Mutuas, que incluyen también, en la colaboración que ejercen en la gestión de la Seguridad Social, actividades dirigidas a la prevención de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales.

Más de 37.000 millones de pesetas

Para llevar a cabo las actividades de esta Plan General, las Mutuas destinarán en el presente año un total de 37.125 millones de pesetas. No obstante, el Plan conte-

Las Mutuas destinaron al desarrollo del Plan de Actividades Preventivas de la Seguridad Social para el presente año más de 37.000 millones de pesetas.



pla la posibilidad de que se puedan culminar las acciones establecidas en el año 2002, pues su alcance afecta a numerosas empresas y comprende un volumen considerable de actividades.

En tal caso se prevé que el importe de los recursos a asignar en el 2002 alcanzaría la cifra de 38.053 millones de pesetas, lo que supone que en dos años se habrían dedicado a esta labor un total de 75.178 millones de pesetas.

El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, ha manifestado que los más de 37.000 millones presupuestados para el ejercicio 2001 servirán para "impulsar las actividades que las Mutuas de Accidentes de Trabajo de la Seguridad Social tienen que realizar en el marco de la actividad preventiva general y esta tiene que realizarse de manera preferente y prioritaria en la pequeñas y medianas empresas y especialmente en aquellas que tienen un índice de siniestralidad superior al que es el índice medio del sector o rama de actividad al que pertenecen".

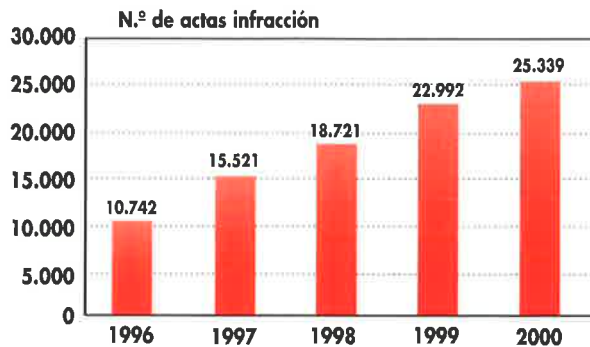
Para el Secretario de Estado tanto el Plan General de Actividades Preventiva de la Seguridad

Resultados de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el área de Seguridad y Salud Laboral por Comunidades Autónomas

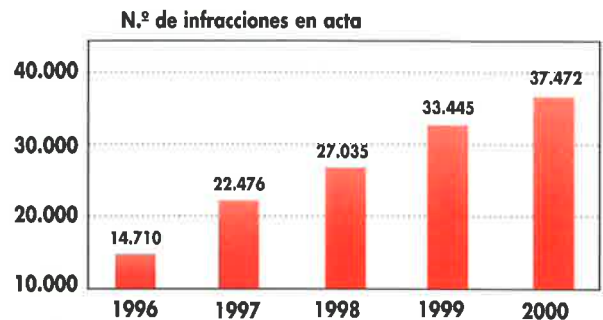
Comunidad Autónoma	N.º visitas	N.º infracciones en acta	Importe sanciones (millones pts.)	N.º trabajadores afectados. Infrac. en acta	N.º requerimientos de subsanación	N.º paralizaciones de trabajos	N.º propuestas de recargo
Andalucía	19.531	7.330	2.43,3	49.002	16.885	702	327
Aragón	4.911	1.275	394,4	9.989	3.223	37	26
Asturias	2.367	587	351,0	4.415	2.007	33	31
Baleares	2.681	868	309,1	5.005	3.667	8	6
Canarias	4.183	1.831	815,0	7.034	5.643	48	100
Cantabria	1.783	581	270,6	6.194	1.376	97	24
Castilla-La Mancha	3.685	1.277	35,7	4.539	2.981	100	48
Castilla y León	9.437	2.725	842,3	25.005	8.374	203	103
Cataluña	15.621	4.921	2.068,4	89.250	17.348	169	430
Extremadura	2.471	923	276,7	11.167	3.007	46	9
Galicia	7.024	2.236	621,1	14.421	5.834	163	68
Madrid	16.431	4.970	1.851,3	144.541	17.618	195	23
Murcia	2.743	1.798	1.344,1	53.531	2.592	39	36
Navarra	1.331	408	161,9	11.280	1.962	18	93
País Vasco	5.863	1.489	590,5	1.812	694	9	24
Rioja, La	717	287	105,5	1.812	694	9	24
Comunidad Valenciana	9.951	3.765	1.326,1	32.283	10.806	440	128
Ceuta	436	107	36,0	413	322	17	1
Melilla	292	94	27,4	326	322	0	0
Dirección especial	31	0	0,0	0	6	0	0
Nacional	111.309	37.472	14.173,0	484.156	112.465	2.498	1.604

Fuente: Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

NÚMERO DE ACTAS DE INFRACCIÓN EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES. AÑOS 1996-2000



INFRACCIONES EN ACTA EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES. AÑOS 1996-2000



Social como el acuerdo firmado con la Asociación de Mutuas permitirán "avanzar en ese camino de esperanza que ya se está abriendo en estos momentos en la lucha contra la siniestralidad laboral".

Empresas con mayor siniestralidad

El Plan General de Actividades Preventivas agrupa éstas en Programas de actuación para lograr una mayor eficacia en la consecución de los objetivos. Estos Programas son cuatro: Programa de Visitas, Programa de Capacitación de Empresarios, Programa Específico para Empresas de Especial Accidentalidad y Programa Básico de Prevención.

Las acciones se dirigirán de forma prioritaria a las empresas que han destacado individualmente por su elevado índice de siniestralidad (el 30 por ciento). Esto se articula a través del programa dedicado específicamente a mismas.

Del mismo modo, las actuaciones se han dirigido preferentemente a las pequeñas y medianas empresas, con la finalidad de que este segmento de empresas pueda incorporar los instrumentos de control de la siniestralidad, algo en lo que, por su tamaño, pueden tener mayores dificultades. Sin embargo, se trata de empresas que presentan cifras de accidentes e índices de siniestralidad superiores a los que presentan las empresas de mayor volumen de trabajadores.

El Plan también establece procedimientos para mejorar la gestión por las Mutuas de las actividades preventivas de la Seguridad Social, mejora de los mecanismos administrativos dirigidos al conocimiento de la eficacia de la actividad preventiva desarrollada, y prohíbe el desarrollo de las actividades cuando los mismos servicios estén cubiertos por Servicios de Prevención ajenos o propios, para evitar que los recursos públicos se gasten cuando esa misma necesidad está cubierta por otros medios.

El Plan prohíbe expresamente que estas actividades, al ser medidas que dispensa la Seguridad Social, generen cualquier clase de compensación económica a cargo de las empresas, prohibiéndose expresamente que se facture por las mismas. Las Mutuas tampoco podrán hacer promoción de sus Servicios de Prevención Ajenos y de los servicios o precios que ofrezcan los mismos utilizando las actividades del Plan General.

Más inspección

Pero además de estas medidas los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales han continuado intensificando las medidas de control por medio de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en prevención de los riesgos laborales. Durante el pasado año dicha Inspección realizó 111.309 visitas a centros de trabajo, detectándose 37.472 infracciones en esta materia. El importe de las sanciones impuestas, tras el levantamiento de 25.339 actas de infracción, ascendió a 14.173 millones de pesetas, según datos facilitados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

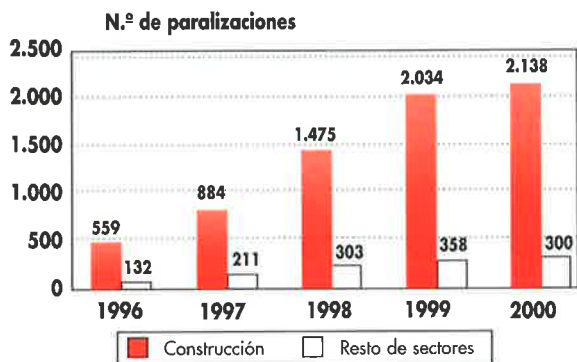
Como resultado de estas visitas, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social ha emitido 112.465 requerimientos a las empresas para que subsanaran las faltas detectadas y ha paralizado 2.498 trabajos ante el riesgo inminente y grave de accidentes, la mayoría de ellos en el sector de la construc-



La Inspección de Trabajo y Seguridad Social paralizó 2.498 trabajos por riesgo grave de accidente durante el pasado año.

ción (2.138). Esta cifra representa un crecimiento del 4,4 por ciento con respecto a 1999, año en el que se paralizaron 2.392 trabajos. El número de trabajadores afectados por infracciones en el pasado año se elevó a 484.156.

NÚMERO DE PARALIZACIONES EN CONSTRUCCIÓN Y RESTO DE SECTORES. AÑOS 1996-2000



IMPORTE DE LAS SANCIONES EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES. AÑOS 1996-2000



Fuente: Resumen General de Actividades de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.



la seguridad en el trabajo. Así, el número de actas levantadas por la Inspección en esta materia ha aumentado un 10,21 por ciento —de 22.992 en 1999 a 25.339 en 2000—, las infracciones detectadas han aumentado en un 12 por ciento —de 33.445 en 1999 a 37.472 en 2000— y el importe de las sanciones (14.173 millones) ha crecido un 22 por ciento con relación al año anterior, que fue de 11.625 millones.

Según destacan los responsables del Ministerio de Trabajo, en 1.604 casos se ha propuesto recargo en las prestaciones a favor del trabajador y a cargo de la empresa, por incumplimiento de las medidas de seguridad, de acuerdo con lo establecido en la Ley General de Seguridad Social. Esta cifra representa un incremento de las propuestas de recargo del 13,7 por ciento con relación al año anterior, que fueron 1.411.

La Ley General de la Seguridad Social establece que “todas las prestaciones económicas que tengan su causa en accidente de

trabajo o enfermedad profesional se aumentarán, según la gravedad de la falta, de un 30 a un 50 por ciento, cuando la lesión se produzca por máquinas, artefactos o en instalaciones, centros o lugares de trabajo que carezcan de los dispositivos de precaución reglamentarios, los tengan inutilizados o en malas condiciones, o cuando no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad e higiene en el trabajo, o las elementales de salubridad”.

845 trabajos paralizados hasta abril

Ya en el presente año la Inspección ha continuado sus trabajos y en los cuatro primeros meses ha paralizado 845 trabajos por riesgo inminente y grave de accidente y ha puesto sanciones por un importe total de 4.772 millones de pesetas por infracciones en materia de seguridad y salud laboral.

En este primer cuatrimestre del año, los inspectores han realizado un total de 37.710 visitas a

centros de trabajo de toda España para el control de la prevención de riesgos laborales, detectando 12.298 infracciones en esta materia. Como consecuencia, se han realizado 37.081 requerimientos a empresas para que subsanaran las faltas detectadas. El número de trabajadores afectados se eleva a 149.020. Además, en 633 casos se ha propuesto recargo en las prestaciones a favor del trabajador y a cargo de la empresa, por incumplimiento de las medidas de seguridad.

Balance 1996-2000

En los últimos cinco años (1996-2000), el número de actas de infracción en prevención de riesgos laborales se ha incrementado un 135,88 por ciento, pasando de 10.742 actas levantadas en el año 1996 a 25.339 en 2000. El número de infracciones detectadas se ha incrementado un 154,74 por ciento, pasando de 14.710 en 1996 a 37.472 en 2000, y el importe de las sanciones ha pasado de 4.101 millones de pesetas en 1996 a 14.173 millones en 2000.

Para los responsables del Ministerio de Trabajo la prevención de riesgos laborales constituye una de las áreas prioritarias de actuación de la Inspección en su tarea de vigilar que las empresas cumplan las normas de prevención y seguridad en el trabajo. ■

Con relación al año anterior, todos los indicadores facilitados por los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales apuntan un crecimiento de las actuaciones y resultados obtenidos por la Inspección en el control de

El número de trabajadores afectados por infracciones en seguridad y salud laboral asciende a 484.156.

C. H. C.

El Ministerio de Trabajo hace balance presupuestario de los últimos cinco años

MÁS DE 43 BILLONES DE PESETAS SE DESTINARON A LAS PRESTACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha dedicado más de 43 billones de pesetas a prestaciones con cargo a la Seguridad Social en el último quinquenio (desde 1996 al año 2000), según pone de manifiesto el balance de los presupuestos de gastos elaborado por este Departamento. Así, durante los ejercicios presupuestarios de 1996 a 1999 se destinaron 33,465 millones de pesetas a las mismas, mientras que en el año 2000 han sido 9,63 billones los invertidos.

De este presupuesto destaca por su mayor número la partida destinada a las pensiones contributivas, a cuyo pago la Seguridad Social ha dedicado 37,545 billones de pesetas en los últimos cinco años. El gasto en pensiones no contributivas superó en ese mismo período el billón de pesetas (1,103 billones), mientras que en las prestaciones por maternidad y las prestaciones por hijo a cargo se han destinado 491.789 millones y 556.047 millones de pesetas, respectivamente.

De las dimensiones de estos presupuestos da una idea el dato de que solamente en el pasado mes de abril el Ministerio de Trabajo destinó más de 20.000 millones de pesetas a pagar la nómina de las pensiones no contributivas que beneficiaron a casi 500.000 pensionistas, que cobraron una media mensual de 42.128 pesetas. De las 481.524 pensiones no contributivas que existen en la actualidad, 277.310 corresponden a las de jubilación y 204.214 a las de invalidez.

Políticas de bienestar social

En cuanto a las políticas de bienestar social, el balance rea-

lizado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales refleja, si se compara la partida dedicada en el año 2000 con la media de la anterior Legislatura, que las pensiones contributivas y no contributivas de la Seguridad Social mantienen el poder adquisitivo y absorben su crecimiento vegetativo.

En concreto, según los responsables de Trabajo, presentan

incrementos del 17,04 por ciento, en el caso de las pensiones contributivas, y del 2,70 por ciento, en el caso de las pensiones no contributivas. Esto demuestra, según el balance, que estas prestaciones han subido por encima del IPC, ya que el crecimiento acumulado de éste desde 1996 al 2000 es del 14,23 por ciento.

Durante los ejercicios presupuestarios de 1996 a 1999, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha invertido en este tipo de políticas casi 34 billones de pesetas, de los que 33,465 billones corresponden al capítulo de prestaciones de la Seguridad Social, y más de 479.000 millones de pesetas a otras prestaciones sociales. En el año 2000, el Ministerio de Trabajo dedicó 9,74 billones de pesetas a estas políticas.

Lucha contra el fraude en la incapacidad temporal

En cuanto a la incapacidad temporal, este período se observa cómo ha mejorado la gestión de esta prestación, gracias, según se explica en el balance, a las medidas de lucha contra el fraude que se pusieron en marcha en el año 1996.

Según este informe, pese al importante crecimiento que se ha producido en la afiliación y el incremento sostenido que se ha producido en los salarios, las medidas puestas en marcha han permitido mejorar la gestión de esta prestación en más de medio billón de pesetas.

55 billones en políticas de empleo

En cuanto a las políticas de empleo y protección social, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha dedicado 55,182 billones de pesetas a políticas de empleo y protección social en el último quinquenio (desde 1996 al año 2000), según se pone de manifiesto en el balance de presupuestos de gastos elaborado por este Departamento.

En concreto, el Ministerio ha invertido en estas políticas 42,875 billones de pesetas durante la pasada Legislatura (es decir, en los ejercicios presupuestarios de 1996 a 1999, ambos incluidos), mientras que, durante el año 2000, ha dedicado a actuaciones en las citadas materias 12,306 billones.

DISTRIBUCIÓN ECONÓMICA Y POR POLÍTICAS DE GASTO DE LOS CRÉDITOS REALIZADOS DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES EN EL PERÍODO 1996-2000

PRESTACIONES SOCIALES	583.648.953
Acción a favor de los migrantes	40.271.828
Plan gerontológico, plan concertado, plan gitano y otros	171.320.593
Atención a la infancia y a la familia	15.047.568
Administración de relaciones laborales y condiciones de trabajo	27.259.984
Prestaciones de garantía salarial	329.748.980
SEGURIDAD SOCIAL	43.102.662.466
Pensiones contributivas	37.545.786.952
Pensiones no contributivas	1.103.727.457
Prestaciones asistenciales	179.865.972
Prestaciones por maternidad	491.789.973
Prestación por hijo a cargo	556.047.796
Prestaciones LISMI	204.246.620
Otras prestaciones	3.021.197.696



En línea con las orientaciones de la política presupuestaria general que, desde el año 1996, viene manteniendo el Gobierno en el cómputo global de los gastos realizados, destacan, por su importancia, aquellos capítulos que favorecen el crecimiento del empleo a través del impulso y la potenciación de las políticas activas de empleo.

Del mismo modo, destacan también los capítulos que tratan de impulsar el bienestar social, con especial atención a las políticas de solidaridad, que han tenido en estos años importantes incrementos. De hecho, la dotación total presupuestaria en ambas materias para el año 2000 experimentó un crecimiento importante, del 14,81 por ciento, con relación a la media del período de la pasada Legislatura.

En el caso de las políticas activas netas de empleo, se han venido incrementando durante todos los años del último quinquenio. En el año 2000, con respecto a la media de la pasada Legislatura, han aumentado en un 59,74 por ciento, al pasar de 436.743 millones de media durante los ejercicios presupuestarios de los años 1996-1999 a 697.684 millones invertidos durante el pasado año.

La importancia de este tipo de políticas, según el balance, se comprueba también en términos porcentuales, ya que ha pasado de un 0,37 por ciento del PIB en 1996 al 0,70 por ciento en el año 2000, lo que casi duplica el grado de participación de estas políticas activas netas de empleo en el PIB.

De hecho, todas estas políticas han experimentado crecimientos porcentuales superiores al 30 por ciento, en relación con la media del período 1996-1999. Destacan, especialmente, las de "fomento y gestión de empleo", que se han incrementado un 83,77 por ciento, y las de "desarrollo de la economía social" con un 45,46%. En concreto, en el ca-

pítulo de "fomento del empleo", durante los ejercicios presupuestarios de 1996 a 1999 Trabajo invirtió 1,7 billones de pesetas, mientras que sólo en el año 2000 se han dedicado al mismo casi la mitad de lo invertido en cuatro años, 700.000 millones de pesetas.

Reducción del gasto

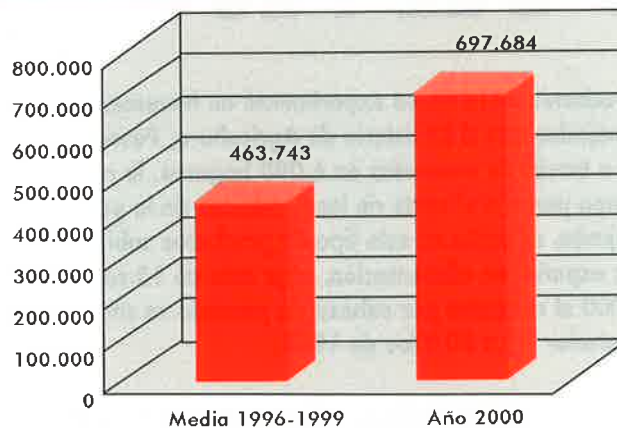
La principal causa de la reducción de determinadas partidas del gasto ha sido debida al crecimiento del empleo que se ha producido en estos últimos cinco años, según el informe de balance, ya que se han creado más de 2,5 millones de puestos de trabajo y la afiliación a la Seguridad Social ha crecido desde marzo de 1996 en 3,3 millones de personas.

Éste es el caso de las prestaciones por desempleo y las prestaciones de garantía salarial, que han disminuido gracias a que el crecimiento, económico que se ha producido en el último quinquenio se ha traducido en crecimiento de empleo, y, en consecuencia, se ha reducido el gasto por desempleo al disminuir el número de parados, desde 1996, en más de 927.000 personas.

También ha disminuido el gasto en pensiones asistenciales y el gasto de prestaciones de LISMI, por el trasvase paulatino de estas prestaciones a pensiones no contributivas. Entre las políticas de gasto que también han bajado están las ayudas a la reconversión y reindustrialización por el proceso lógico de finalización de los mismos.

Finalmente, hay que señalar también el descenso de los gastos en el capítulo de funcionamiento, en línea con la política de austeridad marcada por el Gobierno. La importancia relativa de este tipo de gastos respecto al total de todos los gastos ha pasado del 2,91 por ciento en 1996 al 2,39 por ciento en 2000. ■

EVOLUCIÓN DE LA POLÍTICAS ACTIVAS DE EMPLEO 1996-2000



El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha dedicado 55,182 billones de pesetas a políticas de empleo y protección social en los últimos cinco años.

C. H. C.

**CONSUMO ALIMENTARIO
EN EL AÑO 2000**



AUMENTÓ LA DEMANDA Y EL PRECIO DEL PESCADO

El pasado año, la demanda de los productos de la pesca experimentó un incremento en el volumen del 3,9%, según los datos manejados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en base a los datos obtenidos a través de encuestas en 6.000 hogares, la restauración y los centros institucionales. En el mismo período el coste de los productos de la pesca tuvo una subida media del 4,7% y, en conjunto, el gasto en este tipo de productos subió el 8,8%. De cada 100 pesetas que se gasta un español en alimentación, algo más de 13 corresponden a productos de la pesca. En el año 2000 el consumo por cabeza de pescado se situó en 32,5 kilos, frente a los 31 kilos, del año anterior y los 30 kilos de 1998.

El elevado consumo de productos de la pesca ha sido una nota dominante en la dieta alimentaria de España. En los últimos años se ha producido un crecimiento sostenido en la demanda de este tipo de productos que se incrementó en el año 2000 a consecuencia fundamentalmente de

De cada 100 pesetas que se gastan en los hogares en alimentación en 1958 se destinaban 8,3 a los productos de la pesca. En el año 2000 se gastaron 13,7 pesetas de cada 100.

la enfermedad de las vacas locas y lo que ello supuso de cambio para la cesta de la compra. Frente a la caída en la venta de los productos cárnicos, y muy especialmente del vacuno, el pescado no solamente aumentó sus ventas sino que también incrementó los precios por unidad y el gasto en general.

Según los datos manejados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el pasado 2000 la demanda de los productos de la pesca en los hogares fue de 979.000 toneladas, frente a las 934.000 del ejercicio anterior, lo que supone un crecimiento del 4,9%. La demanda de los productos de pesca fuera del hogar, en restaurantes y centros institucionales, fue de 321.000 frente a las 318.000 del año 1999. En total, una demanda de los productos de la pesca de 1.301.000 toneladas, frente a 1.252.000 del año precedente, lo que significa un crecimiento del 3,9%, para situar la demanda por cabeza en 32,5 kilos año.

En valor, el gasto en los hogares en la compra de los productos de la pesca, durante el pasado año ascendió a 927.000 millones de pesetas, por lo que supone un aumento del 12,3% sobre los 825.000 millones de pesetas del año anterior. El gasto en la compra de los productos de la pesca en instituciones y restaurantes se mantuvo prácticamente estabilizado con 334.000 millones de pesetas frente a los 333.000 millones del año 1999. En total, en el año 2000 se gastaron en España 1,262 billones de pesetas en productos de la pesca frente a 1,159 billones el año anterior. Esta cifra supone un crecimiento del 8,8%.

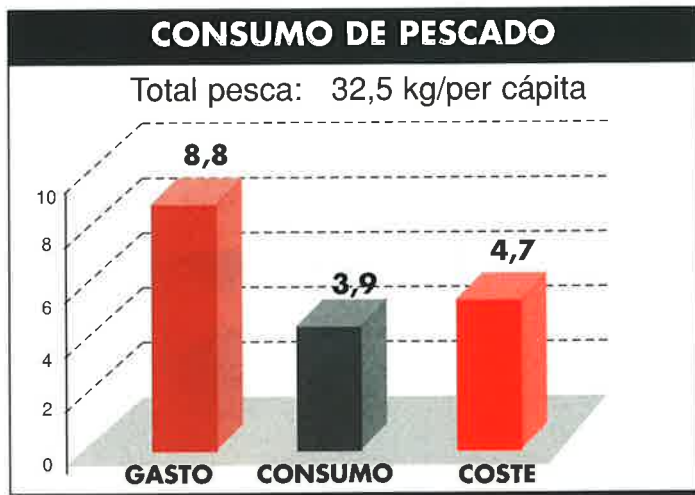
Junto a estos dos baremos, cabe señalar finalmente que en el año 2000 se produjo también una subida importante de los productos de la pesca, que lo hizo en una media del 4,7%, aunque en el caso de los hogares esa subida fue del 7,1%.

■ **El consumo por cabeza fue de 32,5 kilos, frente a los 66 kilos en carnes.**

En conclusión, se puede señalar que los españoles demandaron más pescado y que pagaron por el mismo precios más caros.

Un dato interesante a la hora de analizar el comportamiento de la demanda de pescado en España, así como el resto de los productos alimentarios, es la evolución en las compras. En 1958 de cada 100 pesetas que se gastaban en los hogares en productos alimentarios, 8,3 correspondían a productos de la pesca. En el año 2000, de cada 100 pesetas gastadas en alimentación, 13,7 correspondían ya a la pesca.

Los españoles cada día gastan menos en pan, pastas y cereales, en patatas, en huevos o en aceites. Por el contrario, han aumentado los gastos en carnes, derivados lácteos o bebidas no



LA ALIMENTACIÓN EN LOS HOGARES
Evolución de la estructura del gasto (%)

	1985	1995	1999	2000
Pan, pastas, cereales	18,5	9,1	8,6	9,0
Patatas, hortalizas frescas y transformados	13,1	9,7	10,6	9,9
Fruta fresca y transformados	5,3	8,8	9,1	9,5
Carnes	17,6	25,5	24,3	24,1
Pescados	8,3	12,3	13,0	13,7
Huevos	6,8	1,5	1,4	1,5
Leche, queso y mantequilla	8,7	13,0	12,9	12,1
Aceites y grasas comestibles	8,5	3,9	3,3	2,9
Azúcar y dulces	4,2	5,6	5,5	5,5
Café, malta y otros	2,1	1,6	1,3	1,2
Vinos, cervezas, licores	4,4	3,7	4,2	4,1
Bebidas no alcohólicas	0,3	2,7	2,7	2,7
Otros	2,2	2,6	3,1	3,9
	100,0	100,0	100,0	100,0

alcohólicas, además de en los productos de la pesca.

Esta situación de crecimiento en la demanda de la pesca, tanto en volumen como en los precios por unidad y el gasto en general, coincide con un momento en el que desde la Administración y el propio sector se indica la existencia de un cierto estancamiento en la demanda de los productos alimentarios. El tercer trimestre del año 2000 fue un período negro para la compra de estos productos en general y no solamente de la carne de vacuno por la enfermedad de las vacas locas, aunque parece que en estos primeros meses del año se habría logrado una cierta recuperación.

Según las cifras manejadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el gasto total en alimentación en el año 2000 ascendió a 9,4 billones de pesetas frente a los 8,8 billones de pesetas del año anterior. En volumen, el crecimiento fue solamente del 1,2%, mientras que los precios subieron un 5,6% y el gasto en su conjunto creció el 6,8%. Por segmentos de consumos, en los hogares la demanda creció el 1,1%, al igual que en hostelería y restauración, y el 1,9% en las instituciones. Los gastos en alimentación crecieron el 7% en los hogares, el 6,4% en la hostelería y la restauración, y el 5,4% en los centros institucionales. Por lugares de consumo, se puede hablar de estabilidad total. El 72% del gasto corresponde a los hogares, el 26% a la hostelería y el 2% a las instituciones. Por lugares de compra, mantienen su cuota las tiendas tradicionales, suben hipermercados y supermercados y baja el resto.

A efectos del sector, el dato más destacable es la línea ascendente en la demanda de productos de la pesca a pesar de la fuerte subida de los precios. ■

Vidal Maté

"La Seguridad Social es la seguridad de todos"

Con el lema "De todos para todos" el Instituto Nacional de la Seguridad Social, organismo dependiente de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, ha puesto en marcha una campaña informativa sobre las actividades y servicios que presta esta entidad, que está inspirada en la vocación de mejorar la atención a los ciudadanos y una búsqueda de una mayor calidad de sus prestaciones, todo ello enmarcado dentro de una adecuada gestión que permite que cada día se logre un mejor y más rápido servicio.

En los últimos años el INSS ha agilizado su gestión, atendiendo las peticiones de los afiliados en el menor tiempo posible, con lo que una pensión de jubilación se tramita ya en sólo once días.

el que queremos poner de manifiesto que son las generaciones de españoles y españolas las que, con su esfuerzo y su trabajo, mantienen las prestaciones de la generación que les precedió en el tiempo", ha dicho Camps.

La segunda idea es que, dentro de nuestro sistema, "no sólo cabe la solidaridad intergeneracional sino también la solidaridad entre los propios miembros de una misma generación cuyo esfuerzo también sirve, en muchos casos, para sufragar los gastos que puede ocasionar una incapacidad temporal o una baja por maternidad en un momento determinado".

La campaña, en la que se han invertido 324 millones de pesetas, ha estado presente durante el mes de junio en los medios de comunicación escritos y audiovisuales, en Internet y mobiliario urbano con el objetivo principal de trasladar a los ciudadanos esa idea de solidaridad intergeneracional a la que se ha referido el Secretario de Estado, clave en el sistema de pensiones de reparto vigente en nuestro país.

Con esta campaña se intenta hacer ver a los ciudadanos que el esfuerzo de todos los trabajadores, a través de sus cotizaciones, es el que genera la seguridad de otros españoles, que pueden cobrar así sus pensiones; pensionistas que, a su vez, cotizaron en su día para poder pagar las prestaciones de otros ciudadanos.

El Secretario de Estado ha explicado, además, que la campaña trata también de transmitir a los ciudadanos tranquilidad y seguridad para demostrar que el sistema de protección social sigue siendo viable y seguro.

En la presentación de la campaña institucional sobre entidades, actividades y servicios que presta el Instituto Nacional de la Seguridad Social, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, quien estuvo acompañado del Director General de dicha entidad, Rafael Mateos Carrasco, declaró que este Instituto tiene el mérito de ser una de las primeras Administraciones que "mejor ha desarrollado una cultura de servicio y calidad para los ciudadanos". En este sentido, Camps ha explicado que el INSS gestiona anualmente un presupuesto de más de nueve billones de pesetas y que, con su plantilla de 13.000 funcionarios, atiende las peticiones de más de 10,5 millones de ciudadanos.

Campaña institucional

El Secretario de Estado de la Seguridad Social ha declarado que con esta campaña del INSS se pretende hacer llegar a los ciudadanos dos ideas clave, que se resumen en el lema "De todos para todos". La primera de estas ideas es la de la solidaridad intergeneracional, "concepto básico en un sistema de reparto, como es el nuestro, y con



Mejora y modernización de la gestión

Asimismo, la campaña de publicidad está inspirada por una clara vocación de mejorar la atención a los ciudadanos y una búsqueda de una mayor calidad de servicios, todo ello enmarcado dentro de una adecuada gestión que permite que cada día se logre un mejor y más rápido servicio. En este sentido, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, señaló que "no sólo vale resolver las peticiones de los ciudadanos, sino que hay que hacerlo en el menor tiempo posible". Así, ha explicado que, en estos momentos, el INSS reconoce una pensión de jubilación en 11 días, frente a los 19 que necesitaba en 1996; en 63 días una pensión de incapacidad, frente a los 125 de aquel año, y en ocho días una pensión de viudedad u orfandad".

Por eso, según los responsables de la campaña, con el lema "De todos para todos", ésta se dirige no sólo a los beneficiarios de las prestaciones que concede el INSS, sino también al conjunto de la sociedad, ya que el sistema de protección social español es consecuencia del esfuerzo de todos.



Gerardo Camps y Rafael Mateos

Atención al ciudadano

En la actualidad, en el Instituto Nacional de la Seguridad Social, entidad encargada de reconocer el derecho de percibir pensiones y pagar las mismas, trabajan más de 13.000 funcionarios (más de un 20 por ciento dedicados a la atención al ciudadano) que gestionan prestaciones que afectan a más de diez millones y medio de ciudadanos.

En concreto, el INSS, con un presupuesto anual de más de 9 bi-

llones de pesetas, gestiona más de 4,5 millones de pensiones de jubilación, más de 800.000 bajas por incapacidad, más de 2 millones de pensiones de viudedad; 250.000 pensiones de orfandad, más de 200.000 bajas por maternidad; más de 1,8 millones de bajas por enfermedad y 1,3 millones de otras prestaciones familiares.

En su concepto de proximidad, el Secretario de Estado ha destacado también que en los Centros de Atención e Información al Ciudadano (CAISS) se han

atendido más de 21 millones de consultas y que, en el último año la línea 900 ha registrado un total de 800.000 llamadas resueltas. Además -ha dicho- "en estos momentos el INSS resuelve 4.000 expedientes diarios".

Lucha contra el fraude

Ha destacado también Gerardo Camps los mecanismos que el Instituto Nacional de la Seguridad Social ha desarrollado para luchar contra el fraude y que, en el caso de la incapacidad temporal, ha permitido mejorar la gestión desde 1996 en más de medio billón de pesetas en prestaciones. Según Camps, "estamos ante una Administración que no sólo sabe atender en el menor tiempo posibles las solicitudes de los ciudadanos, sino que es capaz de dotarse, cada vez más, de mecanismos de control que impiden el uso abusivo de quienes pretenden aprovecharse del sistema".

Finalmente, Gerardo Camps ha anunciado que la previsión de liquidación para el año 2000 se ha colocado en un gasto de 615.000 millones, que es sólo un 5,29% superior al registrado en 1996 (que fue de 584.000 millones), pese a que la población afiliada desde entonces se ha incrementado en un 21,5% y los salarios en más de un 10,5%. ■

C. H. C.

El INSS, un ejemplo de calidad

Tal y como ha declarado el Secretario de Estado, Gerardo Camps, el Instituto Nacional de la Seguridad Social "tiene el mérito de ser una de las primeras Administraciones que mejor ha desarrollado una cultura de servicio y de calidad para los ciudadanos", y ello se ha visto recompensado, como adelantábamos en nuestro anterior número de "MAR", con el Primer Premio a la Calidad en la Administración del Estado, que fue convocado en 1999 por el Ministerio de Administraciones Públicas con el fin de recompensar a los servicios públicos que alcanzan cotas de excelencia y no se limiten a cubrir las necesidades de los destinatarios, sino que se proyecten a satisfacer sus expectativas.

La valoración positiva de los trabajos realizados en la Dirección Provincial del INSS en Guipúzcoa, en base a la mejora de sus procesos de gestión y sus resultados, llevó a la presentación a esta convocatoria que ahora ha sido premiada, contribuyendo así a mejorar la imagen que de esta institución tienen los ciudadanos.

El INSS lleva ya años trabajando en esta línea y desde esta trayectoria, comprometida con los movimientos de calidad que puedan aportar mejoras estructurales y funcionales, asumió de inmediato este doble reto. Así, el 30 de junio de 2000, el Instituto publicó su "Carta de Servicios", que contiene compromisos específicos y es una herramienta de trabajo para todos sus funcionarios.

Aparte de esta Carta de Servicios el INSS, como entidad gestora de la Seguridad Social encargada del reconocimiento y gestión de las prestaciones contributivas desarrolla actuaciones en materia de calidad, que exceden de la propia autoevaluación, tales como la evaluación del rendimiento, la Guía Benchmarking, la dirección y gestión por objetivos y la asidua participación en las actividades que desarrollan tanto el Club de Gestión de Calidad como la Asociación Española para la Calidad.

Además, desde 1990 el INSS ya tiene establecido un cuestionario de evaluación

de la atención recibida y según las respuestas la puntuación que viene obteniendo es notable, ya que tanto los perceptores de prestaciones de jubilación, incapacidad permanente, muerte y supervivencia, como los de maternidad y prestaciones familiares, han calificado con notas de 7,98 y 7,83 la gestión en una escala de 1 a 10.

"Se trata, pues", según explica el Director General del INSS, Rafael Mateos Carrasco, "a una de las entidades pioneras en la gestión de calidad, con el objetivo prioritario de estar cada día más cerca del ciudadano, para lo que está completando sus Centros de Atención e Información con una red de CAISS móviles que actúan en aquellos lugares de difícil acceso".

Finalmente, cabe recordar que entre los servicios del INSS figuran también un teléfono de llamada gratuita, el 900 16 65 65, y una página en Internet: www.seg-social.es.

Las organizaciones empresariales ONAPE, FEOPE y FEABP piden apoyo a las fuerzas políticas, sociales y económicas

PACTO DE ESTADO POR LA PESCA

Las tres organizaciones patronales pesqueras que representan a la mayor parte de la flota de litoral, altura y gran altura de ámbito nacional han planteado la necesidad de alcanzar un Pacto de Estado para salir de la grave situación por la que atraviesa el sector extractivo. Con el objetivo de concienciar de la importancia que la pesca tiene en nuestro país se han dirigido al Presidente del Gobierno, al Secretario General del Partido Socialista, a los Grupos Parlamentarios del Congreso, al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, al Secretario General de Pesca Marítima, a los Consejeros de Pesca de las Comunidades Autónomas, al Presidente de la CEOE, a los sindicatos y a todas las Organizaciones y Asociaciones de Pesca.

Los presidentes de la Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE) y de la Organización Nacional de Asociaciones Pesqueras (ONAPE), J. Manuel Liria y Senén Touza respectivamente, junto a la Vicepresidenta de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca (FEABP), M.^a Carmen Aldarondo, plantearon una unidad de acción política, social y económica en defensa del sector pesquero como punto de partida para concienciar a los agentes sociales y económicos de la viabilidad que tiene el sector extractivo de litoral, altura y gran altura en el seno de la UE. Para salir del estancamiento en que se encuentran estas flotas piden

el respaldo unánime ante el trascendente debate sobre la PCP después del 2002.

La no renovación del acuerdo con Marruecos y las repercusiones que pueda tener en la renovación de otros convenios con países terceros, así como la dificultad existente para encontrar nuevos caladeros, ha llevado a las tradicionalmente desunidas Organizaciones Patronales Pesqueras a hacer frente común ante la difícil situación en la que se encuentra el sector extractivo para alcanzar un Pacto de Estado que sea respaldado por todas las fuerzas políticas, sociales y económicas.

Este pacto sería, según afirmó el presidente de FEOPE, J.



“La pesca ha sido la gran olvidada en el debate sobre el Estado de la Nación.”

(J. Manuel Liria)





Manuel Liria, “un documento de mínimos, que pueda ser respaldado ante las instituciones comunitarias”. El documento, si alcanza el respaldo de todas las fuerzas, aportaría las garantías suficientes para sacar adelante los aspectos de máximo interés del sector.

La unión sectorial se produce pocos meses después de la presentación en sociedad de ONAPE (26-10-2000), que nació con el ánimo de atraer a otras organizaciones de pesca, y pretende terminar con la soledad que se encuentra el sector español cuando pretende defender sus posiciones en un momento clave como es el debate sobre la revisión de la PCP después del 2002. Esta soledad se debe, según el presidente de ONAPE, Senén Touza, “a que otros países de la UE, al no tener una flota de altura y gran altura, no tienen que negociar acuerdos con terceros países y, por tanto, no apoyan nuestra posición. La Comisión da como única salida la reconversión de la flota y, de esta forma, soluciona el problema”.

La vicepresidenta de FEABP, M.^a Carmen Aldarondo, afirmó que el sector extractivo de nuestro país está pagando la factura de nuestra incorporación a la UE. Pedro Maza, vicepresidente de ONAPE, resaltó que las negociaciones con Marruecos que “se iniciaron tarde y mal” son el modelo de lo que a su juicio va a ser la política de pesca de la UE con

respecto a acuerdos con terceros países y señaló que después de 17 meses no hay ningún barco ubicado en otros caladeros.

En relación con el futuro de la pesca para los próximos veinte años (2003-2023), que se está estableciendo en torno al “Libro Verde” de la UE, los empresarios pesqueros mostraron su desacuerdo. Estas discrepancias están recogidas en el Documento del Sector Pesquero de España, en el que se reflexiona sobre el “Libro Verde”. Este documento fue entregado al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, en el transcurso de una entrevista que los representantes de la FEOPE habían mantenido el mismo día con el responsable de Pesca.

Según los representantes de los empresarios pesqueros, el “Libro Verde” reconoce el fracaso de la política actual, al no haberse alcanzado después de veinte años el objetivo de una explotación duradera de los recursos; sin embargo, se perpetuarán los mismos instrumentos de gestión. Otro punto de su argumentación es que el texto no tenga en cuenta los principios fundamentales del Tratado de Roma y las bases del Mercado Único (libertad de circulación de personas, capitales y mercancías...). Esta política pesquera va claramente en detrimento de los países del Sur, que abogan por que el sector extractivo sea liberalizado y tratado como los demás sectores productivos, y a favor de los países del Norte, que a toda costa quieren mantener el status quo.

Para los armadores la flota de litoral, altura y gran altura que tiene su base en España, en particular en Galicia, después de haber reducido su capacidad en un 59% durante la pasada década, está bien dimensionada y genera unos beneficios estables. Además, las capturas de estos barcos suponen el 20 por ciento del pescado que se comercializa en la EU y se atiende a los niveles de calidad adoptados por sus organismos. ■

J. M. S.


“Las negociaciones con Marruecos son el modelo de la política de pesca de la UE con respecto a acuerdos con terceros países.”

(Pedro Maza)



Temas del Pacto de Estado

- Debate en la Unión Europea sobre la revisión de la Política Pesquera Común (PPC) después del año 2002.
- La finalización del periodo transitorio de adaptación de la flota pesquera española a la política comunitaria.
- El próximo periodo de Presidencia española de la UE es crucial para la pesca.
- La necesidad de potenciar la capacidad de influencia española en la política pesquera comunitaria.
- El fracaso de las negociaciones pesqueras con Marruecos y la repercusión que pueda plantearse en otras flotas españolas y en otros acuerdos.
- La acuciante postergación que padece el sector de la pesca en relación con otros sectores económicos.
- La preocupación por los efectos sociales derivados de los cambios que se están produciendo en la Política Común de Pesca.



LA ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS Y LA POLÍTICA

COMERCIAL, PUNTOS PRINCIPALES DE LA AGENDA

NORUEGA Y ESPAÑA IMPULSAN SUS RELACIONES PESQUERAS

El ministro de Pesca noruego, Otto Gregussen, realizó una visita oficial a nuestro país durante la cual conversó con el ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación Miguel Arias Cañete sobre las relaciones bilaterales entre ambos Estados, y mantuvo encuentros con representantes del sector pesquero a fin de potenciar el intercambio de competencias y el comercio recíproco.

Los responsables de los Ministerios de pesca de Noruega y España, Otto Gregussen y Arias Cañete, respectivamente, junto con altos cargos de ambos departamentos, mantuvieron una jornada de trabajo en la que analizaron las relaciones bilaterales en materia pesquera entre dos países que cuentan con una amplia tradición pesquera. Los temas centrales de las conversaciones fueron la administración de los

recursos y la política comercial. Según Gregussen, "existe un gran potencial de desarrollo para el intercambio de competencias y el comercio recíproco entre Noruega y España".

Noruega es uno de los principales exportadores del mundo de productos del mar, siendo sus principales productos el salmón, el bacalao/skrei y el bacalao salado. Uno de los puntos fuertes del sector pesquero es la acuicultura y la tecnología que se ha desarrollado a tal fin, especialmente en pesquerías como el salmón, que ha alcanzado en dos décadas una producción de 480.000 toneladas.

El país escandinavo exporta más del 90 por ciento de su producción pesquera, que el pasado año alcanzó un volumen de 31,5 billones de coronas noruegas y destinó sus productos a 150 países.

Algunas de las razones esgrimidas por Gregussen para argumentar el positivo impacto de la acuicultura en el sector pesquero fueron la utilización de los beneficios derivados de las estructuras tradicionales de



Miguel Arias Cañete

la pesca, tales como los canales de distribución y comercialización de la pesca y la tecnología marina de control de calidad, así como la calidad de las infraestructuras del país, que permiten el desarrollo de esta industria habitualmente localizada en zonas remotas a lo largo de la costa.

Su experiencia en la acuicultura se remonta a la década de los años setenta con especies como la trucha y el salmón. Desde entonces se ha trabajado en la reducción de los costes de producción a través de la aplicación tecnológica. La acuicultura se ha consoli-



Otto Gregussen

dado como uno de los pilares del sector pesquero noruego. Para nuestro país, con unos recursos pesqueros limitados y con un consumo de productos pesqueros per cápita muy elevado, la acuicultura ha de jugar un papel determinante a medio y largo plazo para suplir la demanda de especies tradicionalmente muy valoradas en la cocina española.

Diversificación

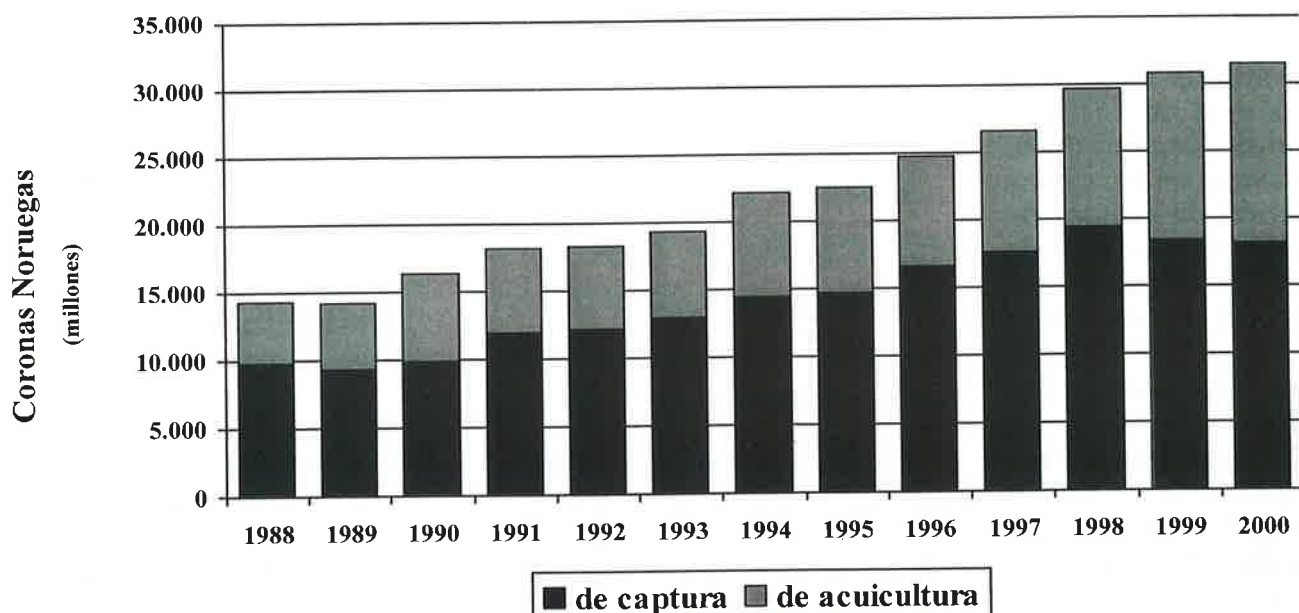
La exportación de productos pesqueros ocupa, tras la venta de hidrocarburos, la segunda posición en las exportaciones del país escandinavo. Por su cantidad y

la importancia económica, así como su variedad, ha obligado a la diversificación de sus mercados, hasta comercializar sus productos en 150 países. Aunque el número de mercados es elevado, son los países miembros de la Unión Europea los principales compradores. Durante el año 2000 el 60 por ciento de su producción tuvo como destino final los países de la UE. España se situó en el decimocuarto puesto en la lista de países importadores de productos pesqueros noruegos.

La importancia que el sector pesquero y las industrias auxiliares tienen en el país se debe a la calidad de sus caladeros, por un lado, y por otro a la tecnología que se ha ido incorporando a este sector y a la labor comercial del Consejo de Productos del Mar de Noruega Norge. Este Consejo tiene representantes en mercados clave y coordina la comercialización de las industrias del sector en el extranjero. Además cumple funciones de gestión y es el órgano asesor del Ministerio de Pesca. ■

J. M. S.

EXPORTACIÓN NORUEGA DE PRODUCTOS DEL MAR 1988-2000



XABIER PAZ

"ES UNA CAMPAÑA DE GRAN IMPORTANCIA ESTRATÉGICA"



Durante un mes, trece investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO) trabajaron en aguas de la zona de regulación de la NAFO, más allá de las 200 millas canadienses. La campaña, denominada "Platuxa 2001", tiene como finalidad estimar los índices de abundancia y la estructura de las poblaciones de las principales especies de fondo de interés para la flota española. Unos datos que resultan de gran relevancia para un

La campaña "Platuxa 2001", realizada en aguas de la NAFO, se destina a estimar los índices de abundancia y la estructura de las poblaciones de las principales especies de fondo de interés para la flota española.

importante sector de la flota española. Los científicos trabajaron a bordo del pesquero comercial "Playa de Menduïña" y del buque oceanográfico "Vizconde de Eza", en la que fue su primera campaña de investigación pesquera, y que sirvió para comprobar su funcionamiento y el de los equipos que lleva a bordo. Este barco será el encargado de iniciar una campaña al oeste de Irlanda, una zona no cubierta por los científicos comunitarios, el mes de septiembre y que había sido demandada por el sector pesquero español.

Desde el año 1995, los investigadores del Centro Oceanográfico de Vigo vienen desarrollando una serie de trabajos en el área de la NAFO calificados como de "gran importancia estratégica" por Xabier Paz, investigador jefe de la campaña en el "Vizconde de Eza". A través de esta serie de campañas se intenta aportar un diagnóstico para la mejor gestión y explotación de unos recursos tradicionales para la flota española, especialmente para la gallega. *Intentamos aportar datos que sustenten los derechos y necesidades de esta flota. Cuanto más información tengamos, más fácil será defender nuestros propios intereses.*

Una defensa que en estos momentos tiene uno de sus puntos centrales en la situación de la platija, cuya pesquería no está abierta, y sobre la que los científicos canadienses y españoles mantienen un contencioso. Los investigadores del IEO aseguran que la platija se está recuperando. Xabier Paz afirma que la *principal novedad de esta campaña ha sido la presencia de juveniles de platija, que hace prever un futuro inmediato mejor, al detectarse gran número de individuos de menos de 20 centímetros*. Por el contrario, los científicos canadienses aseguran que no está bien, y que los síntomas de recuperación no son tan notorios.

Los datos que han sido obtenidos por unos y otros fueron discutidos dentro del Consejo Científico de la NAFO, al igual que los del resto de las especies investigadas, cuya misión consiste en estimar y diagnosticar la situación de los recursos explotados en el área de su regulación. La importancia de obtener información sobre el estado del



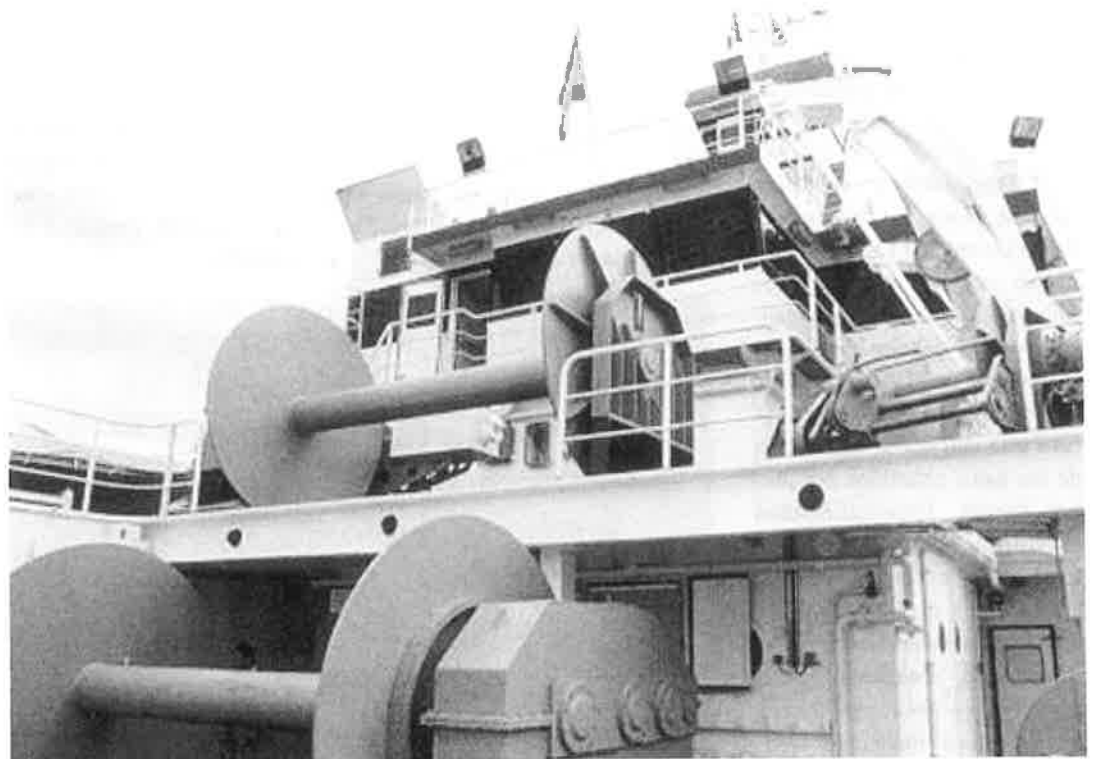
caladero es que permitirá defender mejor los intereses de los treinta congeladores españoles que faenan en esa zona, como insiste el investigador del IEO —de ahí la relevancia estratégica que le atribuye—, tanto respecto a esa especie, la platija, como a otras especies de gran interés comercial para esta flota, como la limanda o el fletán.

Menos discrepancias entre los investigadores despierta la situación del bacalao, la peor de entre las especies de la zona. Este año tampoco se han observado síntomas de recuperación.

La limanda se sigue explotando de una forma razonable, manteniéndose en una situación estable. Una estabilidad que también se mantiene en el caso del fletán negro.

Trabajos de calibración

La campaña se inició el 26 de abril, zarpando del puerto de Vigo, y finalizó, un mes más tar-





de, para los trece científicos que participaron a bordo del "Vizconde de Eza" y "Playa de Mendiña" en el puerto de Saint Pierre, desde donde regresaron por avión. La urgencia del regreso, como explica el investigador del IEO, es que, como todos los años, intentamos que los datos se presenten en tiempo real en el Consejo Científico de la NAFO, que se reúne habitualmente en la localidad canadiense de Halifax en la primera quincena de junio.

Ésta ha sido la primera campaña de pesca de envergadura del "Vizconde de Eza" y la última en esta área del "Playa de Mendiña", que ha venido realizando estos trabajos desde que se iniciaron en 1995. Por ello, uno de los principales objetivos para este año era la calibración de los datos obtenidos por ambos barcos. Esta calibración consistió en que el "Vizconde de Eza", bajo la coordinación de Xabier Paz, y el "Playa de Mendiña", con Pablo Durán como responsable, realizaran pescas paralelas. Es decir, *dos barcos que pescan en condiciones idén-*

ticas, cada uno larga y vira al mismo tiempo, en la misma posición, separados únicamente por media milla o menos si el buen tiempo lo permite. Con estas series de pescas paralelas, como explica Xabier Paz, se pueden estimar y calcular unos parámetros, unos factores que a su vez nos puedan permitir una conversión de los antiguos índices del "Playa de Mendiña" con los del nuevo barco, de manera que no se pierda la serie ya realizada.

En esta ocasión, se prosiguieron los trabajos de calibración iniciados el pasado año con

el barco oceanográfico canadiense "Wilfred Templeman", que realiza campañas de prospección en la misma zona. *Durante tres días estuvimos los tres barcos pescando al alimón, aunque cada uno con su propio aparejo. De los datos obtenidos se infiere que el "Vizconde de Eza" pesca un poco más que el barco canadiense, pero bastante menos que el "Playa de Mendiña". Ello se debe al diferente aparejo utilizado. En estos casos, los índices son relativos y lo que nos importa es ver la tendencia de un año para otro, si es decreciente, estable o va en aumento.*

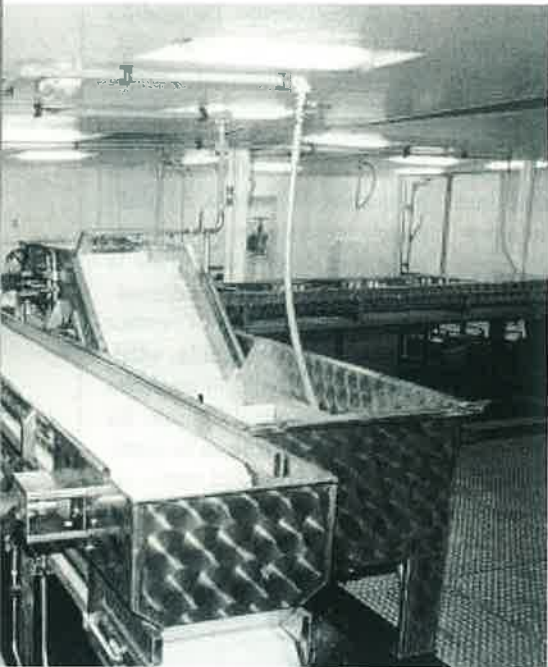
En estos trabajos intervino el nuevo barco oceanográfico del IEO "Vizconde de Eza", en la que fue su primera campaña de investigación pesquera, junto al "Playa de Mendiña", que ha venido realizándolos desde que se inició la serie en 1995.

Primera campaña

Como se ha dicho, ésta fue la primera campaña de investigación pesquera realizada por el "Vizconde de Eza". Anteriormente, los trabajos se centraron en la puesta a punto del barco y de los sofisticados equipos que lleva a bordo. Así pues, otro de los objetivos añadidos a esta campaña era la comprobación de su comportamiento y el del equipamiento e instrumentación para la pesca. Pesca, en este caso, de profundidad y en aguas lejanas.

A juicio del jefe de la campaña, el barco cumplió el 80 por ciento de los objetivos. Se pudo pescar sin novedad hasta los mil metros, presentándose algunas dificultades, por problemas técnicos, para alcanzar los 1.300 metros. Sin embargo, se trata de problemas calificados como menores por Xabier Paz. Su informe sobre el funcionamiento del barco se acompañará de otros dos, realizados por el capitán y el jefe de máquinas.

Ahora se trata de averiguar los cambios que deberán ser in-



roducidos o corregidos, lo que se trató en la reunión que tuvo lugar a mediados del pasado mes de junio en Santander, en la que se dieron cita todos los equipos que trabajan en pesca de fondo para analizar toda la labor que viene realizando el IEO, como informó a MAR Carlos Massó, Jefe de la Unidad de Buques y Campañas.

De todas formas, como se señalaba anteriormente, son problemas menores, y todos coinciden en destacar las posibilidades y medios de este barco, de los que ya dio buena muestra en la anterior campaña en la que estuvo trabajando en el levantamiento de mapas de fondo en el Estrecho de Gibraltar. Labores para las que está perfectamente dotado, destacando su posicionamiento dinámico, que le permite al barco corregir la deriva, que es muy importante para los estudios de batimetría y geofísica.

Xabier Paz destaca la importancia de la polivalencia del "Vizconde de Eza", puesto que está pensado para realizar una gran cantidad de estudios y fun-

ciones en el mar. *Con este barco se pueden hacer además otros trabajos complementarios, dado que hay instalaciones, posibilidades y medios y que lo más caro es el coste del día de barco en campaña.* Unos estudios que hoy no se pueden realizar en algunas campañas debido a que el buque en cuestión carezca de medios o por la imposibilidad física de llevar a más investigadores.

Rumbo a Irlanda

Tras la campaña "Platuxa 2001", el nuevo buque del IEO se desplazó a aguas de Baleares, donde intervino en la campaña

de prospección de túnidos que tuvo lugar del 15 de junio al 10 de julio, según informó a MAR Carlos Massó. Después de unos días de descanso, el "Vizconde de Eza" se desplazará hasta el oeste de Irlanda, una zona que no ha sido estudiada nunca por los científicos comunitarios y cuyos trabajos en ella habían sido reclamados, en numerosas ocasiones, por el sector pesquero español (ver MAR 390, enero 2001). Allí se realizará una campaña de investigación dirigida a conocer con profundidad el estado en que se encuentran las poblaciones de demersales.

El IEO pondrá en marcha, a partir del 31 de agosto, una nueva campaña de investigación en aguas del oeste de Irlanda para realizar el seguimiento de la población de merluza del stock Norte, en la que se contará con el "Vizconde de Eza".

Hasta ahora, el Instituto Español de Oceanografía realizaba campañas anuales de investigación por toda la cornisa gallega y cantábrica, destinadas al seguimiento de la merluza del stock Sur, entre otras especies. Los presidentes y patrones mayores de las organizaciones afectadas por la pesquería en el Gran Sol pedían que también se realizaran campañas similares referentes al stock Norte. En concreto, señalaban que se *carece de información de todo el oeste de Irlanda y de Escocia, que son áreas de pesca muy importantes para nuestra flota.* El secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, manifestó a esta revista lo razonable de la petición, y que con la entrada en servicio del nuevo buque oceanográfico se podría cubrir esa campaña, por lo que tendría en cuenta dicha petición y la estudiaría.

El día 31 de agosto, según el calendario de campañas previsto, el "Vizconde de Eza" se desplazará al área de trabajo Irlanda-Gran Sol para el estudio del stock Norte de merluza, rape y gallo, y donde permanecerá hasta el 5 de octubre. Cubrirá una zona que queda fuera del área donde trabajan los científicos de Francia, Reino Unido e Irlanda.

Tras esta campaña, el barco se dirigirá hacia aguas canarias, donde realizará una campaña de prospección de fondos entre el 12 de octubre y el 6 de noviembre. Posteriormente realizará estos mismos trabajos en Baleares, desde el 12 de noviembre hasta el 4 de diciembre, con lo que se completarán sus intervenciones de aquí a final de año. ■

Raúl Gutiérrez

La Administración española ha presentado en Bruselas un recurso contra el Reglamento de la Comisión aprobado por los ministros de Pesca en su última reunión por el que se adoptaban medidas urgentes para la recuperación del caladero de merluza. Para el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se trata de una medida claramente discrimi-

En la última reunión de los ministros de Agricultura, Pesca y Alimentación, se dio luz verde a un Reglamento de la Comisión por la que se adoptaban una serie de medidas urgentes para evitar la sobreexplotación de los caladeros de merluza en aguas comunitarias. Esta nueva disposición contempla que las capturas conservadas a bordo de todo buque que disponga de artes de arrastre cuyas dimensiones de malla estén comprendidas entre 55 y 99 mm, no podrán constituir más del 20% del peso de las capturas totales de los organismos marinos que se retengan a bordo. Frente a esas condiciones ge-

Agricultura ante las autoridades comunitarias, ha presentado la correspondiente propuesta contra ese Reglamento. De acuerdo con la normativa comunitaria, los Estados miembros pueden someter al Consejo decisiones adoptadas por la Comisión como la referida a la limitación de las pesquerías de merluza. El plazo para la presentación de esas propuestas es de diez días desde la aprobación de la nueva disposición. La Administración española estima que las medidas adoptadas por la Comisión no deben ser aceptadas por el Consejo. En la propuesta se solicita la supresión de ese punto del nuevo reglamento por el que junto a las

ESPAÑA RECURRIÓ LAS MEDIDAS DE LA COMISIÓN PARA RECUPERAR EL STOCK DE MERLUZA

Para la Administración española la disposición es claramente discriminatoria para la flota.

minatoria contra el sector de la pesca en España que se pretende modificar.

La pesquería de la merluza arrastra problemas desde hace varios años. Se trata de una situación que ha preocupado no solamente a las autoridades comunitarias, sino también a las españolas, según fuentes de la Secretaría General de Pesca Marítima. Sin embargo, hay diferencias sustanciales entre España y Bruselas a la hora de adoptar las decisiones correspondientes.



nerales, el mismo Reglamento fija unas excepciones para los buques de eslora inferior a los 12 metros que regresen a puerto dentro de las 24 horas siguientes a su salida más reciente.

Para la Administración española esa medida es claramente discriminatoria para una gran parte de la flota española que se dedica a la captura de la merluza al disponer de barcos con una eslora superior a los 12 metros y desarrollar unas jornadas de pesca superiores a las 24 horas señaladas en ese Reglamento al tener que acudir a caladeros más alejados de los puertos base.

España, tal como anunciara semanas pasadas el Ministro de

medidas generales de limitación de actividad se excluía a los barcos con menos de 12 metros de eslora y que lleven a cabo mareas de duración inferior a las 24 horas, lo que suponía dejar en puerto a una parte de la flota española dedicada a esa actividad. España aboga por que todos los barcos, al margen de su dimensión y duración de las mareas, utilicen las mismas redes de pesca y en las mismas condiciones. Para la Administración pesquera española, no hay razones que justifiquen aplicar condiciones diferentes para una u otra flota, a las puertas de una reforma de la Política Pesquera Común que trata de ordenar el sector y mejorar las posibilidades de pesca en los caladeros comunitarios. ■

Vidal Maté

ASISTENCIA MÉDICA EMBARCADA. AME 2001

Si estás enfermo o accidentado llámanos...

Frecuencia Radio 3370 khz

Emergencia Canal 16 vhf
2182 khz

Satélite Inmarsat 00 871 622487910
00 874 622487910

NIFO:205-01-002-2



CAMPAÑA BOCARTE, abril/mayo
CAMPAÑA BONITO, junio/julio/agosto/septiembre
CAMPAÑA ESPADA, octubre/noviembre



MARÍA ANTONIA LUCENA

DIRECTORA GENERAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



"EL NUEVO "ESPERANZA DEL MAR" ASISTIRÁ A LA FLOTA ESPAÑOLA EN TODOS LOS MARES DEL MUNDO"

Todo está ya a punto para que el nuevo buque hospital "Esperanza del Mar" entre en servicio a mediados del próximo mes de septiembre. Durante el mes de julio se han realizado las pruebas oficiales de navegación con resultados muy positivos, lo que pone de manifiesto que el barco reúne unas excelentes condiciones de operatividad. Para conocer con detalle las etapas que quedan por cubrir antes de que el "Esperanza del Mar" haga su singladura hacia Las Palmas, donde tendrá

su puerto base, hemos hablado con la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, quien se ha mostrado muy satisfecha de cómo ha transcurrido la fase de construcción del barco y de cómo se están realizando las pruebas de mar. También nos ha adelantado que a la ceremonia oficial de entrega del buque hospital, que tendrá lugar en Gijón en la primera quincena de septiembre, asistirá S.A.R. la Infanta Doña Cristina.

Pregunta.-A punto de finalizar, según los plazos previstos, la construcción del nuevo buque hospital “Esperanza del Mar”, ¿podría decirnos cómo está organizada la entrega oficial del barco al Instituto Social de la Marina y cuáles son las etapas que quedan por cubrir antes de que entre en servicio?

Respuesta.-Respecto a los plazos previstos quiero aprovechar esta oportunidad para agradecer el esfuerzo realizado por los trabajadores de los Astilleros de Juliana Constructora Gijonesa (actualmente IZAR Construcciones Navales, S.A., Astillero Gijón), gracias al cual no sólo se han cumplido los plazos sino que se han adelantado éstos, de manera que el proceso final, la fase de pruebas y puesta a punto para su entrega, ha podido realizarse con suficiente tranquilidad, sin el apremio de fechas. Lo cual siempre es bueno.

Por lo que atañe al Instituto Social de la Marina, estamos en la fase de las pruebas oficiales de navegación, que están resultando extraordinariamente positivas, y ponen de relieve que, efectivamente, contamos con un barco excepcional con unas prestaciones excelentes y un nivel de operatividad del que nos sentimos muy satisfechos. Asimismo, estamos formando y adaptando al conjunto de la tripulación, tanto técnica como sanitaria, a las características del nuevo barco. Concluidas las pruebas oficiales y la definitiva puesta a punto, tendrá lugar el acto oficial de entrega y enseguida su entrada en servicio.

P.-¿Nos podría adelantar, si es posible, la fecha y cómo será la ceremonia oficial de entrega y qué personalidades asistirán a la misma?

R.-El acto oficial será en la primera quincena de septiem-

bre y estará presidido por S.A.R. la Infanta Doña Cristina, que aceptó la invitación el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales. Asistirán además el Ministro y el Secretario de Estado de la Seguridad Social, y altos cargos del Ministerio, así como personalidades de la Administración Central del Estado, que por sus competencias tienen relación con la actividad marítima y sanitaria; esperamos la presencia, además, de las primeras Autoridades de la Administración del Principado de Asturias y de la ciudad de Gijón.

No creo exagerar si digo que la construcción, y ahora ya la entrega, del nuevo “Esperanza del Mar”, es un hecho de capital importancia para el Instituto Social de la Marina y, por tanto, para el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, por lo que supone de aportación a la seguridad y a la mejora de las condiciones de trabajo de los trabajadores del mar, cumpliendo así con uno de sus compromisos más ambiciosos, acercar la sanidad marítima a las flotas pesquera y mercante españolas. De ahí que pensemos en el acto de entrega como una

”
**“El nuevo
“Esperanza del
Mar” es un hecho
de capital
importancia para
el ISM y para el
Ministerio de
Trabajo y Asuntos
Sociales por lo que
supone de
aportación a la
seguridad y mejora
de las condiciones
de trabajo de los
trabajadores del
mar, cumpliendo
así con uno de sus
compromisos más
ambiciosos, como
es acercar la
sanidad marítima a
las flotas pesquera
y mercante
españolas”.**

ceremonia solemne, pero también como la culminación de un proceso que significa un gran avance para la gente del mar.

P.-Una vez cubiertas estas etapas, ¿cómo se va a dar a conocer tanto a la gente del mar como a todos los ciudadanos el nuevo “Esperanza del Mar”?

R.-Como es sabido, el “Esperanza del Mar” tiene su puerto base en la ciudad de Las Palmas y desde Gijón, donde ha sido construido el nuevo barco, hará un periplo por varios puertos con el fin de que pueda ser visitado por el mayor número posible de personas, en el bien entendido de que se trata de un buque hospital, con los condicionantes que eso supone. Así, pues, a lo largo del mes de septiembre se organizarán jornadas de presentación en el puerto de Gijón, el día 17; en A Coruña, los días 18 y 19; en Vigo, los días 20 y 21; en Huelva, los días 24 y 25; y Cádiz, los días 26 y 27. Ya en octubre, el día 1 estará en Tenerife y en Las Palmas los días 2 y 3.

A partir del puerto de Las Palmas, iniciará su singladura



El buque hospital “Esperanza del Mar” el pasado 25 de enero, cuando fue puesto a flote en el dique donde ha sido construido.

real de servicio a la flota pesquera atracando previamente en el puerto de Fuerteventura, donde estará el día 4 de octubre.

Tenemos previsto presentar el barco a las autoridades de las Administraciones Estatal, Autonómica y Local en cuyos puertos atracará, así como a todo el sector marítimo-pesquero: cofradías, armadores, agentes sociales, pescadores... Las visitas se organizarán desde las Direcciones Provinciales del ISM de los puertos visitados y, en la medida en que sea posible, confiamos en que puedan conocer el nuevo buque el mayor número posible de personas.

P.-¿Qué va a representar la entrada en servicio del nuevo buque hospital de cara a la mejora de la atención sanitaria a los trabajadores del mar embarcados?

R.-No creo exagerar si digo que se trata de un nuevo concepto asistencial y de apoyo logístico. Hay que recordar que el viejo "Esperanza del Mar" es en realidad un mercante portacontenedores que el ISM convirtió en buque hospital para cubrir la asistencia sanitaria de la flota que faenaba en el banco canario-sahariano y que, hasta la descolonización del Sáhara Occidental, se ofrecía desde el puerto de Villa Cisneros. Y, aunque este veterano mercante ha prestado un excelente servicio durante diecinueve años, se trata siempre de una aplicación distinta para la que había sido diseñado, un mercante adaptado como buque hospital. En el caso del nuevo "Esperanza del Mar" estamos ante un hospital al que se ha dotado de la capacidad de navegar. Cuenta con el mejor equipamiento sanitario y con los últimos avances técnicos. Los trabajadores que requieran asistencia se encontrarán con las mismas prestaciones, dotación técnica y se-



María Antonia Lucena, Directora General del Instituto Social de la Marina.

“Los trabajadores del mar que requieran asistencia se encontrarán con las mismas prestaciones dotación técnica y semejante confort al que encontrarían en un hospital convencional. Y ello en cualquiera de los caladeros internacionales donde opere la flota española”.



mejante confort al que encontrarían en un hospital convencional. Y ello en cualquiera de los caladeros internacionales donde opere la flota española.

P.-¿Con qué presupuesto ha contado la construcción del buque? ¿Ha recibido alguna subvención de la Unión Europea?

R.-El coste final será de unos 3.500 millones de pesetas, incluyendo los 2.990 millones que ha costado su construcción más los gastos de equipamiento. Contamos, efectivamente, con una aportación del Instru-

mento Financiero de Orientación Pesquera (IFOP) de 770 millones.

P.-¿Qué características tiene el "Esperanza del Mar" y qué mejoras incorpora con respecto al antiguo buque hospital?

R.-Como ya he dicho, la característica principal, lo que le hace singular, es que ha sido concebido como un hospital flotante, con dos aspectos en los que el ISM ha puesto todo su interés: el área hospitalaria y la seguridad.

El área hospitalaria, en torno a la cual gira todo el barco, ocupa una cubierta completa desde proa, con acceso directo al helipuerto y a la cubierta, para facilitar el transporte de enfermos y náufragos a la zona sanitaria. Está equipada con la dotación propia de cualquier hospital: quirófanos, rayos X, laboratorio, UVI, departamento para el tratamiento de quemados, infecciosos y enfermos psiquiátricos. Es de resaltar también la interconexión de las salas de curas y los camarotes de enfermos, así como la luminosidad y ventilación natural de los espacios sanitarios y de todos los camarotes.

La zona hospitalaria tiene una capacidad inicial de 17 pacientes. En otra de las cubiertas, independiente del área sanitaria y del resto de la tripulación, se han dispuesto camarotes capaces de alojar a 30 náufragos.

La seguridad es la segunda de las variables sobre las que el ISM ha puesto el acento y puede decirse que implica a todos los elementos del buque. Los camarotes son lo suficiente-

mente amplios para permitir la colocación de las camas en el sentido proa-popa, alejadas de los costados del barco, lo que supone un factor de seguridad para enfermos y tripulación en un supuesto de abordaje.

Cuenta también con un sistema de compartimentos para evitar al máximo el hundimiento del buque por entrada de agua en caso de abordaje, de similares características a las exigidas a los grandes barcos de pasajeros, lo cual garantiza su seguridad cuando tenga que enfrentarse a situaciones climatológicas extremas o a posibles emergencias.

Los dispositivos de puesta a flote y recuperación de lanchas han sido resueltos mediante un sistema que permite asegurar la embarcación, elevarla y arriarla con el mínimo riesgo para quienes realizan las operaciones y para quienes se encuentren a bordo. Otra característica del nuevo barco es su maniobrabilidad y el bajo nivel de ruidos, inferior al recomendado por la Organización Marítima Internacional.

Por último, me parece importante añadir que se trata de un buque que responde a un proyecto íntegramente español, construido en astilleros de nuestro país y con tecnología cien por cien española.

P.-El manejo de un barco de estas características ¿ha requerido una formación especial de su tripulación? ¿Va a continuar el mismo número de personas trabajando a bordo o será necesario el incremento de su plantilla?

R.-Efectivamente, el nuevo "Esperanza del Mar" supone un cambio total respecto al viejo buque hospital no sólo en el concepto de recinto hospitalario, sino también en el equipamiento y en las características técnicas de la nave. En este sentido, el ISM diseñó un plan de formación para la tripu-



"El coste final del buque hospital será de unos 3.500 millones de pesetas, incluyendo los 2.990 millones que ha costado su construcción más los gastos de equipamiento. Hemos contado con una aportación del IFOP de 770 millones".

lación del viejo "Esperanza del Mar" que ha sido seguido en los últimos meses. La tripulación, por otra parte, se ha ampliado de 30 a 38 personas, entre las que se incluyen dos médicos, dos ATS y dos celadores, además de buzos y personal especializado en la asistencia logística.

P.-El antiguo "Esperanza del Mar" ha faenado siempre en el caladero canario-sahariano, pero ¿existen proyectos para que el nuevo acuda a otros caladeros donde existan importantes concentraciones de flotas españolas?

R.-El nuevo buque hospital ha sido concebido para prestar asistencia sanitaria y apoyo logístico a los pescadores españoles en todos los mares del mundo. Por su seguridad y maniobrabilidad, está preparado para navegar en condiciones climatológicas extremas. Quiere decir que podrá prestar asis-

tencia sanitaria y apoyo logístico a las flotas españolas alejadas de los medios asistenciales sanitarios.

P.-Por último, una pregunta obligada. Después de tantos e importantes servicios como ha realizado el antiguo buque hospital "Esperanza del Mar", ¿qué planes de futuro se están estudiando para él?

R.-Antes de ultimar la decisión sobre el futuro del antiguo barco, se están analizando las posibilidades de atender las peticiones de cesión de distintos países, para continuar de alguna manera con su cometido actual o con tareas de formación sanitaria; no obstante, este fin, aunque deseable, es complejo y se están encargando distintos informes técnicos de todo tipo para ver su viabilidad. En este sentido quiero destacar la colaboración de la Dirección General de la Marina Mercante, que va a realizar una exhaustiva inspección del buque que permita una decisión definitiva.

Características técnicas del nuevo buque

- Eslora total: 97,34 metros.
- Motores propulsores principales: 2 x 2.700 Kw.
- Arqueo: 4.996 GT.
- Autonomía superior a 7.000 millas.
- Alojamiento individual para 38 tripulantes.
- Helipuerto para evacuación urgente de enfermos o accidentados.
- Zona hospitalaria con capacidad para 17 pacientes, quirófanos, rayos X, laboratorio de análisis clínicos, medios para tratamiento de quemados, camarotes para infecciosos y enfermos psiquiátricos, sistema informático conectado con el banco de datos del Centro Radio-Médico.
- Dos embarcaciones auxiliares adaptadas para transporte de enfermos o accidentados y una embarcación auxiliar de mayor tamaño, provista de U.C.I. Camarotes para 30 naufragos.
- Equipos antipolución para combatir derrames de hidrocarburos y sistemas de auxilio contra incendios.
- Capacidad para dar servicios de remolque, suministro de combustible, agua dulce, energía eléctrica y aire comprimido a otros buques.



Cientos de miles de aves marinas mueren al año a causa del palangre

El palangre es la principal amenaza de muerte para las aves marinas de todo el mundo. Los más de cien millones de anzuelos, con sus correspondientes carnadas, que se lanzan al mar anualmente provocan la muerte de entre 100.000 y 300.000 aves marinas, especialmente albatros y pardelas en el Hemisferio Sur. La situación en el Mediterráneo resulta también preocupante, como se desprende de un estudio que viene realizando desde 1997 la



UNAS MUERTES INNECESARIAS

Sociedad Española de Ornitología (SEO) en las islas Columbretes, en colaboración con la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM) y la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana, ya que está afectando a especies poco numerosas y, en algún caso, endémicas de la zona. Carles Carboneras, responsable de Campañas Marinas de la SEO/BirdLife, señala que se trata de "una muerte innecesaria", ya que todos pierden, los pescadores y las aves, y que podría evitarse con una buena campaña de concienciación y adopción de sencillas medidas.



Entre 100.000 y 300.000 aves marinas mueren todos los años ahogadas, al quedar enganchadas en los anzuelos de los palangres. Unas muertes que podrían evitarse con tan sólo aplicar una serie de sencillas medidas recomendadas por la FAO.



Largas líneas de hasta 130 kilómetros de longitud que pueden llegar a contener unos 40.000 anzuelos constituyen una trampa mortal para cientos de miles de aves marinas todos los años. Por su causa, de las 24 especies de albatros que hay en el mundo, 20 están amenazadas. Esta alta mortandad es más dañina aún de lo que las cifras hacen ver, dado que un alto número de estas aves son adultos reproductores, por lo que además de poner en grave riesgo la supervivencia del polluelo al que están alimentando, la pareja tarda varios años en volver a emparejarse y empezar a criar de nuevo, con lo que la reproducción de la especie se ve seriamente afectada. Más de la mitad de especies de albatros tiene poblaciones reproductoras inferiores a las 20.000 parejas, por lo que no pueden soportar una mortalidad no natural tan elevada.

Éstos son algunos de los datos provinientes de un estudio efectuado por la organización internacional BirdLife, que está realizando una campaña para acabar con esta matanza que no beneficia a nadie. Un informe de Greenpeace señala que, sólo en el Ártico, los palangreros japoneses que se dedican a la pesca del atún ocasionan la muerte de unos 44.000 albatros todos los años, desconociéndose los que ocasionan otras flotas en esa zona. Según dicho informe, los científicos opinan que "si no se resuelve el problema de las matanzas de albatros no habrá más alternativa que reducir drásticamente el número de palangreros que operan en la zona, si se quiere proteger a las menguantes poblaciones de estas aves".

Los pescadores, perjudicados

La gravedad del problema ha decidido a la Organización de las Naciones Unidas para la

Agricultura y la Alimentación (FAO) a tomar cartas en el asunto, obligando a los países a adoptar Planes de Acción que lleven a evitar la muerte accidental de especies amenazadas.

Las medidas recomendadas resultan sencillas y son, al mismo tiempo, muy eficaces, como ya se ha demostrado a través de los datos científicos de que se dispone, y que podrían ser la solución a estas muertes inútiles. Y es que, como destacó a esta revista Carles Carboneras, de la Sociedad Española de Ornitología (SEO)/BirdLife, en lo primero en que hay que insistir es que son unas muertes innecesarias. *Las medidas para prevenir estas muertes, además de sencillas, no entrañan ningún problema y no tienen ninguna incidencia sobre la pesca en sí.* Pero no es sólo eso, sino que el que queden atrapadas en los anzuelos ocasiona un grave perjuicio a los pescadores.

Un anzuelo que pesca un ave es un anzuelo que no pesca un pez, y si eso se multiplica por el número de aves atrapadas... Por otro lado, prosigue el responsable de la campaña de aves marinas de la sección española de BirdLife, cada vez que se captura un ave se produce una situación engorrosa para los pescadores, ya que son animales muy grandes en algunos casos y se requiere un tiempo de dedicación para desengancharlos del anzuelo. En ocasiones, los pescadores optan por cortar el sedal, pero eso significa que hay que volver a montarlo, por lo que se produce un perjuicio en tiempo y en dinero.

Precisamente por ello, se insiste en que buena parte del problema se podría reducir a la falta de concienciación de los pescadores sobre el alcance y la envergadura de esta situación. De ahí la necesidad de lanzar una campaña mundial, como la que está en marcha, que haga ver la dimensión real del problema.



La SEO realiza un estudio sobre la incidencia del palangre en las aves marinas en el entorno de la reserva marina de las islas Columbretes, en colaboración con la Secretaría General de Pesca Marítima y la Consejería del Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana.

Mediterráneo: situación delicada

Aunque, como se ha señalado, el problema principal se centra en los océanos australes, en el Mediterráneo también se está produciendo una delicada situación debido a la alta mortandad de algunas especies en relación con el número de ejemplares. Así, la pardela balear, reclasificada como "en peligro de extinción", preocupa mucho a los expertos, ya que además de su

escaso número –unas 3.000 parejas–, se trata de una especie endémica de Baleares.

La más perjudicada por los palangres en el Mediterráneo es la pardela cenicienta, que es un pariente lejano de los albatros. *No se pensaba que estuviese muy amenazada, señala Carles Carboneras, pero por lo que estamos observando la mortalidad puede ser superior a lo que estimábamos, y la especie lo está acusando.* Ésta es una de las conclusio-

nes a las que ha llegado la sección española de BirdLife, la Sociedad Española de Ornitología, en un estudio realizado en colaboración con la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM) y la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana, iniciado en 1997. El objetivo de este estudio es la recogida de datos sobre la mortalidad de aves a causa del palangre en la pesquería que se realiza en el entorno de la reserva de las islas Columbretes.

Se ha constatado que los palangres matan, en la zona de las Columbretes, entre 400 y 1.800 pardelas cenicientas al año, a las que hay que sumar otras 1.300 en Baleares, más las que mueren en el resto del Mediterráneo. Esto supone una tasa de mortalidad de entre un 4 y un 6% anual de sus poblaciones, un nivel muy alto que difícilmente puede soportar una especie durante mucho tiempo.



La población que se produce en las Columbretes se ha reducido, en dos años, en un 45%. Si prosigue esta tendencia, y todo parece indicar que así será, se podría producir la extinción de alguna de estas especies en el área objeto de estudio. El problema se torna más grave en el caso de la pardela balear, ya que se trata de una especie autóctona, como se ha apuntado anteriormente. Y no sólo se está viendo afectada esta especie en Baleares, sino en todo Levante, donde acude a alimentarse.

Por ello, la situación en el Mediterráneo se puede convertir en grave de no tomarse las oportunas medidas. *Se está trabajando en la recopilación de datos y, al mismo tiempo, con el sector pesquero, para saber exactamente cómo están funcionando las medidas que se están adoptando para evitar la alta mortandad de estas aves* (que se relatan más adelante), comenta el responsa-



ble de la Campaña de Aves Marinas de la Sociedad Española de Ornitología.

La colaboración de los pescadores es buena, como destaca Carles Carboneras. *Al desconocimiento existente en un primer momento le siguió otro en que se produjo un rechazo inicial, como es lógico, a cualquiera que vaya intentando hacerles cambiar sus hábitos de pesca, pero enseguida, se dieron cuenta del problema y ahora se puede decir que hay una buena predisposición.*

Medidas de precaución

La campaña que está realizando BirdLife, además de plasmar la dimensión real del problema, reflejando el número de aves que mueren todos los años en todo el mundo, realiza un seguimiento de los resultados de la puesta en práctica de distintos métodos para aminorar dicha incidencia. Las actuaciones van encaminadas especialmente hacia las capturas accidentales de las distintas especies de albatros, las más afectadas en el Hemisferio Sur. Unos métodos contrastados a través de numerosos estudios y, por ello, recomendados por la FAO y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) a través del Plan de Acción Internacional.

Las medidas son, en general, sencillas de aplicar y no suponen un coste para los armadores, especialmente si se tienen en cuenta los perjuicios en tiempo y dinero que suponen estas capturas accidentales. Se ha constatado que una de las acciones que eleva enormemente el número de estas capturas es cuando se hacen coincidir las operaciones de largado con las de recogida de las artes, algo que es muy frecuente que ocurra, ya que como las operaciones de largado pueden durar mucho tiempo —entre seis y diez horas—, se aprovecha para realizarlas también cuando se está cobrando el arte. *Hacer*

coincidir estas dos operaciones es muy nefasto, porque cuando estás cobrando hay descartes que atraen a las aves.

Dado que el peligro reside en el plazo que transcurre desde que se lanza el anzuelo con la carnada hasta que éste se hunde en el agua, resulta muy efectivo cualquier sistema que se adopte para lograr que ese período de tiempo sea lo más breve posible. Así, una de las medidas que han demostrado gran efectividad es la de añadir a la línea principal un peso que acelere el hundimiento.

También acelera el hundimiento el descongelar previamente la carnada. Sin embargo, este método en pesquerías lejanas suele ser más complicado, ya que estamos hablando de 40.000 anzuelos y sus correspondientes carnadas, y para descongelarlas habría que disponer de un espacio que no suele existir; comenta Carles Carboneras.

Una empresa ha desarrollado un método, denominado "mustad" que elimina prácticamente el problema, ya que consiste en un aparejo que se añade a la popa del buque y que hace que la línea principal y los anzuelos salgan del barco por debajo del agua. *Éste es el único de los métodos estudiados que necesitaría de una pequeña inversión, de poco más de tres millones de pesetas, y resulta tremendamente efectivo.*

Existen otras actuaciones que han resultado también muy eficaces, como la de teñir la carnada de azul, lo que dificulta mucho que las aves la vean. También resulta determinante el horario en que se realizan los trabajos de largado. Si tienen lugar por la noche, disminuye mucho su incidencia, ya que las aves marinas son poco activas en esas horas. Esta medida afecta más al cambio de hábitos de los pescadores, pero sin mayor incidencia en el caso de las pesquerías lejanas.

"Un anzuelo que pesca un ave es un anzuelo que no pesca un pez, por lo que los pescadores también resultan muy perjudicados. Además, deben dedicar tiempo a desenganchar a las aves atrapadas o cortar el sedal y volver a montarlo" (Carles Contreras).



Son, como puede apreciarse, medidas elementales, como esta otra de arrastrar una boya a medida que se va largando, y de la línea que conecta la boya con el barco hacer colgar unas cortinas de plástico o similar. Es lo que se conoce como línea espantapájaros, y que también se ha demostrado muy efectiva. Otros métodos, como hacer ruido o echar agua con una manguera, resultan menos efectivos.

En cuanto al Mediterráneo, en el estudio que está realizando la SEO/BirdLife en colaboración con la SGPM, la línea es-

pantapájaros no ha resultado tan eficaz como en el Hemisferio Sur. La posibilidad de calar la línea de noche, de gran eficacia, se muestra aquí más complicada, como explica Carles Carboneras, ya que al tratarse de una pesquería costera, los marineros se ven más condicionados por el horario de las lonjas que los que realizan pesquerías lejanas.

El resto de los métodos que se centran en acelerar el hundimiento de los anzuelos sí se demuestran aquí igualmente eficaces. De todas formas, se sigue trabajando en la búsqueda de

nuevos métodos que consigan buenos resultados y sean sencillos de aplicar por parte de los pescadores. Y, en este sentido, el responsable de la Campaña de Aves Marinas de la SEO solicita la colaboración de los pescadores para que, aportando su experiencia y conocimientos, sugieran métodos que puedan reducir esta mortalidad.

Actuación internacional

Como se ha dicho, y resulta evidente tras la relación de los distintos métodos que se sugieren, la mayoría son de sencilla aplicación y no conllevan inversiones económicas, salvo uno de ellos. Pero incluso en este último caso, el importe económico comparado con lo que cuesta un barco y los resultados —evitando la mortandad de aves y el ahorro de tiempo en las faenas pesqueras— es muy bajo.

Por lo tanto, lo primero que se infiere es que la adopción de estas medidas está más relacionada con el cambio de hábitos de los pescadores que con la dificultad de la aplicación de éstas. Y en este sentido, como ya se ha apuntado anteriormente, hay que insistir en que la principal tarea a abordar es la de concienciación de los trabajadores del mar y el importantísimo papel que pueden jugar para evitar esta grave situación.

Si se aplicaran todas las medidas señaladas anteriormente, el problema de la mortandad de aves marinas desaparecería casi por completo.

Ya está en marcha (se inició hace 4 años) la campaña de concienciación, al igual que la de intentar introducir normas que hagan obligatorio el cumplimiento de los métodos ya señalados para reducir esta alta mortandad. Así, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) han



decidido intervenir, obligando a los países a adoptar Planes de Acción para evitar la muerte accidental de especies amenazadas durante las operaciones de pesca.

Las medidas antes reseñadas están contenidas en el Plan de Acción Internacional de la FAO. Su cumplimiento es voluntario hasta que los países las incorporen al Plan de Acción Nacional. España ya se ha mostrado favorable a esta incorporación, según comentó a MAR Carles Carboneras.

También se habrá dado un importante paso adelante cuan-

do entre en vigor un tratado sobre protección de aves marinas firmado a comienzos de enero en Ciudad del Cabo (Sudáfrica), auspiciado por Naciones Unidas. Se trata de un acuerdo internacional específico para la conservación de los albatros que incluye actuaciones encaminadas a la protección de sus colonias y que, esencialmente, contiene las medidas que se han venido comentando. Precisamente el pasado 22 de junio se abrió a la firma este tratado para su ratificación, y por el que ya han demostrado su interés algunos países como España, Gran

Bretaña, Nueva Zelanda y Australia, entre otros.

Colaboración de los pescadores

El camino abierto es muy importante, y los impulsores de esta campaña de defensa de las aves marinas otorgan una gran importancia en su futuro éxito a la actitud que mantengan los pesqueros españoles. *Los buques españoles, tanto los que actúan bajo pabellón español como los que lo hacen a través de empresas mixtas, suponen una proporción muy alta de los que*

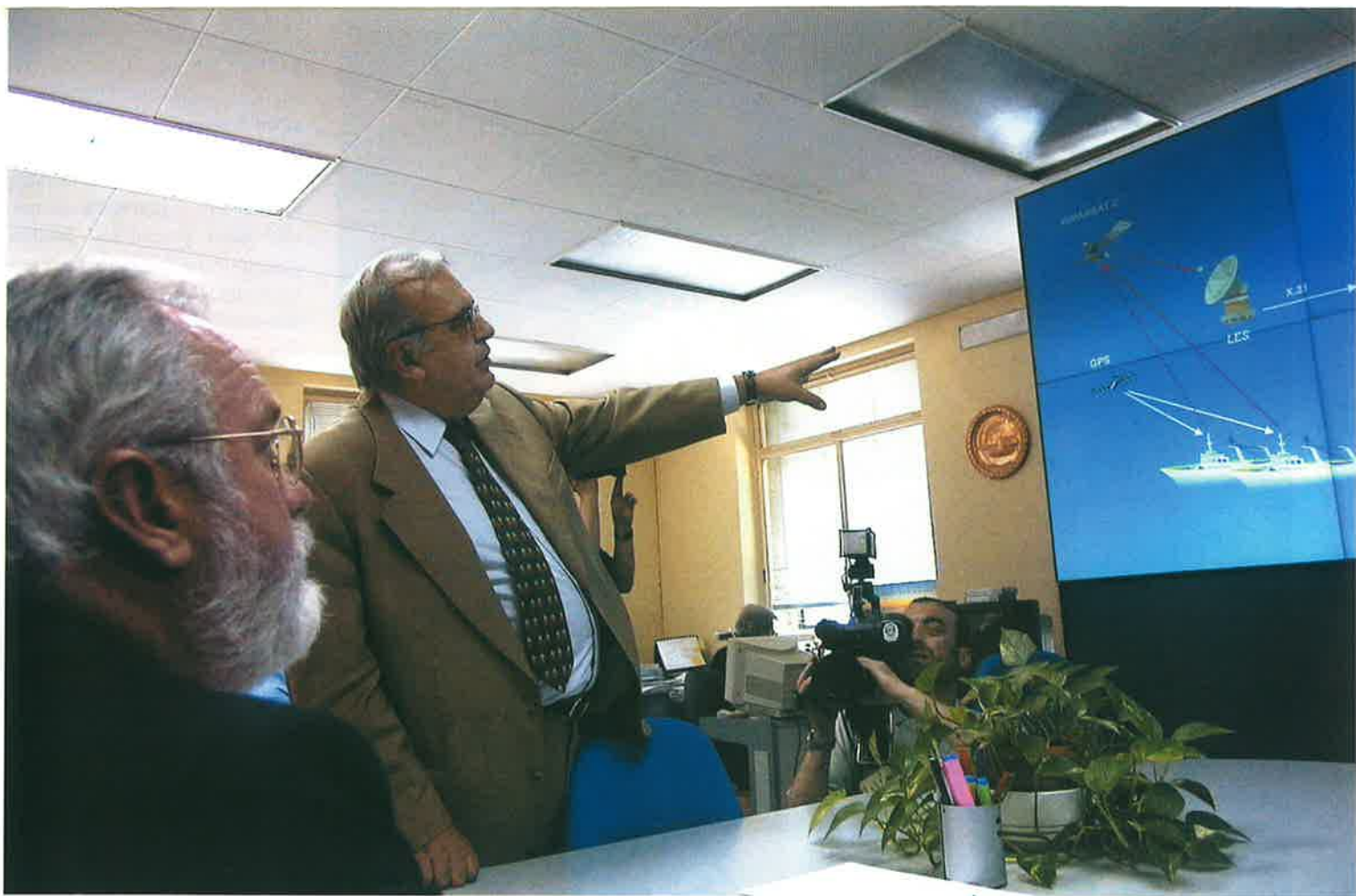
están faenando en todo el mundo, especialmente en el Hemisferio Sur; como destaca nuestro interlocutor, y precisamente por ello estos pescadores pueden constituir un ejemplo de gran importancia para el resto si van adoptando las medidas necesarias para prevenir la mortandad actual de aves marinas.

El otro gran problema para la reducción de estas muertes es el que procede de las flotas con bandera de conveniencia, que no se rigen por ningún acuerdo internacional, no informan de sus capturas ni respetan la mayoría de las legislaciones internacionales sobre protección del medio ambiente, seguridad o empleo. *No tienen ningún miramiento, ni con aves ni con métodos de pesca ni con nada. Están pescando en las mismas zonas y sin ningún control. Hay un claro intento, por parte de la Secretaría General de Pesca Marítima, por acabar con estas banderas y con la pesca pirata, por tratarse de una competencia desleal y por ocasionar perjuicios graves a la gente que está embarcada. Como además ocasiona una altísima mortandad de aves, está claro que estaremos todos juntos en contra de esta pesca.*

No cabe duda de que todos aquellos que se preocupen por la conservación del hábitat marino y estimen necesaria la realización de una pesca respetuosa y responsable estarán a favor de la aplicación de estas medidas. Desde la SEO se apuntaba la importancia de que los pescadores españoles encabezen este movimiento, ya que, por su número y peso en el sector, constituirían un ejemplo de enorme valor. Algunos ya lo están dando, como los de Altea, Castellón o Vinaroz, aplicando medidas que reduzcan este alto número de muertes innecesarias. ■

Raúl Gutiérrez

Fotos: Graham Robertson, de la Australian Antarctic División, cedidas a MAR por SEO/BirdLife



A través del Sistema Español de Localización de Buques por Satélite **PESQUEROS BAJO CONTROL**

Controlar la actividad de los buques de pesca conocer con exactitud su posición en la mar, ha sido históricamente una de las preocupaciones de las autoridades pesqueras para evitar actuaciones irregulares y preservar los recursos. Hoy no se puede decir que todo el sector de la pesca se halle bajo control. Pero se han dado pasos muy importantes en el marco de la Política Pesquera Común fundamentalmente a partir de la reglamentación comunitaria por la que se exigía la instalación de cajas azules en todos los barcos que faenen en aguas exteriores y los que lo hagan en el caladero nacional con más de 24 metros de eslora. El funcionamiento del sistema esté permitiendo la localización exacta en el caso español de unos 1.400 barcos de los que en todo momento se conoce su ubicación, velocidad de la embarcación y, en consecuencia, saber si se hallan o no faenando en zonas autorizadas o prohibidas.

Para el ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, esta posibilidad real de controlar la actividad de toda la flota española que faena en aguas exteriores es una de las mayores y mejores garantías que puede ofrecer la España a terceros países a la hora de negociar nuevos acuerdos en el sentido de que su actividad va a estar siempre bajo control y que se van a cumplir también las condiciones de pesca que se fijen. La Administración española considera este sistema como un



Actualmente hay unos 1.400 buques con la instalación de las "cajas azules", que permiten un seguimiento permanente de la actividad y posición de cada embarcación.

instrumento para conocer la actividad de esta flota que cumple un importante papel de información. Desde esta perspectiva, las llamadas "cajas azules" cumplirían con una labor preventiva, como una especie de espía dentro de cada barco que detecta cualquier irregularidad en la ubicación de la embarcación. Pero, los datos que se obtienen son también un elemento fundamental a la hora de abrir expedientes por posibles infracciones.

De acuerdo con la normativa comunitaria y las propias disposiciones nacionales, el Sistema de Localización de Buques Pesqueros fue establecido para la flota española en el año 2000 y para ello se puso en marcha el Centro de Seguimiento de Pesca dependiente de la Secretaría General de Pesca Marítima, con una inversión inicial de unos 300 millones de pesetas. Este Centro, integrado en la Subdirección General de Inspección Pesquera, funciona de forma ininterrumpida y de forma automática 24 horas al día. Desde las



ocho de la mañana a las diez de la noche lo hace mediante un equipo de 10 personas de las que cuatro son inspectores, incluidos los fines de semana y festivos, y el resto del tiempo lo hace de forma automática con un sistema de alarmas de alerta. A su frente está José Luis Puig.

El Sistema Español de Localización de Buques Pesqueros por Satélite está formado, además de por el Centro de Seguimiento de Pesca, por los equipos instalados en cada barco, las denominadas "cajas azules", así como por sistemas de comunicación y posicionamiento donde destaca el Global Position System, que emite permanentemente señales a los buques para determinar su posición, rumbo y velocidad, y la transmisión de esos datos para las comunicaciones por satélite con el sistema Inmarsat-C.

Para la puesta en marcha de este sistema ha sido precisa, en primer lugar, la instalación de las llamadas "cajas azules" en cada barco. El coste de las mismas ha sido de unas 600.000 pesetas unidad, importe abonado con fondos comunitarios. Estos equipos se han construido de acuerdo con las condiciones técnicas establecidas en la normativa nacional y se hallan sellados para evitar cualquier manipulación de los mismos. Básicamente, contienen una unidad de posicionamiento y una estación de



- **Los datos obtenidos permiten conocer cualquier infracción y sirven para aplicar las correspondientes sanciones.**
- **Según las informaciones manejadas, en general, el comportamiento de los buques pesqueros controlados por este sistema es correcto.**

transmisión-recepción vía satélite, así como otros dispositivos para almacenar y proteger datos. Se ha pretendido que las "cajas azules" reúnan las máximas condiciones de seguridad para su funcionamiento. Están protegidas del medio ambiente marino, deben tener dos fuentes de alimentación, una de ellas con las baterías de emergencia del buque, almacenan en su memoria interna datos cada 10 minutos sobre la posición del barco durante seis meses y disponen de botones para indicar la actividad del barco en cada momento, ya se halle en pesca o en navegación. Las posiciones que se envíen deben tener un margen de error menor a los 100 metros y el tiempo máximo entre el envío de un mensaje y su recepción en el Centro de Seguimiento de Pesca será de 10 minutos.

El Centro de Seguimiento de Pesca controla en la actualidad unos 1.400 barcos pesqueros, por lo que es el mayor centro de este tipo del mundo. Para conocer su funcionamiento de cara a su puesta en marcha en otras latitudes, el Centro ha sido visitado por delegaciones de diferentes países entre las que destaca, por el volumen de su flota, Japón. En esa cifra de 1.400 barcos se hallan todos los que faenan en caladeros exteriores, así como los que están en el caladero nacional con eslora superior a los 24 metros.



El control de los barcos solamente afecta a los que se hallan bajo pabellón español. Por este motivo, no están bajo control los barcos propiedad de armadores españoles que faenen bajo banderas de conveniencia.

Fuentes de la Administración pesquera española consideran muy importante para el desarrollo de una política pesquera responsable en todo el mundo que el sistema funcionara para todo tipo de barcos, ya se hallen en aguas de terceros países, ya en caladeros bajo el control de organismos regionales de pesca, y sea cual sea su bandera. De esta forma se lograría el desarrollo de unas pesquerías más responsables, primero al sentirse vigilados en su actividad y, segundo, ante la posibilidad de aplicar sanciones a las pesquerías irregulares.

Con el sistema establecido, a partir de los datos sobre los derechos o posibilidades de pesca de cada barco, se conoce permanentemente la ruta seguida por cada embarcación. Se sabe la velocidad del barco y, a partir de ahí, es posible conocer si se

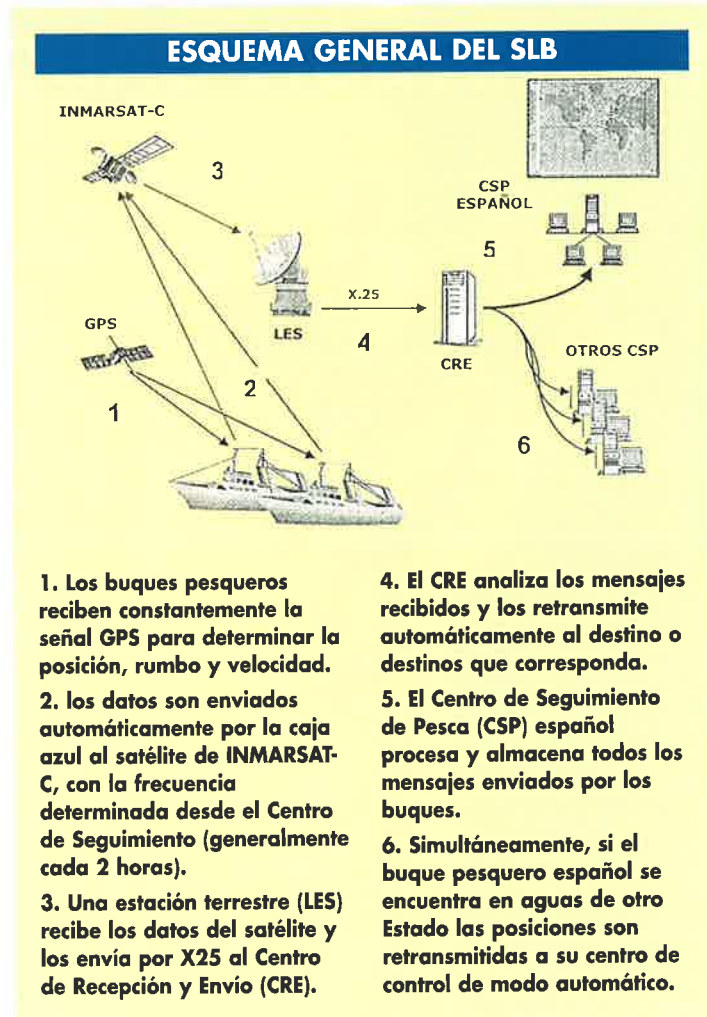
halla navegando o pescando. Cuando la velocidad se halla por debajo de los cuatro nudos, lo más probable es que la embarcación se halle en actividad pesquera. Mediante los datos proporcionados por las "cajas azules" se sabe en cada momento la ubicación de un barco y ver si se halla en la zona que le corresponde.

La información disponible mediante este sistema se puede emplear, y de hecho se hace, para la apertura de expedientes sancionadores en el caso de una infracción, pero también se emplea para tomar medidas preventivas y, en muchos casos, para avisos. Cuando se considera por los datos manejados en pantalla que un barco se halla desarrollando una actividad ilegal, por ejemplo, pesquería fuera de su caladero, inicialmente se le da un mensaje de advertencia. Si el barco no atiende la llamada, se pasa a una segunda fase, consistente en la recopilación de esa información por si la misma da lugar a la apertura de un expediente de cara a una sanción.

Según los responsables del Centro, en líneas generales, los barcos españoles que se hallan bajo este sistema de control cumplen con las reglas de juego que tienen marcadas para el desarrollo de su actividad pesquera y atienden igualmente las llamadas de advertencia cuando se hallan en un lugar prohibido. El objetivo sería que lo que se hace con estos 1.400 barcos se pudiera hacer con todas las flotas que faenan en el mundo.

El número de mensajes recibidos durante un año se sitúa en unos seis millones. Solamente el pasado mes de abril, se recibieron 280.000 mensajes en el Centro de Seguimiento de Pesca Español. De esa cifra, 75.000 se enviaron para su conocimiento a centros extranjeros ligados a los puntos donde se hallaba faenando la flota, todo ello mediante un sistema de seguridad que garantiza la confidencialidad de los datos. ■

Vidal Maté





PREVENCIÓN
DE ACCIDENTES
EN CUBIERTA

POR TU SEGURIDAD EN CUBIERTA,

NO DEJES NINGÚN CABO SUELTO



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL

INSTITUCIONES
DE LA MARINA

La medida puede beneficiar a varios miles de embarcaciones costeras

AGRICULTURA AUTORIZA AUMENTAR LA POTENCIA EN BARCOS CON MENOS DE 12 METROS DE ESLORA

El Ministerio de Agricultura, por un Real Decreto del pasado 1 de junio (580/2001) y publicado en el Boletín Oficial del Estado el pasado 5 de junio, ha dado luz verde para incrementar la potencia propulsora de los barcos menores de 12 metros de eslora, con la excepción de los arrastreros. Esta medida está enfocada a dar una mayor seguridad para este tipo de embarcaciones y se halla de acuerdo con la normativa comunitaria. España fue el país que planteó en su día esta posibilidad a Bruselas ante los problemas de seguridad que existían en una parte de la flota artesanal que provocaban numerosos siniestros fácilmente evitables simplemente con aumentar la potencia de los motores. Bruselas entendió la iniciativa española, que no estaba enfocada a aumentar las posibilidades de pesca.

Dentro de la Política Pesquera Común, y concretamente en los respectivos Programas de Orientación Plurianual de la Flota Pesquera (POP), Bruselas mantiene el principio de no incrementar el potencial de la flota comunitaria. Con carácter excepcional, en el IV POP que terminaba inicialmente a finales de este año y que se ha prorrogado 12 meses más, se contemplaba la posibilidad de que, por razones de seguridad, los barcos con menos de 12 metros de eslora que se hallen de alta en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, con la excepción de los arrastreros, pudieran aumentar su potencia propulsora de sus motores sin necesidad de aportar bajas equivalentes. A la hora de aplicar este

■ Se trata de una medida excepcional acorde con la normativa comunitaria enfocada a mejorar la seguridad de esta flota, con la excepción de los barcos arrastreros.

■ El plazo para presentar las solicitudes termina el próximo seis de septiembre y hay un período de seis meses para realizar las obras.



programa, la Administración ha establecido las siguientes prioridades. En primer lugar se contemplarán los barcos dedicados a la pesca del percebe. En segundo término se hallan en general todos los barcos sin motor que se hacen a la mar en esas condiciones y que en muchos casos cambios bruscos de la climatología les crean dificultades para regresar a tierra, algo que no sucedería con un simple motor. En tercer término se hallan los buques de estas condiciones que operan en los caladeros de Canarias y Baleares. Finalmente se hallan el resto de los barcos con menos de 12 metros de eslora.

El valor máximo de la potencia propulsora tanto para los barcos dedicados a la pesca del percebe como para el resto, en función de su eslora total, es el que figura en el Cuadro I. Los armadores podrán registrar en su peritación la potencia del nuevo motor, que no deberá superar la permitida por esta disposición. En el caso de ser inferior no la podrán aumentar posteriormente.

Estos barcos en ningún caso se podrán transformar en buques arrastreros.

Para la presentación de solicitudes se ha abierto un plazo de tres meses que termina el próximo seis de septiembre. Las obras se deberán llevar a cabo en un período máximo de seis meses. Las peticiones se deben tramitar ante los órganos competentes de cada Comunidad Autónoma. ■

Cuadro I		
Eslora (m)	Potencia máxima admitida (BHP)	
	Buques/percebe	Resto de buques
Hasta 4	12	10
5	20	17
6	30	25
7	45	38
8	65	53
9	90	76
10	120	100
11	150	126
12	190	156

Vidal Maté



El diagnóstico experto previo reconoce "una progresiva pérdida de cuota de mercado"



COMERCIO EXTERIOR LANZA UN PLAN

DE PROMOCIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO-PORTUARIO





“Incrementar la presencia del sector marítimo-portuario español en el escenario internacional, desarrollar sus potencialidades y repercutir estas acciones en una mayor competitividad de los exportadores nacionales” son las ideas-guía del nuevo Plan de Promoción, según anunció el vice-presidente ejecutivo del ICES, José Manuel Reyero, en la presentación del mismo. Este directivo del Instituto de Comercio Exterior, los presidentes de Puertos del Estado y la Asociación de Navieros Españoles, Llorca Ortega y Pardo Bustillo, presentaron también un profundo diagnóstico del sector marítimo-portuario, como base de la actuación promotora. El análisis-DAFO (“Debilidades-Amenazas-Fortalezas-Oportunidades”) reconoce que el sector marítimo “pierde cuota de mercado progresivamente, y, en parte, porque el comercio de la UE descansa principalmente en las vías terrestres”.

La escasa implantación exterior de nuestro sector marítimo-portuario figura en la primera línea del balance o diagnóstico que del mismo pudiera hacerse después de los grandes cambios estructurales de los últimos años. El estudio del sector no puede dejar de rendir tributo a las grandes líneas de liberalización y globalización que están en todos los manuales del comercio moderno.

El sector marítimo nacional, a pesar de que *“canaliza el 70 por ciento del comercio exterior y el 15 por ciento del transporte interno, no escapa a una pérdida de cuota de mercado que se hace progresiva, a medida que aumenta el protagonismo de los segmentos económicos de la Unión Europea y su predominio de las vías terrestres de transporte”*, pero el sector portuario *“se ha posicionado como punto*

clave de las cadenas de transporte y ha contribuido de manera decisiva a la competitividad del sistema, al coleccionar actualmente 338 millones de toneladas en mercancías y 20 millones de pasajeros, en cifras del año 2000”.

Con esta situación de partida y retos de futuro se ha elaborado un Plan de Promoción Exterior, al que han hecho aportes el ICEX, Puertos del Estado, ANAVE y la Dirección General de Marina Mercante (DGMM). La metodología empleada para confeccionar este Plan ha pasado por la realización de un estudio previo, que se particularizó en cada sector –el marítimo y el portuario– en cuanto que tienen pautas diferenciales del resto de los que componen nuestra economía.

Y, a la hora de fijar este nuevo rumbo del sector marítimo y portuario, se

Navieras y operadores portuarios encaminan juntos un nuevo rumbo de internacionalización de la oferta española.



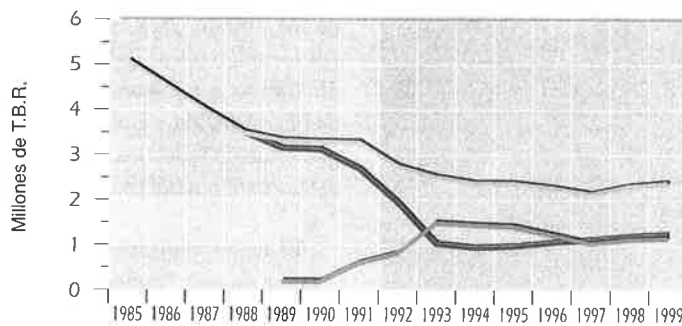
han contemplado como actuaciones más inmediatas las de “información, formación, promoción y difusión de la oferta marítimo-portuaria española”, para lo que se estima prioritario “crear una base de datos que permita acceder, tanto a esta oferta como a las ayudas de organismos públicos e internacionales, instituciones, etc.”.

Diagnóstico y objetivos

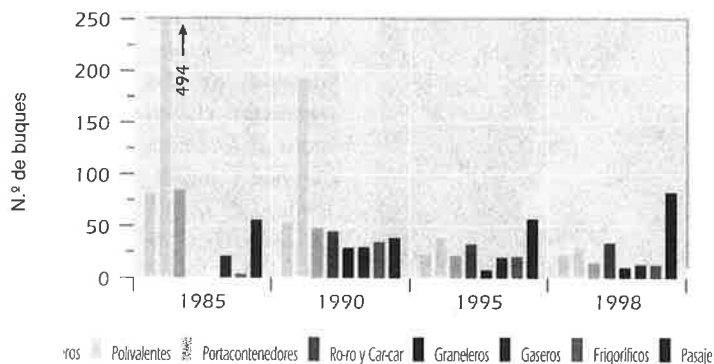
Los flujos comerciales hacia la Unión Europea, el predominio de la utilización de las vías terrestres, el incremento del valor medio de las mercancías transportadas y los cambios de modelo logístico estructuran un mapa moderno al que debe acercarse el planteamiento marítimo-portuario español. El estudio y diagnóstico del sector marítimo-portuario revela la irrupción de las llamadas “nuevas naciones marítimas” a las que se debe plantear competencia; la realidad de una transferencia de actividad, desde las tradicionales ha-

Cuadro 1

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS



EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DE BANDERA ESPAÑOLA SEGÚN TIPOLOGÍA (n.º de buques)



cia “otras regiones”, y un nuevo concepto, el de “abastecimiento global”, en sintonía con los nuevos aires de liberalización y comercio globalizado.

“La flota de bandera española –precisa el estudio– ha sufrido una drástica reducción (Cuadro 1), aunque se recupera en los últimos años, y la reducción del número de buques se acusa primordialmente en el caso de los polivalentes y petroleros”. Esta tendencia es inseparable del fenómeno de “trasvase de la flota mundial hacia países con bandera de conveniencia”, pero también es preciso notar algo que particularizadamente afecta al sector español, “su estructura empresarial, caracterizada por pequeñas navieras con un solo buque, cuya atomización se refleja en los escasos volúmenes facturados”. A sumar, su antigüedad de barcos y sus necesidades de renovación, “porque el 39 por ciento de los buques de bandera española tiene más de 20 años, y apenas el



16 por ciento tiene menos de 5 años" (Cuadro 2).

A consecuencia de todos estos extremos, existe también una cultura empresarial anticuada que ha chocado con la liberalización del sector, ahondándose el escalón competitivo respecto de los principales países. "No ha existido una internacionalización o participación en organizaciones supraempresariales que amortiguase estos déficits".

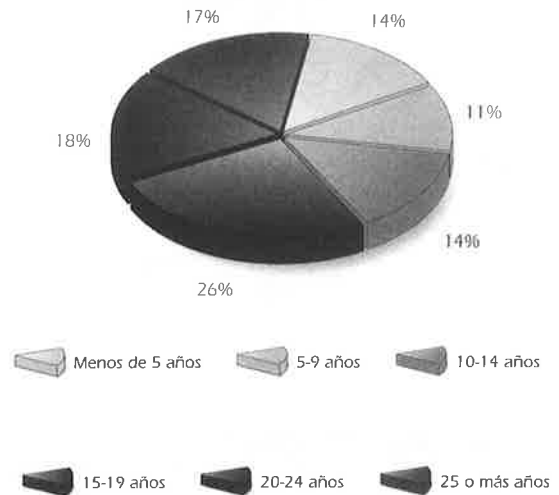
En el lado positivo, el sector marítimo-portuario presenta signos de "fortaleza propia, en el incremento progresivo de la productividad, el marco legal competitivo —merced al Registro de Canarias—, una posición fuerte en líneas regulares de cabotaje, tecnología e integración vertical". De todo esto se ha seguido que "las navieras españolas presentasen un buen nivel de competitividad, como para que, a los dos años de la liberalización la penetración de competidores extranjeros ha sido mínima, en el

mercado de las líneas de cabotaje, aunque para ello han debido verse caer los fletes y, consiguientemente, los márgenes".

Como principales oportunidades españolas del sector, el estudio denota "el que nuestros tráficos regulares de cabotaje permitirán abarcar mercados de radio medio, abrirse a la cooperación con grandes navieras internacionales y ganar cuota con

Cuadro 2

ANTIGÜEDAD DE LA FLOTA CONTROLADA POR EL SECTOR NAVIERO ESPAÑOL (1999)



la implantación del cabotaje de corta distancia".

En el capítulo de objetivos concretos que se señalan al sector marítimo —así diagnosticado— figura "la necesidad de elevar su competitividad en la oferta, fomentar el desarrollo del transporte marítimo intraeuropeo y extender sus ámbitos de influencia al sector portuario".

Puertos: buen posicionamiento geográfico-competitivo

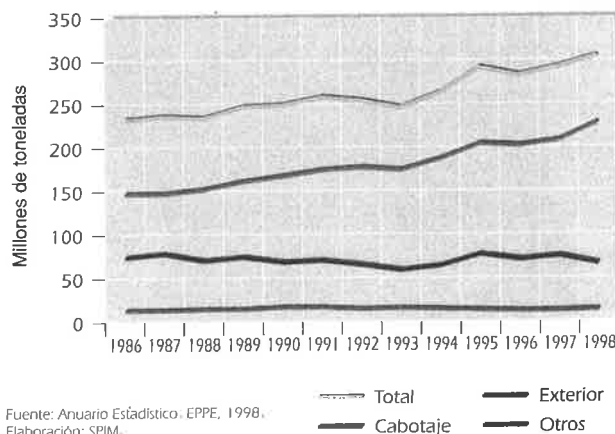
El estudio de referencia califica al sistema portuario como

"de notable desarrollo tecnológico y comercial", pues ha sido objeto de "importantes inversiones públicas y privadas durante los últimos años", al tiempo que ha gozado de una amplia "paz social", pese a que su marco laboral "presenta rigideces".

Nuestro sistema portuario sostiene "una muy elevada cuota de mercado en la canalización de los tráficos españoles" presenta un "marco legal y estratégico avanzado", y esto es así porque ha atravesado una importante etapa de transformación, desde el concepto tradicional hasta el sistema de "comunidad portuaria", es decir, integración de las actividades y servicios. Se están dando casos de avanzadas institucionalizaciones de la unidad portuaria, como ocurre en Barcelona, Valencia, Bilbao, Tarragona, etc., y las Autoridades Portuarias tratan de afianzarse como "managers port", es decir, promocionan, garantizan, aseguran, generan valor añadido e impulsan los clusters logísticos, de lo que sólo pueden seguirse beneficios para la región geográfica de entorno.

Cuadro 3

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO



Fuente: Anuario Estadístico. EPPE, 1998. Elaboración: SPIM.



El plan involucra a las Autoridades Portuarias, Agregadurías Comerciales, Cámaras de Comercio y Exportación para relanzar la imagen del sector.

Los crecimientos sostenidos de tráficos en nuestro sistema portuario (Cuadro 3) son achacables “a la mercancía general y a los aumentos de las relaciones marítimas internacionales”, y a la existencia de programas de calidad específicos, ventanilla única, etc., así como a la existencia de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL), bien notorias en Barcelona, Valencia, Algeciras, Santander, Vigo, etc.

Frente a países de la relevancia marítima de Francia y Alemania, que apenas canalizan el 50 por ciento de mercancías nacionales, España encamina la práctica totalidad de su comercio marítimo.

Pero el sistema portuario español no está exento de debilidades, que afloran “desde la dimensión pequeño-mediana de una parte importante de los puertos españoles y el desigual desarrollo tecnológico de los mismos” hasta “el incipiente desarrollo de las re-

des”, y especialmente su conectividad ferroviaria (Cuadro 4), que va bien hacia Portugal –por el homologado ancho de vía– y no tan bien hacia Europa.

Otra característica manifiestamente mejorable es la que deriva de “las rigideces del marco laboral en que han de desenvolverse las Autoridades Portuarias y las Sociedades de Estiba”. Ciertamente, esta última actividad presenta una importante repercusión en el coste y

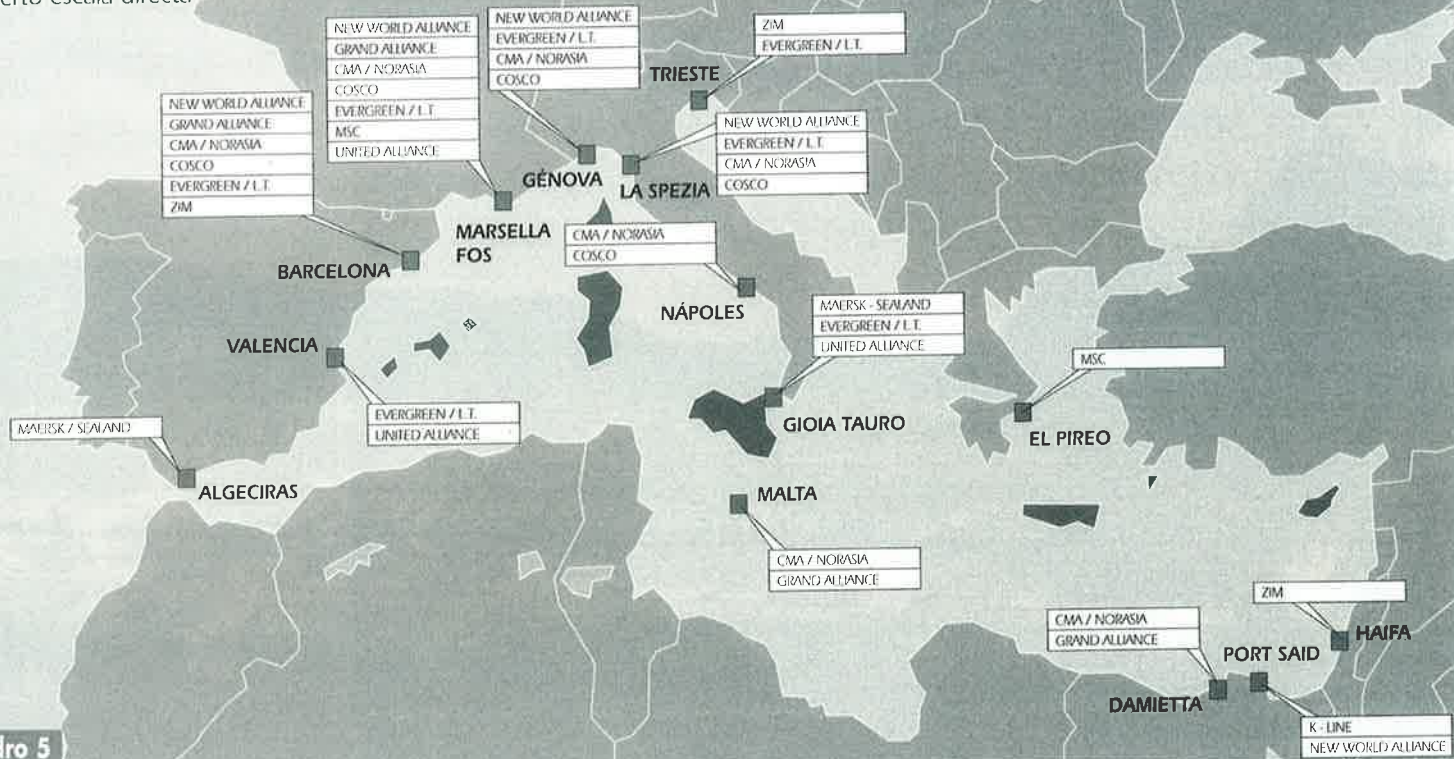
calidad del servicio del pasaje portuario y su marco actual impone restricciones a su optimización. A pesar del elevado número de estibadores existente en España –168, la mayoría presentes en un solo puerto–, el sector presenta una cierta concentración, y, por su parte, los consignatarios funcionan atomizadamente, por el alto número de pequeñas empresas que realizan consignación de buques de manera esporádica.



Del lado de la pura competitividad exterior, nuestro sistema “acusará la mejora progresiva de los sistemas portuarios vecinos y su agresividad inversora y comercial, una consecuencia más de las primeras muestras de sobrecapacidad que están apareciendo en el Mediterráneo occidental”. Ello, dando por descontada la evidente superioridad de los puertos del Norte europeo, en cuanto a concentración de tráficos y desarrollo logístico. Todo el sistema portuario mundial presenta claros síntomas de concentración, para el caso de los tráficos de contenedores, y se estima que, al horizonte 2005, el 30 por ciento del volumen mundial de containerización estará manipulado por los 15 principales operadores portuarios.

El Mediterráneo está llamado a ser “eslabón-clave entre los grandes centros generadores de tráfico marítimo (Cuadro 5) y se convertirá en corredor alternativo al Pacífico. La gran cantidad de puertos exis-

Puerto HUB
Puerto escala directa



Cuadro 5

Cuadro 6

PLAN DE PROMOCIÓN DE LOS SECTORES MARÍTIMO Y PORTUARIO

- **Sector Marítimo:**
Incremento de la actividad naviera española:
 - Mayor participación en los flujos marítimos españoles.
 - Mayor participación en otros flujos.
- **Sector Marítimo-Portuario:**
 - Incremento de la participación del modo marítimo en los flujos de transporte.
 - Mayor presencia internacional del sector marítimo-portuario español.
- **Sector Portuario:**
 - Incremento en la captación de tráfico extranacionales.
 - Fidelización de los tráfico actuales y futuros.



tentes en la zona mediterránea provocará una acelerada carrera competencial” más pronto que tarde.

Proyección exterior y servicio a la exportación

Del referido estudio se han desprendido una serie de actuaciones por objetivos que se encaminan al servicio de la proyección exterior y servicio a la exportación (Cuadro 6). Este Plan de Promoción del Sector Marítimo

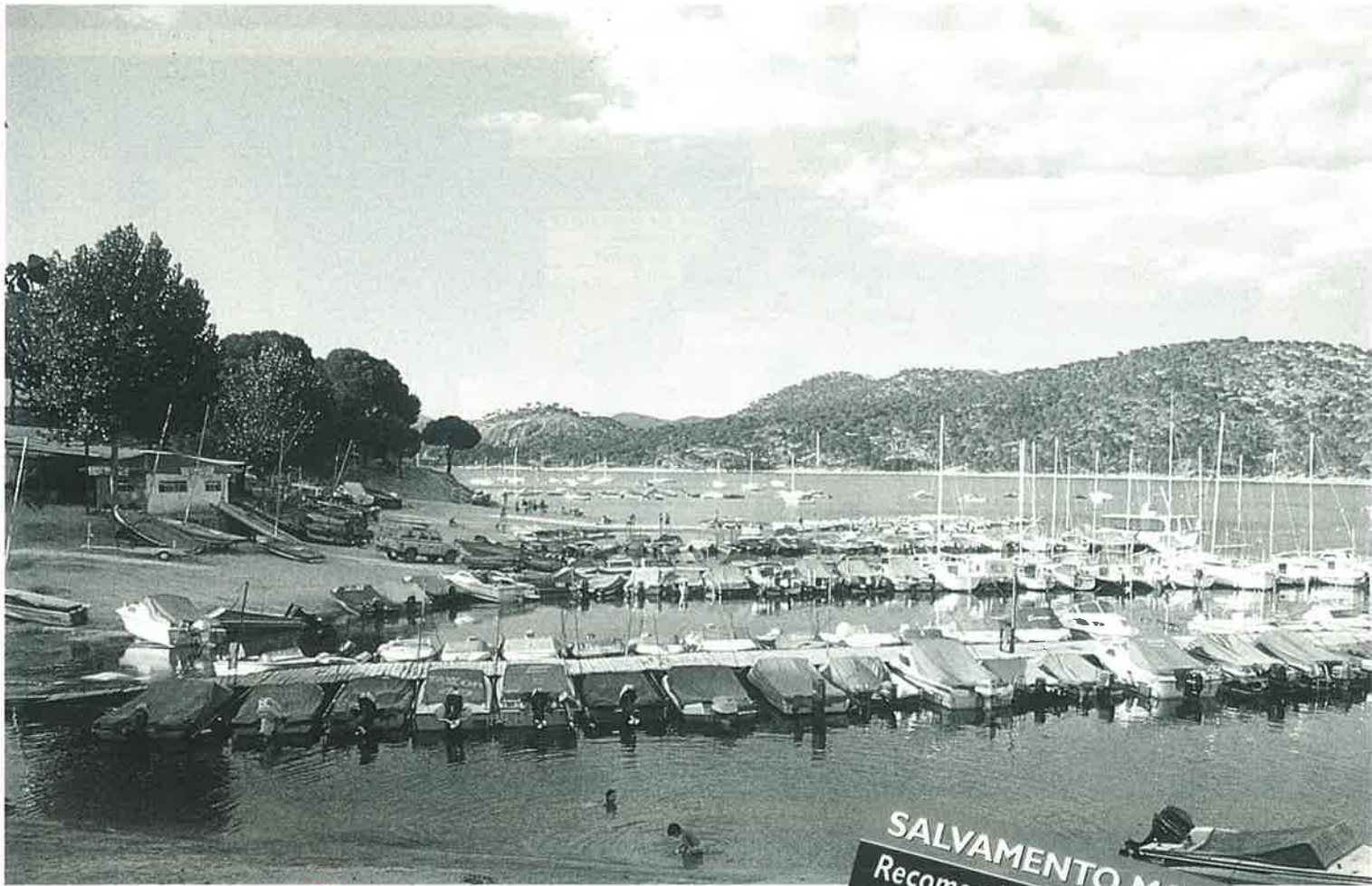
Portuario reconoce que la internacionalización de este sector tiene “unas características diferenciales” con respecto a los demás, y debe esforzarse en las tareas de “información y formación, conocimiento de sus propias palancas de acceso a la oferta/demanda, bases de datos, disposiciones de ayudas y específicas atenciones al marketing”.

El sector necesita, con las características de “plan de choque”, proyectarse –aprovechando los nuevos sistemas de mailing elec-

trónico– a todo el conjunto de importadores/exportadores, para que la oferta portuaria y naviera de España mejore posiciones. Se trata de una operación de mejora de imagen general del sector y, a la vez, de popularización del conocimiento sobre el cabotaje de corta distancia (“Short Sea Shipping”).

El Plan aspira a “hacer converger los intereses de las Autoridades Portuarias y de las navieras hacia la implantación de nuevas líneas” y ha de compatibilizarse con la mejora competitiva del transporte y la intermodalidad portuaria vía “estudios de mercado y viabilidad, alianzas empresariales, cooperación con RENFE, grandes transitarios, operadores logísticos, etc., para integrar la cadena”. Y trata de proyectarse con actuaciones de apoyo desde las Agregadurías Comerciales de las Embajadas, Delegaciones Exteriores de las Cámaras de Comercio, etc., y la triple administración estatal, autonómica y local. ■

S. de Francisco



CAMPAÑA DE SEGURIDAD PARA LA NÁUTICA DE RECREO

La Campaña sobre Seguridad en la Náutica de Recreo para el presente verano 2001 incorpora la novedad de publicaciones y guías en cuatro idiomas de la Unión Europea y las lenguas cooficiales españolas. Por cuarto años consecutivos, el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Marina Mercante actualizan los nuevos conceptos y legislaciones –“Mercado CE, Inspección y Despacho” de embarcaciones de recreo– y perfeccionan otros instrumentos al servicio de la seguridad marítima y el salvamento, según expresó el subsecretario de Fomento, Adolfo Menéndez, en la presentación de la campaña.

SALVAMENTO MARÍTIMO
Recomendaciones básicas
para el rescate por
helicóptero



Incorpora la nueva legislación sobre inspecciones y despachos de lanchas y el compromiso medioambiental

La seguridad marítima fue entendida –en el discurso de presentación de la presente campaña– como “una actitud social ante el riesgo, en una triple perspectiva, la prevención del mismo, la utilización de las cosas conforme a sus características técnicas y funcionales y, por último –y no menos importante– el que cuando, a pesar de toda la diligencia desplegada, el azar concreta el riesgo en accidente, funcionen los equipos de ayuda o rescate”.

Al referirse a este reto de eficacia ante cualquier emergencia, el subsecretario de Fomento, Adolfo Menéndez, recordó que Salvamento Marítimo, coordinado con Ayuntamientos, Comunidades Autónomas, Vigilancia Aduanera, Guardia Civil,

Cruz Roja, Secretaría General de Pesca y Ministerio de Defensa, entre otros organismos, “incrementan su actividad de servicio hasta con 19 actuaciones/día durante el último verano, y casi siempre por imperativo de los deportes náuticos”.

Entre el 15 de junio y 15 de septiembre de 2000 fueron atendidas 763 emergencias relacionadas con embarcaciones de recreo, “una consecuencia razonable del progresivo incremento del parque español, que matriculó 12.000 lanchas nuevas ese año último, y ha alcanzado ya una cifra total de 200.000. Tal fenómeno expansivo invita a las consiguientes actuaciones de la Administración a perfeccionar los instrumentos de ayuda y rescate, y, al objeto de la prevención básica de las situaciones de

riesgo, se ha hecho un esfuerzo divulgador entre clubes náuticos, puertos deportivos, escuelas de enseñanzas del mar, Capitanías y Centros de Salvamento”.

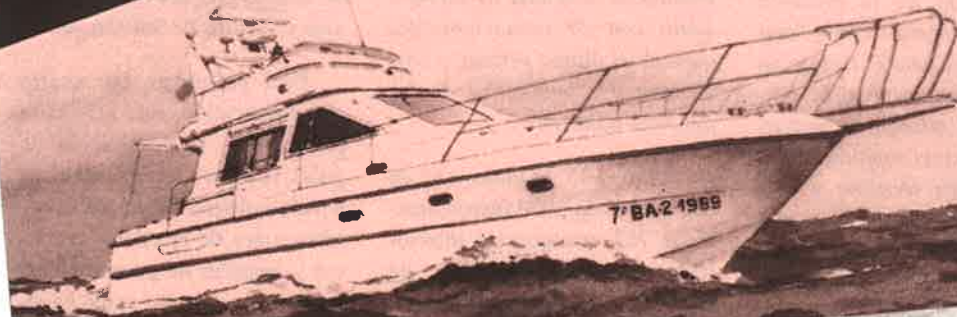
Para patentizar, por cuarto año consecutivo, esta actuación previsor, a la publicación de guías, folletos y tarjetas náuticas y meteorológicas se añadirán celebraciones de ejercicios prácticos y jornadas de puertas abiertas, en las que se explicitarán todos los extremos de que trata la documentación de la campaña. Como instrumento básico de consulta se ha editado una versión revisada de la “Guía Práctica para la Náutica de Recreo”, a la que se acompañan folletos de especialización dirigida a “Mercado de Embarcaciones CE”, “Inspección Técnica y Despacho”, “Equipos de Seguridad”, “Normas para Rescate por Helicóptero”, “Pesca”, “Actividades Subacuáticas”, “Surf y Windsurf”, “Prevención de la Hipotermia”, “Motos Náuticas” y “Mares Limpios”, este último de aspecto generalista para reforzar el compromiso medioambiental de todo el sector náutico de recreo.

Respuestas al ámbito de la UE

Los expertos de Salvamento Marítimo tienen claro, tras recoger el impacto de las tres anteriores campañas veraniegas, que “el usuario de la navegación de recreo ha elevado su sensibilidad y demanda de información, así como su conocimiento, a la hora de reclamar y operar con los medios de rescate”, por lo que cumplido este primer objetivo, “se afronta ahora la elevación de estos techos y, también, se es consecuente con el componente turístico europeo de nuestras costas, incorporando cuatro idiomas del ámbito UE y las len-



Recomendaciones básicas para embarcaciones de recreo



ANTES DE ZARPAR

- ✓ Infórmese de las previsiones meteorológicas para la zona donde pretenda navegar, evitando la salida en caso de mal tiempo o de mala visibilidad.

El Instituto Nacional de Meteorología (INM), las Estaciones Radiocosteras de Telefónica y los Centros de Salvamento Marítimo difunden Boletines Meteorológicos de forma permanente: acuda a ellos a través del teléfono o de las emisiones radio.

- ✓ Mantenga y revise cuidadosamente su embarcación utilizando la lista de comprobación o "check list", principalmente: carburante, motor, sistema eléctrico, equipos de navegación y comunicaciones, aparejos, sistemas de seguridad, etc.

Recuerde que más del 50% de las emergencias provocadas por las embarcaciones de recreo están motivadas por fallos mecánicos o estructurales.

- ✓ Deje información en tierra de sus planes de navegación y de las características de su embarcación: en la Capitanía Marítima, en su Club Náutico, a familiares o amigos. No altere este plan salvo caso de fuerza mayor.
- ✓ Asegure su embarcación y sus tripulantes.

DURANTE LA NAVEGACIÓN

- ✓ Mantenga una vigilancia constante y respete las Normas del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar.

- ✓ Permanezca atento a la evolución del clima. En caso de empeoramiento inesperado no asuma riesgos y busque refugio. Haga que su tripulación lleve arneses de seguridad y puestos los chalecos salvavidas.

- ✓ Respete el uso del Canal 16 de VHF y mantenga una escucha permanente.

ANTE UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA

- ✓ Si la embarcación se encuentra en grave e inminente situación de peligro, transmita la señal de socorro MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, mediante el Canal 16 de VHF o la frecuencia 2.182 Khz de onda media. Si dispone de radiobaliza, actívela manualmente.

- ✓ Si necesita ayuda urgente, pero no está en peligro inminente, deberá emitir la señal PAN, PAN, PAN, en las mismas frecuencias antes citadas.

- ✓ Recuerde que el uso de la telefonía móvil para hacer una llamada de socorro tiene



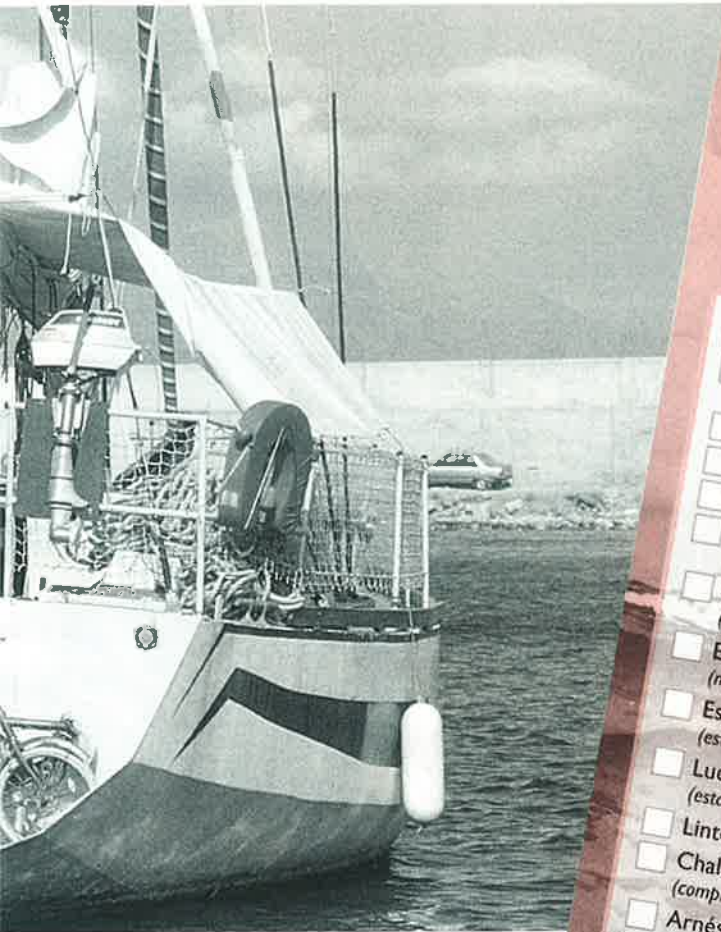
guas cooficiales españolas a las publicaciones de la campaña".

Español, inglés, francés y alemán, euskera, catalán, gallego y valenciano replican toda la documentación de Prevención y Seguridad Marítima, su Guía Básica y 17 folletos y 3 tarjetas de navegación, que permitirán al navegante repasar –antes de hacerse a la mar– desde los estados meteorológicos y la frecuencia de radio hasta todos los elementos de equipo básico y auxiliar, a prueba de olvidos o improvisaciones.

También se actualizan todas las normativas vigentes en torno a inspección y despacho, operativas de colaboración en alarma y rescate, así como las comprobaciones técnicas y de estructura del barco, bien asumido que se tiene que, en el verano último, el 51 por ciento de las emergencias fueron debidas a fallo mecánico/estructural.

Y es que, aunque mentira pareciese, quedarse sin combus-

Perfecciona la tarjeta náutica para las previsiones de meteorología, equipo y apoyo al rescate.

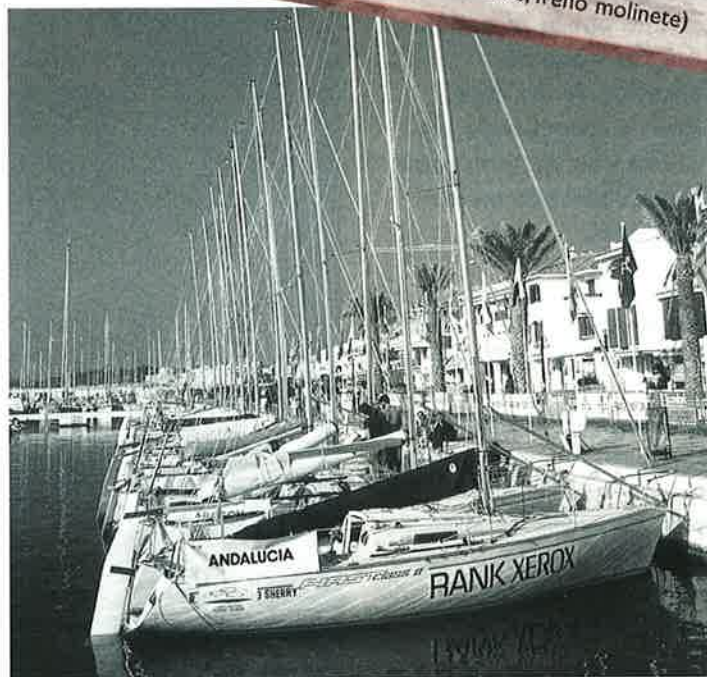


tible sigue siendo –en las costas españolas– un incidente de lo más común y principio de la llamada de socorro.

Concepto dinámico de la seguridad

Siendo los fallos mecánico-estructurales y el quedarse sin combustible el principal gran saco de los problemas de navegación deportiva, las autoridades marítimas tienen claro que “la seguridad es entendida como un concepto dinámico y cambiante, que en la presente campaña dirige también atenciones a los derechos de los bañistas –ceranos a muchas prácticas de navegación– y el medio ambiente marino.

Si se reitera, por un lado, un capítulo especial de seguimiento a la navegación de las motos acuáticas –a cargo, primordialmente, de quienes las alquilan o explotan–, porque han sido conflictivas en playas que perjudicaron los derechos de los bañistas, no



Lista de Comprobación

Check List

Antes de salir a la mar es conveniente comprobar

- Predicción meteorológica
- Equipo de navegación y gobierno (compás, corredera, timón y radar)
- Combustible para el viaje y reserva
- Equipos de comunicaciones (VHF)
- Cartas náuticas de la zona
- Equipo de propulsión (aceite, niveles, refrigeración, bocina, filtros, bujías)
- Estanqueidad y sistemas de achique (válvulas de fondo, sentinas, inodoros, fregaderos, portillos, escotillas)
- Estado de las baterías (nivel, carga, corrosiones, cargador, conexiones)
- Estado tomas de corriente (estanqueidad, terminales)
- Luces de navegación (estanqueidad, bombillas, casquillos)
- Linternas y pilas de repuesto
- Chaleco salvavidas para cada tripulante (en su caso, talla para niños) (comprobar: silbato, tiras, cintas reflectantes, nombre embarcación)
- Arnés de seguridad
- Estado del equipo de seguridad (balsas, bengalas, señales fumígenas, espejo de señales, aros)
- Sistema contra incendios
- Reflector radar, radiobaliza (406 Mhz preferiblemente)
- Agua potable (en los tanques)
- Plan de navegación (entregarlo/comunicarlo al Club Náutico)
- Documentación del barco
- Anclas y cabos (estiba, corrosiones, freno molinete)

menos se vigilan las degradaciones por vertidos o desechos, de preocupantes consecuencias físicas y estéticas.

Y por último, y no menos importante, la panoplia de consejos y observaciones renueva la conclusión, bien asentada en la experiencia, de que el fallo humano interviene en más de la mitad de las situaciones de peligro, cuando “lo perseguido por todos es la satisfacción, el disfrute y el regreso feliz del mar”. ■

S. de F.

Informe sobre los datos de empleo

BRUSELAS PIDE TRANSPARENCIA EN EL SECTOR PESQUERO

Los métodos estadísticos para medir el empleo en el sector pesquero español deberían aportar información más detallada sobre el sector en las Comunidades Autónomas y hacer la información más accesible en el supuesto de llevarse a cabo una hipotética armonización de los datos estadísticos de los Estados miembros de la Unión Europea, según se desprende de un estudio comparativo realizado por la Dirección General de Pesca (DG XIV). El estudio pone de manifiesto las similitudes y diferencias de los datos aportados por los países miembros y recomienda los pasos a seguir por los Estados hacia una armonización de la información estadística de empleo tanto en la pesca como en las industrias auxiliares.

La Comisión Europea ha emitido un informe basado en el estudio comparativo de los métodos estadísticos seguidos por los Estados miembros de la Unión Europea (UE) durante el bienio 1999-2000, con la excepción de Luxemburgo, para medir el empleo en el sector pesquero.

El objetivo del informe no es determinar cuál es, o debería ser, el nivel apropiado de armonización, sino estudiar si las definiciones que los países tienen de empleo en el sector son similares y resaltar qué países y datos de sus estadísticas no están a la altura de lo exigido por la UE. Por tanto, el informe pone de manifiesto las similitudes y las divergencias de los datos apr-





tados por los Estados miembros sobre el empleo en el sector pesquero, y muestra las divergencias existentes entre los países en cuanto al nivel de detalle de los datos obtenidos.

La información analizada se basa en estudios específicos que se han llevado a cabo en los catorce Estados miembros durante los años 1999 y 2000. El sistema de trabajo utilizado en el estudio ha comparado uno por uno los diferentes elementos de las estadísticas sobre el empleo entre los Estados como, por ejemplo: definición de empleo, clasificación de los subsectores del sector pesquero, información detallada de cada una de las regiones de los países miembros y calidad de la información, así como su disponibilidad.

También se ha realizado una comparación entre los elementos estadísticos para saber qué Estado o Estados causarían problemas si se tomara la decisión de armonizar los datos de los países miembros de la UE. La comparación se realiza únicamente con las fuentes de datos recomendadas en los diferentes estudios nacionales elegidos como mejores candidatos para llevar a cabo una base de datos armonizada.

Entre las diferencias encontradas en los datos estadísticos analizados en lo concerniente a definición de empleo, éstas aportan los mismos datos de contratación durante las distintas épocas del año. Y, por tanto, la volatilidad laboral no es recogida. Un buen ejemplo de la volatilidad del

empleo en este sector lo muestra el temporal de lluvias que padeció especialmente Galicia durante el invierno pasado, que mantuvo a muchos pescadores y mariscadoras en sus casas. Las cifras obtenidas durante ese período hubieran variado notablemente. Otro factor importante en este capítulo es la gran cantidad de contratos por cuenta propia existentes en el sector.

En cuanto a la clasificación de los subsectores, el estudio muestra la dificultad que presentan los datos estadísticos aportados por algunos países al no especificar si los puestos de trabajo pertenecen al sector extractivo, acuicultura o industrias dedicadas a la manipulación del pescado.



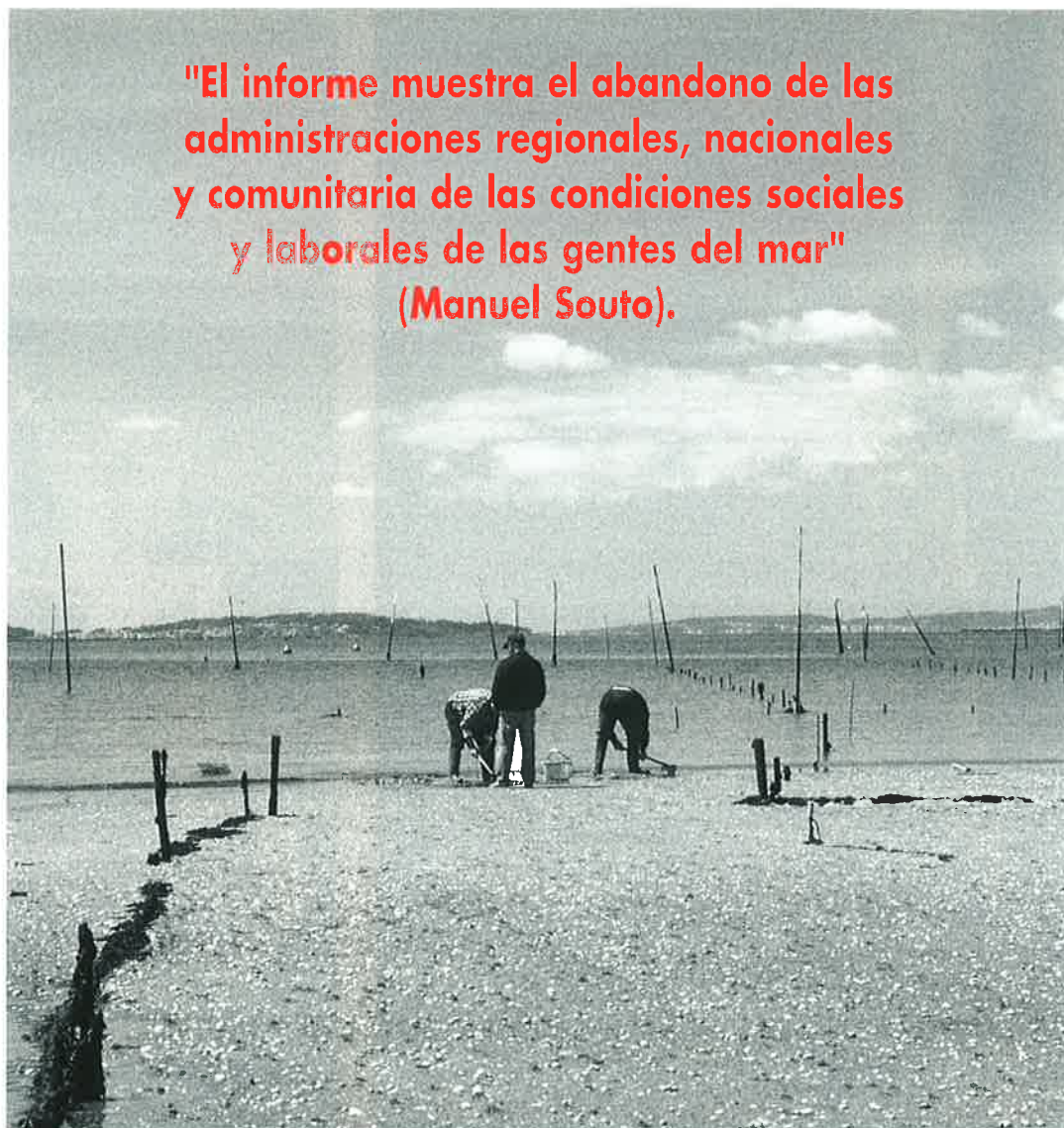
Otro aspecto valorado en el estudio es el aporte de información detallada sobre el empleo en el sector pesquero en las regiones de cada Estado. Y finalmente se ha evaluado la disponibilidad de la información, no sólo la comprendida durante el período sobre el que se realizó el estudio sino que también se tomó en cuenta la información estadística de toda la década de los noventa.

Características del sector pesquero

La importancia del sector pesquero en la economía de los países de la UE es medida en el estudio al comparar en términos porcentuales los empleos de la pesca y la acuicultura con la cifra total de trabajadores activos en el estado. Como muestra el cuadro I, la importancia del sector en relación con el empleo total va desde el 1,1 por ciento de Grecia hasta el 0,04 de Holanda. Los países del sur de Europa tienen un porcentaje de trabajadores en el sector pesquero más alto que los países del norte. Y en lo referido a la concentración, tanto de las regiones con alto índice de empleo en la pesca como en número de puertos, también se da una clara diferencia. Los países del Norte tienden a la concentración en los dos ámbitos antes mencionados, mientras que en los estados del Sur se tiende a la atomización.

El estudio comparativo demuestra también que es posible la elaboración de estadísticas realizadas utilizando los datos comparados aportados por los Estados miembros sobre empleo en sus respectivos sectores pesqueros. A este nivel de armonización de los datos estadísticos se llegaría si los organismos de cada país aportaran datos sobre la cantidad de cifras estadísticas y la calidad de su elaboración. Los expertos han clasificado a los países en cuatro grupos.

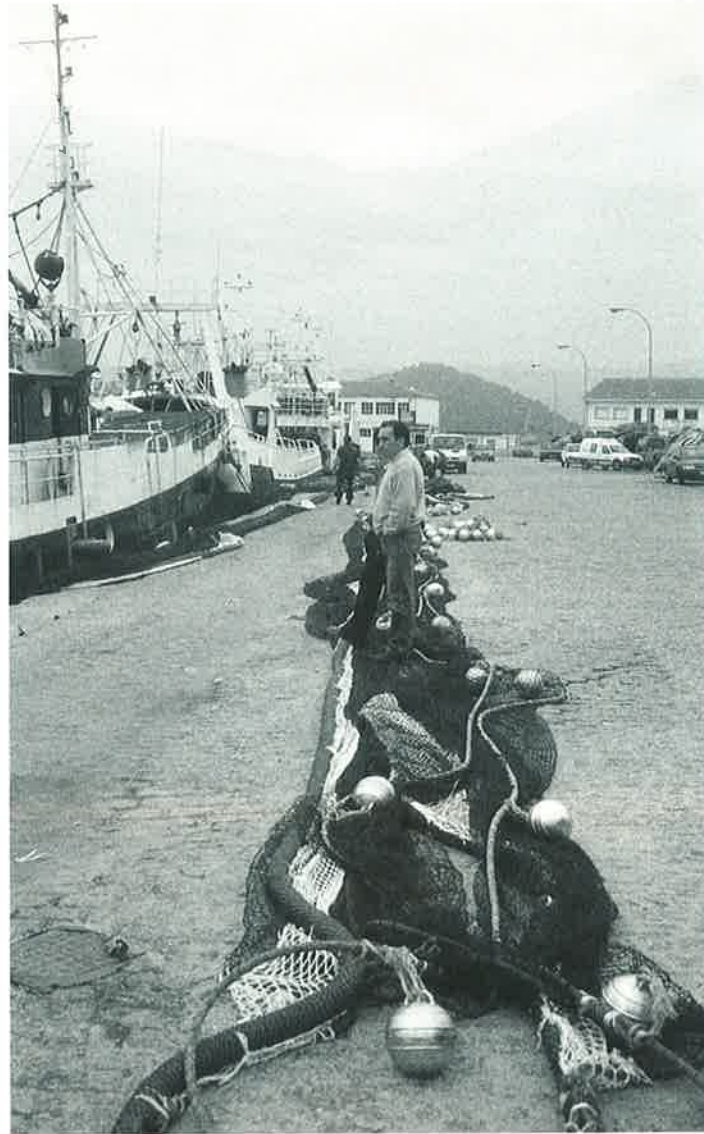
"El informe muestra el abandono de las administraciones regionales, nacionales y comunitaria de las condiciones sociales y laborales de las gentes del mar"
(Manuel Souto).



CARACTERÍSTICAS DEL SECTOR PESQUERO EN LOS 14 ESTADOS MIEMBROS DE LA						
	Bélgica	Dinamarca	Finlandia	Suecia	Austria	Francia
EMPLEO Pesca	2.100	6.900	6.200	3.300	Na	26.000
Elaboración	1.000	8.600	1.300	Na	Na	18.800
Importancia de la pesca (% del empleo total)	0,05% (1998)	0,2% (1996)	0,03% (1997)	0,08% (1995)	> 0,0% (1999)	0,1% (1998)
Importancia de la elaboración (% del empleo total)	0,01% (1998)	0,3% (1996)	0,05% (1997)	Na	> 0,0% (1999)	0,06% (1998)
Concentración regional	P regiones P puertos	P regiones P puertos	P regiones P puertos	P regiones P puertos	Prod. acuicola 3 regiones	P región P puerto
Flota N.º barcos Tripulación barco	(1997) 125 17,1	(1996) 3.000 2,2	(1997) 3.800 1,1	(1995) 2.500 1,3	Ninguna	(1998) 6.300 3,7
Especies principales						
Especies principales elaboradas	Congelado	Fileteado Platos coc.	Na	Fileteado Platos coc.	Ninguna	Congelado Enlatado Curado

La ubicación en un grupo o en otro se debe a que mientras unos Estados proporcionan con diligencia la información pertinente a Eurostat y a la DG FISH, otros países miembros debieron ser requeridos para cumplimentar la información pedida. Además, países como Finlandia, Suecia, Dinamarca y Bélgica aportaron datos sobre empleo basados en registros estadísticos y administrativos exhaustivos y de alta calidad. La diversificación de la información socio-económica es cuantiosa, y las cifras estadísticas sobre empleo, tanto en la pesca como en industrias asociadas, es perfectamente comparable con los datos de empleo de otros sectores. Estos cuatro países forman el primer grupo.

El segundo grupo está compuesto por Austria, Francia, Alemania y Holanda. Sus datos de empleo también son considerados por el estudio de buena calidad y fiables. Aunque sus cifras estén basadas mayoritariamente en encuestas de empleo en las que los muestreos son a menudo demasiado pequeños para cubrir a los trabajadores del sector pes-



quero. Además, los trabajadores autónomos por cuenta propia no están suficientemente recogidos en estas encuestas de empleo.

Nuestro país, junto con Irlanda, Portugal e Inglaterra, forma parte del tercer grupo en el que los datos sobre el empleo del sector pesquero tienen una calidad aceptable, aunque no alcanza el nivel de los datos que aportan los países incluidos en los dos grupos anteriores. Las cifras sobre el empleo en el sector pesquero no siempre están a otro nivel que los datos de otros sectores. Además, en España y en Inglaterra los datos deben ser obtenidos de diferentes organismos.

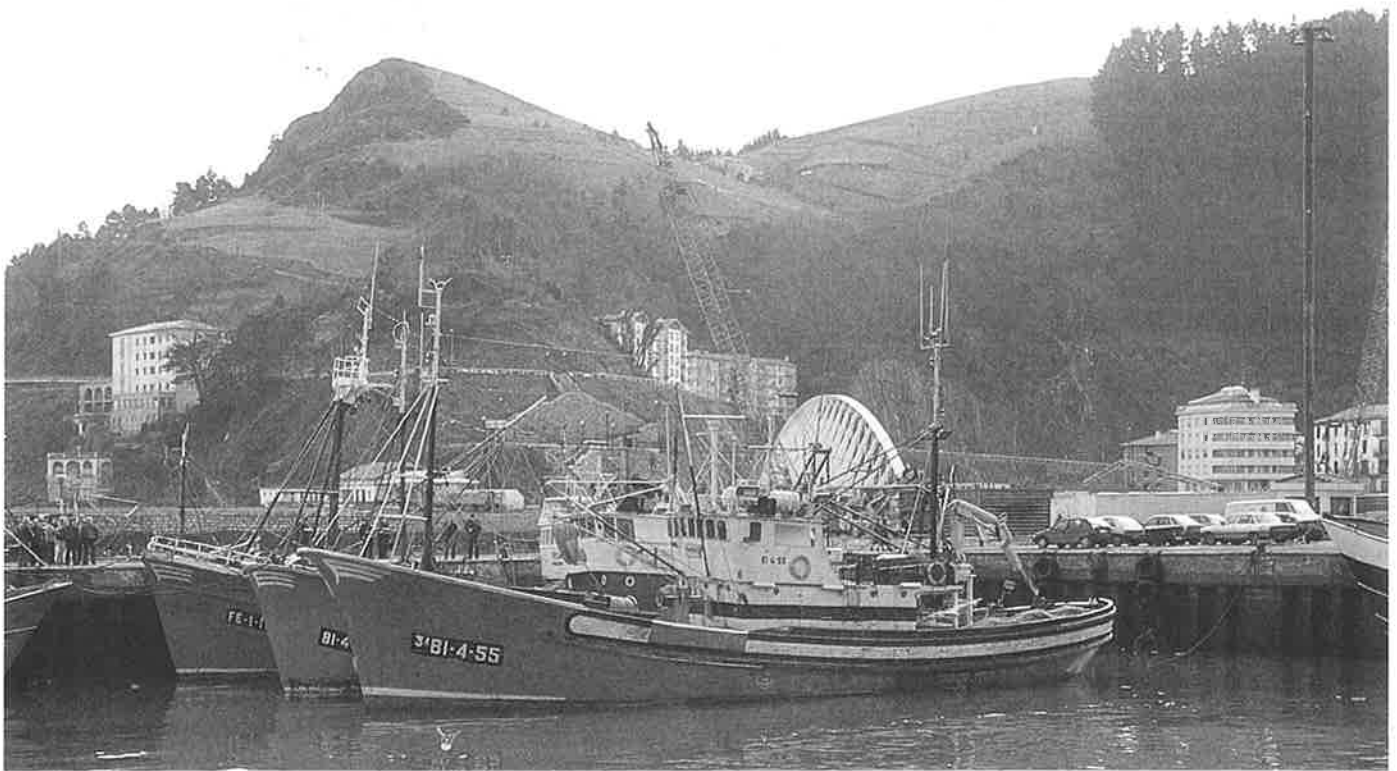
Según el secretario de Pesca de UGT, Manuel Souto, este informe sobre los datos estadísticos del sector pesquero muestra el "abandono de las Administraciones regionales, nacionales y comunitaria de las condiciones sociales y laborales de las gentes del mar. La DG V (Empleo) debe tomar medidas para mejorar estas condiciones. Es inadmisibles por parte de la Administración de un país puntero en el sector, como España, que mantenga a sus trabajadores en las condiciones de desregulación existente cuando se están repartiendo a través de los fondos estructurales grandes cantidades de dinero que no tiene repercusión en la situación social de los trabajadores."

Las descripciones relativas al estatus socio-económico, a la cobertura regional, etc., no siempre están detalladas suficientemente y, por tanto, pueden impedir la perfecta armonización de los datos.

La lista se cierra con el cuarto grupo, compuesto por Italia y Grecia, cuyos datos sobre el empleo en el sector pesquero son los de más baja calidad entre los Estados miembros. El informe califica la información aportada por Grecia como engorrosa. Y la

UNIÓN EUROPEA

Alemania	Holanda	Irlanda	Portugal	España	Inglaterra	Italia	Grecia
6.000	3.300	3.100	31.200	73.200	18.400	50.500	44.000
9.300	2.800	3.500	5.600	19.000	20.000	7.900	3.300
0,01% (1999)	0,04% (1996)	0,2% (1999)	0,6% (1998)	0,4% (1998)	0,06% (1997)	0,2% (1996)	1,1% (1999)
0,02% (1999)	0,08% (1997)	0,07% (1998)	0,1% (1997)	0,14% (1998)	0,07% (1997)	0,07% (1996)	0,08% (1999)
P regiones P puertos	P regiones P puertos	Na	P regiones M puertos	M regiones M puertos	P regiones P puertos	M regiones M puertos	M regiones M puertos
(1999) 2.100 2,9	(1995) 1.100 2,5	(1995) 1.400 2,2	(1997) 11.400 2,4	17.500	(1997) 8.100 2,1	(1999) 18.500 2,6	(1999) 19.800 1,9
Varios tipos	Na	Na	Congelado Enlatado Semi pres.	Preparado Congelado	Na	Enlatado Preparado Semi pres.	Enlatado Ultracong. Salado

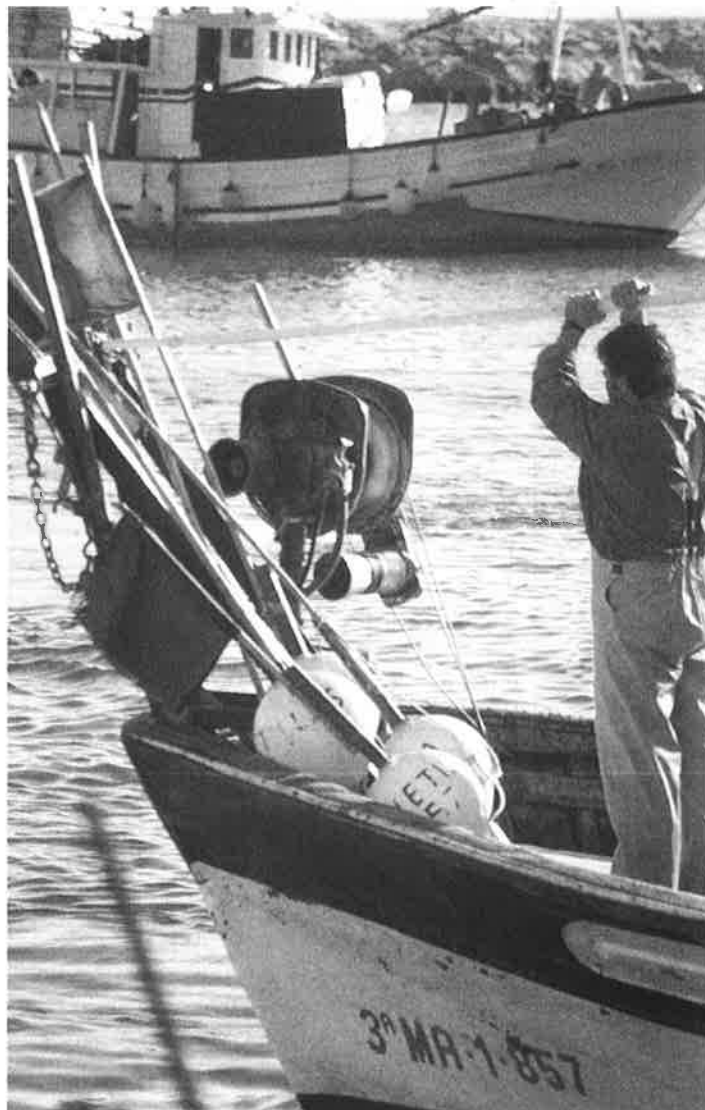


armonización de los datos sobre el sector no incluiría en detalle a estos dos países.

Principales contrastes

El estudio de los datos presentado por los catorce países muestra que las diferencias más notable se centran en las distintas definiciones que aporta cada estado acerca de conceptos tales como la situación laboral del trabajador o la volatilidad del mercado.

La contratación por cuenta propia en el sector pesquero, comparada con el mercado laboral en general, es una categoría importante. Pero no todos los Estados miembros tratan esta distinción de forma apropiada. La volatilidad del mercado laboral, tanto en el sector extractivo como en los subsectores dedicados a la manipulación y comercialización del pescado, es más elevada que en otras actividades de la economía. Esta situación no se debe únicamente a las condiciones meteorológicas, sino también a la dependencia de cuotas, paros biológicos, etc.



Como consecuencia de lo dicho, es necesario hacer una distinción entre trabajadores fijos con jornada completa o parcial, contratados por obra o temporada, etc. Son pocos los Estados que en sus datos detallan qué tipo de relación laboral tienen los trabajadores que engloban el sector pesquero.

La volatilidad del empleo es también muy importante cuando se trata de elegir el período de referencia para las estadísticas del empleo. El período de referencia se elige siempre en la época del año en la que el mercado laboral emplea a más trabajadores, aunque ese período no sea el más representativo del sector pesquero del país.

En lo relativo a trabajadores por cuenta ajena y cuenta propia es notoria la escasez de datos que aportan los países encuadrados en el tercer y cuarto grupo. Esto, según Manuel Souto, crea un problema a la hora de armonizar los datos con la directiva que regula los tiempos de trabajo. La situación de desregulación en la que se encuentra



el sector en nuestro país y la falta de clarificación entre armadores y pescadores y su sistema cobro "a la parte" van en contra de los recursos y de la seguridad laboral, ya que el trabajador para ganar más dinero explota más el recurso y trabaja más horas, poniendo en peligro su vida.

En los estudios presentados por algunos Estados es difícil distinguir entre empleo en el sector extractivo y el empleo dedicado a la acuicultura. En este caso se encuentran los datos facilitados por nuestro país a los organismos de la Unión, en los que es difícil distinguir a qué subsector pertenecen los empleos. La similitud de los datos aportados por los estudios en lo referido a las industrias asociadas es notable, con la excepción de Grecia.

La concentración del sector pesquero y de las industrias de transformación en zonas costeras hace que la información específica sobre las distintas regiones sea un objetivo prioritario. Como en nuestro caso, existe una gran diferencia entre el empleo en el

sector pesquero de la región gallega y en otras de nuestro litoral. La separación geográfica de los datos en los estudios sobre empleo es primordial.

La calidad de los datos estadísticos y su disponibilidad ha merecido un apartado dentro del estudio. Los expertos han dividido la calidad de los datos en cuatro categorías: alta, buena, aceptable y pobre. Según el informe, la periodicidad deber ser anual. Y la disponibilidad de la información tendría que ser total y estar almacenada electrónicamente.

Respecto a la calidad y disponibilidad de datos estadísticos, el estudio muestra subraya los problemas debidos a la escasa información aportada por Austria, Alemania y Holanda sobre contratados por cuenta propia. Y, en general, la poca información incluida sobre empleo en los informes de Italia y especialmente de Grecia.

Recomendaciones

La primera sugerencia realizada por el informe hacia la uni-

ficación de la información aportada por cada país es la valoración por parte de los países de la información que aportan a la UE. Dentro de la DG XIV y en Eurostat ya existe esta valoración; por tanto, es únicamente una cuestión de formalizar con fluidez la recepción y entrega de datos entre los organismos correspondientes.

Los expertos coinciden en la necesidad de la existencia de una base de datos armonizados del sector pesquero de los países miembros. Por tanto, debe decidirse qué país será el anfitrión de la base de datos y cómo se deben repartir las responsabilidades en la Dirección General de Pesca, Eurostat y los organismos nacionales que aportan la información. Esto requiere las especificaciones de las peticiones de datos a los organismos nacionales —basándose en los resultados de este estudio— los recaudadores de datos y cotejadores y la estructuración de la base de datos. ■

J. M. S.

Problemas y soluciones

PROBLEMAS

- Bélgica, Dinamarca, Finlandia y Suecia no suponen ningún problema.
- Alemania, Austria, Francia y Holanda causan problemas en las estadísticas de empleo que se basan en encuestas de población activa, y los ejemplos relativos al sector pesquero con frecuencia son muy pequeños para aportar datos de calidad. Los trabajadores por cuenta propia no siempre están recogidos en los datos.
- España, Inglaterra, Irlanda y Portugal presentan problemas por la calidad y el detalle de su información en temas concernientes a: distinción entre empleados por cuenta ajena y propia, empleo en pesca o acuicultura, información del sector pesquero en las distintas regiones, etc.

RECOMENDACIONES HACIA LA ARMONIZACIÓN

- Italia y Grecia presentan problemas tan variados en sus estadísticas que en una primera versión armonizada de la base de datos no estarían incluidos.
- Valorar en su medida la importancia que tiene la información del sector tanto para los países como para la UE.
- Tiene que decidirse dónde se ubica la base de datos y cómo deben repartirse las responsabilidades entre los proveedores de las estadísticas de los estados miembros y la DG FISH y Eurostat.
- Realizar la base de datos y la especificación de los datos requeridos a los organismos nacionales.

J. M. S.



**SEGUNDO
SEMESTRE
DE 2001**

LA OFERTA FORMATIVA DE BAMIO

El Centro de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en la localidad pontevedresa de Bamio, en Vilagarcía de Arousa, ha puesto ya en marcha la programación de los cursos que se impartirán en dicho Centro durante el último semestre del año. Esta programación se enmarca en las competencias que este organismo tiene encomendadas para favorecer el mejoramiento humano, profesional y económico-social de los trabajadores del sector marítimo. Con la publicación del folleto informativo en el que se contienen con todo detalle los cursos a impartir, fechas, formas de inscribirse, etc., el ISM ofrece a este colectivo información sobre el plan de acciones formativas reguladas por normas internacionales para los próximos seis meses a desarrollar en el mencionado Centro, como instrumento que contribuye a mejorar sus competencias profesionales, y, como consecuencia de ello, a potenciar el sector y ampliar las expectativas laborales de estos profesionales.

Para este período semestral, la oferta formativa se presenta agrupando las acciones según su finalidad ocupacional: formación en especialidades marítimas reguladas por normas internacionales; formación en tecnologías de la comunicación y automática; formación en industrias acuícolas y frío; formación para la reinserción en el sector Industria y formación para puestos de trabajo en tierra del sector marítimo.

Para los responsables del Instituto Social de la Marina es importante destacar la oferta formativa en materia de nuevas tecnologías de la comunicación y automática –formación polivalente– que proporciona conocimientos suficientes para la readaptación de los profesionales del departamento de cubierta (pilotos, patronos o marineros) hacia tareas tradicionalmente identificadas con el de máquinas o de ambos para su recolocación en otras ocupaciones, vinculadas o no a las marítimas.

Asimismo también son de destacar las actividades formativas en el sector de las industrias acuícolas, que dan respuesta a demandas manifestadas en tal sentido desde distintos ámbitos y que son de especial interés para los profesionales de la pesca ante las perspectivas laborales que se avecinan para este sector.

Sin embargo, también quieren resaltar los responsables de formación del ISM la importancia

que tiene realizar una selección de acciones formativas adecuadas a las posibilidades e intereses individuales, como paso previo necesario para que el tiempo y los recursos dedicados a la formación tengan utilidad de cara a la búsqueda posterior de un empleo. Por ello se recomienda recabar asesoramiento del personal técnico de las oficinas de empleo, que dispone de una información más amplia sobre las posibilidades de trabajo y de los recursos que el ISM pone a disposición del sector en todo el ámbito nacional.

Ofrecemos a continuación la información sobre los cursos a impartir durante el segundo semestre del año, así como algunas ampliaciones sobre la formación en especialidades reguladas por normas internacionales, que son obligatorias, las recomendadas y datos específicos de alguno de los cursos de formación polivalente, especialmente los orientados hacia las nuevas tecnologías.

FORMACIÓN EN ESPECIALIDADES MARÍTIMAS REGULADA POR NORMAS INTERNACIONALES

Desde todas las instituciones marítimas –nacionales, comunitarias e internacionales– se insiste en la necesidad de dotar a los buques de tripulaciones debidamente formadas, de conformidad con los convenios y normas internacionales relativos a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, como la manera más eficaz de prevenir siniestros marítimos y la contaminación del mar.

Esta formación debe tener como objetivos, como así señala el Código Internacional de Gestión de la Seguridad CGS, evitar las lesiones personales o pérdida de vidas humanas, establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo, to-

mar precauciones contra todos los riesgos y mejorar continuamente los conocimientos prácticos, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.

En cuanto a las expectativas de empleo, los datos sobre la evolución del tráfico marítimo apuntan una continuidad en el crecimiento de la flota mundial, en la que los pesqueros representan casi un tercio en cuanto al número de unidades > 100 gt, los de carga seca y unitizada sobre el 25%, los buques tanque en torno al 13% y cerca del 7% para los de pasaje. El resto son graneleros y otro tipo de bloques.

OBLIGATORIA

CURSO	N.º al.	ORIENTACIÓN PROFESIONAL	Horas
A.R.P.A. (Homologado por la D.G.M.M. ¹)	10	Finalidad: Proporcionar los conocimientos establecidos por la O.M. 16.10.90, en el temario para la obtención del certificado de Observador de Radar de Punteo Automático. Requisitos mínimos: 1. Estar en posesión de una titulación académica o profesional que habilite para ejercer guardia de navegación (en pesca, mínimo P.P. litoral 2.ª clase) o estar realizando estudios que desemboquen en la obtención de esos títulos ² . 2. Tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	30
Transporte de productos petrolíferos y gas inerte y lavado con crudo Transporte de gases licuados Transporte de productos químicos (Homologados por la D.G.M.M. ¹)	8	Finalidad: Proporcionar los conocimientos necesarios para desarrollar el trabajo de oficial o de subalterno a bordo de los buques tanque dedicados al transporte de productos petrolíferos, de gases licuados o de productos químicos, de acuerdo con la O. M. de 16 de octubre de 1990. Este certificado es obligatorio para el embarque en el tipo de buques que corresponda a la especialidad. Requisitos mínimos: 1. Estar en posesión de un certificado o título profesional marítimo, según el nivel, o estar realizando estudios que desemboquen en la obtención de esos títulos ² . 2. Tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	60
Transporte en buques de pasaje	12	Finalidad: Proporcionar conocimientos y aptitudes sobre control de multitudes, familiarización y seguridad para el personal en contacto directo con los pasajeros en espacios a ellos destinados, de acuerdo con los requisitos especiales de formación para el personal de buques de pasaje, de acuerdo a los párrafos 1, 2 y 3 de la Sección A-V/2 y Sección A-V/3 del Código de Formación, incluido en el Convenio Internacional STCW-78/95. Requisitos mínimos: 1. Estar en posesión de un certificado o título que habilite para ejercer profesionalmente a bordo de buques mercantes o estar realizando estudios que desemboquen en la obtención de esos títulos ² . 2. Tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	28
Operador general del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (Homologado por la D.G.M.M. ¹)	10	Finalidad: Proporcionar los conocimientos establecidos por la O.M. 30.11.93, en el temario para la obtención del correspondiente certificado, que será obligatorio para Capitanes y Pilotos u oficiales encargados de organizar o desempeñar las funciones relacionadas con el servicio de radiocomunicaciones a bordo de buques acogidos al SMSSM y al sistema en vigor anterior al día 1 de febrero de 1992, y únicamente los titulares de este certificado podrán encargarse del servicio de radiocomunicaciones en buques acogidos a este sistema. Requisitos mínimos: 1. Estar en posesión de una titulación académica o profesional que habilite para ejercer guardia de navegación (en pesca, mínimo P.P. litoral 2.ª clase) o estar realizando estudios que desemboquen en la obtención de esos títulos ² . 2. Tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	131
Supervivencia en la mar nivel 1 (Homologado por la D.G.M.M. ¹)	14	Finalidad: Formar a los tripulantes de los buques mercantes y pesqueros en técnicas de seguridad a bordo y abandono de buque, de acuerdo con la Orden Ministerial de 31 de julio de 1992. Requisitos mínimos: 1. Estar en posesión de un certificado o título que habilite para ejercer profesionalmente a bordo de buques o estar realizando estudios que desemboquen en la obtención de esos títulos ² . 2. Tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	24
Supervivencia en la mar nivel 11 (Homologado por la D.G.M.M. ¹)	14	Finalidad: Formar a los tripulantes de los buques mercantes y pesqueros en técnicas de seguridad a bordo y abandono de buque, de acuerdo con la Orden Ministerial de 31 de julio de 1992. Requisitos mínimos: 1. Estar en posesión del certificado de Supervivencia en la mar nivel 1. 2. Tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	24
Formación Sanitaria para mandos, nivel 3	14	Finalidad: Capacitar al alumno para la atención inmediata y mediata de enfermos y accidentados, técnicas elementales de enfermería y normas higiénicas a bordo, así como el dominio de la consulta médica por radio. Requisitos mínimos: 1. Estar en posesión de una titulación académica o profesional que habilite para ejercer guardia de navegación o en la cámara de máquinas. 2. Tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	40

¹ A quienes superen el curso con aprovechamiento se les extenderá un diploma homologable por la Dirección General de la Marina Mercante a través de las Capitanías Marítimas.

² La determinación del nivel profesional de cada curso: oficiales o subalternos, se realizará unos diez días antes del comienzo y en atención al volumen de solicitudes existentes.

CALENDARIO DE LOS CURSOS

A.R.P.A.	7 a 11 mayo 30 julio a 3 agosto	24 a 28 septiembre 26 a 30 noviembre	Operador general del SMSSM	5 a 13 marzo 16 abril a 11 mayo 16 julio a 10 agosto	27 agosto a 21 septiembre. 22 octubre a 16 noviembre
Transporte de productos petrolíferos y gas inerte lavado con crudo	12 a 23 febrero 23 abril a 4 mayo	2 a 13 julio 17 a 28 septiembre	Supervivencia nivel I	12 a 15 febr. y marzo 7 a 10 mayo 12 a 15 junio 3 a 6 julio	11 a 14 septiembre 8 a 11 octubre 13 a 16 noviembre
Transporte de gases licuados	5 a 9 marzo 7 a 11 mayo	30 julio a 3 agosto 15 a 19 octubre	Supervivencia nivel II	26 febrero a 1 marzo 20 a 23 marzo 21 a 25 mayo 30 julio a 2 agosto	21 a 24 agosto 24 a 27 septiembre 15 a 18 octubre 27 a 30 noviembre
Transporte de productos químicos	26 febrero a 2 marzo 16 a 20 abril	16 a 20 julio 1 a 5 octubre	Formación sanitaria para mandos, nivel 3	28 mayo a 1 junio	15 a 19 octubre
				12 a 16 febrero 26 a 30 marzo 28 mayo a 1 junio 2 a 6 julio	1 a 5 octubre 12 a 16 noviembre 10 a 14 diciembre

RECOMENDADA

CURSO	N.º al.	ORIENTACIÓN PROFESIONAL	Horas
Transporte de mercancías peligrosas en bultos	12	Finalidad: De acuerdo con las recomendaciones de la Sección B-V/5 del Convenio STCW-78/95, es el estudio y la familiarización de los oficiales de la Marina Mercante con el Código IMDG. Requisitos mínimos: 1. Estar en posesión de una titulación académica o profesional que habilite para ejercer como oficial a bordo de buques mercantes o estar realizando estudios que desemboquen en la obtención de esos títulos. 2. Tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	52

FORMACIÓN EN ESPECIALIDADES MARÍTIMAS REGULADA POR NORMAS INTERNACIONALES

CURSO	N.º al.	ORIENTACIÓN PROFESIONAL	Horas
Cartas electrónicas/ECDIS	10	Finalidad: El objetivo del curso es dar respuesta a la habilidad para navegar por medio de cartas náuticas electrónicas (CEDIS) –mediante simulador aprobado– cumpliendo en su término más avanzado las especificaciones del Código STCW'95 para los oficiales de buques de > 500 TRB, tal y como ha impuesto el R.D. 2062/99. El alumno hará sus prácticas comprobando las diferencias con el plotter y en combinación radar-cartas electrónicas. Requisitos mínimos: 1. Estar en posesión de una titulación académica o profesional que habilite para ejercer como oficial a bordo de buques mercantes o estar realizando estudios que desemboquen en la obtención de esos títulos. 2. Tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	30
MARPOL 37/78	10	Finalidad: El objetivo del curso es proporcionar conocimientos sobre este convenio internacional relevante de la IMO: MARPOL 73/78, todos los anexos del código y en especial al I y II, específicamente nombrado para capitanes y los oficiales de buques de > 500 TRB y oficiales de máquinas, cumpliendo las especificaciones del Código STCV'95 para los oficiales de buques de > 500 TRB, tal y como ha impuesto el R.D. 2062/99. Requisitos mínimos: 1. Estar en posesión de una titulación académica o profesional que habilite para ejercer guardia de navegación (pesca, titulación mínima de P.P.L. 2.ª clase) o estar realizando estudios que desemboquen en la obtención de esos títulos. 2. Tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque.	25
Inglés básico marítimo	12	Finalidad: Con la entrada en vigor del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del buque y la Prevención de la contaminación/Código ISM, así como de la O.M. 16.03.98, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, se exige que todos los tripulantes de un buque sean capaces de entenderse en un idioma. El objetivo del curso es, por tanto, proporcionar los conocimientos básicos de inglés marítimo recomendados por la OMI, ampliando, por tanto, las posibilidades de embarque en buques extranjeros. Requisitos mínimos: 1. Estar en posesión de un Certificado de Competencia de Marinero o título náutico-pesquero, 2. Tener en vigor el Reconocimiento Médico previo al embarque. Prioridades específicas: 1. Quiénes acrediten un embarque durante el último año en buques mercantes o pesca de altura.	150

CALENDARIO DE LOS CURSOS

Transporte de mercancías peligrosas en bultos	19 a 29 de noviembre		MARPOL 73/78	30 abril a 4 mayo 21 a 25 mayo	8 a 11 octubre 29 octubre a 2 noviembre
Cartas electrónicas / ECDIS	5 a 9 marzo 6 10 agosto	10 a 14 septiembre 10 a 14 diciembre	Inglés básico marítimo	19 febr. a 23 marzo 4 junio a 6 julio	20 agosto a 21 septiembre. 29 octubre a 30 nov.

FORMACIÓN EN TECNOLOGÍAS DE LA COMUNICACIÓN AUTOMÁTICA

La irrupción de las innovaciones tecnológicas en el sector está desembocando en dotar a los buques de avanzados sistemas de control destinados, principalmente, a la reducción de costes operativos, la seguridad operacional y la prevención de la contaminación marina, integrando la tecnología electrónica y aplicaciones de los autómatas industriales con los sistemas informáticos de última generación.

La implantación de sistemas computerizados para el control y alarmas cubriendo todos los sistemas de maquinaria a bordo, así como para el manejo de la carga, navegación,

mantenimiento y reparación, comunicaciones, sistemas de clasificación y manipulación de la pesca controlados por PLC's, etc., obligan a disponer a bordo de tripulantes competentes para su utilización y mantenimiento.

Por otra parte, esta formación amplía de forma notable las posibilidades de reinserción en otros sectores productivos, ya que el empleo en ocupaciones relacionadas con las tecnologías de la información continúa creciendo a un ritmo muy alto.

CALENDARIO DE LOS CURSOS

Electrónica industrial	26 febrero a 6 abril	Introducción a la informática	29 enero a 16 febrero 19 febrero a 9 marzo	28 mayo a 15 junio a 21 diciembre
Sistemas de control electrónico de generadores y procesos industriales	16 abril a 23 mayo	Programador de aplicaciones	30 abril a 23 mayo	
Instalaciones eléctricas	29 enero a 23 marzo	Control automático por ordenador	28 mayo a 22 junio	
Automatismos para instalaciones eléctricas	2 abril a 16 mayo 12 noviembre a 21 diciembre	Instalación y mantenimiento de redes locales	19 marzo a 24 abril	
Autómatas industriales nivel 1	9 a 27 julio	Aplicaciones ofimáticas	2 junio a 10 agosto	
Autómatas industriales nivel 2	13 a 31 agosto	Navegador Internet	13 agosto a 19 septiembre	
Redes de autómatas industriales	10 septiembre a 11 octubre	Diseño multimedia para Internet	24 septiembre a 26 octubre	
Instalador de energías alternativas	14 mayo a 26 junio	Creación de aplicaciones multimedia	29 octubre a 30 noviembre	
Instalador de antenas	22 octubre a 21 dic.			

FORMACIÓN EN INDUSTRIAS ACUÍCOLAS Y FRÍO

Diversos análisis socioeconómicos del sector pesquero concluyen con la necesidad de impulsar los cultivos marinos y continentales como alternativa real a la crisis que soportan las principales pesquerías; asimismo la oportunidad actual de desarrollar este subsector económico, dado el potencial que dan nuestras costas y mares así como los hábitos de consumo de productos del mar. El objetivo marcado en el Libro Blanco de la acuicultura es lograr el crecimiento del sector en los próximos años, para mejorar el autoabastecimiento nacional en estos productos mediante una gestión que aplique procesos productivos tendientes a reducir el impacto medioambiental y el control de las emisiones.

La importancia de la formación en materia de frío para la actividad pesquera adquiere especial relevancia, ya que los buques de pesca actuales albergan sofisticadas plantas de procesamiento y envasado de productos del mar, disponiendo, también, de modernas instalaciones de conservación y congelación.

Por otra parte, cada vez es mayor la demanda de profesionales cualificados en este campo en industrias ubicadas en tierra.

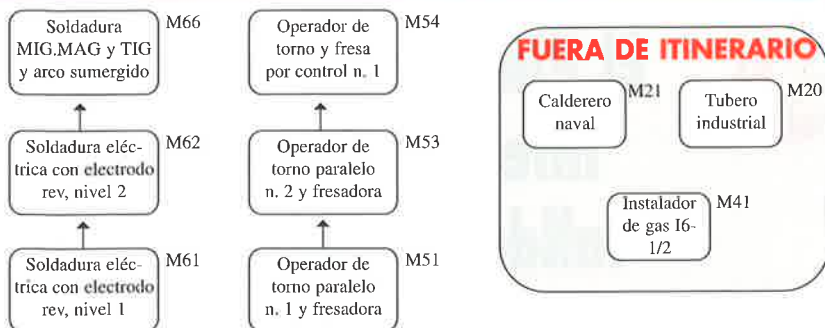
CALENDARIO DE LOS CURSOS

Acuicultura: introducción a los tipos de instalaciones y a la industria	5 a 9 marzo 12 a 16 marzo	Frigorista de instalaciones navales, nivel 1	12 marzo a 24 abril
Las especies cultivadas: técnicas y elementos físico-biológicos	26 a 30 marzo 2 a 6 abril	Frigorista de instalaciones navales y pesqueras, nivel 2	7 mayo a 10 julio
Gestión de industrias acuícolas	23 abril a 22 junio	Equipos autónomos de climatización	6 agosto a 11 septiembre
Mantenimiento de instalaciones acuícolas	21 mayo a 6 julio	Sistemas de aire acondicionado	24 septiembre a 21 diciembre
Automatización de procesos en acuicultura	15 octubre a 21 diciembre		

¹ Al finalizar el curso, los alumnos podrán presentarse a las pruebas que realizan las delegaciones de industria competentes para la obtención del carnet de IG-1 y, si lo superan, al de IG-2, con lo que podrán inscribirse posteriormente en dichas delegaciones para ejercer profesionalmente.

² Se prevé como dedicación necesaria la de 90 minutos al día.

FORMACIÓN PARA LA REINSERCIÓN EN EL SECTOR INDUSTRIA

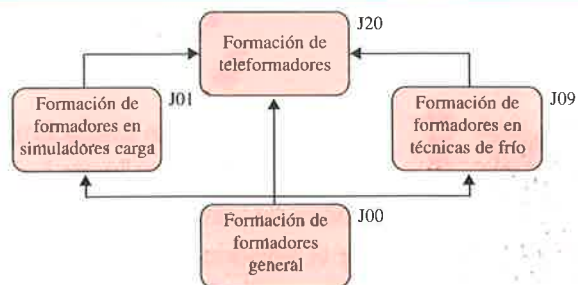
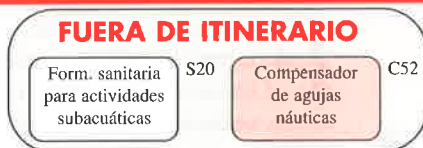


- Una de las alternativas laborables posibles para los trabajadores con dificultades de encontrar un puesto de trabajo a bordo pasa por mejorar sus posiciones de empleo a fin de lograr su adaptación al mundo laboral, siendo una de las vías posibles la formación en estas áreas, que agrupan una considerable parte de los yacimientos del empleo indirecto generado por las actividades marítimas: sector naval, talleres de mantenimiento/repación, suministros industriales, etc.
- Según datos extraídos del análisis del mercado laboral, la tasa media de crecimiento anual del empleo en la industria se sitúa en torno al 5%.

FORMACIÓN PARA PUESTOS DE TRABAJO EN TIERRA DEL SECTOR MARÍTIMO

Dentro de las acciones que se desarrollan en el Centro orientadas a proporcionar una adecuada competencia profesional para puestos de trabajo fuera de los buques, merece ser resaltada la formación de expertos docentes. Esta línea formativa resulta de suma importancia, ya que el continuo avance de la técnica obliga a disponer de especialistas en determinadas áreas, cuya cualificación les convierta en expertos en formación de profesionales.

La actividad subacuática está marcada por unos riesgos profesionales elevados que exigen la adopción de adecuadas medidas de prevención y, en caso de sobrevenir el accidente, de atención inmediata al buceador lesionado.



CALENDARIO DE LOS CURSOS

Soldadura eléctrica con electrodo revestido nivel 1	26 marzo a 4 mayo	Formación de instructores de simuladores de carga y navegación	12 a 23 febrero
Soldadura eléctrica con electrodo rev. nivel 2, soldadura oxiacetilénica y corte por plasma	14 mayo a 10 agosto	Formación de formadores en técnicas de frío	12 febrero a 9 marzo
Soldadura MIG-MAG, TIG, y arco sumergido	20 agosto a 21 diciembre	Formación de teleformadores	16 abril a 8 junio
Operador de torno y fresadora convencionales, nivel 1	29 enero a 30 marzo	Formación sanitaria para actividades subacuáticas	29 enero a 2 febrero
Operador de torno y fresadora convencionales, nivel 2	16 abril a 20 junio		26 febrero a 2 marzo
Operador de torno y fresadora por control numérico	2 julio a 25 octubre		16 a 20 abril
Instalador de gas, IG 1/2	23 abril a 4 julio		18 a 22 junio
Tubero Industrial	18 junio a 3 agosto		9 a 13 julio
Calderero naval	5 febrero a 8 junio		24 a 28 septiembre
	20 agosto a 18 diciembre		22 a 26 octubre
Formación de formadores general	29 enero a 9 febrero		17 a 21 diciembre

■ Cómo solicitar un curso del Centro de Formación Marítima

Acudir a la oficina de empleo del ISM más próxima al domicilio para pedir asesoramiento sobre la formación más adecuada a los intereses y necesidades personales y profesionales, así como para ampliar la información sobre programas, cursos, servicios que ofrece el ISM, plazos de presentación de solicitudes, requisitos y criterios de selección, etc. En la oficina de empleo le entregarán un modelo de solicitud y le ayudarán a cubrirlo. El personal del ISM debe comprobar la veracidad de los datos que se piden; por ese motivo, deberá presentar la documentación siguiente:

- Documento Nacional de Identidad (DNI).
- Documento de afiliación a la Seguridad Social.
- Certificados/títulos académicos y profesionales.
- Diplomas o certificados de otros cursos relacionados con el que solicite.

Si es demandante desempleado o de servicios de formación, deberá presentar, también, un documento que acredite estar inscrito en las oficinas públicas de empleo que corresponda (ISM, INEM o de la Comunidad Autónoma).

Si es menor de dieciocho (18) años de edad,

tendrá que llevar una autorización expresa para asistir al curso, y en las condiciones que le ofrece el Centro, de la persona que ejerza la patria potestad, tutela o guarda legal.

■ Cómo se seleccionan los alumnos

1. Fase de recepción y control de solicitudes en las direcciones provinciales

Las solicitudes se deben presentar en la Dirección Provincial donde el alumno esté inscrito como demandante o –si no estuviese inscrito– a la que pertenezca el domicilio que figure en su DNI. Si se presenta en otra, será remitida a la de origen del alumno.

Cada Dirección Provincial tramita sus solicitudes mediante un sistema informático de gestión y control de la formación marítima y sanitaria, requiriendo de los solicitantes la documentación que acredite los REQUISITOS mínimos que se establecen para cada curso concreto.

Estos REQUISITOS MÍNIMOS, que están indicados en el apartado de Orientación Profesional del presente folleto informativo, son condiciones que deben poseer los alumnos, imprescindibles para poder iniciar un curso y

–en aquellos que conducen a la obtención de una acreditación regulada normativamente: certificado, título, etc.– exigidos para poder acceder a dicha acreditación (titulación académica o profesional, conocimientos previos sobre la técnica u ocupación, Inscripción marítima, Reconocimiento Médico previo al embarque, etc.) por tanto, unos CRITERIOS EXCLUYENTES.

2. Fase de selección por el Centro de Formación Marítima de Bamio

La selección de alumnos admitidos y reservas se efectúa en el Centro entre el onceavo (11) y el séptimo (7) días inmediatos anteriores a la fecha del comienzo de cada curso concreto, mediante el sistema informático y solamente con las solicitudes que hubiesen sido gestionadas en dicho sistema hasta el momento de efectuar la selección.

En esta fase se aplican unos CRITERIOS DE PRIORIDAD, para definir los colectivos que tendrán preferencia en el acceso al curso de entre aquellos solicitantes que han superado los CRITERIOS EXCLUYENTES y siempre que el número de éstos sea superior al de plazas de alumnos establecidas.

Estos criterios tienen un orden secuencias de forma tal que al 2.º únicamente pasan los can-

didatos que acrediten haber superado el 1.º, y siempre que su número sea superior al de plazas, y así sucesivamente hasta alcanzar la cifra de alumnos establecida, pudiendo, por tanto, finalizar el proceso de selección en cualquiera de estos criterios.

En el caso de cursos que forman un mismo itinerario formativo, se dará preferencia a los solicitantes que acrediten haber superado con aprovechamiento el/los curso/s que se indican en el apartado de Orientación Profesional de este folleto, así como en aquellos casos en que se estime conveniente introducir una preferencia específica.

■ Resumen de las principales normas de régimen interno

La formación y los servicios que presta el Centro son gratuitos para los demandantes desempleados.

Todos los alumnos tienen la obligación de asistir y seguir con aprovechamiento las clases, siendo causa de exclusión el incurrir en faltas de asistencia no justificadas o no seguir el curso con aprovechamiento, a criterio de los responsables del mismo.

Solamente se entregará diploma acreditativo a quienes superen el curso con aprovechamiento.



CANTABRIA

El Plan de Saneamiento Integral devuelve la calidad ambiental a la Bahía de Santander

La Consejería de Medio Ambiente de Cantabria ha finalizado las obras de bombeo de vertidos hacia la depuradora y el emisario submarino en los que se han invertido 6.500 millones de pesetas. Esta obra forma parte del Saneamiento Integral de la Bahía de Santander, que pretende unificar la recogida de aguas y depurar los residuos que se habían estado vertiendo a la Bahía de la capital cántabra. Las obras, que han supuesto una inversión total de 15.000 millones, han sido realizadas por el Gobierno de la Comunidad y financiadas en un ochenta por ciento con Fondos de la Unión Europea.

El desarrollo industrial y urbano ha influido notablemente en la contaminación ambiental de la Bahía de Santander, que recibía cada día 68.000 metros cúbicos de aguas residuales, arrastrando a través de 87 puntos de vertido directo más de 13 toneladas de residuos sólidos.

Estos factores han sido los causantes de numerosos problemas biológicos que afectan tanto a la fauna y la flora de la Bahía como a la calidad paisajística y sanitaria de las playas de la capital.

El Plan Integral de Saneamiento se remonta a los años ochenta, cuando la Consejería de Medio Ambiente presentó un documento en el que se definían

las líneas maestras. La obra ha supuesto en total una inversión de 15.000 millones, financiados en un ochenta por ciento por los fondos FEDER, y se ha realizado en tres fases. La primera consistió en la unificación de todos los vertidos de aguas residuales de la vertiente sur de Santander y las localidades de Camargo y El Astillero a través de un colector-interceptor. La segunda fase consistió en la construcción de la Estación Central de Bombeo, la impulsión de agua hasta la estación depuradora y el emisario submarino. Y la tercera fue la puesta en marcha de la estación depuradora diseñada para el tratamiento biológico, que posibilitará la eliminación del ochenta por ciento de los sólidos en suspensión, y que se completará con un tratamiento de fango.

Con la Obra Integral de Saneamiento se elimina el 93 por ciento de los residuos y casi el mismo porcentaje en lo referido a materia orgánica que, hasta la fecha, arrastraba el agua.

Las obras de saneamiento de la Bahía serán complementadas con un Programa de Vigilancia y Conservación del Medio. Los objetivos de este programa se centran en el control y mantenimiento de los distintos elementos del sistema de saneamiento, la comprobación de la inactividad de los contaminantes y la vigilancia de la calidad bacteriológica de las aguas de baño y zonas costeras. ■



De COSTA a COSTA

**Coordina:
Jesús M.
Salamanca**



Los miembros de la junta directiva de la comunidad de pescadores de El Palmar, condenados a 10 meses de cárcel

Las reiteradas negativas de la junta directiva de la comunidad de pescadores de El Palmar (Valencia) a incorporar como miembros de pleno derecho a seis mujeres han resultado en condenas de 10 meses de cárcel a cada uno de sus doce miembros por desobedecer una sentencia de la Audiencia de Valencia. La orden de la Audiencia, de junio del año pasado, obligaba a los pescadores a aceptar el ingreso de las demandantes y a cambiar sus normas.

La sentencia del titular del juzgado número 1 de lo Penal de Valencia es un paso más en el largo que camino que iniciaron hijas, sobrinas y nietas de los pescadores de El Palmar, localidad ubicada en el lago de L'Albufera, para romper con una discriminación sexual que se ha mantenido durante 750 años.

Hace siete años, Carmen Serrano, la portavoz de las pescadoras, y otras cinco amas de casa de la Asociación Tyrius de El Palmar iniciaron por la vía jurídico-administrativa la reivindicación

de derecho para terminar con una discriminación económica, social y sexual.

Tradicionalmente, eran los hombres los que ostentaban el derecho de la pesca, y éste se transmitía a sus descendientes varones.

Desde entonces, tres sentencias han fallado dando la razón a las demandantes y han dispuesto la admisión de las mujeres como miembros de pleno derecho y en igualdad de condiciones a las de los descendientes varones de los

pescadores. A pesar de las sentencias, la comunidad de pescadores ha estado haciendo lo posible para evitar que las demandantes realizaran sus primeras capturas. En 1999 no se reunió la Junta de Capitols ni se celebró el sorteo el día señalado (primer domingo de julio).

Finalmente el sorteo tuvo que ser realizado por el Ayuntamiento de Valencia, como propietario del lago de L'Albufera. La comunidad de pescadores recurrió la sentencia y el sorteo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana. Este Tribunal ratificó las sentencias anteriores, tanto la de la Audiencia de Valencia como la del Juzgado de primera instancia.

En la junta del año pasado, que se llevo a cabo el 9 de julio, un total de 90 personas pidieron el ingreso en la comunidad de pescadores. Ninguna de las demandantes pudo ingresar debido a que para ser miembro cada pe-

titución debe ser avalada por dos socios que cuenten con cinco años de antigüedad, y como los socios que apoyaban las reivindicaciones de las demandantes habían sido expulsados, éstas no contaban con los avales. Las mujeres que aportaron avales anunciaron que no ejercerían su derecho en el sorteo (*redolí*) y, por tanto, no han pescado.

Según la sentencia del Juzgado de lo Penal, la comunidad de pescadores no muestra voluntad de cumplir la resolución de la Audiencia Provincial y mantiene la inconstitucionalidad y anacronía de la norma utilizada por la comunidad de pescadores.

El proceso no está cerrado, puesto que hay pendiente un recurso de amparo presentado por la comunidad de pescadores ante el Constitucional, pero el asunto se ha enquistado de tal forma en la localidad y en las mismas familias, que tardará tiempo de curarse. ■





Expertos de la Universidad Politécnica de Cartagena certifican el agotamiento de los caladeros

Un grupo de investigadores de Tecnología Naval de la Universidad Politécnica de Cartagena recomienda la reconversión laboral a los pescadores de la comarca para realizar trabajos en otros sectores. La recomendación de buscar trabajo en la acuicultura o el turismo es el resultado de un estudio realizado que muestra el agotamiento de los caladeros. La escasez de pesca también afectará a corto plazo a los astilleros de la zona, que tendrán que especializarse en embarcaciones de recreo.

La pesca en el Mediterráneo está prácticamente agotada debido a la constante sobreexplotación, por lo que es imprescindible que los pescadores de la comarca se reconviertan para poder trabajar en otros sectores. Éstas son las conclusiones que se desprenden de un estudio realizado por los docentes del grupo de investigación de Tec-

nología Naval de la Universidad Politécnica de Cartagena.

El director del grupo de investigación, Tomás López Maestre, afirmó que el agotamiento del caladero es un hecho constatable. Por esto, los armadores de bajura que no tengan la posibilidad de asociarse e invertir en la compra de barcos que puedan despla-

zarse a caladeros de terceros países tendrán que plantearse su futuro y el de sus marineros.

Los marineros habrán de adaptarse a esta situación y buscar trabajo en la acuicultura, ya que si no se puede capturar peces pueden dedicarse a criarlos para satisfacer la demanda de pescado que hay en nuestro país. El turismo es otro sector que puede acoger a los marineros, puesto que en la zona es una posibilidad real para los marineros adaptar sus barcos para usos turísticos o ponerlos a disposición de los clubes de buceo que están proliferando por la costa española.

Los pequeños y medianos astilleros ubicados en la

zona, y dedicados principalmente a la construcción de barcos de madera para la pesca, deberán reconvertirse también. Según los expertos la mayoría de los futuros barcos serán fabricados con fibra e irán destinados al recreo de forma mayoritaria. Otro tipo de barco que aumentará su demanda es un tipo de embarcación especial dedicada al mantenimiento de las granjas de peces.

Las empresas de la zona dedicadas al engorde del atún comercializado en Japón necesitan marineros y barcos tipo catamarán para poder pasar por encima de las jaulas de engorde. Esta actividad propiciará la reconversión de algunos marineros y pequeños armadores. ■





Cofradías gallegas afectadas por el temporal reciben semillas de almejas y ostras

La Consellería de Pesca entregó a finales de junio las primeras semillas de almejas y de ostras a 19 cofradías para paliar los daños ocasionados por el temporal de lluvias que ha sufrido el litoral gallego durante todo el invierno y contribuir a la recuperación de la actividad marisquera. La partida, procedente del Instituto Gallego de Formación en Acuicultura (IGafa) y de criaderos de empresas privadas, asciende a 2.350.000 almejas y 1.100.000 ostras.

Las cofradías gallegas más afectadas por el temporal de lluvias han recibido una partida de semillas de almejas producidas en los criaderos que la Xunta de Galicia tiene en los Centros de Cultivos Marinos de Ribadeo-Lugo y de Couso-Ribeira, que asciende a 850.000 unidades, además de 1.500.000 unidades adquiridas a empresas privadas. También ha entregado

600.000 unidades de semillas de ostras de sus centros de cultivo.

Esta partida se suma a otras anteriores que la Consellería de Pesca ha realizado, sumando cerca de 21 millones de unidades repartidas para cultivar en distintas zonas del litoral de la Comunidad. El reparto de la simiente se ha realizado entre las cofradías más afectadas por los temporales sufridos y las que están más capacitadas para llevar a cabo las tareas de semicultivo, ya que disponen de la infraestructura y las condiciones naturales más adecuadas para las especies suministradas.

La entrega de las semillas se llevó a cabo en el Instituto Gallego de Formación en Acuicultura de Isla de Arousa, Pontevedra. Esta partida es la primera que se efectúa con producción obtenida directamente de los centros de investigación y formación de la Consellería de Pesca. Las simientes proceden de los microcriaderos instalados por el propio IGafa en los Centros de Cultivos Marinos de Ribadeo-Lugo y en Couso-Ribeira.

Esta iniciativa, puesta en marcha por la Consellería de Pesca, pretende continuar con la entrega de semilla de almeja fina, babosa y japonesa para recuperar y potenciar la producción marisquera gallega; y se enmarca en el grupo de ayudas económicas y materiales facilitadas por Pesca a las cofradías para que éstas adquirieran simiente y material para regenerar los bancos de marisqueo. ■



La emisión de sangre por la nariz es una patología frecuente en las consultas médicas. En la mayoría de los casos se trata de un proceso benigno que cede espontáneamente o con un mínimo de medidas de tratamiento de forma local. En un pequeño porcentaje de casos puede tratarse de patologías graves, lo que conlleva un tratamiento más agresivo.

HEMORRAGIA NASAL - EPIXTASIS

De acuerdo con la zona de la fosa nasal donde se producen, las epíxtasis pueden clasificarse en dos tipos:

– *Epíxtasis anteriores:* se localizan en la zona anterior de la fosa nasal y el punto sangrante es de fácil visualización. El volumen del sangrado es leve o moderado y las maniobras para su tratamiento son precisas y poco cruentas. Este cuadro se presenta sobre todo en niños y adultos jóvenes.

– *Epíxtasis posteriores:* se localizan en la parte posterior de la fosa nasal. El volumen del sangrado puede ser importante y la visualización del punto de sangrado resulta difícil. Generalmente las maniobras para el tratamiento son menos precisas y más cruentas. Suelen aparecer en adultos por encima de los 40 años.

Origen de las hemorragias nasales

Las causas de las epíxtasis son múltiples y variadas, pero con una adecuada historia clínica del paciente y una buena exploración del mismo se puede conseguir diferenciar si se trata de un cuadro aislado o bien es una síntoma asociado a otra patología.

1. De origen nasal:

- Idiopática: sin causa conocida, que es la más frecuente.
- Traumática:
 - autoprovocada: por rasarse o por el esfuerzo al sonarse la nariz,
 - por fracturas y contusiones,
 - por cirugía previa de la nariz.
- Inflamatoria o alérgica:

- por rinitis,
- por introducción de un cuerpo extraño en la nariz.
- Infecciosa.
- Tumoral: benigna o maligna.
- 2. Como síntoma de otras enfermedades:
 - Arterioesclerosis
 - Alteraciones sanguíneas:
 - alteraciones en la coagulación de la sangre,
 - leucemias,
 - anemias.
 - Alteraciones endocrinas:
 - menstruación,
 - embarazo.
- Mantener al paciente con el tronco erguido, la cabeza ligeramente inclinada hacia adelante y la boca abierta para evitar que se trague la sangre.
- Limpiar la fosa nasal de coágulos de sangre y de restos de taponamientos provisionales realizados.
- Efectuar presión con dos dedos en las alas nasales durante 5 minutos.
- En caso de comprobar que el paciente tiene la tensión arterial elevada, debe tratarse con fármacos para normalizarla,

Evaluar la gravedad de la hemorragia:

- Se debe intentar precisar la intensidad y la periodicidad de los episodios de sangrado, aunque no siempre es fácil deducir estos datos del interrogatorio. La afectación del esta-

Tratamiento

Medidas de orden general:

- En primer lugar, se debe tranquilizar al paciente



Taponamiento de un orificio nasal con una gasa para detener una hemorragia



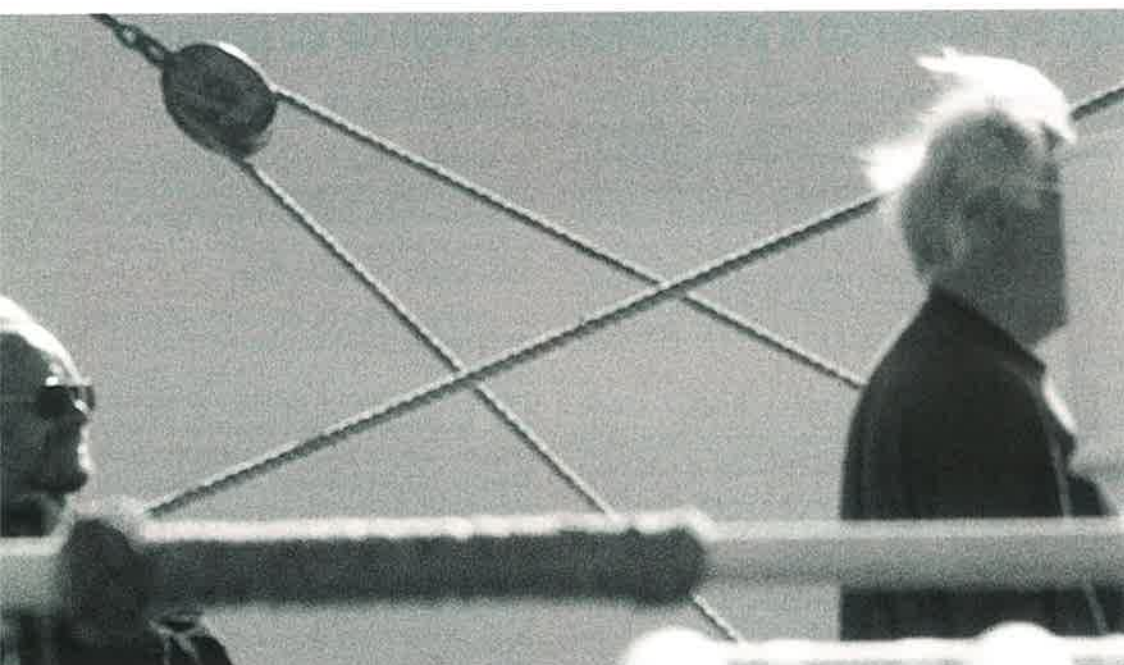
do general del paciente (presión arterial baja, pulso rápido o síntomas de shock hemorrágico) nos da una información muy valiosa en cuanto a la pérdida hemorrágica.

- Cuando se cree que la pérdida es importante, deben realizarse análisis de sangre y otras exploraciones requeridas por el médico.

Tratamiento:

- Si se trata de una epístaxis leve, suele ceder con la compresión de los dedos durante 5 minutos más un taponamiento de la fosa nasal con una torunda de algodón impregnada de una solución que ayuda a cerrar los vasos sangrantes.
- Cuando la hemorragia no cede con estas maniobras y se ve con claridad el punto sangrante, se puede cauterizar.
- Si no se visualiza bien el punto de sangrado o no se puede parar la hemorragia, se realiza un taponamiento más profundo con gasa impregnada en vaselina. Es una maniobra dolorosa y requiere la colaboración del paciente, por lo que es recomendable que se realice con anestesia y por personal sanitario. Este taponamiento debe mantenerse durante cinco días o una semana.
- Si al retirar el taponamiento se repite la epístaxis, deben realizarse otras pruebas diagnósticas y en algunos casos realizar una intervención quirúrgica para ligar el vaso sangrante.
- Cuando la epístaxis es un síntoma de otra enfermedad será necesario diagnosticar y tratar la misma. ■

Ana Martín Aragón
Médico de Sanidad Marítima



Elena Martínez Carqués y Carlos Fernández Navarro, nuevos Subdirectores Generales de Seguridad Social y de Acción Social Marítima

Relevos en el Instituto Social de la Marina

Elena Martínez Carqués y Carlos Fernández Navarro han sido nombrados Subdirectores Generales de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y de Acción Social Marítima, respectivamente, en el Instituto Social de la Marina. Ambos Subdirectores prestaban ya sus servicios en el ISM. La primera era Directora Provincial en Madrid y el

Carlos Fernández Navarro

Subdirector General de Acción Social Marítima

El nuevo Subdirector General de Acción Social Marítima, Carlos Fernández Navarro, nació en Barcelona el 17 de abril de 1948. Ha realizado toda su carrera profesional en el ámbito de la Seguridad Social desde que ingresara en 1975, por oposición, en el Cuerpo Técnico Superior de la Administración de la Seguridad Social. En 1981 fue nombrado Secretario Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social en Barcelona, cargo que ocupó hasta que en el año 1988 fue nombrado Director Provincial del citado organismo en Baleares.

En 1991 se trasladó a Madrid, al ser designado Director Provincial del INSS en la capital de España. Con posterioridad, en 1994, ocupó el cargo de Subdirector General de Gestión en la Dirección General del



INSS en Madrid y en 1997 pasó a ser Subdirector General de Recursos Económicos de la Tesorería General de la Seguridad Social en Madrid.

En junio del pasado año se incorporó al Instituto Social de la Marina, en donde se hizo cargo de la Subdirección General de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. En ella ha permanecido hasta que en el pasado mes de julio fue nombrado para este nuevo puesto.

segundo Subdirector General de Seguridad Social. Asimismo se ha producido otro relevo en la Dirección Provincial del ISM en Huelva, en la que ha sido nombrado Director Provincial Carlos Garau Løfler. Al cierre de este número de MAR aún no se había producido el nombramiento para cubrir la jefatura en la Dirección Provincial de Madrid.

Elena Martínez Carqués

Subdirectora General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar

Elena Martínez Carqués nació en Burgos el 24 de junio de 1963. Licenciada en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, pertenece al Cuerpo de Letrados de la Administración de la Seguridad Social, en el que ingresó, por oposición, en octubre de 1988. En ese mismo mes fue destinada a la Tesorería de la Seguridad Social en A Coruña como Jefe de la Asesoría Jurídica. En abril de 1991 fue nombrada Directora Provincial de Trabajo y Seguridad Social en Burgos y en febrero de 1993 pasó a ser Subdirectora General de la Secretaría General del Gabinete Técnico de la Comisión Nacional del Juego, del Ministerio del Interior. Un año después fue nombrada Vocal Asesora de la Secretaría General Técnica de ese mismo Ministerio, puesto en el que permaneció hasta que, en febrero de



1999, fue nombrada Directora Provincial del Instituto Social de la Marina de Madrid.

La nueva Subdirectora General de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar cuenta también con varias diplomaturas entre las que figuran la de Gestión y Procedimientos de la Tesorería de la Seguridad Social y la de Procedimiento Administrativo. Asimismo ha pronunciado varias conferencias relacionadas con los temas de los cargos que ha desempeñado y escrito artículos en prensa y revistas especializadas.

El nuevo procedimiento se aplica desde el pasado mes de junio

La Seguridad Social mejora y moderniza el procedimiento de pago de las pensiones

El Instituto Nacional de la Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina y la Tesorería General de la Seguridad Social han formalizado un acuerdo con la Asociación Española de Banca, la Confederación Española de Cajas de Ahorro y el Banco Cooperativo Español por el que se mejora y moderniza el procedimiento de pago de las pensiones.

Las modificaciones internas puestas en marcha a raíz de este acuerdo suponen una importante mejora en el procedimiento de pago de las pensiones de la Seguridad Social, con el objetivo fundamental de mejorar el servicio a los ciudadanos, garantizar mayor seguridad en el pago y adaptar los procedimientos a las nuevas tecnologías.

De hecho, estas mejoras vienen motivadas por acontecimientos que se han producido en los últimos años. En primer lugar, el

rápido avance de las tecnologías de la información, tanto en el ámbito de las entidades financieras como en el de la Seguridad Social. En segundo lugar, el elevado número de procesos de fusión y absorción que han tenido lugar entre las entidades financieras, tanto de ámbito regional como nacional, que habían dejado obsoleta la información de la base de datos de pensiones en lo referente al pago.

Las modificaciones responden también a la permanente búsqueda, por parte de la Seguridad Social, de procesos que mejoren el procedimiento, para conjugar los principios de calidad y rapidez con el de la garantía del pago de pensiones.

Este nuevo procedimiento de abono de pensiones será de aplicación a partir de la nómina de pensiones del presente mes de junio.

Actualización de datos

El acuerdo suscrito por la Seguridad Social y los principales representantes de las entidades financieras establece un nuevo formato para los ficheros de intercambio electrónico que permitirá la actualización de los datos.

Además, a partir de este acuerdo los recibos que se pagan en ventanilla pasan a ser tratados telemáticamente y son emitidos directamente por la entidad financiera en el momento del pago. Es decir, las entidades financieras, con la información facilitada por la Seguridad Social, emitirán su propio recibo interno, que firmará el pensionista que siga decidiendo ir a cobrar en ventanilla.

Este recibo quedará en poder de la oficina de la entidad donde haya firmado el perceptor y a disposición de las posibles verificaciones que pueda realizar el órgano de control correspondiente de la Seguridad Social.

CONSUMIR PEZQUEÑINES
NOS HACE DAÑO A TODOS

UNIÓN EUROPEA

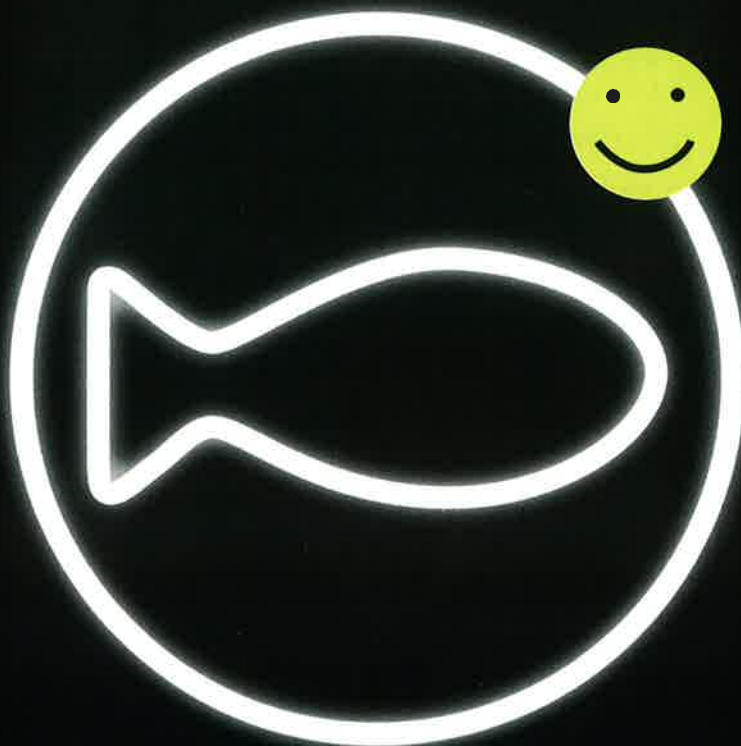
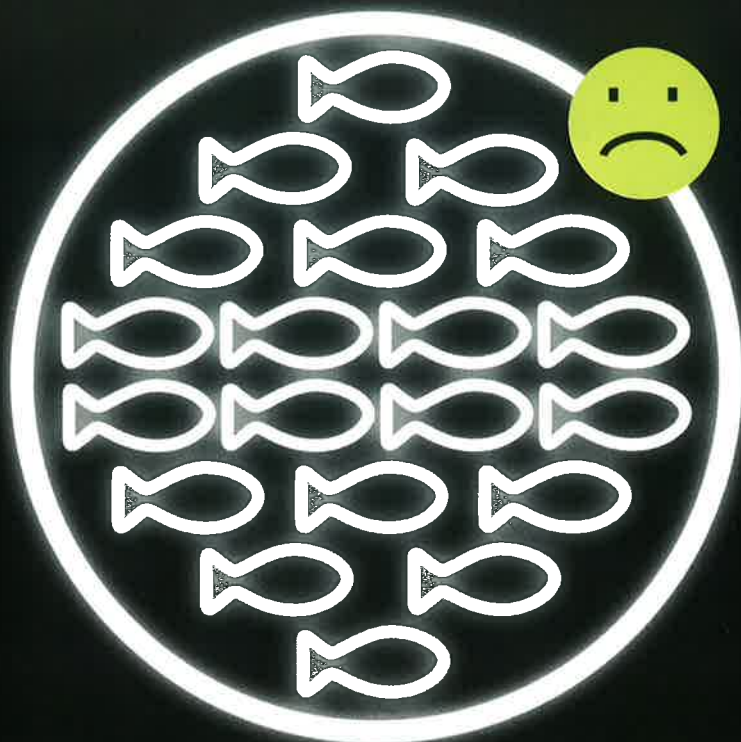
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO
DE AGRICULTURA, PESCA
Y ALIMENTACIÓN

SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA

FROM



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCÍAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

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.