

N.º 382 - ABRIL 2000

MAR

Empresas conjuntas

**LONDRES COMENZÓ
A PAGAR
LAS INDEMNIZACIONES**

**EMPLEO Y PENSIONES,
OBJETIVOS DE ESTA
LEGISLATURA**

José María Aznar
nombró nuevo gobierno

**JUAN CARLOS
APARICIO SIGUE AL
FRENTE DE TRABAJO Y
ASUNTOS SOCIALES**

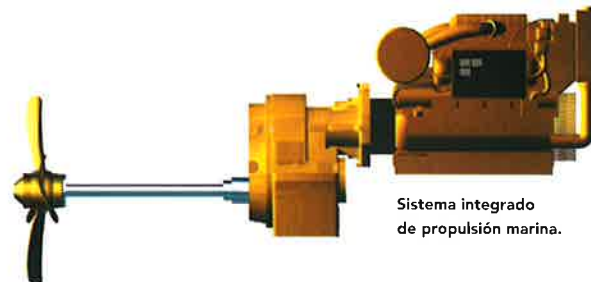
**MIGUEL ARIAS CAÑETE, NUEVO
MINISTRO DE AGRICULTURA Y PESCA**

MÁS POTENCIA. MENOS CONSUMO.



Motores CAT serie 3500B. Cumpliendo la Norma IMO de emisiones NO_x. Nuevo Sistema integrado de propulsión marina.

Máxima potencia y mínimo consumo. Así son los nuevos motores CAT de la serie 3500B de alta cilindrada. Nuevas versiones mucho más potentes y que permiten un gran ahorro de combustible. Ligeros, seguros y que cumplen la Norma IMO de emisiones NO_x. Con la fiabilidad característica de CAT, incluso en las peores condiciones climáticas. Disponibles también en el nuevo sistema integrado de propulsión que incluye motor, reductor, eje, hélice de paso variable y sistema electrónico de control. Motores CAT de la serie 3500B. La respuesta excepcional para potenciar aún más su barco.



Sistema integrado de propulsión marina.

Finanzauto



Arturo Soria, 125 - 28043 Madrid.
Tels.: 91 413 00 13 - 91 413 90 12.
Fax: 91 413 94 53.
<http://www.finanzauto.es>



BASES:
Barcelona: 93 574 00 90

Bilbao: 94 673 05 00
A Coruña: 98 179 51 33

Las Palmas: 928 70 01 12
Málaga: 95 224 31 50

Oviedo: 98 526 20 08
Sevilla: 95 566 44 00

Tenerife: 922 61 31 00
Valencia: 96 180 45 85

Las últimas semanas han sido un tiempo de espera y de relevos, tanto en lo que afecta a la política general, como a la referida más directamente con el sector marítimo-pesquero. Al final, hay cuestiones que se han despejado como el nuevo gobierno de José María Aznar, otras que se hallan en proceso y, finalmente unas terceras para las que es preciso seguir esperando como sería el futuro acuerdo pesquero con Marruecos.

Tiempo de espera para la formación del nuevo gobierno que se dio a conocer una vez se completaron todos los debates parlamentarios. No hubo sorpresas en Trabajo y Asuntos Sociales donde sigue al frente Juan Carlos Aparicio, mientras en Agricultura y Pesca Miguel Arias Cañete ha pasado a ocupar el puesto de Jesús Posada que pasa a Administraciones Públicas. En el caso de la Administración pesquera se da por segura la continuidad del actual secretario general Samuel Juárez, mientras quedarán vacantes las direcciones generales de Recursos y de Estructuras y Mercados Pesqueros ante las salidas voluntarias de José Ramón Barañano y de Abelardo Almécija.

Despejada la incógnita del nuevo gobierno, el sector de la pesca sigue todavía sin ver luz en el caso de las negociaciones para la negociación del nuevo acuerdo pesquero con Marruecos cuando ya han pasado cinco meses desde el amarre de la flota. Parece que Rabat tiene ya la intención de sentarse a la mesa para comenzar las conversaciones, aunque tal como se preveía, Marruecos no moverá ficha de forma significativa hasta

5 M DIAS

TIEMPO DE ESPERA Y DE RELEVOS

que no tenga avanzado su acuerdo de asociación con la UE que es lo que realmente interesa a las autoridades de ese país. Seguirá amarrada la flota en junio, pero el Gobierno ya dio luz verde a la prórroga de las ayudas.

Tiempo de relevos en el Ministerio de Agricultura y Pesca y también en lo que se refiere a una actividad clave en el funcionamiento del Instituto Social de la Marina como es la sanidad. El buque hospital "Esperanza del Mar" fue objeto de un homenaje más, cuando ya se ha iniciado la cuenta atrás para su eliminación como tal en el caladero sahariano, mientras en la otra punta, en Asturias, se desarrollan a buen ritmo los trabajos para la construcción del nuevo barco, más adecuado a las nuevas exigencias de la flota pesquera española.

Para quienes ha terminado también el tiempo de espera ha sido para el casi centenar de armadores de las empresas conjuntas que mantenían un contencioso con las autoridades de

Londres por la aplicación a la flota de la llamada Merchant Shipping Act. Han tenido que pasar más de 10 años, vistas interminables ante tribunales en el Reino Unido y en la propia Unión Europea, inversiones millonarias para la defensa de sus derechos. Al final, han llegado las soluciones que en este caso se llaman indemnizaciones elevadas por un montante medio para los barcos superior a los 200 millones de pesetas. Los armadores han ganado la batalla frente a la referida Ley, pero da la impresión de que se ha perdido otra frente al Reino Unido al ser numerosos los barcos que, ante las mayores exigencias y controles impuestos por Bruselas y que aplican las autoridades de ese país comunitario, están optando por dejar ese caladero, vender sus cuotas y colocar el barco, cuando sea posible, en otras aguas más tranquilas, aunque cada día más escasas. ■

Vidal Maté



GUÍA DEL USUARIO DEL PUERTO DE CARTAGENA

Edita: Autoridad Portuaria de Cartagena

Coincidiendo con su presencia en la FERIA de Servicios al Exportador, Exporta 2000, la Autoridad Portuaria de Cartagena ha presentado la Guía del Usuario del Puerto de Cartagena.

Concebida como una herramienta de trabajo diseñada para facilitar la labor de los exportadores e importadores que utilizan los servicios de la comunidad portuaria, la guía se divide en tres capítulos principales. El primero define y describe los agentes que intervienen en las operaciones de importación y exportación, desde el Agente de Aduanas hasta la misma Autoridad Portuaria, pasando por las empresas estibadoras, las consignatarias, etc.

El segundo capítulo se ocupa de los procesos que tie-

nen lugar durante estas operaciones: inspecciones, despacho aduanero, transporte terrestre, etc. En esta sección se incluye información sobre la transmisión informática de datos (E.D.I.) y sobre el Plan de Calidad.

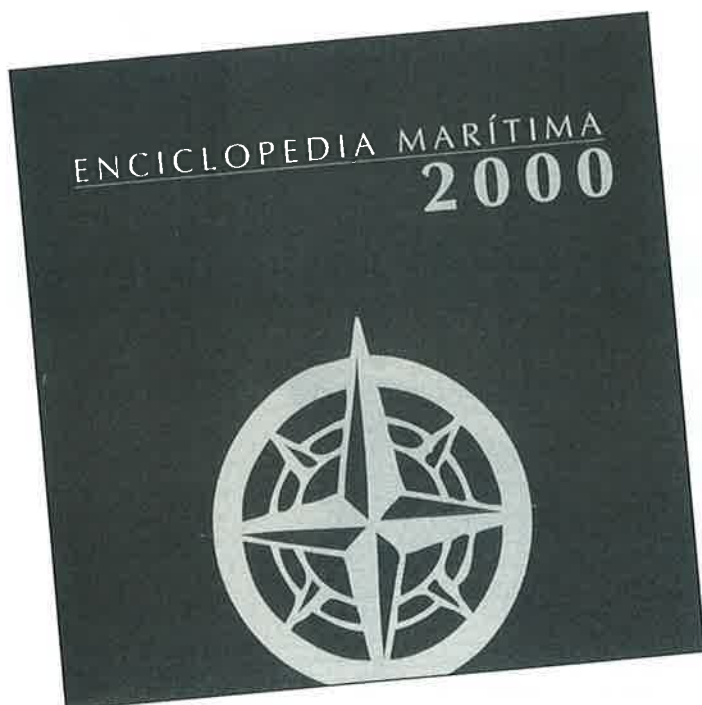
Un tercer capítulo recoge información detallada sobre tarifas, precios, formas de pago, conferencias marítimas, etc., así como bibliografía y vocabulario técnico.

La Guía permite al usuario del puerto conocer, de forma clara y funcional, cuál es el papel de cada uno de los agentes portuarios y qué trámites ha de seguir su mercancía a su paso por el puerto. Junto a la Guía de Servicios, la del Usuario pretende acortar distancias entre la comunidad portuaria y el cliente final. ■



ENCICLOPEDIA MARÍTIMA 2000

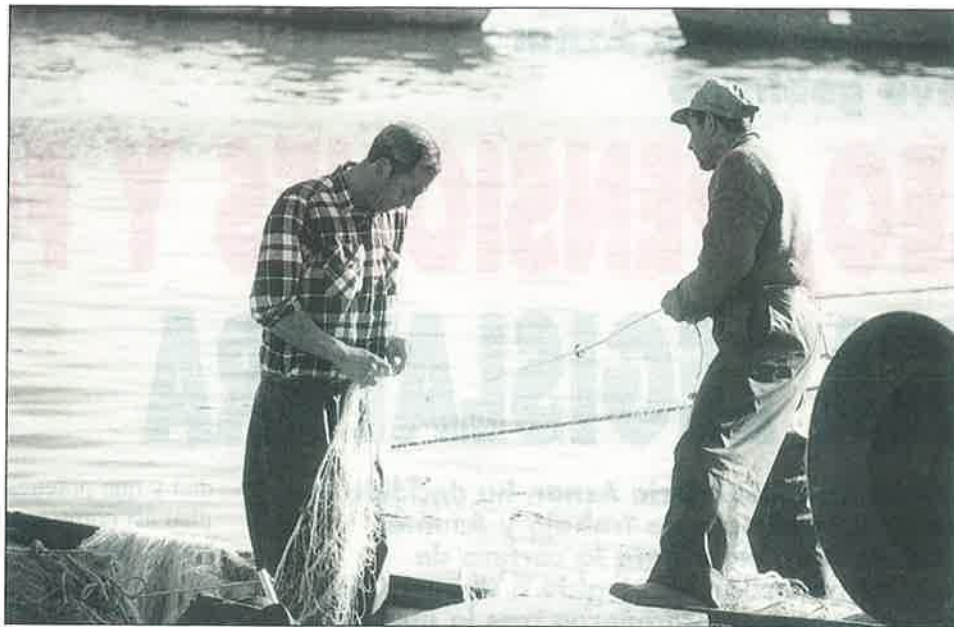
Edita: Instituto Marítimo Español



El Instituto Marítimo Español ha presentado una nueva edición de la Enciclopedia Marítima donde se abordan todos los aspectos relacionados con el sector. Esta publicación forma parte del conjunto de las actividades del Instituto habiéndose incluido en la misma nuevos apartados de interés para todos los profesionales del sector marítimo. La Enciclopedia constituye una herramienta fundamental en el trabajo de cuantas personas y empresas viven de la actividad en el mar. En este trabajo se halla todo lo que puede interesar sobre el sector desde la información

general, datos sobre la flota mercante española, las diferentes entidades marítimas, las pólizas, los seguros marítimos, la legislación marítima, los tráficos en el mar, puertos españoles, canales y pasos internacionales, etc.

En esta nueva edición se incluyen también otras cuestiones de interés para el sector como diferentes capítulos referidos a la seguridad marítima, convenios y códigos internacionales, la construcción naval, formación y titulaciones marítimas, internet en el sector, etc. El precio de la obra es de 12.480 pesetas.



12
ACUERDO CON MARRUECOS
El comisario de Pesca Franz Fischler remitió a Rabat las bases de lo que debería ser la negociación de un nuevo compromiso pesquero.



8
DIÁLOGO Y EMPLEO
Diálogo con los interlocutores sociales y lograr el pleno empleo son los ejes marcados por la Administración para los próximos años.

24 **ADIÓS AL "ESPERANZA DEL MAR"**
Armadores y gentes del mar en general homenajearon al barco-hospital del ISM "Esperanza del Mar" por el servicio prestado al sector marítimo-pesquero.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

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: Puigxurriquer, 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 Monturión, 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 Castiello, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Churrucra, 2 - Tel. 91 591 99 00. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04.

Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50.

Vilagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Impreme: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-00-001-2

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.

**El Presidente José María Aznar
nombró nuevo gobierno**

EMPLEO, PENSIONES Y FORMACIÓN DE ESTA LEGISLATURA

El Presidente del Gobierno, José María Aznar, ha decidido la continuidad al frente de la cartera de Trabajo y Asuntos Sociales de Juan Carlos Aparicio y para la cartera de Agricultura, Pesca y Alimentación ha elegido a Miguel Arias Cañete. Estos nombramientos se produjeron tras la jura de su cargo como Presidente del Ejecutivo ante Su majestad el Rey Juan Carlos y después de haber recibido el refrendo mayoritario del Parlamento.

En su discurso de investidura ante la Cámara, Aznar señaló una serie de prioridades para esta Legislatura entre las que tienen un fuerte peso las cuestiones sociales: empleo, pensiones y formación. Tal y como ya se recogía en su programa electoral, para este segundo Gobierno del Partido Popular el objetivo prioritario es llegar al pleno empleo en esta década. A este

fin el presidente del Gobierno se propone supeditar su política económica, contando asimismo para ello con la base de un amplio diálogo social que se hará extensible también a la reforma del Pacto de Toledo sobre las pensiones.

Sobre el empleo y el mercado laboral, José María Aznar, se propone adoptar medidas que reduzcan la temporalidad

y que potencien la creación de empleo así como mediante el consenso reformar la normativa laboral y eliminar con carácter inmediato las cotizaciones por maternidad durante dos años. Para Aznar "el diálogo seguirá siendo pauta del comportamiento del Gobierno. Las reformas basadas en acuerdos son más sólidas y duraderas".

En materia de protección social, el presidente quiere convocar de inmediato el Pacto de Toledo para que en este marco se revise el sistema de prejubilaciones, y se llegue a acuerdos para mejorar las pensiones más bajas y las de viudedad, se establezca el retraso voluntario de la edad de jubilación y se impulse el desarrollo de los sistemas complementarios de protección social. ■

Juan Carlos Aparicio, Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales

Juan Carlos Aparicio Pérez nació en Burgos el 20 de abril de 1955, cuenta pues 45 años. Es licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad de Valladolid y técnico en organizaciones empresariales. Comenzó su carrera política como procurador de las Cortes de Castilla y León entre 1983 y 1986. Posteriormente, el entonces presidente de la Junta de Castilla y León, José María Aznar, le nombró Vicepresidente y Consejero de Presidencia y Administración Territorial del gobierno autónomo.

Diputado en el Congreso las cuatro últimas legislaturas, ha sido secretario segundo de la mesa del Congreso y de la Di-

putación Permanente, portavoz del Grupo Popular en la Comisión de Reglamento y en la de Política Social y Empleo y también intervino en la de Control de Radiotelevisión. Miembro de la Ponencia de Reforma de la Seguridad Social fue uno de los firmantes del Pacto de Toledo. Desde el 14 de mayo de 1996 es Secretario de Estado de la Seguridad Social.

En este puesto y durante los últimos cuatro años ha participado en los principales acuerdos alcanzados entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y los sindicatos, empresarios y partidos políticos en favor de mejorar y consolidar el sistema de protección social. Fruto de estos acuer-



dos han sido la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de la Seguridad Social (1997), la subida de las pensiones mínimas o la actualización de las prestaciones familiares por hijo a cargo menor de 18 años.

Juan Carlos Aparicio está casado con María Paloma Martínez Durán, es padre de tres hijos, está en posesión de la Gran Cruz del Mérito Civil, es miembro de la Ejecutiva Nacional del Partido Popular y

IÓN, OBJETIVOS PRIORITARIOS

Diputado al Parlamento por Burgos.

Juan Carlos Aparicio se propone continuar en los próximos cuatro años la línea de diálogo con los agentes sociales y las fuerzas políticas que ya mantuvo en la anterior Legislatura con el fin de cumplir las propuestas electorales y los compromisos adquiridos por el Presidente del Gobierno, José María Aznar, en su discurso de investidura como son la renovación del Pacto de Toledo, el incremento de las pensiones mínimas y de viudedad y las reformas que correspondan del mercado laboral para conseguir el pleno empleo y acabar con la temporalidad en el mismo. Otra de sus preocupaciones, tal y como ha manifestado nada más conocer su continuidad al frente del Ministerio de Trabajo, será la de profundizar en la toma de medidas que reduzcan la alta tasa de siniestralidad laboral. ■

Miguel Arias Cañete, Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación

El nuevo titular de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, nació en Madrid el 24 de febrero de 1950. Abogado del Estado y profesor de la Facultad de Derecho de Jerez de la Frontera entre los años 1978 y 1982, fue elegido senador por Alianza Popular en 1982. Entre ese año y 1986 simultaneó la presidencia de la Comisión de Presupuestos del Senado con su escaño en el parlamento andaluz además de ser miembro de la ejecutiva nacional de Alianza Popular.

En 1987 fue elegido eurodiputado y en el Parlamento Europeo fue, entre otras cosas, presidente de las comisiones de Política Regional y Pesca, además de miembro de la de Agricultura. Fue ponente de la organización común del mercado de frutas y hortalizas y uno de los más destacados defensores de los intereses de España en el conflicto del fletán con Canadá que afectó seriamente los intereses de la flota pesquera española en aquellos



caladeros. En la actualidad era concejal del ayuntamiento de Jerez de la Frontera, ya que no se presentó a las últimas elecciones europeas y senador.

En materia pesquera el primer reto que le espera es dinamizar los contactos con la Unión Europea y con Marruecos con el fin de poner en marcha las negociaciones de pesca con aquél país para llegar a un acuerdo que permita a la flota pesquera española, amarrada desde noviembre, volver a los caladeros marroquíes. Asimismo tendrá que llevar adelante los compromisos electorales del Partido Popular en materia de pesca entre los que destaca la profundización en la política de acuerdos con terceros países en la búsqueda de nuevos caladeros para la flota. ■

Gerardo Camps, Secretario de Estado de Seguridad Social



Gerardo Camps Devesa es el nuevo Secretario de Estado de Seguridad Social, por designación de Consejo de Ministros. Nacido el 30 de junio de 1963 en Valencia, es licenciado en Derecho por la Universidad de esa ciudad. Ha sido Secretario Regional y Presidente Regional de las Nuevas Generaciones del Partido Popular en la Comunidad Valenciana y actualmente miembro de la Junta Directiva Nacional del Partido Popular.

Gerardo Camps es también, desde la V Legislatura, Diputado por Valencia. En el Parlamento ha

sido responsable, entre otros trabajos, del Grupo Parlamentario Popular de los asuntos relacionados con la Seguridad e Higiene en el Trabajo y Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, de la de Presupuestos y de la Subco-

misión de Seguimiento y Desarrollo de las Medidas de Consolidación y Reforma de la Seguridad Social. Asimismo ha sido primero miembro y después presidente de la Comisión de Política Social y Empleo y miembro de la Comisión no permanente del Pacto de Toledo. Debido a esta trayectoria parlamentaria conoce a la perfección las cuestiones clave para impulsar durante esta legislatura las reformas que, en el marco del Pacto de Toledo, hay que afrontar para impulsar los cambios necesarios en el Sistema de Seguridad Social para garantizar su futuro.

OTROS NOMBRAMIENTOS

El Consejo de Ministros del pasado día 5 de mayo decidió también la continuidad de Marino Díaz Guerra como Subsecretario del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y la de Juan Chozas como Secretario General de Empleo. También aprobó el nombramiento de Concepción Dancausa como Secretaria General de Asuntos Sociales, el de Luis Martínez Sicluna como Secretario General Técnico del Departamento y el de Alicia Domínguez como Directora del Gabinete del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales.

Conseguir el pleno empleo para el año 2010 es el objetivo que se ha fijado la Unión Europea en la reunión celebrada los días 23 y 24 de marzo en Lisboa, auspiciada por los jefes de Gobierno de España y de Gran Bretaña, José María Aznar y Tony Blair. La conquista de tasas de paro por debajo del 5% se va a realizar mediante el desarrollo e implantación de las nuevas tecnologías y de la liberalización de los sectores del transporte, la energía y las telecomunicaciones. Se trata de acometer una serie de reformas estructurales que permitan mantener un ritmo de crecimiento económico en torno al 3% anual y aumentar la tasa de actividad.

Los Quince quieren aprovechar las buenas perspectivas macroeconómicas para situar a Europa al mismo nivel de crecimiento que ha experimentado la economía de Estados Unidos, pero sin renunciar a las políticas de protección social que caracterizan a las economías europeas.

LA UNIÓN EUROPEA ORIENTA SU ECONOMÍA HACIA EL PLENO EMPLEO



Nuevo reto

Según el informe de la Presidencia aprobado en el Consejo celebrado en Lisboa la Unión Europea se enfrenta a un enorme cambio fruto de la mundialización y de los imperativos que plantea una nueva economía basada en el conocimiento. Dichos cambios afectan a todos los ámbitos de la vida de las personas y exigen una transformación radical de la economía europea. La Unión debe determinar dichos cambios en coherencia con los valores y conceptos de la sociedad y también con vistas a la próxima ampliación.

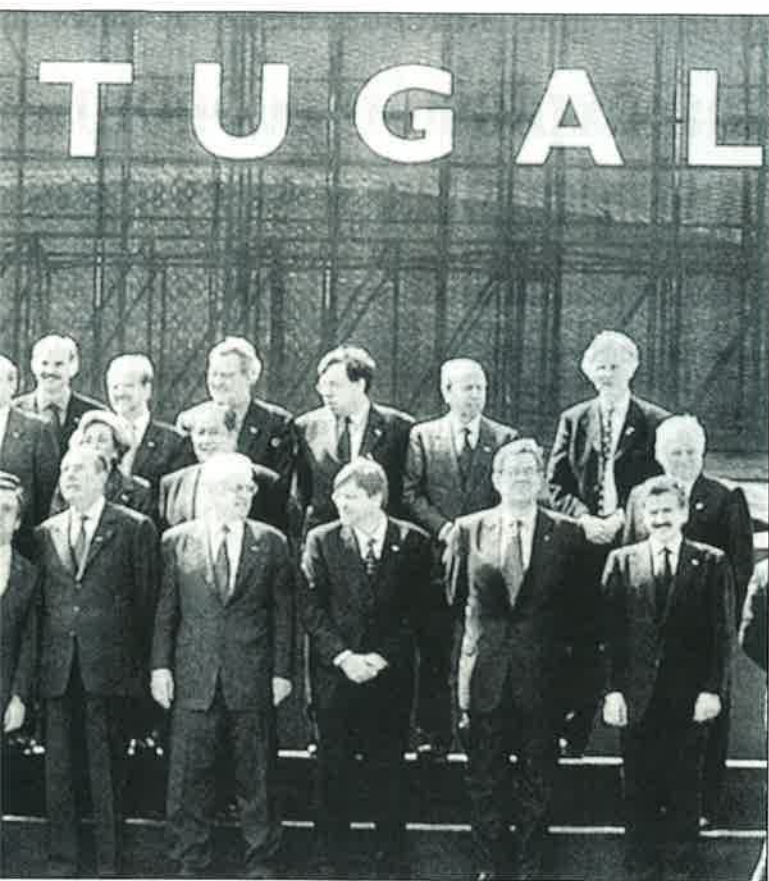
Ante estos nuevos retos de la UE ha fijado un nuevo objetivo estratégico para la próxima

Los líderes de la Unión Europea acordaron orientar la economía hacia el objetivo del pleno empleo, introduciendo reformas que hagan posible el crecimiento duradero. Este crecimiento se ha fijado al ritmo de un 3% por ciento anual. Para el presidente del Gobierno español, José María Aznar, "el crecimiento del 3% es deseable, pero debe haber

políticas concretas que pasen por una serie de reformas estructurales de gran calado y por una mayor coordinación de las políticas económicas de los Quince con plazos concretos que obliguen a su cumplimiento".

Esta propuesta de Aznar se vio respaldada por el resto de sus colegas, que concretaron un calendario de reformas es-

tructurales fundamentalmente liberalizadoras, a cumplir a corto, medio y largo plazo. Para el presidente español, estas medidas no representan "que haya soplado muy fuerte el viento liberal, sino que es lo mejor que puede hacerse para lograr el objetivo del pleno empleo y convertir a la UE en una economía tan competitiva y dinámica como la estadounidense".



década: convertirse en una economía basada en el conocimiento, más competitiva y dinámica, y capaz de crecer económicamente de manera sostenible con más y mejores empleos y con mayor cohesión social. Obtener dicho objetivo requiere una estrategia global que esté dirigida a preparar el paso a una economía y una sociedad basadas en el conocimiento mediante la mejora de las políticas relativas a la sociedad de la información, de la investigación y desarrollo, así como mediante la aceleración del proceso de reforma estructural a favor de la competitividad y la innovación y la culminación del mercado interior.

También se pretende modernizar el modelo social europeo mediante la inversión en capital humano y la lucha contra la exclusión social y mantener las sólidas perspectivas económicas y las expectativas favorables de crecimiento mediante la aplicación de un con-

junto de medidas políticas macroeconómicas adecuadas.

Sociedad del conocimiento

En su marcha hacia la sociedad del conocimiento, la UE ha marcado unos plazos claros para poner Internet al alcance de todos los ciudadanos. Los Gobiernos deberán conseguir una "reducción sustancial en los costes de acceso", para lo cual se exige que se introduzcan más competencia en las redes locales antes de que finalice el año 2000". También se ha puesto fecha a la "plena integración y liberalización de los mercados de telecomunicaciones", que en este caso se deja para el año 2001.

En ese mismo año deberá ser realidad la presencia de Internet

en todas las escuelas, un objetivo que el presidente del Gobierno, José María Aznar, considera factible para España. Con el mismo objetivo de generalizar el uso de las nuevas tecnologías, los Quince se han comprometido a aprobar en este año el marco jurídico necesario para que despegue el comercio electrónico de Europa, así como la legislación pendiente sobre derechos de autor y afines, dinero electrónico y venta a distancia de servicios financieros.

Espacio de investigación

La creación de "una zona europea de investigación" ha sido otro de los objetivos declarados en Lisboa. El plazo para ello es a finales de 2001 y se realizará mediante la creación de una red transeuropea de alta velocidad para las comunicaciones científicas electrónicas que conecte universidades, centros de investigación y científicos, bibliotecas y escuelas. Para ese año tendrá que estar confeccionado un mapa de centros de I+D en Europa y se dispondrá de una patente comunitaria fácil y barata de obtener. Para el 2002 se tendrán que suprimir los obstáculos a la movilidad de los investigadores y garantizar que se conservan y atraen los talentos.

Pleno empleo

Los principales líderes europeos reunidos en la Cumbre

de Lisboa declararon también su intención de aumentar el empleo en el sector servicios y facilitar la integración de la mujer en el mercado de trabajo. Se pretende avanzar en el objetivo global de elevar el 61% actual de tasa de actividad (trabajadores con empleo o en búsqueda de uno) al de Estados Unidos, que está en un 70%, en torno al año 2010; en caso de conseguirlo la Unión Europea estaría muy cerca de conseguir ese pleno empleo, o lo que es lo mismo, una tasa de paro inferior al 5%. El número de mujeres empleadas deberá pasar del 51% al 60%. De esta forma se estima que en diez años se habrán creado 20 millones de puestos de trabajo. En la actualidad los Quince acumulan 15 millones de parados. Según el documento de conclusiones del Consejo, "este mayor empleo será un factor clave para garantizar la sostenibilidad de los sistemas de protección social".

En este marco el Consejo y la Comisión se proponen abordar los siguientes ámbitos: mejorar la empleabilidad y reducir las deficiencias de cualificaciones, proporcionando a los servicios de empleo una base de datos a escala europea sobre empleos y oportunidades de formación, y promover programas especiales para permitir que los parados adquieran el nivel de cualificación adecuado.

Dar una mayor importancia a la formación continua como componente básico del modelo social europeo, fomentando entre los interlocutores sociales acuerdos sobre innovación y formación continua, aprovechando la complementariedad entre la formación y la adaptabilidad, mediante una gestión flexible de la jornada laboral y la alternancia formación-empleo.

Las reformas aprobadas por los Quince, a propuesta de José María Aznar y de Tony Blair, tienen como objetivo alcanzar el pleno empleo en diez años.

CUMBRE EN LISBOA DE LOS JEFES DE ESTADO Y DE GOBIERNO

También han sido objetivos propuestos en esta Cumbre de Lisboa aumentar el empleo en los servicios, incluidos los servicios personales, donde hay una escasez importante, y fomentar todos los aspectos de la igualdad de oportunidades, incluida la reducción de la segregación profesional, y una mayor posibilidad de reconciliar la vida laboral y la vida familiar en especial estableciendo un nuevo punto de referencia para unos mejores cuidados a la infancia.

Protección social

También los Quince hablaron de modernizar la protección social. Según las conclusiones de la Cumbre de Lisboa, el modelo social europeo, con sus sistemas desarrollados de protección social, debe sostener el paso a la economía basada en bienestar para asegurarse de que el trabajo se vea recompensado, garantizar su viabilidad a largo plazo frente a un



envejecimiento de la población, promover la integración social y la igualdad de sexos y proporcionar servicios sanitarios de calidad. Consciente de que la tarea puede afrontarse mejor desde la cooperación, el Consejo ha recomendado a los países miembros de la Unión que se consolide la cooperación entre los Estados, intercambiando experiencias y buenas

prácticas a partir de la mejora de las redes de información, que son los instrumentos básicos en este ámbito.

Asimismo el Consejo ha pedido que se otorgue mandato al Grupo de Alto Nivel para la Modernización de la Protección Social, con objeto de que apoye esta cooperación y, como primera medida, prepare un

estudio sobre la evolución futura de la protección social desde una perspectiva a largo plazo, prestando particular atención a la sostenibilidad de los sistemas de pensiones en distintos marcos temporales hasta el año 2020 y más allá, de ser necesario. A más tardar en diciembre de 2000 debería contarse con un informe de la marcha de los trabajos.

Nuevas empresas

Otra de las propuestas de la Cumbre ha sido la de crear un "entorno propicio" para facilitar el nacimiento de nuevas empresas innovadoras, especialmente medianas y pequeñas. Para ello se ha propuesto "reducir costes de la actividad empresarial y suprimir trámites burocráticos necesarios". Antes del próximo mes de junio deberá estar aprobada una Carta Europea para las pequeñas empresas, que son el principal motor de creación de empleo en la UE.

El Gobierno relanza el diálogo social

Cumpliendo su promesa del día que ganó las elecciones, el Presidente del Gobierno, José María Aznar, reanudó los contactos con los agentes sociales, empresarios y sindicatos, con el objetivo de empezar a trabajar en lo que será una de las prioridades de esta legislatura: profundizar en la reforma laboral, utilizando como instrumento el diálogo social.

Antes de que se produjese el debate de investidura, el Presidente Aznar recibió por separado a los líderes de los sindicatos mayoritarios, Antonio Gutiérrez de Comisiones Obreras y Cándido Méndez de UGT, y al máximo responsable de la CEOE, José María Cuevas, quienes se habían reunido previamente con el Ministro de Trabajo, Juan Carlos Aparicio.

Al final de esta primera ronda de

entrevistas, todos coincidieron en repetir el esquema de negociación de la anterior legislatura, ya que el método de diálogo social que se siguió fue considerado unánimemente como adecuado. El proceso será convocar tantas mesas bilaterales o trilaterales como sean necesarias entre empresarios, sindicatos y la Administración para buscar acuerdos sobre una nueva reforma laboral. En caso de llegarse a acuerdos, el Gobierno se ha comprometido a trasladar estos al Boletín Oficial del Estado, como ya hiciera en los últimos años.

En el transcurso de las reuniones, el Presidente del ejecutivo se ha comprometido a que cualquier reforma del mercado de trabajo se hará por medio de pactos. Según ha explicado el portavoz gubernamental, "el ejecutivo no va a imponer una reforma del

mercado de trabajo que no esté consensuada mínimamente por los agentes sociales. El objetivo es facilitar el pleno empleo, pero el Gobierno no quiere marcar apriorismos y desea que la patronal y los sindicatos discutan con flexibilidad e imaginación y analicen los resultados de la reforma de 1997: el Acuerdo para la Estabilidad en el Empleo, al que el Gobierno se sumó poniendo en marcha incentivos para estimular la contratación fija".

En el transcurso de estas reuniones cada una de las partes ya ha expuesto sus prioridades. Para los sindicatos es importante reducir la tasa de temporalidad que todavía sigue existiendo en el mercado laboral, a pesar del aumento de la contratación indefinida. También están preocupados por que se aumente la tasa de cobertura de paro, en especial al colectivo de mayores de 45 años.

Por su parte la patronal, por boca de José María Cuevas, ya ha hecho llegar al ejecutivo sus deseos de que se logre una mayor flexibilidad en las empresas, que se refiere tanto a la reordenación de la jornada como a la organización del trabajo, a avanzar en la movilidad funcional y geográfica o la fijación de los salarios. También hizo saber al Presidente del Gobierno el deseo de los empresarios de que se reduzcan los costes no salariales, con el objetivo de una rebaja en las cuotas a la Seguridad Social. No se mostró el presidente de la patronal beligerante en el tema del abaratamiento del despido, al que no incluyó entre sus prioridades, aunque sugirió que se debe avanzar hacia el coste medio de la Unión Europea, que es de 20 días por año trabajado.

Finalmente, el Gobierno considera

Con las nuevas propuestas adoptadas se abre la vía para la liberalización de sectores como el de las telecomunicaciones y los mercados financieros, se impulsa la inversión en la creación de pequeñas empresas y se aplican las nuevas tecnologías a la educación infantil.

Con el objetivo de seguir los pasos de los jóvenes empresarios que están surgiendo con éxito en Estados Unidos, los líderes europeos se han propuesto también llevar a cabo una evaluación comparativa de diferentes factores como los costes y tiempo necesarios para crear una empresa, el número de titulados empresariales y científicos o la cantidad de capital riesgo invertido en las nuevas empresas.

En este sentido, los Quince se comprometieron a constituir un verdadero mercado unificado de capital riesgo en el año 2003, para lo que necesitarán al Banco Europeo de Inversiones. Esta entidad destinará 1.000 millones de euros a nuevas operaciones de capital riesgo para PYMES, además de la Iniciativa Innovación 2000, que prevé para los próximos tres años un total de entre 12.000 y 15.000 millones de euros en créditos para formación de redes de tecnologías de la información, telecomunicaciones e innovación empresarial.

Educación y formación

El objetivo será reducir a la mitad en el año 2010 el número de jóvenes entre 18 y 24 años que no reciben enseñanza o formación después de la educación secundaria. Además las escuelas y los centros de formación, todos ellos conectados a Internet, deberían convertirse en centros locales de aprendizaje polivalentes y accesibles a todos y utilizar los métodos más apropiados para dirigirse a una amplia gama de destinatarios.

Finalmente se ha acordado establecer, antes de finales de 2000, los medios para estimular la movilidad de estudiantes, profesores y personal de formación e investigación, tanto mediante un mejor uso de los programas comunitarios existentes (Sócrates, Leonardo, Juventud) como mediante la supresión de obstáculos y una

ACUERDOS CLAVE DE LA CUMBRE DE LISBOA

Estos son los plazos establecidos por los Quince para cumplir sus objetivos:

▶ **2000:** Impulso al comercio electrónico y evaluación de las inversiones en formación. Mejoras para las pequeñas y medianas empresas. Plan para la eliminación de obstáculos en el sector servicios. Informe sobre la marcha de los trabajadores con proyección hasta el 2020. Plan para evitar la exclusión social. Posibilidad de un acuerdo social de empresarios y sindicatos.

▶ **2001:** Marco regulador de la liberalización de las telecomunicaciones. Internet en todas las escuelas. Mapa de centros de la red europea de alta velocidad electrónica entre las universidades.

▶ **2002:** Profesores capacitados para el uso de los recursos multimedia. Movilidad para los investigadores. Conclusiones sobre normas de contratación pública.

▶ **2003:** Acceso electrónico a los principales servicios públicos. Aplicación del Plan de Acción de Capital de Riesgo.

▶ **2005:** Puesta en práctica del Plan de Acción de los Servicios Financieros.

▶ **2010:** Reducción a la mitad del número de jóvenes que sólo han recibido educación secundaria. Aumento de la tasa de empleo hasta el 70%. Aumento de la tasa de empleo femenino por encima del 60%.

mayor transparencia en el reconocimiento de los títulos y períodos de estudio y formación. Habrá que adoptar las medidas necesarias para eliminar las barreras para la movilidad de los profesores antes de 2002 y atraer así a profesores con altas cualificaciones.

Mercado interior

No se fijaron fechas para la liberalización de los sectores del gas, electricidad, servicios postales y transportes. La Comisión Europea tendrá que presentar presupuestos lo antes posible para la utilización y gestión del espacio aéreo. Para 2002 se tendrán que retirar las barreras a los servicios y concluir los trabajos para que entren en vigor las nuevas normas sobre contratación pública. En 2003 tendrá que ser posible efectuar contrataciones públicas comunitarias y nacionales

vía electrónica. Ese mismo año tendrá que estar en plena aplicación el Plan de Acción Capital Riesgo y dos años más tarde el de los Servicios Financieros.

Ante este ambicioso plan de reformas, el Presidente del Gobierno, José María Aznar, ha declarado que "Europa ha emprendido en Lisboa un camino irreversible de reformas económicas para alcanzar una mayor competitividad con el objetivo del pleno empleo. Teníamos que atacar las causas, y no los síntomas, de por qué Europa tenía dificultades de competitividad con otras regiones del mundo, concretamente con Estados Unidos", y recordó su participación junto al primer mandatario inglés, Tony Blair, hace más de un año, en la convocatoria de esta cumbre, que se formalizó en la declaración de Chequers. ■

Concha Hernández Carazo

básico llevar adelante el contenido de su programa electoral, que es fomentar la contratación indefinida, revisar los contratos a tiempo parcial, introducir novedades en las políticas activas y fomentar la movilidad de los trabajadores, así como facilitar a los jóvenes mayores oportunidades de formarse o hacer prácticas laborales.

Por último, dentro de las mesas de negociación que se formen en el futuro también será objeto de diálogo la reforma del Pacto de Toledo sobre el futuro de las pensiones, aunque aquí los agentes sociales aportaran sus ideas, ya que esta reforma deberá hacerse en el marco del Parlamento.

C.H.C.

Renovación
del acuerdo
pesquero
con
Marruecos

BRUSELAS PROPUSO A RABAT LAS BASES PARA LA NEGOCIACIÓN

Más de cuatro meses después del inicio de la parada de la flota que faenaba en el caladero de Marruecos, el comisario de Pesca de la Unión Europea, Franz Fischler, remitió a Rabat las bases de lo que, en opinión de Bruselas, deberían ser las negociaciones para la firma de un nuevo acuerdo pesquero. En medios de la Administración española se espera que las autoridades de Marruecos respondan en breve a las peticiones y ofertas comunitarias para que el inicio de las conversaciones con la fijación de un calendario pudiera producirse en el mes de mayo.

El ex-ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación Jesús Posada señaló la existencia de negociaciones con Bruselas para la prórroga de las ayudas a los armadores y pescadores una vez se hayan superado los seis meses desde el amare de la flota. Actualmente, los dineros pagados al sector han sido adelantados por el Ministerio de Economía, aunque serían a cuenta de los programas y fondos comunitarios. En teoría, a partir de los seis meses, para poder seguir beneficiándose de esos fondos, España debería presentar un plan de reestructuración de la flota afectada, algo que España no ha-

rá por estimar que se trata de una parada excepcional y envuelta en una serie de circunstancias especiales. Por otra parte, en realidad España no ha hecho uso hasta la fecha de ningún fondo comunitario para apoyar a la flota en paro y tiene siempre la opción de imputar los gastos realizados hasta la fecha a los fondos comunitarios o asumir los mismos en base a los Presupuestos Generales del Estado. En cualquier caso, desde la Administración española se ha dado un mensaje de tranquilidad al colectivo de armadores y pescadores afectados. Se lamenta que Bruselas no haya impulsado antes el inicio de las conversaciones, pero se dan al sector plenas garantías de que seguirán percibiendo las ayudas

más allá de los seis primeros meses hasta la firma del nuevo compromiso con Marruecos. Armadores, sindicatos del sector y los consejeros de Pesca de las Comunidades Autónomas de Andalucía, Canarias y Galicia, en diferentes tonos, coincidieron en criticar y lamentar el retraso con que la Unión Europea estaba tomando la iniciativa para iniciar las negociaciones con Marruecos.

El comisario de Pesca de la Unión Europea Franz Fischler, remitió el pasado cuatro de abril una carta a las autoridades de Rabat. No se trata de un documento negociador, sino simplemente de una serie de bases o líneas maestras, unas propuestas y una filosofía que se pretende sirvan simplemente como punto de partida para el inicio de las conversaciones. En esta comunicación, Bruselas contempla las posibilidades que existen en el marco de la cooperación en general, de la formación de empresas mixtas, las posibilidades para la creación de empleo, los apoyos para la



Lo más probable es que las conversaciones formales se inicien en mayo.

renovación de la flota en ese país, los trabajos de formación, investigación o la acuicultura. En conjunto, grandes líneas de trabajo en parte siguiendo las pretensiones de las autoridades de Rabat, que no quieren la renovación del anterior acuerdo pesquero sino la firma de uno nuevo donde dominen las políticas de colaboración para que quede en tierras del país norteafricano



la mayor parte del valor añadido que genera el caladero. La impresión sin embargo en medios pesqueros es que al final, cuando Rabat firme el acuerdo de asociación con Bruselas, será posible llegar a un acuerdo pesquero a medio camino entre lo que demanda Marruecos y lo que reclama la flota española.

Actualmente, la parada supone mensualmente el pago de unos 1.300 millones de pesetas que está adelantando la Administración española. De esta cantidad, aproximadamente, 650 millones son para pagar 151.500 pesetas a cada marino afectado por el paro, así como al personal de tierra afectado, y otros 650 millones son para los armadores en función de la capacidad de su embarcación.

Mesa en Atocha

Para analizar la situación de las negociaciones para la firma del nuevo acuerdo pesquero con Marruecos y la situación de la flota afectada por la parada, el ex-ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación Jesús Posada se reunió en la sede del Departamento en Atocha con todas las partes afectadas. En la reunión, entre otros, estuvieron presentes los consejeros de Pesca de Andalucía, Paulino Plata, de Galicia, Amancio Landín, de Canarias, Guillermo Gigou, el subdirector de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina, Fernando Álvarez, así como representantes de los armadores, sindicatos y Cofradías de Pescadores.

El ex-ministro informó a los asistentes sobre el estado de las conversaciones con Marruecos, hizo referencia a la carta remitida por el comisario comunitario de Pesca, Franz Fischler, y se mostró relativamente optimista sobre el pronto inicio de las conversaciones. El ex-ministro señaló su deseo de que se fije cuanto antes un calendario de negociaciones y vino a dar a los representantes del sector un mensaje de tranquilidad sobre la continuidad de las ayudas más allá de los primeros seis meses. Jesús Posada insistió que la ayuda es solamente en este momento una compensación parcial para las pérdidas que están sufriendo tanto los armadores como los pescadores e hizo votos para que la flota, "que es lo suyo", vuelva a faenar cuanto antes. En relación con la prórroga de las ayudas, el ex-ministro señaló que se estaban manteniendo las negociaciones con Bruselas para asegurar una continuidad de las mismas, aunque, en todo caso, el titular de Atocha dio garantías de que seguirían a partir del mes de junio.

El ex-ministro se mostró firme en relación con la exigencia comunitaria de elaborar un plan de reestructuración para la flota afectada caso de seguir los apoyos más allá del primer semestre de paro. Para Jesús Posada se trata de

una situación excepcional y España no va a presentar ningún proyecto en ese sentido.

Desde los sindicatos y las Comunidades Autónomas se critica a Bruselas por el retraso en su intento para que Marruecos abra las negociaciones y se instó a la Administración Española a presionar más a la UE en esta dirección. Para el sector, la parada no solamente está suponiendo dejar de faenar, reducir los ingresos y la actividad de la costa, sino el desarrollo de nuevas y más fuertes corrientes comerciales en la venta de pescado de Marruecos en España. Paulino Plata, consejero de la Junta de Andalucía, denunció el hecho de que Marruecos se haya estado negando a iniciar las conversaciones para renovar el acuerdo pesquero con la UE mientras sí lo ha hecho con Japón o Rusia. Para el representante andaluz, las fórmulas de sociedades mixtas es algo que no puede asumir la flota de bajura de esa Comunidad Autónoma. ■

Vidal Maté

España negocia en Bruselas la prórroga de las ayudas para después de los seis primeros meses de la parada.

Armadores y sindicatos critican a la Unión Europea el retraso en exigir a Marruecos el comienzo de las negociaciones.

ACUERDO SOBRE LA LIQUIDACIÓN DE LAS DEUDAS PENDIENTES

REUNIÓN HISPANO-MARROQUÍ SOBRE SEGURIDAD SOCIAL

Durante los días 6 a 10 del pasado mes de marzo la Comisión Mixta de Seguimiento del Acuerdo Bilateral de Seguridad Social, suscrito entre España y el Reino de Marruecos, ha mantenido una serie de reuniones de cara a revisar el funcionamiento del Convenio actualmente vigente entre ambos países, que data de 1979, para mejorar su contenido y adaptarlo a las nuevas situaciones que se van presentando y reforzar las relaciones de los dos países en materia de Seguridad Social. Estas actuaciones se enmarcan dentro de la política que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través del Instituto Social de la Marina, ha puesto en marcha de cara a ir actualizando los Convenios y Acuerdos Internacionales que, en materia de Seguridad Social, están vigentes con países donde la presencia de la flota pesquera española es importante. El objetivo de estos acuerdos es garantizar a los trabajadores españoles en empresas mixtas con terceros países que puedan acogerse a la legislación española y que su protección social quede garantizada en un momento en que se vive una progresiva internacionalización del trabajo marítimo y dado el carácter extraterritorial de la actividad llevada a cabo en este medio.



En el transcurso de estas reuniones el acuerdo más importante de los tomados vino a resolver una de las cuestiones pendientes desde hacía ya unos cuantos años como es la liquidación de la deuda de los gastos por asistencia sanitaria generados por los trabajadores marroquíes en España y de los trabajadores españoles que prestan sus servicios en Marruecos, cuando sufren alguna contingencia por enfermedad en sus desplazamientos a su país de origen así como los que generan sus familiares que residen en el país de nacimiento.

Esta deuda asciende, por parte española, a un total de 4.541.632 dirham, o, lo que es lo mismo, unos 75 millones de pesetas, de los que 754.463 DH (unos 12 millones de pesetas) le corresponde abonarlos al Instituto Social de la Marina

y el resto al Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS). El compromiso adquirido es que estas cantidades serán abonadas antes del próximo mes de mayo.

La deuda por parte de Marruecos asciende a 453.156.513 pesetas. De ella las autoridades marroquíes ya han realizado varios abonos, por lo que resta un saldo de 136.623.901 pesetas que la delegación de ese país se ha comprometido a liquidar antes de que finalice el presente año. Con estos acuerdos quedan saldadas las cuotas pendientes desde 1983 hasta 1998.

Agilidad en la gestión

Entre otros temas acordados en el transcurso de estas jornadas estuvo el de hacer más ágiles los mecanismos de gestión mediante la adopción de unos nuevos formularios de enlace en materia de asistencia sanitaria.

También se acordaron distintos puntos referentes a pensiones e invalideces. En este punto se trató la modalidad no contributiva de prestaciones y el régimen de funcionarios.

La parte española explicó detalladamente las peculiaridades de la Seguridad Social española, en su modalidad contributiva y no contributiva, haciendo referencia a los Regímenes Especiales y al Régimen de Funcionarios. Al existir algunas dudas sobre las prestaciones económicas para personas mayores de 65 años o incapacitadas para el trabajo, en sus distintas modalidades, contributivas, no contributivas y asistenciales, se adoptó el siguiente acuerdo: "La parte marroquí acepta la exclusión del Convenio Bilateral de los titulares de las llamadas pensiones asistenciales que no se benefician de la asistencia sanitaria y se conviene proseguir la reflexión con-



junta en lo relativo a las pensiones no contributivas”.

También se trataron cuestiones a los auxilios por defunción, abonos de pensiones por transferencia bancaria, trabajadores de temporada, control médico en los procesos de incapacidad temporal, aceleración de las resoluciones de solicitud de pensión.

Cooperación

Ambas partes convinieron también en la necesidad de continuar los esfuerzos en cooperación técnica en materia de Seguridad Social, poniendo de manifiesto su mutuo interés en dar prioridad a este punto. La parte marroquí hizo hincapié en dos aspectos fundamentales: asistencia sanitaria pública y regímenes especiales. El Instituto Social de la Marina ofreció su colaboración expresa para fijar vías complementarias de esta cooperación, que serán examinadas en una próxima reunión del Grupo de Expertos que se llevará a cabo en un próximo encuentro a celebrar en junio, en Marruecos, coincidiendo con el análisis del Convenio.

Por último, la parte española hizo llegar a la delegación marroquí un borrador con una nueva propuesta de Convenio que sustituya al vigente de 1979 y en el que se introducen modificaciones acordes con las nue-



vas situaciones que se han ido produciendo en estos 20 años de vigencia del mismo. Esta propuesta, así como otros asuntos pendientes, se estudiarán en la citada reunión que la Comisión celebrará en Marruecos.

Mejoras

La celebración de estas reuniones periódicas se está mostrando muy satisfactoria toda vez que en ellas se va avanzando por el camino de la mejora de los contenidos en el Convenio vigente. Las actuales relaciones entre los Reinos de España y Marruecos, en materia de Seguridad Social, se rigen por un Convenio suscrito en 1979, pero la propia evolución de los trabajos marítimos y el desarrollo de las relaciones entre ambos países con los

cambios y adaptaciones legislativos que se han producido a raíz del ingreso de España en la Unión Europea, han ido modificando la propia dinámica de las relaciones y exigen la actualización de algunas partes de este Convenio. En este sentido cabe recordar que en las reuniones mantenidas en la primavera de 1997 se introdujo un protocolo adicional al Convenio con el fin de introducir en el mismo un precepto similar al contenido en el artículo 14 TER, cuarto, del Reglamento de la Unión Europea 1408/71, según el cual y siempre que se cumplan los requisitos exigidos, los trabajadores españoles puedan permanecer encuadrados en el Sistema Nacional de Seguridad Social y consolidar en él su carrera de aseguramiento.

Con este protocolo que, según afirmaron los responsables marroquíes asistentes al encuentro del pasado mes de marzo, ya ha entrado plenamente en vigor, se resuelve la situación de numerosos trabajadores españoles que prestan sus servicios en empresas marroquíes, con pabellón de ese país, pero que siguen teniendo su residencia en España y que hasta ahora quedaban al margen de la Seguridad Social española.

Por último, cabe mencionar el ambiente de colaboración que ha presidido las reuniones y negociaciones que durante cinco días se han celebrado en distintas dependencias del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, como han sido el Instituto Social de la Marina o el Instituto Nacional de la Seguridad Social. Asimismo, en el transcurso de uno de las jornadas de trabajo, las delegaciones, que estuvieron presididas por Carlos García de Cortázar y Nebreda, de la Subdirección General de Relaciones Sociales Internacionales del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, y por Aicha Benomar, Directora de Protección Social del Ministerio de Empleo y Asuntos Sociales de Marruecos, fueron recibidas por el titular de Trabajo, Juan Carlos Aparicio, quien expresó sus mejores deseos para el desarrollo de los trabajos y transmitió sus deseos de éxito a su Majestad Mohamed VI por el trabajo que está realizando y rogó a la presidenta de la delegación marroquí, Aicha Benomar, que transmitiese su salud y reconocimiento al Ministro del Desarrollo Social, de la Solidaridad, del Empleo y de la Formación profesional, Khalid Alioua.

Por su parte, la presidenta de la delegación de Marruecos agradeció las palabras del ministro y le felicitó por su nombramiento, transmitiéndole asimismo los saludos del ministro marroquí, y le explicó las modificaciones que en un futuro van a introducirse en materia de protección social marroquí. ■

C.H.C.

De cara a la actual legislatura y también ante los organismos comunitarios e internacionales



EL SECTOR RECLAMA M

El ex-ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Jesús Posada, se reunió el pasado mes de marzo con los representantes de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, así como con la Confederación y Federación de Armadores de Buques de Pesca con el fin de estudiar la situación del sector. Este encuentro fue previo al que mantuvo unos días más tarde con todo el sector de la pesca en Galicia, aunque a grandes rasgos fueron similares las cuestiones que se analizaron entre la Administración y el sector.

Como telón de fondo que preocupa al conjunto de la pesca, los representantes de las Cofradías y de los armadores reclamaron a la Administración un mayor protagonismo para la actividad de la pesca. El sector entiende que sus problemas no tienen la atención que sería necesaria ante las cada día mayores dificultades para mantener la flota en actividad tanto en aguas comunitarias como, sobre todo, en los caladeros de terceros países. Desde estas posiciones, se solicita un mayor rango para la actual Secretaría General de Pesca integrada en el Ministerio de Agricultura para que la

misma fuera calificada como Secretaría de Estado. No es nueva esta propuesta, sino algo que colea prácticamente desde la última década. Sin embargo, ninguna Administración se decidió por ello.

Los representantes del sector solicitaron igualmente a la Administración un mayor esfuerzo para que los intereses de la pesca españoles tengan un mayor peso en todo tipo de instancias exteriores, comenzando por los organismos comunitarios y siguiendo por los internacionales, donde cada día hay que arrancar con mayor dificultad las posibilidades de captu-

ras. La impresión en el sector es que en los últimos tiempos, con los cambios producidos en las estructuras pesqueras comunitarias, se ha debilitado la posición española. Por este motivo, se reclama un reforzamiento de la representación española para defender los intereses del sector. En medios pesqueros se ve con una cierta preocupación el hecho de que países del norte de la Unión Europea que habían caído en su potencial pesquero, en este momento estén tratando de impulsar procesos de cambio en los esquemas de la política común de la pesca en defensa de sus intereses y en contra de países como España, que tienen una mayor dependencia de aguas exteriores. Si se lograsen imponer esos nuevos mecanismos, el sector considera que sería un duro golpe para la actividad de esa parte de la flota que vive de las capturas en esas aguas.

Entre las cuestiones de política exterior, los representan-

tes pesqueros pusieron igualmente sobre la mesa los problemas diversos que se están produciendo desde hace algún tiempo con las autoridades argentinas ante las diferentes interpretaciones que se hacen en ese país de la normativa, no solamente en lo que afecta a las zonas de pesca, sino en lo que se refiere al número de trabajadores embarcados de aquella nacionalidad. El sector reconoce que en el caso argentino hay además un problema añadido al no existir tampoco una postura unitaria entre todo el colectivo de armadores españoles. En relación con Marruecos, aunque en las últimas semanas se han comenzado a mover algunos papeles comunitarios, se sigue pensando que las negociaciones van para largo y, en todo caso, que las mismas, tal como se esperaba, estarán ligadas a las negociaciones que tengan lugar sobre el acuerdo global de asociación, donde Rabat pretende arrancar más concesiones a Bruselas.



AS PESO PARA LA PESCA

El sector de la pesca en España se halla igualmente preocupado por el desarrollo de las importaciones de pescado fresco desde terceros países. La Administración pesquera española coincide en este punto con las posiciones de los armadores y prueba de ello ha sido el esfuerzo normativo realizado en los últimos tiempos para poner en marcha mecanismos de seguimiento y de control de todos los desembarcos para garantizar que todas las pesquerías son legales y que en los mercados comunitarios no se pueda vender, aunque se importe, aquello que no se puede pescar.

Para el sector de la pesca y para la propia Administración es importante la futura aprobación de la Ley de Pesca que se elaboró en los últimos meses de la legislatura anterior. En un principio se pensaba poder aprobar la Ley en la legislatura pasada. Pero el largo proceso de tramitación ha hecho que se retrase y que en este momento

El ex-ministro Jesús Posada se reunió con los representantes de los armadores y con las Cofradías.

sea uno de los objetivos prioritarios para el sector en los próximos meses. El anteproyecto de Ley ya ha pasado por el Consejo de Estado y se espera acelerar su tramitación.

Al margen de los problemas de fondo en el sector de la pesca, los representantes del Ministerio de Agricultura y de las

Cofradías y los armadores analizaron el problema planteado por el incremento en el precio de los combustibles y, concretamente, en el gasóleo. Actualmente, el gasóleo pesquero tiene un precio sin impuestos, lo que les ha permitido en el pasado disponer de unos precios en el entorno de las 17 pesetas. Las últimas subidas del combustible hasta finales de marzo hicieron que ese gasóleo se colocase en unas 32 pesetas de media en los puertos. Sigue siendo el gasóleo más barato que existe en el mercado español si se considera que el agrícola ha pasado de las 50 a las 72 pesetas.

Pero ese precio bajo se justifica porque el combustible supone un alto porcentaje en los costes de un barco y la Administración tiene asumido que debe seguir esa misma política de precios sin impuestos. La subida de estos meses ha supuesto sin embargo duplicar el precio por litro. El sector ha reclamado medidas de ayuda que se van a

seguir analizando en el marco de la mesa creada al efecto, aunque la impresión en medios del sector es que las cosas van a seguir como están tras el acuerdo de la OPEP de subir ligeramente la oferta y con ello la posibilidad de que se estabilicen los precios. El sector ha reclamado sin embargo un mayor seguimiento por parte de la Administración de la política de suministros y de los precios que practican los proveedores en algunas zonas. Se ha denunciado la existencia de oligopolios, zonas donde el mercado se lo reparten entre pocos proveedores, los cuales fijan precios abusivos en sus puntos de influencia. El sector denuncia que, por esos sistemas de control del mercado, el precio pueda tener altas oscilaciones entre uno y otro puerto, lo que no es posible en un mercado donde los precios de los productos de la pesca y los mercados no tienen esas diferencias. ■

Vidal Maté

De acuerdo con la sentencia de la "Merchant Shipping Act"

LONDRES COMENZÓ A PAGAR A LAS EMPRESAS CONJUNTAS

Según noticias del sector, algunos armadores ya han percibido las indemnizaciones correspondientes tras largas negociaciones con las autoridades de ese país, antes incluso de que se hayan producido los juicios donde se deben determinar las cuantías exactas de los pagos. Todo parece indicar que Londres tiene prisa para acabar cuanto antes con esta larga historia donde el Gobierno ha salido perdedor, aunque, a la larga, se haya dado un golpe mortal a la actividad que venían desarrollando las empresas conjuntas en esas aguas.

Inicialmente, el número de embarcaciones que se hallaban faenando en aguas del Reino Unido bajo la fórmula de empresas conjuntas ascen-

Once años después que se iniciara el conflicto entre el Reino Unido y las empresas conjuntas españolas, los armadores de esa flota han comenzado por fin a percibir las indemnizaciones millonarias a las que fue condenado el Gobierno británico.

Por medio han estado largos procesos judiciales tanto en el seno de la Unión Europea como en Londres que al final han concluido con la obligación de resarcir de los daños ocasionados a cerca de un centenar de embarcaciones que fueron afectadas por la aplicación en marzo de 1998 de la llamada "Merchant Shipping Act" y que supuso su paralización durante varios meses.

día a casi un centenar tras haber pagado buenos precios por unos barcos y sus posibilidades legales de pesca. Era un momento cuando la flota del Reino Unido se hallaba en sus horas bajas, situación que cambió tras la apuesta de los armadores españoles para pescar en esa zona y también

con la apertura de los mercados comunitarios para la venta de pescado fundamentalmente en España.

Actualmente, de aquella flota de casi un centenar de barcos, solamente se hallan en aquellas aguas unas 70 unidades. Este recorte ha si-

do fundamentalmente consecuencia de los problemas derivados de las "Merchant Shipping Acts". Aunque al final se ha producido el triunfo de las posiciones españolas y con ello el pago de las indemnizaciones, sin embargo los armadores de las sociedades conjuntas han pasado un largo calvario, muy costoso, y donde en muchas ocasiones tuvieron la tentación de tirar la toalla tanto para seguir con el contencioso como vendiendo los barcos con sus licencias.

El contencioso tocó a su fin y con ello el cobro de las indemnizaciones, pero numerosos armadores optaron por quitarse del medio en los últimos años ante las mayores dificultades que ello ha supuesto para desarrollar su trabajo en el sector pesquero,

ante las exigencias de demostrar la existencia de un vínculo económico con el Reino Unido.

Aunque los armadores ganaron su batalla contra la aplicación de la Merchant Shipping Act, Londres logró de los tribunales de la Unión Europea la posibilidad de exigir a los barcos de las empresas conjuntas que, para utilizar sus cuotas de pesca, debían mantener un vínculo económico que se concretaba, a grandes rasgos, en la descarga del 50% de la cuota asignada en las islas, que hubieran cargado en sus puertos el 50% de las provisiones, que el 50% de los tripulantes fueran ciudadanos ingleses o una conjugación de las tres fórmulas.

Aunque desde un primer momento se plantearon serias dudas de que esas exigencias fueran ajustadas a la normativa comunitaria, la realidad es que los armadores no se hallaban en disposición anímica para plantear un nuevo contencioso y tampoco surtieron efecto las protestas de la Administración española. Ante esas exigencias, algunos armadores optaron por deshacerse de la embarcación hace ahora un año cuando entró en vigor la nueva exigencia, mientras otros lo han hecho en los últimos meses ante la imposibilidad de cumplir esas condiciones. Ello ha supuesto reducir el volumen de esa flota de casi un centenar a unos 70 barcos.

Los armadores han logrado buenos ingresos ante el gran interés del Reino Unido para recuperar barcos y licencias. En el caso de venta solamente de las licencias o derechos de pesca, los barcos se han sacado de las aguas comunitarias para caladeros en terceros países.

En relación con el llamado "vínculo económico", los armadores lo debían cumplir ya durante todo el año 1999 y demostrarlo en los primeros meses de este año. Caso de no hacerlo perderían sus cuotas y con ello debían abandonar el caladero.

Una gran parte de los barcos de las empresas conjuntas se habían acogido a la

fórmula de realizar en tierras del Reino Unido el 50% de las descargas. En estos casos, la demostración es fácil y ya se ha realizado, aunque no hay datos concretos sobre el número de barcos afectados. Otra parte de la flota se acogió a cumplir con el 50% de los aprovisionamientos. Este sistema es más complejo y se estima que no se conocerán los resultados hasta los próximos meses.

De acuerdo con esta situación, todo parece indicar que en esta flota de las empresas conjuntas en el Reino Unido se ha producido un duro ajuste ante la imposibilidad de seguir con la actividad de la pesca en unas aguas donde dominan las trabas bu-

rocráticas y los controles. A esta situación se añade la posibilidad de vender a buen precio un barco o unos derechos, lo que está recortando la flota. A todo ello se suma además la existencia de la sentencia favorable en la "Merchant Shipping Act", con posibilidad de acceder a más de 20.000 millones de pesetas. Para el pago de esas cantidades, se debería esperar a las decisiones del Tribunal Tecnológico a través del cual se han hecho las evaluaciones sobre los perjuicios causados a cada barco. En principio, la cuantía de esas indemnizaciones se iba a fijar en dos periodos, para una parte en el primer trimestre de este año y para el resto en otoño. Sin embargo, las autoridades del Reino Unido, a la vista de que ya no cabe más salida que el pago, pretenderían acabar este asunto cuanto antes y más si se cuenta con la decisión de numerosos armadores de salir de ese caladero casi de cobrar rápidamente las indemnizaciones. En este contexto, Londres ofreció hace unos meses la posibilidad de negociar acuerdos para fijar la cuantía de esos pagos, con lo que ya son muchos los propietarios de empresas conjuntas que han percibido cantidades elevadas en la línea que se baraja por el sector y que se situaba en más de 200 millones de pesetas por embarcación. ■

Vidal Maté

Hasta pasados unos meses no se sabrá el número de barcos que han cumplido las exigencias de "vínculo económico" que debían tener con el Reino Unido.

Algunos armadores ya han optado por vender sus licencias y colocar el barco en otros caladeros fuera de la UE.



"LOS ACUERDOS DE PESCA SON ESENCIALES EN LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN"



Los acuerdos de pesca con terceros países son algo esencial en la Política Pesquera Común por su incidencia en el mantenimiento y desarrollo de la actividad económica en muchas zonas pesqueras de los países miembros. La UE tiene el derecho reconocido por las Naciones Unidas a

negociar acuerdos de pesca con terceros países cuando existan recursos excedentarios en sus aguas. Bruselas no presta la debida atención al desarrollo de los acuerdos con terceros países donde se cometen numerosas violaciones de los términos pactados en los compromisos pesqueros.

Éstas son algunas de las reflexiones del director general de Recursos Pesqueros, José Ramón Barañano, a la hora de hacer un análisis en profundidad sobre la política de los acuerdos con terceros países en materia de pesca y el futuro de los mismos. La respuesta pasaría por una mayor concienciación de Bruselas sobre la importancia de estos compromisos de los que depende una buena parte de la actividad de la flota comunitaria y mucho más concretamente de la española.

España, con una alta demanda de pesca, unos caladeros con escasos recursos y una flota importante que necesita actividad, ha sido uno de los países pioneros en la búsqueda de acuerdos con terceros países, incluso mu-



cho antes de que Bruselas iniciara la política de acuerdos a mediados de los setenta cuando se extendieron a las 200 millas las Zonas Económicas Exclusivas donde están el 90% de los recursos marinos vivos. Esta estrategia encaminada a la firma de acuerdos de pesca dio lugar a una serie de compromisos que se han denominado como de "Primera Generación" donde simplemente se adquiere el derecho a pescar en unas aguas a cambio de unas contrapartidas económicas. Son los acuerdos más numerosos donde destacan los referidos a los países de la ACP, África, Caribe y Pacífico, como Angola, Cabo Verde, Comores, Costa de Marfil, Gambia, Guinea Conakry, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Mauricio, Madagascar, Mauritania, Sao Tomé, Seychelles y Senegal. Igualmente, en este tipo de acuerdos de primera generación se contemplaba la posibilidad de acceso a recursos a cambio de compensaciones y

acceso a mercados así como acuerdos de reciprocidad.

Según señala José Ramón Barañano, esta línea de acuerdos tuvo un giro radical para la Política Común de Pesca en el acuerdo con Argentina. En este caso, ya no se hablaba solamente de acceso a recursos a cambio de ayudas. El tercer país exigió otras condiciones como la constitución de empresas conjuntas, empresas mixtas, condiciones sobre manipulación transformación en tierra, personal embarcado, etc., que daban una nueva dimensión a este tipo de compromisos.

En la actualidad, según los datos manejados por José Ramón Barañano en base a fuentes comunitarias, la UE tiene firmados 26 acuerdos de pesca de los que 10 son con los países del Atlántico Norte, 15 con los países de África y el Océano Índico y uno con Argentina. Existen además adicionalmente cuatro acuerdos más

“
**La Comisión
de la UE
ha actuado
de manera
insuficiente
ante los
incumplimientos
de los
acuerdos
por terceros
países.**
”

con Dominica, Tanzania, Sierra Leona y Canadá que no se han llegado a poner en vigor al no haber sido ratificados por esos países, y otros tres más con Mozambique, Namibia y Sudáfrica, donde se mantienen las negociaciones. Finalmente, hay una docena de países para los que la Comisión ha dado instrucciones para abrir negociaciones, como son los casos de México, Perú, Uruguay, Colombia, Venezuela, Liberia, Ghana, Nigeria, Túnez, Somalia, Kenia, Maldivas, Sri Lanka y Rusia. Desde 1981 hasta la actualidad, el presupuesto para los acuerdos de pesca ha pasado nada menos que de 6 millones de euros a 280 millones, lo que supone una tercera parte del presupuesto comunitario dedicado a la pesca. Según los datos manejados por la Comisión, actualmente están faenando unos 1.300 barcos en el marco de la política de acuerdos, de los que 300 barcos corresponderían a los acuerdos del Norte. En el caso de la flota española, al amparo de los acuerdos con terceros países hay 707 barcos con 10.452 tripulantes, de los que 136 barcos con 2.572 tripulantes se dedican a la captura de especies altamente migratorias con varias licencias en distintos acuerdos y 571 buques con 7.880 tripulantes con licencia para operar solamente en un solo país.

En relación con los acuerdos con terceros países, en el seno de la Unión Europea se han mantenido en los últimos años posiciones claramente diferenciadas que José Ramón Barañano dividiría en los siguientes grupos:

En primer lugar el Parlamento Europeo. Las posiciones en torno a los acuerdos están divididas, si bien ganan peso quienes defienden esta política. Las críticas a los acuerdos se concretaron en el informe



Crampton, si bien se trata de posiciones bastante personales que no reflejan la realidad de la Cámara sobre este punto. El Parlamento Europeo, en sus declaraciones oficiales, se muestra de acuerdo no solamente con el mantenimiento de los acuerdos sino con su intensificación y diversificación.

En segundo término estaría la posición del Consejo de Ministros, donde España logró una declaración final frente a las posiciones de otros países miembros. El Consejo se reafirma en defender la política de acuerdos para asegurar el nivel de empleo alto en regiones dependientes de la pesca, y se declaran los gastos como algo obligatorio y como parte integrante de la Política Pesquera Común. Además, el Consejo invita a la Comisión para que estudie el comportamiento y los efectos de este tipo de acuerdos.

La Comisión sería el tercer eje a la hora de valorar la política de los acuerdos. Su postura es favorable a su mantenimiento por su impacto en los puestos de trabajo, el abastecimiento de los productos de la pesca y el desarrollo de los controles para la actividad en el sector. De cara a los próximos años, la Comisión maneja la posibilidad de que todos los terceros países traten de sacar acuerdos de segunda generación.

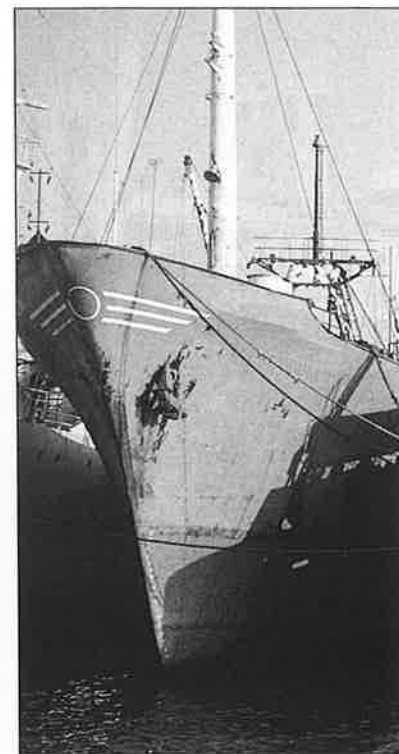
Junto a las razones de estos tres estamentos en el marco comunitario, para José Ramón Barañano, cada día es más fuerte el peso de los grupos ecologistas. Finalmente, cabe señalar la posición de los propios terceros países donde cada día hay más flotas autóctonas. Ello supone que también hay una clara tendencia a reservar los recursos para las flotas propias. Sus capturas entran cada día con mayor fa-



ilidad en los mercados consumidores al haberse eliminado progresivamente la política de aranceles. Según datos de FAO, el 85% de todas las importaciones de pescado tienen como destino los países desarrollados. La pesca se ha convertido para esos países en una de sus principales fuentes de ingresos, razón por la cual, para José Ramón Barañano, en el futuro se puede producir reducción de licencias, aumento del coste de las mismas, menos recursos y menos estabilidad también en los caladeros. En consecuencia, sentencia Barañano, el futuro no se presenta muy prometedor.

En relación con los acuerdos de pesca, José Ramón Barañano hace las siguientes críticas:

- **Tienen una base científica insuficiente.** A la hora de abordar un caladero y un posible acuerdo, lo primero que hay que ver es si esas aguas tienen o no recursos suficientes. Hay que reunir la máxima información sobre los mismos. La ex-



perencia es que no se conocen correctamente esos datos por falta de recursos para su evaluación. Desde esta perspectiva se insta a la UE a abordar de frente este problema y a evitar el uso de los datos científicos elaborados por esos países por falta de fiabilidad suficiente.

• **Control y vigilancia inadecuadas.** Se denuncia la no existencia de un control adecuado por falta de voluntad en unos casos y en otros de medios técnicos. Se propugna una política más decidida por parte de la UE en esta dirección. Bruselas se debería asegurar más de que sus buques en aguas de terceros países cumplen con las exigencias ante la imposibilidad de esos Estados para articular medidas de control.

• **Coste de los acuerdos.** En medios comunitarios se ha argumentado en ocasiones que se trata de acuerdos caros. No es cierto. Frente a un gasto de 280 millones de euros, que suponen el 0,31% del total del presupuesto comunitario, es-

tas flotas realizan unas capturas en esas aguas valoradas en unos 1.500 millones de euros. Igualmente, se argumenta la repercusión en el empleo de este tipo de acuerdos con más de 10.000 puestos de trabajo fijos en España.

• **Exportación de la sobrecapacidad de la flota.** Los acuerdos han permitido que los barcos que se hallaban ya faneando en los años setenta en aguas de terceros lo sigan haciendo en base a estos compromisos.

Finalmente, José Ramón Barañano señala que este tipo de acuerdos están en coherencia con la política de cooperación al desarrollo impulsada también desde otras instancias comunitarias para esos terceros países.

En conjunto, la actividad de las flotas comunitarias en esas aguas se ha desarrollado de una forma positiva. Sin embargo, para el responsable español en materia de ordenación de recursos hay muchos



“
**La UE tiene el
derecho
lógico, lícito e
incuestionable
a mantener
y negociar
posibilidades
de acceso de
su flota a los
recursos
excedentarios
que haya en
aguas de
otros países.**
”

aspectos que se podrían y deberían mejorar, como es el seguimiento de los mismos. En los últimos años se han producido múltiples actuaciones unilaterales por parte de terceros países en contra de la letra y el espíritu del acuerdo. Ante si-

tuaciones de este tipo, denuncia José Ramón Barañano, la Comisión no ha tenido ninguna capacidad de maniobra. Se denuncia la actividad abusiva por parte de muchos de los terceros países en materia de inspección, la inseguridad jurídica de las flotas, la indefensión en casos de apresamiento, la discriminación a la hora de aplicar las medidas de conservación, la imposición de medidas no contempladas en los acuerdos, problemas burocráticos o la inobservancia de los compromisos adquiridos en los acuerdos. Frente a este tipo de situaciones, la Comisión no ha tenido en los últimos años una reacción suficiente, careciendo de fuerza para defender los intereses de la flota comunitaria. Para José Ramón Barañano, la impresión es que la Comisión se limita a la negociación y firma de los acuerdos, dándoles a los mismos su seguimiento, no actuando más que en el último tramo y de forma poco decidida cuando se producen violaciones flagrantes del contenido de los acuerdos. De cara al futuro se indica que por parte de la Comisión hay una decidida apuesta por las sociedades mixtas en el marco de los acuerdos de segunda generación. Desde la Administración española se aboga por la defensa de los acuerdos de primera generación y no llegar a los de segunda salvo en ocasiones extremas, ya que ello supondría para el armador la pérdida definitiva de pabellón y, ligado a ello, la mano de obra.

Como balance sobre la situación y el futuro de los acuerdos con terceros países, José Ramón Barañano justifica el derecho comunitario a su firma, considerando además los mismos como un instrumento irrenunciable de la Política Pesquera Común. ■

V. M.



Juan Carlos Aparicio visitó los astilleros en los que se construye el nuevo "Esperanza del Mar"

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, ha visitado en Gijón (Asturias) las obras de construcción del nuevo buque-hospital para la flota pesquera española que se está llevando a cabo en esta localidad. Este buque-hospital, en cuya construcción el Instituto Social de la Marina invertirá 2.990 millones de pesetas, reemplazará a finales del año 2001 al actual "Esperanza del Mar", único buque sanitario y de apoyo logístico a una flota pesquera que existe

en el mundo y que desde hace dieciocho años opera en el banco canario-sahariano.

El nuevo buque prestará asistencia sanitaria y logística a los pescadores españoles en todos los mares del mundo. Con este proyecto, el Instituto Social de la Marina, organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, cumple uno de sus compromisos más ambiciosos: acercar la sanidad marítima a las flotas pesqueras españolas allí donde se encuentren.



El titular de Trabajo estuvo acompañado en su recorrido por los astilleros "Juliana Constructora Gijonesa, S.A." por su presidente Francisco Martínez de Castro y del Presidente de AESA (Astilleros Españoles S.A.), de la que es filial la empresa citada, Marcelino Alonso, así como del Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco; del Delegado del Gobierno en Asturias, Fernando Fernández Noval, el Subdirector General de Acción Social del ISM, Fernando Álvarez-Blázquez, y los responsables de las Direcciones Provinciales de Trabajo, Tesorería General de la Seguridad Social, Instituto Nacional de la Seguridad Social, del ISM, y otras autoridades provinciales y locales.

Tras una detallada y exhaustiva visita a la sede de los astilleros "Juliana Constructora Gijonesa, S.A.", en la que sus responsables pusieron al corriente a los visitantes de la marcha de

los trabajos de construcción del nuevo buque-hospital así como de sus características técnicas y sanitarias, Juan Carlos Aparicio destacó no sólo la importancia de la labor social, sanitaria y logística que lleva a cabo un buque de estas características, único en el mundo, sino también lo que esta nueva construcción conlleva, ya que va a ser "escaparate y mues-

tra del buen hacer español en desarrollo tecnológico para aquellos que estén interesados en construir este tipo de barcos".

También quiso destacar el Ministro de Trabajo la buena marcha con la que se están desarrollando los trabajos para que el nuevo buque-hospital esté navegando junto a la flota pesquera

española a finales de 2001. Y en este sentido anunció que su deseo es que cuando el nuevo "Esperanza del Mar" sea entregado al Instituto Social de la Marina algún miembro de la Casa Real española esté presente en ese acto con el fin de que conozca el importante trabajo que este hospital en el mar lleva a cabo en favor del colectivo marítimo pesquero.

El nuevo buque "Esperanza del Mar"

El nuevo buque-hospital "Esperanza del Mar", cuya construcción se adjudicó en septiembre de 1999, en concurso público, al astillero "Juliana Constructora Gijonesa, S.A.", tiene como plazo de entrega 24 meses. Su costo final será de 2.990 millones de pesetas, de las que el ISM ha abonado ya 800 millones, el 26,5% de la inversión total prevista. En la actualidad, el buque se encuentra totalmente definido desde el punto de vista técnico, habiéndose realizado la puesta de quilla a finales del pasado mes de abril.

El nuevo buque-hospital ha sido concebido para prestar asistencia sanitaria y apoyo logístico a los pescadores españoles en todos los mares del mundo. Para ello contará con el mejor equipamiento sanitario y con los últimos avances técnicos. Por su seguridad y su maniobrabilidad, estará preparado para navegar en condiciones climatológicas extremas. 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.

A diferencia del "Esperanza del Mar", que proviene de la

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.

adaptación de un carguero que se pertrechó especialmente como buque hospital en 1982, el diseño del nuevo barco es el específico de un buque-hospital, con dos aspectos a destacar en el proyecto, en los que el ISM ha puesto el máximo interés: el área hospitalaria y la seguridad.

Seguridad y eficacia

Todo el diseño del barco gira en torno a un hospital que ocupa una cubierta completa desde proa, con acceso directo al helipuerto y a la cubierta, lo que facilita el transporte de enfermos y náufragos a la zona sanitaria. Esta área está dotada de quirófano, rayos X, laboratorio, UVI, departamento para el tratamiento de quemados, infecciosos y enfermos psiquiátricos. En ella destaca la interconexión de las salas de curas y camarotes de enfermos, así como la luminosidad y ventilación natural de los espacios sanitarios y de todos los camarotes.

La capacidad inicial del buque será de 17 pacientes en la zona hospitalaria y 30 en la de náufragos, cuyos camarotes estarán ubicados en otra de las cubiertas, independientemente del área sanitaria y del resto de la tripulación.

La amplitud de los camarotes permitirá que todas las camas vayan colocadas en el sentido proa-popa y que estén ubicadas lejos de los costados del barco, lo que representa una notable contribución a la seguridad de enfermos y tripulación en caso de abordaje.

La novedad que presenta el proyecto del nuevo barco es que, además de asistir a la flota pesquera que faena en el banco canario-sahariano, podrá acudir a otros caladeros internacionales donde se encuentren las flotas españolas alejadas de los medios asistenciales sanitarios.

La tripulación del buque-hospital que sustituya al "Esperanza del Mar" estará compuesta por 38 personas, de las cuales dos serán médicos, dos ATS y dos celadores. Contará también con buzos y personal especializado en la asistencia logística para atender a aquellas embarcaciones que lo requieran. ■

C. H. C.



Homenaje al "Esperanza del Mar"

El buque-hospital "Esperanza del Mar", que actualmente tiene en funcionamiento el Instituto Social de la Marina, ha recibido el homenaje que los armadores del banco canario-sahariano, donde habitualmente presta sus servicios sanitarios, y la Mutua de Seguros Murimar le han rendido en reconocimiento a la asistencia prestada a la flota pesquera española durante los dieciocho años que lleva navegando a su lado. El acto contó con la presencia del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, el Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco, con el Delegado del Gobierno en Canarias, los Consejeros de Trabajo y de Agricultura y Pesca, así como de las más altas autoridades navales de la zona. Asimismo estuvieron presentes por parte de los responsables del acto el Presidente del Murimar, Alberto Alcatraz, su Director General, Jesús Sánchez Ferragut, y el Director Gerente de ANACEF, José Ramón Fontán.

Fueron estos dos últimos los que ofrecieron al capitán del "Esperanza del Mar", Carlos García, una placa conmemorativa y en sus discursos resaltaron la encomiable labor que el buque-hospital ha desarrollado durante estos años en favor del colectivo marítimo pesquero. Ambos fueron generosos en elogios a la tripulación del barco y recordaron las circunstancias en las que el Instituto Social de la Marina decidió poner en marcha este proyecto de Asistencia Sanitaria en el Mar, cuando, en 1982, tras la descolonización del Sahara, la flota que faenaba en el banco canario-sahariano perdió la protección sanitaria que se le prestaba desde aquí.

18 años con la flota pesquera

El titular de Trabajo, Juan Carlos Aparicio, quiso resaltar "la brillante hoja de servicios" que la tripulación del "Esperanza del Mar" ha obtenido en estos 18 años que lleva navegando para atender sanitaria y logísticamente a la flota española que faena en el banco canario-sahariano. Para subrayar estos méritos hizo un balance de esos años y en ellos se destaca que el "Esperanza del Mar" cuenta con 5.177 días de mar, 735,908 millas navegadas, 58.694 atenciones sanitarias, 23.737 consultas radio-médicas, 9.408 maniobras realizadas con botes de rescate y 6.401 asistencias logísticas (datos a febrero de 2000).

Ha prestado asistencia en naufragios a 51 buques y ha recogido 656 náufragos. Ha registrado 3.917 hospitalizaciones y 1.979 intervenciones quirúrgicas a bordo. En sus instalaciones han sido atendidos 16.544 tripulantes españoles, 5.539 marroquíes y 1.180 de otras nacionalidades.

La labor desarrollada por el buque en los aspectos sanitarios y logísticos ha sido altamente valorada durante estos 18 años y aún lo sigue siendo por los beneficiarios directos (flota española y de otros países que faenan en la zona) y por los Organismos Oficiales tanto nacionales como internacionales relacionados directa o indirectamente con el sector marítimo. Prueba de esta consideración han sido los numerosos homenajes que ha recibido el "Esperanza del Mar" a lo largo de estos años y entre los que cabe destacar la medalla de oro de Protección Civil o el "Bastón Blanco", que concede la Organización Nacional de Ciegos de España. El buque-hospital ha sido también homenajeado por instituciones científicas, ya que en numerosas ocasiones ha servido como plataforma para llevar a cabo investigaciones científicas. ■

Cofradías del Cantábrico envían la Carta de Cedeira al Ministerio en defensa de las artes selectivas

I ENCUENTRO DE LA PESCA DE BAJURA DEL CANTÁBRICO-NOROESTE

La situación de sobreexplotación del caladero del Cantábrico-Noroeste forzó el encuentro de los representantes de la pesca de bajura en Cedeira, que por primera vez han conseguido consensuar un documento en el que se reclaman medidas urgentes para recuperar el caladero. El testigo fue recogido por la Secretaría General de Pesca, que reunió en Madrid a las flotas en conflicto e incluyó en los acuerdos alguno de los puntos del documento, aunque las medidas a tomar, después de estudiar las propuestas de las partes y los informes del Instituto de Oceanografía, serán pactadas con ambas flotas.

Desde la pesca de bajura de las distintas Comunidades Autónomas que dependen del caladero del Cantábrico-Noroeste se había levantado la voz en numerosas ocasiones para llamar la atención del estado de stock de las pesquerías y reclamar una política coherente delineada hacia la recuperación progresiva del mar. Pero la falta de unión, a la hora de realizar sus peticiones, había restado fuerza a este sector que agrupa a 30.000 trabajadores y 9.500 embarcaciones en las cuatro comunidades de la Cornisa cantábrica.

Las propuestas o llamadas de atención que sobre el estado de las pesquerías se habían hecho no obtuvieron el eco merecido al no haber tenido una continuidad ni un respaldo mayoritario del colectivo de pescadores. Esta situación se diferencia notablemente de la de otros subsectores que mediante la unión han creado un poderoso grupo de presión ante la Administración pesquera.

La pesca de bajura, cuyo común denominador es desarrollar su actividad a menos de sesenta millas de la costa y tener un arqueo inferior a las 100 toneladas, representa al segmento de la flota nacional

más importante a nivel social y económico, ya que constituye una actividad esencial en la economía de todos los pequeños puertos pesqueros del litoral, y se caracteriza por estar organizada mayoritariamente en torno a una estructura empresarial familiar.

I Encuentro

Este subsector pesquero del Cantábrico agrupado a través de las cofradías de pescadores de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco se reunió el pasado 4 de marzo en Cedeira para redactar una propuesta conjunta que ha sido presentada a las autoridades pesqueras en un escritorio que

se ha denominado la "Carta de Cedeira".

Manuel Iglesias Casas inauguró el I Encuentro de Pesca de Bajura del Cantábrico y Galicia y llamó la atención sobre la crisis existente en la pesca de bajura evocando al ex-Conxelleiro de Pesca López Veiga al afirmar que la historia de la pesca de bajura es la historia de la falta de voluntad para encarar los problemas más obvios. El patrón mayor de Cedeira criticó a las Administraciones públicas, "que llevadas por una mal entendida comprensión hacia los problemas inmediatos, que nadie niega, se olvidan de los intereses generales, que obligan a que un re-





curso público sea gerenciado para beneficio de todos y no para el aprovechamiento sin condiciones de unos pocos”.

También destacó Iglesias Casas en sus palabras la importancia del modelo de organización pesquero que representan las cofradías de pescadores en el litoral frente a otros modelos centrados exclusivamente en lo económico.

El presidente de la Cofradía Nacional de Guipúzcoa, Esteban Olaizola, afirmó que “si no se adoptan medidas urgentes vamos a desaparecer todos” y calificó el arrastre pelágico de arte eficaz y depredador, por su falta de selectividad. Contra este arte, dijo, se está luchando en el Golfo de Vizcaya desde hace quince años y sin él la pesca de bajura sería rentable y tendría futuro.

Olaizola centró su intervención en la situación de la anchoa y el bonito, denunció la falta de una política pesquera coherente en la Unión Europea y pidió la unión con el recurso cautelar hecho por el

Gobierno Vasco en los Tribunales de Estrasburgo. Si se quiere recuperar los recursos de cualquier especie, dijo, “tenemos que profundizar en cuál es el motivo de que los recursos estén así, porque antes no ocurría nada de esto, y, sin embargo, se pescaba mucho más”.

Apuntó prohibir las artes no selectivas como medida para la recuperación del caladero y pidió mantener un segundo Encuentro para seguir trabajando conjuntamente.

Arrastre de bolos

El Presidente de Federación Provincial de Cofradías de Asturias, Fernando Menéndez Braña, se refirió en su intervención al tema de los arrastreros con el arte de bolos procedentes de los puertos de Santa Eugenia de Riveira y de Celeiro que faenan en el litoral asturiano.

Menéndez afirmó que no se está en contra de la modernización referida a ganar seguridad en los barcos, pero mostró preocupación por “los

avances tecnológicos en las artes. Estas parejas trabajan con un aparejo que técnicamente se denomina 'navegal', de gran abertura vertical y de cerca de 60 metros de altura de visera". La venta es mínima si se compara con los descartes que se tiran al mar, según el asturiano, que apuntó, también, el tema de la pérdida actual del equilibrio histórico entre los intereses de los marineros y los armadores en las cofradías. Las cofradías han perdido aquella paridad y la pesca industrial se antepone a otros intereses más conservacionistas.

Pidió Menéndez que se revise la normativa si existe, y de lo contrario, "si no existe normativa que regule ese tipo de arte, se debería prohibir", o acabarán con el caladero asturiano.

El patrón mayor de Ares, Félix Cudillero Vázquez, como representante de la Federación Provincial de Cofradías de Coruña, criticó a la Administración pesquera su lentitud a la hora de tomar medidas eficaces para paliar el problema, a pesar de que los científicos apuntaron la mala situación de la pesca en el Cantábrico hace varias decenas de años, y se refirió "al exceso de redes en el mar, de anzuelos, de nasas, y la pesca industrial ejercida por el arrastre sigue capturan-



FÉLIX CUDILLERO VÁZQUEZ

"Aunque el número de buques de arrastre bajó, la realidad es que la capacidad de pesca de los nuevos es muy superior a la que había antes, gracias a la nueva tecnología, con motores impresionantes y artefactos en los sacos que les permiten arrasar cualquier sitio".

do demasiados juveniles, que son desembarcados impunemente y expuestos en las pescaderías sin ningún pudor".

Cudillero afirmó no entender la utilización que se ha dado a los fondos del Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca (IFOP) de la Unión Europea. Si éstos estaban destinados a adaptar la flota a los recursos disponibles, el resultado no ha sido el previsto. Pues aunque el "número de buques de arrastre bajó, la realidad es que la capacidad de pesca de los nuevos es

"CARTA DE CEDEIRA"

El sector pesquero de bajura, que representa al segmento de la flota nacional más importante a nivel social y económico y constituye una actividad esencial en la economía de todos los pequeños puertos pesqueros, siente que la pesca ha tocado fondo.

Los representantes de los pescadores constataron en Cedeira la necesidad urgente de recuperar el mar. Y, por tanto, esta tarea debe ser asumida, según los firmantes de la Carta, por cada segmento del sector extractivo, así como por la Administración pesquera. Cada parte debe asumir el grado de responsabilidad que corresponde para adoptar las medidas oportunas que resuelvan el problema.

Las cofradías de pescadores, que ejercen su actividad en el caladero nacional del Cantábrico-Noroeste, suscribieron un escrito

remitido al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Jesús Posada, en el que proponen actuaciones que sirvan para frenar el deterioro de los caladeros y el ecosistema marino.

Algunos párrafos del escrito, bautizado con el nombre de "Carta de Cedeira", son recogidos íntegramente por su interés.

Pesca de fondo

Las propuestas relativas a la pesca de fondo se centran en tres puntos: cese inmediato de la pesca de juveniles, regulación de la pesca de adultos y la conservación y protección del ecosistema marino.

La "Carta de Celeira" se hace eco de la tendencia de los últimos años, ejercida por

determinadas unidades del sector de arrastre, de dotarse de artefactos en los sacos y de faenar con arrastre en pareja semipelágico, pues ambas artes están arrasando con lo poco que queda a un ritmo vertiginoso, incidiendo especialmente en las concentraciones de juveniles o cariocas.

Se pide al ministro la prohibición del arrastre semipelágico a la pareja en el caladero del Cantábrico-Noroeste y, mientras no se varíe la legislación comunitaria, la Carta pide limitar su uso fuera de las doce millas de la costa.

También en el escrito se pide la inmediata erradicación en todo el caladero del arrastre con tren de bolos, ya que causa daños gravísimos en los fondos marinos destruyendo los biotopos y alterando los fondos de forma irreversible o de recuperación muy lenta.

Reunión del sector de arrastre y la flota de bajura

El pasado día 23 de marzo los representantes de las organizaciones del caladero del Cantábrico noroeste se reunieron con el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, en la sede de la Secretaría de Pesca.

En la reunión se intentó consensuar soluciones que resuelvan los problemas que enfrentan a los sectores de bajura y arrastre.

La grave situación en que se encuentra el caladero forzó esta reunión entre los representantes del sector de arrastre y de la pesca de bajura para analizar si las medidas adoptadas como la limitación de los fondos, zonas de ejercicio de la pesca o el tamaño de las mallas han dado los resultados esperados en cuanto a la regeneración de las pesquerías.

Por parte del sector arrastrero participaron Mary Carmen Aldarondo, representante de la Asociación de Armadores de Ondárroa; Alberto Rentería Bilbao, representando a la Organización de Productores de Altura de Cantabria; María Jesús Rodríguez Veiga, en representación de la Cofradía de pescadores de Avilés, y Antonio Pérez, Torcuato Teixeira Valora, Juan Carlos Martín y Mercedes Rodríguez defendiendo los intereses de las asociaciones de arrastre de Galicia.

En representación del sector de bajura asistie-



ron Jaime Tejedor Uranga, presidente saliente de la Federación Provincial de Cofradías (FPC) de Guipúzcoa; Aurelio Bilbao Barandica, secretario de la cofradía de Bermeo en representación de Vizcaya; Tomás Cos Talledo, presidente de la FPC de Cantabria; Fernando Menéndez Braña, presidente de Asturias; Juan Antonio Regal Pino, Patrón Mayor de Cillero representando a la PFC de Lugo; Evaristo Lareo Viñas, presidente de la FPC de A Coruña, y el presidente de la FPC de Pontevedra, Manuel Pazos Vázquez.

También participaron en la reunión organizaciones de ámbito nacional. Francisco José Iglesias Prol representó a la FNCP y Hugo González de la CEAPE.

Tras la reunión, Samuel Juárez resaltó que las partes enfrentadas tuvieron la oportunidad de expresar a la Administración la situación que atraviesa el caladero desde sus respectivas perspectivas. La Administración trasladó al sector la "importancia y la necesidad de avanzar en la adopción de medidas que permitan la recuperación del caladero. Estas medidas nunca deben suponer una reserva de acceso para determinadas flotas en ciertas zonas, dado que el caladero es de todos". ■

J.M.S.

muy superior a los que había antes, gracias a la nueva tecnología, con motores impresionantes y artefactos en los sacos que les permiten arrasar cualquier sitio".

Principio de precaución

El representante de Green Peace, Arnau Mateu, argumentó en su intervención que la situación de sobreexplotación de las diferentes pesquerías es el resultado de una gestión dirigida a la industrialización y al desarrollo sobredimensionado de las flotas por encima de las posibilidades naturales de los recursos.

Según Mateu, el aumento de la competencia por unos recursos cada vez más escasos se ha traducido en el desarrollo de artes de pesca y métodos destinados a obtener beneficios a corto plazo.

También apuntó que una de las causas de la crisis es que, hasta la fecha, en gestión de pesquera se ha aplicado un sistema donde se reaccionaba a una agresión intentando reparar el daño que ya se ha ocasionado al recurso, en lugar de aplicar el principio de precaución, evitando causar daños irreparables al ecosistema marino.

Captura todo lo que se le cruza por su camino, de lo cual la mayor parte es posteriormente devuelto al mar, como descartes, ya muerto.

En lo relativo a la veda se pidió que los estudios solicitados por el sector de arrastre de fondo no supongan un retraso en la entrada en vigor de la "Orden Ministerial por la que se establecen determinadas vedas de arrastre en el caladero nacional del Cantábrico-Noroeste", al menos en los que respecta a la franja de las 12 millas, dejando la zona que excede esta área a la espera del informe de la Comisión.

Los representantes de las cofradías de pescadores apoyaron esta postura en la opinión de los científicos del Instituto Español de Oceanografía, que han asegurado, a través de los medios de comunicación, que deben ser tomadas medidas de protección de las zonas de

concentración de juveniles para paliar los malos reclutamientos de los últimos años. De no ser de esta forma, la situación podría derivar en el colapso del stock de la merluza.

Los criterios científicos se vuelven a esgrimir para reivindicar que primen los criterios biológicos en lo concerniente a las tallas mínimas. La revisión de las dimensiones de las mallas, la unificación de los horarios de descanso semanal para todo el caladero Cantábrico-Noroeste y la vigilancia y control de los desembarcos de todas las flotas cierran la lista de las propuestas realizadas sobre la pesca de fondo.

Pesca de superficie

En cuanto a la pesca de superficie, se llamó la atención sobre la actividad destructiva

realizada por los arrastreros pelágicos y del tipo naveran así como las redes de deriva sobre especies de importancia histórica en el caladero como la anchoa, la sardina o el bonito del Norte.

Propuestas

El escrito, además, propone paros biológicos subvencionados para todo el sector pesquero, ya que ningún subsector debe ser penalizado por los costes causados por decenios de pasividad y consentimiento de la Administración pública.

Según los representantes de los pescadores de bajura, es la Administración la encargada de regular el sector y quien debió haber evitado llegar a la situación actual poniendo los medios necesarios para garantizar



Este principio de precaución quedó reflejado en la Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro en 1992 y más tarde en el Tratado de Maastricht, pero no ha pasado de los acuerdos a la práctica.

Ante esta situación negativa, hay que resaltar el hecho positivo, en palabras del ecologista, de "que por primera vez hay consenso en la flota de bajura para unirse y defender una forma de gestionar las pesquerías ante la Administración".

Durante todo el Encuentro la unanimidad fue el factor dominante. Un sector unido ante

ARNAU MATEU

"El aumento de la competencia por unos recursos cada vez más escasos se ha traducido en el desarrollo de artes de pesca y métodos destinados a obtener beneficios a corto plazo".

la situación de agotamiento de los recursos y un sector dispuesto a tomar medidas y a aportar su grano de arena para

solucionar el problema. Este consenso faltó en la presentación de la "Carta de Cedeira" a la Administración, que recogió

el testigo y reunió en la sede de la Secretaría de Pesca, en Madrid, a los representantes de las organizaciones del caladero del Cantábrego-Noroeste para pactar nuevas limitaciones.

El Secretario de Pesca, Samuel Juárez, pidió a los representantes que realicen sus propias propuestas, junto a los nuevos informes científicos que para el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación están realizando el Instituto Oceanográfico sobre la situación. En estos informes se detallará la influencia que cada arte de pesca tiene en el agotamiento del caladero.

A la reunión no asistieron algunos participantes del Encuentro de Cedeira y esgrimieron como argumento la desproporción en el número de representantes de los sectores del arrastre y bajura. Según representantes de la Cofradía de Cedeira, los 130 buques arrastreros gallegos tienen más representación que las 8.000 embarcaciones artesanales.

La unanimidad de la pesca de bajura alcanzada en Cedeira tendrá sus altibajos, como se ha mostrado, pero, como manifestaron los ponentes, es la única vía. ■

Jesús M. Salamanca

"CARTA DE CEDEIRA"

● ● ● el cumplimiento de las normas que dictaron. Por tanto, ahora la Administración, al igual que el sector pesquero, debe asumir su responsabilidad en la crisis pesquera.

La Carta resalta la paradoja que se da entre los objetivos iniciales del Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca (IFOP) y los resultados obtenidos después de las inversiones realizadas.

El reconocimiento de la crisis del sector pesquero, a principio de los noventa, llevó a la creación de este fondo para hacer frente a la realidad de un sector en crisis y que para que sobreviviera era necesario una adecuación a la situación, caracterizada por un exceso de capacidad de la flota y por una explotación excesiva de las pesquerías.

Según los representantes de las cofradías del Cantábrego-Noroeste, tras siete años y miles de millones invertidos la crisis no ha cedido, sino que ha aumentado debido a que si bien se ha reducido durante este período el número de barcos, su capacidad de pesca se ha multiplicado varias veces, ya que los buques industriales de arrastre de fondo que operan en el litoral han sido renovados con fondos comunitarios creados inicialmente para lo contrario.

Finaliza el escrito enviado al titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación solicitando:

● Frenar la explotación excesiva de las poblaciones, subvencionando los paros biológicos en aquellas zonas y épocas que los científicos estimen que se deben proteger.

● Adecuar la flota a los recursos, favoreciendo la paralización definitiva de los buques cuyas actividades son más destructivas con los recursos y el ecosistema, de acuerdo con las directrices emanadas por los científicos.

● Renovar y potenciar la flota de pesca selectiva, aquella que no pesca inmaduros y es respetuosa con el medio marino, como mejor vía para garantizar la recuperación del mar.

● Dotar los medios y servicios necesarios para garantizar el cumplimiento estricto de las medidas de protección que se adopten, siempre articuladas bajo criterios biológicos y sociales. ■

J. M. S.

IMPULSAMOS LA SEGURIDAD MARÍTIMA

CUANDO
LA MAR
PIDE AYUDA



España cuenta con 8.000 kilómetros de costas y 1.500.000 kilómetros cuadrados de zona de Búsqueda y Rescate en la mar, asignada internacionalmente a nuestro país.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima responde a las emergencias en la mar y vela permanentemente por el tráfico marítimo y por la protección del medio ambiente marino.

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo 1998/2001 cuenta con un presupuesto de 30.000 millones de pesetas, destinado a ampliar y mejorar una estructura operativa, que sólo en 1999 coordinó el rescate de 5.562 personas.

Salvamento Marítimo también es prevención y formación. El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos dispone de los equipos y simuladores más modernos, utilizados en 1999 por más de 7.740 alumnos.

*Formación, prevención, control, seguridad, respuesta;
un servicio público en beneficio de la comunidad marítimo-portuaria.*

RESPONDEMOS A LA LLAMADA DEL MAR

Emergencias marítimas: Canal 16 de VHF banda marina y 2.182 Khz en onda media. Teléfono 24 horas: 900 202 202



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA
MERCANTE

EL IMPULSO DE TODOS



Sociedad de Salvamento
y Seguridad Marítima

LOS BOTES DE RESCATE RÁPIDOS

El próximo 1 de julio todos los buques transbordadores de carga rodada y pasaje existentes (en España hay unos 40) deberán ir equipados con un bote de rescate rápido y un dispositivo adecuado para la puesta a flote y recuperación con el fin de mejorar las condiciones de seguridad de estos buques, en caso de siniestros que afecten a la estabilidad. Esta nueva normativa es consecuencia de las sucesivas enmiendas que en los últimos años se ha hecho al SOLAS 74 (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar) por las que se han incorporado al mismo novedosos e importantes dispositivos de salvamento. Entre éstos cabe destacar los botes de rescate rápidos, introducidos mediante la enmienda al SOLAS 74 de 29 de noviembre de 1995 publicada en el Boletín Oficial del Estado n.º 138 de 10 de junio de 1997, plasmada en la Circular MSC 809. Para explicar pormenorizadamente esta norma y el funcionamiento y manejo de estos botes de rescate rápidos, el capitán del Buque-Hospital "Esperanza del Mar", Roberto González Díaz, ha escrito el artículo que a continuación se reproduce debido a su interés.

La vulnerabilidad de los transbordadores de carga rodada y pasaje empezó a ponerse en evidencia con el siniestro del "HERALD FREE ENTERPRISE", el 6 de marzo de 1987. A este le siguió el desastre del "SCANDINAVIAN STAR", en 1990. Pero fue el siniestro del "STONIA" el que hizo saltar todas las alarmas en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) y en el sector marítimo de los países desarrollados, especialmente en los del norte de Europa y los escandinavos.

Con la profusión de normas implementadas, la tecnología de final de siglo y los medios disponibles, no fue fácil explicar el elevado número de pérdida de vidas (más de 5.500) en los siniestros mencionados y en otros que se produjeron entre 1987 y 1996 en el mar del Norte, mar Báltico, Caribe, Filipinas, etc., especialmente en los que afectaron a los transbordadores de carga rodada y pasaje. Aunque se han adoptado diferentes medidas que mejoran las condiciones de seguridad de estos buques, en caso de siniestros que afectan la estabilidad, los acontecimientos se desarrollan con tal velocidad que es difícil esperar que los medios de salvamento de tierra acudan a

tiempo. En este caso, la ayuda exterior más inmediata puede llegar desde otro transbordador que cubra la misma ruta. De esta forma podemos considerar que cada uno de estos buques con los medios y personal adecuados podría ser el primer auxilio disponible.

Nueva normativa

En la actualidad, los transbordadores de carga rodada y pasaje están equipados con uno o dos botes de rescate, que también son a menudo botes salvavidas,





los cuales son puestos a flote y recuperados con pescantes normales en los costados del buque. Con los sistemas tradicionales se cuestiona seriamente que los botes puedan ser puestos a flote y recuperados con seguridad en condiciones de tiempo muy desfavorables. El bote de rescate y su tripulación inevitablemente serían aplastados contra el costado, debido a los balances y cabeceos del buque.

Para mejorar las condiciones de seguridad de estos buques

transbordadores de carga rodada y pasaje existentes va a entrar en vigor el 1 de julio de este año una nueva normativa por la que estas embarcaciones deberán ir equipadas con un bote de rescate rápido y un dispositivo adecuado para la puesta a flote y recuperación. A partir de esa fecha, para poder pasar la primera inspección que se realice a un transbordador y poderle ser expedido un certificado, el armador, el capi-

tán y la tripulación deberán demostrar bajo "condiciones meteorológicas muy desfavorables" que pueden poner a flote y recuperar el bote de rescate rápido mediante el uso del dispositivo instalado.

SOLAS 74/III/26

La nueva normativa se encuentra contenida en las enmiendas que se han realizado a SO-

lantes. Si a éstos añadimos el operador del pescante y otro tripulante para asistir a la maniobra en cubierta, que al mismo tiempo puede ser reserva para sustituir a cualquiera de los tripulantes asignados, tenemos que por cada buque 5 tripulantes enrolados deberán tener un adiestramiento específico. Si tenemos en cuenta los relevos sobre la base de seis meses de embarques al año, la cifra total por cada buque será de 10 tripulantes. Por lo tanto, se deberá prever formación, adiestramiento y reciclajes al menos para 400 personas. Considerando la movilidad que hay en el sector y los tripulantes adiestrados que por diferentes motivos no se encuentran disponibles, estaríamos hablando de cifras próximas al medio millar de tripulantes que deberán ser preparados para ocupar los diferentes puestos necesarios para operar con seguridad y eficacia los botes de rescate rápidos.

Los costes para dar respuesta a la adaptación a la normativa pueden ser muy variables, dependiendo de: tipo de pescante y capacidad del mismo. Obras necesarias para su instalación a bordo. Tipo de bote de rescate rápido y su equipamiento. Sustitución de algún bote salvavidas homologado como bote de rescate en caso de que no se disponga de espacio. Por último, también se deberá incluir en el presupuesto la formación de la tripulación, que inicialmente y comparada con la inversión del equipo, es muy inferior. El presupuesto total podría ascender a los 30 millones de pesetas por cada buque. El cumplimiento de la normativa puede significar una inversión de entre 1.000 y 1.500 millones

Será obligatorio llevarlos en todos los buques transbordadores de carga rodada y pasaje a partir del próximo 1 de julio.

LAS 74/III/26 "Prescripciones complementarias aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado", materializada en la Circular 809 del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional. En ella se especifica que los buques de pasaje de transbordo rodado construidos a partir del **1 de julio de 1998** cumplirán lo prescrito para botes de rescate rápido. El resto de los buques de este tipo, construidos antes de esa fecha, deberán hacer las adaptaciones necesarias y empezar a cumplir con la nueva normativa a partir del **1 de julio del 2000**.

De acuerdo con la MSC Circular 809 la dotación del bote de rescate rápido estará formada por al menos un patrón y dos tripu-





de pesetas para los navieros españoles.

Modificaciones de la normativa SOLAS

En las dos últimas décadas y mediante el instrumento de las enmiendas, el SOLAS 74 ha sido modificado casi con una periodicidad anual. Se han incorporado al mismo novedosos e importantes dispositivos de salvamento, entre los que cabe destacar los botes de rescate y los botes de rescate rápidos, introducidos mediante las enmiendas de 1983 y las de 1995, respectivamente.

Fruto de las investigaciones realizadas a raíz de los siniestros del "HERALD OF FREE ENTERPRISE" y del "ESTONIA" son las citadas Enmiendas de 1995, en vigor desde el 1 de julio de 1997. Las primeras recomendaciones se dirigieron a reforzar las características de estabilidad y estanqueidad de los transbordadores de carga rodada y pasaje.

Referente a medios de salvamento y rescate se destaca: Balsas salvavidas autoadrizables o reversibles. Botes de rescate rápidos y sus dispositivos de puesta a flote. Medios para el rescate directo desde el agua. Equipamiento suficiente de chalecos salvavidas en las proximidades de los lugares de reunión. Luces en todos los chalecos salvavidas. Zonas de aterrizaje y evacuación para helicópteros. Sistemas de apoyo para la toma de decisiones por los capitanes de buques de pasaje. Vías de evacuación. Mejoras de las comunicaciones interiores mediante el uso de la megafonía.

Otras medidas de seguridad a implantar para el año

2002 para buques de pasaje en aguas de la Comunidad Económica Europea son las referentes a las VDR, dirigidas a registrar las condiciones de seguridad y operación del buque, incluyendo entre otros datos a grabar la fecha, hora y posición, órdenes en el puente, las radiocomunicaciones, regímenes de los motores, timón, alarmas, condiciones meteorológicas, etc.

Asimismo, una nueva Directiva de la Unión Europea, por la que se implantan para los transbordadores de carga rodada y pasaje inspecciones de seguridad antes de iniciar el servicio, incrementará la seguridad en la operación de este tipo de buques. También ha entrado en vigor una norma por la que se obliga a disponer de una relación completa de los pasajeros con sus datos de filiación, antes de hacerse a la mar, la cual estará a disposición de las Organizaciones del Salvamento en la zona.

La OMI también ha regulado, o tiene en vías de estudio y desarrollo: Dispositivos de radiorecalada de baja potencia para las balsas salvavidas de los ro-ro de pasaje. Sistemas automáticos de respondedores/transceptores para la identificación de buques. Establecimiento de idiomas de trabajo a bordo de los buques.

Esta nueva normativa viene a dar respuesta a los diferentes planteamientos que aparecen a raíz de la desaparición de la telegrafía y la entrada en funcionamiento del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

La llamada selectiva digital en VHF, MF y HF, el sistema INMARSAT, las radiobalizas del COSPAS/SARSAT conforman un entramado electrónico de comunicaciones que garantizan la alerta de socorro. Todos estos equipos tendrán sus diferentes interfaces al VDR. Los Centros

de Coordinación del Salvamento Marítimo están dotados con equipos de radiocomunicaciones adecuados al SMSSM, de forma que todas sus actuaciones también quedan registradas.

Características de los botes de rescate rápidos

Se establecen por medio de la Circular de la OMI mencionada: "Recomendaciones a aplicar a balsas salvavidas reversibles, balsas salvavidas autoadrizables y botes de rescate rápidos, incluyendo pruebas, para buques transbordadores de carga rodada y pasaje".

- Construcción.

En general, estarán "bien contruidos" y el casco podrá ser del tipo rígido, semirrígido o inflado. Los materiales más empleados son el aluminio y el poliéster reforzado con fibra de vidrio para las partes rígidas y el neopreno e hialón para las partes infladas.

- Dimensiones.

La eslora no será inferior a 6 m, ni superior a 8,5 m, incluyendo las partes infladas.

- Resistencia.

Soportarán una carga de un peso igual a 4 veces la masa del bote totalmente equipado y cargado con el total de personas autorizado a llevar con su correspondiente equipo personal. Podrán ser remolcados, durante la puesta a flote o recuperación, con el buque haciendo 5 nudos.

- Flotabilidad.

Tendrán suficiente franco-bordo cuando estén cargados con su asignación completa de personas y de equipo.

Se admiten cámaras infladas en el perímetro exterior debiendo

reunir determinadas características de resistencia a diferentes temperaturas ambientales.

Deberán ser autoachicantes o dispuestos de forma que puedan ser rápidamente achicados.

- Estabilidad.

Tendrán una forma y unas proporciones que les den amplia estabilidad en condiciones meteorológicas muy desfavorables.

Además de los requisitos exigidos a los botes salvavidas de forma general se establece que serán autoadrizables o será posible adrizarlos rápidamente por no más de dos tripulantes.

- Capacidad de transporte.

Podrán llevar por lo menos



CON LOS SISTEMAS TRADICIONALES SE CUESTIONA SERIAMENTE QUE LOS BOTES PUEDAN SER PUESTOS A FLOTE Y RECUPERADOS CON SEGURIDAD EN CONDICIONES DE TIEMPO MUY DESFAVORABLES.

cinco personas sentadas y una persona tumbada. La capacidad máxima vendrá definida por las dimensiones y formas del bote, teniendo en cuenta que se deberá disponer de asientos, o en el caso de disponer a las personas sentadas en el plan del bote, éstas podrán mantener los pies estirados.

– Propulsión y velocidad.

El motor o motores podrán ser del tipo intraborda, fueraborda o dentroborda, gasoil o gasolina, en este último caso con la condición de que los depósitos estén especialmente protegidos contra incendios y explosiones. Deberán parar automáticamente o ser parados por el dispositivo de emergencia del patrón en el caso de que el bote dé la vuelta. Al adrizar el bote, el motor deberá poderse rearrancar.

Totalmente equipados, tendrán una autonomía mínima de 4 h. A velocidades de al menos 20 nudos con mar en calma y 3 tripulantes. A 8 nudos con la totalidad de las personas autorizadas a llevar.

Las hélices deberán estar protegidas de forma que no causen daños a las personas en el agua, ni puedan ser dañadas por objetos flotantes.

– Maniobrabilidad y gobierno.

El gobierno será por medio de una rueda de timón, desde el lugar destinado al patrón, remoto de la caña. Deberán ser equipados con un sistema de gobierno de emergencia acoplado directamente a la pala del timón, localmente al turbo-jet o al motor fueraborda.

– Accesorios.

Los botes de rescate rápidos deberán, si es posible, ser equipados con un sistema de suspensión para una sola tira, sencillo y seguro en su operación, u otro sistema equivalente. La maniobra de enganche para la recuperación es arriesgada, pero mucho menos que el sistema de doble tira.

Para los botes salvavidas y botes de rescate se exige que los ganchos tengan una doble modalidad de suelta: Con tensión y sin tensión. El sistema de suelta con tensión tiene como finalidad el garantizar que el bote se pueda soltar cuando es remolcado por la tira o tiras con tensión desde diferentes ángulos. En botes de rescate el sistema de suelta con tensión ha sido la causa de varios accidentes graves. Antes incluso de que se regularan los sistemas de suelta para los botes de rescate rápidos, la OMI admitió como dispositivo equivalente, para sistemas de una sola tira, una sola modalidad de suelta, sin seguro. En ambos casos, con la condición de que se dispusiera de una boza adecuada. Para los ganchos de los botes de rescate rápidos se prescribe la modalidad de suelta sin tensión.

Estos criterios hacen aconsejable el revisar todos los sistemas montados en botes de rescate con gancho provisto de doble suelta.

Los botes de rescate rápidos estarán provistos de un dispositivo que permita fijar una boza cerca de su proa, de manera que al ser remolcados por un buque que vaya a una velocidad de hasta 5 nudos en aguas tranquilas, no demuestre características peligrosas o de inestabilidad. El dispositivo de fijación de la boza tendrá un sistema de suelta que permita largarla desde el interior del bote cuando el buque navegue en las condiciones mencionadas.

– Equipo

El equipo mínimo obligato-

rio es bastante similar al de los botes de rescate. La principal novedad en cuanto a equipamiento es la de un sistema de radiocomunicación VHF, estanco con sistema de manos libres, que garantice la recepción y transmisión de la señal con los niveles de ruidos que producen la mar, el viento y los motores.

Un bote de rescate rápido, en cualquier momento, puede verse convertido en una embarcación de supervivencia. Por este motivo, sería de interés el dotarle con señales de pirotecnia, agua, alimentos, etc.

– Marcas.

Se deberá indicar, visiblemente y con caracteres claros e indelebles el número de personas que se puede embarcar.

En ambas amuras se marcarán, con letras mayúsculas del alfabeto romano, el nombre y el puerto de matrícula del buque al que pertenece el bote, y de manera que sean visibles desde arriba, la identificación del buque al que pertenece y el número del bote.

Los buques de la Comunidad Económica Europea deberán llevar la marca de certificación de equipos marinos.

– Pruebas.

Para certificar un bote de rescate rápido, el fabricante deberá acreditar ante el organismo competente que se cumplen los requisitos establecidos habiendo superado las pruebas prescritas.

Las pruebas tienen una parte común y otra específica según se trate de botes de rescate rápidos rígidos, semirrígidos o inflados.

Entre otras demostraciones, deberán ser sometidos a





una inspección detallada, retardo al fuego de los materiales, flotabilidad y resistencia a los hidrocarburos. Se someterán a pruebas de caída e impacto. Resistencia y espacio de los asientos. Mecanismo de suelta de los ganchos. Francobordo.

También serán sometidos a pruebas de funcionamiento: Motor y consumos. Arranque en frío. 5 minutos sin agua de refrigeración. Después de haber estado sumergido bajo el agua. Compás magnético. Luces. Adrizamiento por dos personas desde una posición invertida. Dar la vuelta totalmente inundados. Rescate de personas desde el agua. Remolque y suelta de la boza de proa.

Los botes de rescate rápidos inflados, semirrígidos y rígidos, en el caso de que sean de los del tipo totalmente cerrados y autoadrizables, deberán cumplir lo prescrito en la prueba adicional correspondiente.

Los botes de rescate rápidos inflados deberán ser sometidos a una serie de pruebas específicas, coincidentes en su mayoría con las que deben pasar las balsas salvavidas inflables, en lo que a calidades y resistencias de los materiales se refiere.

Dispositivos para la puesta a flote y recuperación

Deberán ser tales que mediante los mismos sea posible la puesta a flote y recuperación con seguridad, en condiciones meteorológicas muy favorables.

- Sistema antibalance.

Estará provisto de un mecanismo que amortigüe las

fuerzas debido a la interacción de las olas cuando el bote de rescate esté siendo puesto a flote o recuperado. El mecanismo deberá incluir un elemento flexible que reduzca las fuerzas de choque y un elemento de amortiguación para minimizar las oscilaciones. Este tipo de dispositivo amortiguador es denominado en el sector "off-shore" como "cocking head".

- Winche.

Deberá estar equipado con un sistema de tensión constante de alta velocidad, el cual impedirá que se formen senos en el cable en todas las condiciones de mar en las cuales cabe esperar operar con el bote de rescate rápido.

El freno deberá tener un efecto gradual cuando el bote de rescate esté siendo arriado a toda velocidad y se aplique bruscamente; la fuerza dinámica adicionalmente inducida al cable debido al retardo no deberá exceder 0,5 veces la carga de trabajo del dispositivo de puesta a flote.

La velocidad de arriado para un bote de rescate totalmente equipado y con la totalidad de las personas autorizado a llevar no deberá exceder 1 m/s. Los dispositivos de puesta a flote deberán ser capaces de izar el bote de rescate totalmente equipado y cargado con 6 personas a una velocidad no inferior a 0,8 m/s. El dispositivo deberá ser capaz de izar el bote con el máximo de personas que pueda acomodar.

Al menos tres vueltas de cable deberán quedar en el tambor del winche después de que el bote haya sido puesto a flote con el buque en el menor desplazamiento de navegación considerado y con un trimado de hasta 10° y una escora de hasta 20°, a cualquier banda.

- Controles.

Los mandos o mecanismo de puesta a flote estarán dispuestos

de modo que una persona pueda accionarlos desde un puesto situado en la cubierta del buque y desde un puesto situado dentro del bote de rescate rápido. Cuando la puesta a flote se efectúe desde la cubierta, la persona que accione el mecanismo deberá poder ver el bote durante todo su recorrido, desde el lugar de estiba a la flotación.

- Tangón.

Se está implantando el empleo de un tangón para mantener el bote separado del costado y remolcado en el momento de la puesta a flote y recuperación. Este dispositivo, donde laborea la boza de proa mediante un winche, es accionado desde la consola de controles del pescante, permitiendo alargar o acortar la boza según se requiera.

- Pruebas.

Los dispositivos para la puesta a flote y recuperación deberán ser sometidos a diferentes pruebas estáticas y dinámicas, entre otras: Prueba de carga estática de 2,2 veces la máxima carga de trabajo, excepto los frenos del winche, haciendo oscilar la carga hasta 10° en el plano longitudinal. Deberán ser capaces de aguantar 1,1 veces la máxima carga de trabajo. Velocidad de virado y arriado del winche. Funcionamiento manual de los winches con una carga igual a 1,5 veces la masa al ser izada.

De mucha importancia es la prueba donde se establece que los dispositivos para la puesta a flote y recuperación de los botes de rescate rápidos deberán ser comprobados con un estado de la mar equivalente a fuerza 6 de la escala Beaufort, con olas de 3 m de altura. La prueba deberá incluir la puesta a flote y recuperación de un bote de rescate rápido y demostrar el satisfactorio funcionamiento de los sistemas de amortiguamiento y oscilación debido a la interacción de las

olas, del freno del winche y el sistema de tensión constante.

Emplazamiento y disponibilidad operacional

Consideramos que las exigencias para un bote de rescate rápido serán superiores a las de los botes de rescate y por lo tanto a las de los medios de supervivencia.

El emplazamiento en los buques será tal que facilite al máximo la puesta a flote y recuperación. Tomamos como referencia las normas establecidas para la estiba de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate. En el plano vertical la distancia a la flotación no será inferior a 2 m, teniendo el buque un asiento de 10° y una escora de 20°, no superior a 15 m.



LOS BOTES DE RESCATE RÁPIDO HAN DEMOSTRADO SER UNA BUENA SOLUCIÓN PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LOS BUQUES TRANSBORDADORES DE CARGA RODADA Y PASAJE.

En el plano longitudinal se procurará que el lugar de puesta a flote esté suficientemente alejado de las hélices y de los finos del casco, tanto de proa como de popa. La distancia mínima desde la popa del bote a las hélices será igual a una eslora y media para buques de pasaje mayores de 80 m.

El emplazamiento deberá estar especialmente protegido de incendios, explosiones y de los embates de la mar. No deberán entorpecer ni ser entorpecidos por la disposición de otros medios de evacuación, salvamento o supervivencia.

En lo que a disponibilidad se refiere, los botes de rescate deben estar siempre listos para ponerlos a flote en cinco minutos como máximo. El "tiempo de recuperación", cuando lleve su

asignación completa de personas y equipo, no será superior a 5 minutos con fuerte marejada.

Operaciones y maniobras con botes de rescate

Se han de distinguir dos tipos de operaciones muy concretas: empleo de los botes de rescate rápidos como medio de salvamento en caso de siniestro del propio buque y como medio más adecuado para prestar auxilio en otros siniestros.

Son varias las operaciones a realizar con los botes de rescate rápidos. En cuanto a su aplicación en los buques de transbordo rodado de pasaje pueden ser: rescate de naufragos, remolque y agrupamiento de balsas salvavidas y apoyo en las evacuaciones masivas mediante el empleo de los MES.

En el concepto de maniobras se incluyen todas las actuaciones necesarias a realizar por la tripulación para conseguir el fin de-seado: puesta a flote, navegación, operación de auxilio y recuperación.

En cada buque se deberán desarrollar métodos y procedimientos específicos para ejecutar las maniobras de puesta a flote y recuperación para diferentes condiciones de carga, vientos y estados de la mar, debiendo quedar incluidos en el Código de Gestión de la Seguridad (CGS).

El capitán gobernará el buque recibiendo la mar y el viento de forma que se cree un área de socaire en la zona de puesta a flote, tratando al mismo tiempo que los efectos de la olas en cuanto a balances y cabeceos sean mínimos. Esta maniobra se complica cuando la mar tendida no se corresponde con la mar de viento.

Con el pescante abierto totalmente, el sistema antibalance mantendrá al bote estable respecto al buque. Los momentos críticos de la maniobra se corresponden con el recorrido flotación/sistema antibalance. Las velocidades de arriado y virado establecidas minimizan este problema. Para alturas excesivas se debería valorar el disponer de pescantes tipo "G" con brazo telescópico, o algún sistema de articulación en la base de forma que redujese convenientemente el recorrido crítico.

La puesta a flote y recuperación exige una perfecta sincronización de todas las personas participantes, dirigidas por el capitán. Las diferentes fases habrán de ser ejecutadas con precisión, progresando en las mismas con el asentimiento tácito de todos los participantes. Tiene capacidad para abortar la maniobra el capitán, operador de los mandos y patrón del bote. La visión directa, desde los alerones o el puesto de gobierno, de toda la zo-

na de maniobra es fundamental. En caso de que no sea posible, se puede recurrir a circuitos cerrados de televisión.

Una vez el bote a flote, la navegación va a depender exclusivamente de las condiciones medioambientales y del entrenamiento de su tripulación, especialmente del patrón. La capacidad de maniobra y la potencia de máquinas de los transbordadores de carga rodada y pasaje pueden permitir crear una pequeña área de resguardo, sobre todo de las olas rompientes.

La ejecución de la operación de auxilio, rescate de naufragos, remolque de balsas, apoyo a los MES, etc., requiere de técnicas y equipos específicos.

En la recuperación, una vez el capitán ha dado autorización para la aproximación del bote al costado y se ha hecho firme la boza de proa, el equipo formado por el operador de pescante, el tripulante encargado de enganchar y el patrón tiene que sincronizar sus actuaciones a la perfección. En botes abiertos existe un riesgo alto de despedir fuera de la embarcación a alguno de sus ocupantes durante el recorrido crítico, esto es, desde la salida del agua hasta quedar enclavado en el sistema antibalance.

La realización de maniobras seguras y las operaciones eficaces dependerán fundamentalmente del entrenamiento y compenetración de los componentes del equipo que las ejecuta.

Tripulación

La tripulación mínima estará formada por un patrón y dos tripulantes, adiestrados y entrenados en ejercicios, regularmente, de acuerdo con lo





determinado en el Código STCW 95 y las diferentes recomendaciones de la OMI.

Se debe crear la figura del rescatador como una especialidad más dentro de las que conforman la dotación de los buques. Las condiciones psicofísicas, la formación y el entrenamiento de este personal no deberían ser inferiores a las de los rescatadores profesionales.

De nada sirve equipar a los transbordadores de pasaje con los más modernos medios para el rescate si no se dispone de personal con la indispensable formación y adiestramiento para operarlos con seguridad y eficacia.

Parte del esfuerzo presupuestario que la Administración destina al Plan Nacional de Salvamento Marítimo debería financiar la formación, el adiestramiento y entrenamiento, así como el equipo de protección individual, del rescatador embarcado, considerando que se cuenta con "la colaboración" de este personal para realizar las operaciones de auxilio que se les indique. En numerosas ocasiones será el "brazo más largo" de las organizaciones de coordinación del salvamento marítimo.

Del mismo modo, se deberían implantar incentivos de tipo fiscal y sociolaboral, con la finalidad de poder orientar hacia esta especialidad a un número suficiente de candidatos que reúnan las condiciones exigidas para cubrir las demandas del sector.

Formación y adiestramiento

Son varias las normas que en el ámbito internacional regulan la formación y el adiestramiento periódico del perso-

nal marítimo: STCW 95, SOLAS, diversas Resoluciones de la OMI respecto a la formación, adiestramiento y ejercicios periódicos, etc.

Ateniéndonos a lo prescrito en el SOLAS 74, al menos dos tripulantes de cada bote de rescate rápido recibirán formación y efectuarán ejercicios periódicos, de acuerdo con lo establecido en el STCW 95 y las recomendaciones correspondientes de la OMI.

En nuestro país es obligatorio, para todo el personal embarcado, haber realizado el curso "Supervivencia en la mar, nivel I". Para oficiales y todo aquel tripulante que tenga cometidos relacionados con el manejo de embarcaciones de supervivencia es necesario disponer del certificado "Supervivencia en la mar, nivel II". Existe un curso denominado "Supervivencia en la mar, nivel III" que no es obligatorio, siendo destinado a todas aquellas personas que tienen responsabilidades de dirección y organización dentro de las navieras.

Para el personal especializado en el salvamento marítimo se regulan los cursos denominados: **Socorrismo marítimo**, para la Cruz Roja del Mar; **Manejo de embarcaciones de salvamento**, obligatorio para el personal marítimo profesional que intervenga en tareas relacionadas con la coordinación del salvamento o gobierno de las embarcaciones de salvamento.

Suficiencia en el manejo de botes de rescate rápidos

Para hacerse cargo de un bote de rescate rápido durante y después de su puesta a flote se deberán demostrar conocimientos, comprensión y aptitud en: Construcción y equipo. Características específicas e instalaciones. Procedimiento para adrizar después de un vuelco. Gobierno en condiciones meteorológicas y estado de la mar muy desfavorables. Equipo de navegación y se-

guridad. Métodos de búsqueda y factores ambientales que inciden en ella. Evaluación de la disponibilidad de los botes de rescate rápidos y su equipo conexo para empleo inmediato. Conocimientos del mantenimiento, reparaciones de emergencia, inflado y desinflado normales de los compartimentos de flotabilidad. Métodos para poner en marcha y operar el motor.

Los aspirantes a formar parte de las tripulaciones de botes de rescate rápidos deberán someterse a un examen o evaluación continua, en el marco de un programa de formación reconocido. En períodos no superiores a cinco años se deberá revalidar la aptitud reconocida.

Especial atención se deberá prestar a las "*Directrices para la formación en la puesta a flote de botes salvavidas y botes de rescate llevando el buque arrancada avante respecto al agua*" (Resolución A-625) según la cual los botes de rescate, en general, podrán ponerse a flote llevando el buque una arrancada avante de hasta 5 nudos, recomendándose que los ejercicios de puesta a flote en estas condiciones se hagan, por los peligros que ello entraña, sólo en aguas abrigadas y bajo la supervisión de un oficial que tenga experiencia en tales ejercicios.

De ningún modo se puede entender que esta recomendación pueda limitar las diferentes iniciativas para lograr un adiestramiento en la puesta a flote con arrancada. Es más, en los Centros Especiales para la formación el adiestramiento y entrenamiento se debe considerar como uno de los ejercicios más interesantes. Realizado en la forma adecuada, y con el adiestramiento y entrenamiento debido, la puesta a flote y recuperación con arrancada puede incluso ser recomendable.

Los Centros Especiales referidos deberían radicar en buques específicamente adaptados, navegan-

do en zonas marítimas donde se puedan encontrar diferentes condiciones medioambientales con regularidad y proximidad a la base.

Equipos de protección individual

Dependiendo de las condiciones medioambientales se usará el equipo protector conveniente. Como equipo mínimo de un rescatador tenemos: chaleco salvavidas, casco, traje de protección contra la intemperie, calzado adecuado.

Se debe considerar la radiobaliza personal de localización como parte del equipo de protección individual de los rescatadores.

Ejercicios periódicos

Todo tripulante participará al



menos en un ejercicio de abandono del buque todos los meses. Los ejercicios se realizarán, en la medida de lo posible, como si realmente se hubiera producido un caso de emergencia.

Sólo hay un camino para conseguir operaciones seguras y eficaces: Condiciones psicofísicas adecuadas. Formación y adiestramiento que incluyan programas de actualización de conocimientos, y entrenamiento continuo.

Evaluación de riesgos

En el Código para la Gestión de la Seguridad se deberá incluir un procedimiento sencillo para evaluar los riesgos en cada circunstancia, teniendo en cuenta principalmente: Condiciones medioambientales. Tripulación. Características del equipamiento

disponible. Emplazamiento. Operación a realizar.

La decisión de poner el bote de rescate rápido a flote, una vez comprobada su disponibilidad operacional, así como la de su tripulación, ha de ser evaluada muy meticulosamente. Se harán las siguientes preguntas: **¿Es posible recuperar la embarcación con todo su personal?, ¿disponemos de suficientes medios y personal a bordo para prestar asistencia al bote que se ha puesto a flote?, ¿es posible poner el bote a flote con seguridad?** Contestadas afirmativamente estas preguntas, podemos iniciar los preparativos para prestar el auxilio. En el caso de duda sobre alguna de las cuestiones, será preferible estudiar otras alternativas.

Mantenimiento

El mantenimiento, donde se

incluyen las comprobaciones regulares, deberá ser realizado por los rescatadores. Se deberán seguir estrictamente las recomendaciones de los fabricantes de los diferentes componentes de los dispositivos instalados. Se observarán las prescripciones de obligado cumplimiento establecidas en el SOLAS.

Diariamente se realizará una inspección ocular a fin de comprobar la disponibilidad. Semanalmente se harán funcionar los motores durante un período total de al menos tres minutos. Es con-

veniente disponer de sistemas de refrigeración que mantengan el funcionamiento durante más tiempo. Durante dicho período se comprobará que la caja y el tren de engranajes embragan de forma satisfactoria.

Mensualmente se realizará una inspección a fondo de todo el equipo. El informe correspondiente se anotará en el diario de navegación. ■

Roberto González Díaz
Capitán del
"Esperanza del Mar"

Fotos: Joaquín Coloma

Bibliografía

- Solas. Edición refundida, 1997. *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar*, 1974, y su Protocolo de 1978: OMI. Londres, 1997.
- Solas. *International Convention for the Safety of Life at Sea*, 1974, 1996. *Amendments (effective July 1998)*. International Maritime Organization. Londres, 1998.
- Código Internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS). BOE n.º 275. Martes 17 de noviembre 1998.
- STCW95. *Convenio de Formación. Resoluciones de la Conferencia de 1995. Código de Formación*. Organización Marítima Internacional. Londres, 1996.
- Asambleas OMI. *Resoluciones y otras decisiones*.
- Directiva 96/98/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre equipos marinos. *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* n.º L 46/25 (17.02.97).
- Nivel mínimo de formación en profesiones marítimas. Directiva 94/58/CE del Consejo. *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* 12.12.94. (22.11.94).
- Cursos y certificados de especialidad marítima. DGMM. Orden del 30.11.93 MOPTMA. BOE n.º 300 (16.12.93).
- Ley de prevención de riesgos laborales. Ley 31/1995 de 8 de noviembre. BOE n.º 269 de 10 de noviembre. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (B35).
- Mari Sagarra, Ricard y González Pino, Enrique. *Manual de procedimientos de seguridad para operaciones de trabajo a bordo*. Instituto Social de la Marina. Madrid, 1992.
- Mari Sagarra, Ricard y González Pino, Enrique. *Supervivencia en la mar*. Instituto Social de la Marina. Madrid, 1990.
- Gallar, Fernando. *Medicina subacuática e hiperbárica*. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Instituto Social de la Marina, 3.ª edición. Madrid, febrero 1995.
- González Díaz, Roberto. *La seguridad en operaciones con botes de rescate*. Revista "MAR" n.º 346, enero 1997. Instituto Social de la Marina. Madrid, 1997.
- Greenen, Gerry. *Rigid inflatable boat operations*. The Nautical Institute. Londres, 1992.
- Sanders, R.E. *The practice of ocean rescue*. Brown, Son & Fergusson, Ltd. Nautical Publishers, Glasgow, U.K. (Published 1968, Revised 1977).
- Gary E. Walker. *A heavy weather training center, U.S. Coast Guard*. International Lifeboat Conference. La Coruña, 1987.
- Mankle, Robert L. y K. Nelson Jr, James. *The 1995 ro-ro Ferry Safety initiatives. Escape and survival*. Sasmex 96, April (Internet).
- K. Nelson Jr, James. *Feasibility of using free-fall lifeboats on passenger ships and Ro-Ro's*. Clemson University (Internet).
- Garrocho Martín, Manuel. *Recopilación de naufragios con importante número de víctimas*. Santa Cruz de Tenerife, 1999.
- Report of Court No. 8074. *Mv. Herald of free enterprise*. Formal Investigation. Department of Transport. Her Majesty's Stationary office. Londres, 1987.
- The Daily Mirror. *One of the thousands or tragedies which made the Titanic wreck the most horrible in the world's history*. April 20, 1912.
- Henriksen Safety Quick Release hooks. (Manuales y certificados). Tonsberg, 1988/1998.
- Safety at sea international.



AGUAS DE BAÑO MARÍTIMAS

Durante 1999 se mantuvo la tendencia apuntada en años anteriores respecto a la calidad de las aguas de baño marítimas, resultando aptos para el baño el 97,9 por ciento de los puntos de muestreo analizados, frente al 97,3 por ciento del año anterior. Y ello, a pesar de que en Baleares se ha registrado un importante retroceso, acumulando el 41 por ciento de los puntos de muestreo no aptos para el baño del total controlado, según los datos del Programa Nacional de Vigilancia Sanitaria de la Calidad de las Aguas de Baño, coordinado por el Ministerio de Sanidad y Consumo y ejecutado por las distintas Comunidades Autónomas costeras y en Ceuta y Melilla, que son remitidos anualmente a la Unión Europea. Respecto a la calidad de las aguas continentales, y a pesar que porcentualmente se apunta una importante mejoría, la continua disminución de puntos de muestreo pone en entredicho cualquier variación positiva.

EXCEPTO EN BALEARES, sigue la MEJORÍA



Baleares fue, respecto a los resultados de calidad de aguas de baño marítimas en 1999, la excepción que confirma la regla. Acumula el 41 por ciento de todos los puntos no aptos para el baño (tiene 14 de los 34 registrados en España), al tiempo que de los 154 puntos calificados como "aguas 2" (las de muy buena calidad para el baño) ha pasado a 142. El resto de las Comunidades costeras mejoran o se mantienen en parámetros similares al anterior control. Un control, por cierto, cada vez más exhaustivo, ya que en esta ocasión se han establecido 26 nuevos puntos de muestreo, con lo que son ya 1.619, apartado en el que destacan Canarias (18 nuevos

puntos de muestreo) y Cataluña (8 más que el año anterior). Tan sólo Andalucía ha registrado una disminución en el número de puntos de muestreo realizados (3 menos que en la anterior campaña).

Hay que destacar la importancia en que cada vez sean más los puntos de muestreo establecidos, ya que garantiza un número de puntos de baño sometidos a control en el que se define su idoneidad y la ausencia de peligros sanitarios. Y, a más puntos controlados, menos posibilidades hay de que se soslayen zonas en las que se sospeche de la baja calidad sanitaria de sus aguas.

La calidad de las aguas de baño también ha aumentado de





El 97,9 por ciento de las zonas de baño marítimas analizadas resultaron aptas para el baño, frente al 97,3 por ciento anterior. De los puntos de muestreo analizados, que ya son 1.619, recibieron la más alta calificación 1.312 (95 más que en 1998).

forma significativa, ya que son 1.312 los puntos calificados como aguas de muy buena calidad para el baño, 95 más que en 1998. En este apartado también destaca Canarias, con 47 nuevos puntos de muestreo calificados como "aguas 2", alcanzando la cifra de 166. En esta mejoría también merecen ser destacados los casos de

óptimos para el baño, con lo que ya tiene 56), Galicia (10 puntos más alcanzando los 183), Cataluña y País Vasco (11, con lo que ya tienen 223 y 35, respectivamente), y Comunidad Valenciana (9, lo que supone un total de 158).

Esta mejoría generalizada contrasta aún más con el apuntado caso de Baleares, menos

explicable cuando se trata de una Comunidad donde el turismo tiene un enorme peso. Al no ubicarse en el litoral industrial importante, sólo cabe achacar la baja calidad de las aguas de baño a las deficiencias en el sistema de depuración de las aguas residuales. La mayor concentración de playas no aptas para el baño se sitúa en el suroeste de la isla de Mallorca, en los municipios de Calviá y Andratx.

Mejoría generalizada

Respecto a las "aguas 1" (aptas para baño), su número ha disminuido sensiblemente con respecto a 1998, ya que entonces se registraron 334 por las 270 de la actual campaña (64 menos). Sin embargo, comparando los datos con los obtenidos en el apartado de aguas de muy buena calidad, vemos que esta reducción se debe a un aumento en la calidad de las mismas, por lo que sólo cabe apreciar este descenso como una mejora. Así, los descensos más significativos los registran Canarias (28), Murcia (22) y País Vasco (10), Comunidades que han registrado un fuerte incremento en el número de puntos calificados como "aguas 2".

En cuanto a los puntos negros, calificados como "aguas 0" (no aptos para el baño), el número permanece igual al registrado anteriormente (34). Además de los 14 puntos registrados en la Comunidad Balear (9 más que en la anterior campaña), reseñados anteriormente, el País Vasco añade un punto no apto para el baño (tiene 7).

El resto ha disminuido los puntos de muestreo calificados como no aptos para el baño, destacando los 4 de Andalucía (que reduce a 1 sus "aguas 0") y los 2 de la Comunidad Valenciana (aunque todavía le quedan 6). Todos los demás, excepto Asturias, Cantabria, Ceuta y Melilla, que no han experimentado variación, reducen en 1 sus puntos negros,

lo que lleva a Canarias y Murcia a quedarse sin puntos no aptos para el baño, al igual que ya lo estaban Asturias, Cantabria y Ceuta.

En el apartado de "sin calificar" (SFC), al no haberse tomado el suficiente número de muestras, cabe decir que su número se ha reducido de las 8 existentes en la anterior campaña a las 3 actuales, todas ellas pertenecientes a Galicia (tenía 7 en 1998). El País Vasco tenía 1 en esta situación, que ahora ha sido eliminada.

En resumen, un resultado positivo, en términos generales, y que se corresponde con una tendencia mantenida durante los últimos años, en los que destaca el esfuerzo por mejorar el número de puntos de muestreo y de la calidad de las aguas. Algo que ha reconocido en anteriores ocasiones la Comisión Europea. Y es que, con los datos obtenidos en este programa, iniciado en 1986 y coordinado por la Dirección General de Salud Pública del Ministerio de Sanidad y Consumo, se elabora un Informe Nacional de Síntesis que se remite a la Comisión Europea, la igual que hace el resto de países comunitarios, obligados a ello por la Directiva europea 76/160/CEE. Es el único programa, a nivel nacional, que se ocupa de la calidad de las aguas de baño en España, y sus resultados son los más importantes para valorar la salubridad e higiene de las zonas de baño.

Los parámetros obligatorios que son determinados en estos análisis corresponden a: coliformes totales, coliformes fecales, color, aceites minerales, sustancias tensoactivas, fenoles y transparencia. Además, se han determinado estreptococos fecales, salmonella, pH, oxígeno disuelto y materias flotantes.

Aguas continentales

Los mismos parámetros son los determinados en las aguas



AGUAS DE BAÑO EN 1999 (Resumen por Comunidades Autónomas)

MARÍTIMAS

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	Puntos de muestreo (número)	Calidad sanitaria (*)				Puntos de muestreo aptos para baño (%)
		Aguas «2»	Aguas «1»	Aguas «0»	SCTF (**)	
Galicia	248	183	59	3	3	97,6
Asturias	75	25	50	0	0	100,0
Cantabria	34	20	14	0	0	100,0
País Vasco	53	35	11	7	0	86,8
Cataluña	232	223	7	2	0	99,1
Valencia	185	158	21	6	0	96,7
Murcia	72	58	14	0	0	100,0
Andalucía	313	286	26	1	0	99,7
Baleares	173	142	17	14	0	91,9
Canarias	214	166	48	0	0	100,0
Ceuta	9	9	0	0	0	100,0
Melilla	11	7	3	1	0	90,9
Totales	1.619	1.312	270	34	3	97,9

CONTINENTALES

Andalucía	36	9	18	6	3	75,0
Aragón	9	2	4	2	1	66,6
Castilla-La Mancha	42	19	11	12	0	71,4
Castilla y León	2	0	1	1	0	50,0
Cataluña	12	5	7	0	0	100,0
Extremadura	14	3	6	5	0	64,3
Galicia	54	4	47	3	0	94,4
Madrid	7	1	1	5	0	28,6
Murcia	3	0	2	1	0	66,6
Navarra	11	5	5	1	0	90,9
País Vasco	4	2	0	2	0	50,0
Rioja, La	1	1	0	0	0	100,0
Valencia	2	0	2	0	0	100,0
Totales	197	51	104	38	4	78,7

(*) La calidad sanitaria de las aguas de las zonas de baño se califica como: "aguas 2", las de muy buena calidad; "aguas 1", las aptas para el baño; y "aguas 0", las no aptas.

(**) Aguas sin calificar, porque, a pesar de estar vigiladas, no se ha cumplido la frecuencia de muestreo establecida o no se han determinado los parámetros obligatorios.



continentales, en las que se engloban ríos, embalses y lagos. El porcentaje de puntos aptos para el baño en estas aguas ha subido de un 71 por cien hasta el 78,7 por cien. Sin embargo, como ya se señaló anteriormente, los porcentajes pueden resultar engañosos, ya que cada vez se registra un menor control. Y es que el número de puntos de muestreo, al igual que ha sucedido en años anteriores, sigue disminuyendo.

Así, mientras que en 1997 se analizaron 248 puntos, en 1998 se pasó a 211, para descender hasta los 197 de la actual campaña. En este sentido, resulta llamativo que Castilla y León tan sólo disponga de 2 puntos de muestreo, referentes al Arlanzón (no apto para el baño) y al Pisuerga en Burgos y Valladolid, respectivamente. Andalucía ha eliminado 8 puntos de muestreo, quedándose ahora con 36, una tendencia que se arrastra de la anterior campaña, en la que registró un descenso de 26 puntos de muestreo. Un caso similar se aprecia en Galicia, que se queda con 54, tras suprimir 6 de estos puntos en 1999, que se suman a otros 8 eliminados en 1998. Castilla-La Mancha elimina 3 (ahora tiene 42); y Aragón, 2 (quedándose con 9).

Al contrario de lo que ocurre en las aguas de baño marítimas, en las continentales se ha vuelto a reducir el número de puntos de muestreo, así como el número de los que reciben la más alta calificación, 51 de los 197 puntos analizados.

Tan sólo Cataluña aumenta sus puntos de muestreo (ha pasado de 11 a 12), mientras el resto no experimenta variaciones.

En total, el número de zonas de "aguas 0" descendió en 17 (de 55 a 38); siendo 14 el número de puntos de muestreo eliminados. Por lo tanto, la eliminación de puntos negros viene prácticamente a coincidir con la supresión de zonas en las que se controla la calidad de las aguas de baño, algo que ya ocurriera también el año anterior. Galicia, por ejemplo, elimina 6 puntos negros, coincidiendo con el número de puntos de muestreo eliminados (6). Algo similar ocurre con Aragón (suprime 2 puntos negros, igual número de puntos de muestreo). Andalucía, que eliminó 8 puntos de muestreo, redujo en 5 sus puntos negros.

El número de aguas consi-

deradas como óptimas para el baño ("aguas 2") ha descendido en 3 (pasando de 54 a 51). Por Comunidades, el mayor incremento se registró en Andalucía, que subió en 3 el número de puntos de muestreo con esta calificación (tiene 9). El más alto número de "aguas 2" se sigue registrando en Castilla-La Mancha, a pesar de que ha perdido en 7 puntos de muestreo esta categoría (pasa de 26 a 19). Galicia gana 2 nuevas zonas óptimas para el baño, y Madrid y Extremadura lo hacen en 1. En términos generales, es precisamente esta última Comunidad la que registra una mejoría con respecto a los resultados de la anterior campaña, ya que además de esta nueva zona calificada como "aguas 2" (ahora tiene 3), sube en 2 sus "aguas 1" (ahora tiene 6), y ha reducido en 3 sus puntos negros (tiene 5), al tiempo que mantiene el número de puntos de muestreo.

En términos generales, y teniendo en cuenta las valoraciones señaladas anteriormente, se puede afirmar que el resto de Comunidades Autónomas permanece sin apenas variaciones.

El mayor número de puntos negros lo sigue ostentando Castilla-La Mancha (sube en 1 respecto a la anterior campaña, por lo que ahora tiene 12), seguida de Andalucía, con 6, y Extremadura, con 5.

Como se apuntaba anteriormente, y a tenor de lo dicho, los porcentajes referidos a la calidad de las aguas de baño no resultan reveladores de la situación real de nuestras aguas continentales. Una situación que se ha repetido en otras ocasiones, como en la campaña anterior. Y es que, por desgracia, sigue sin prestarse el mismo interés en el mantenimiento de la calidad de las aguas de baño marítimas que en las continentales.

En general, la situación de España viene a ser similar a lo que ocurre en otros muchos países de la Unión Europea, lo que ya motivó un llamamiento de la Comisión Europea para que se mejorara su control. Un llamamiento que, además de a España, se dirigía a Grecia, Italia, Irlanda, Finlandia, Suecia y Reino Unido. La situación es peor aún si se tiene en cuenta que la contaminación de las aguas continentales es más preocupante, ya que por lo general los vertidos son un foco de gérmenes que pueden producir enfermedades.

Una más amplia información sobre la situación de los distintos puntos en los que se han efectuado estos controles sanitarios, tanto en las aguas de baño marítimas como en las continentales, y cuyo resumen se proporciona en este artículo, puede encontrarse en la página web del Ministerio de Sanidad y Consumo www.msc.es/salud/ambiental/. ■

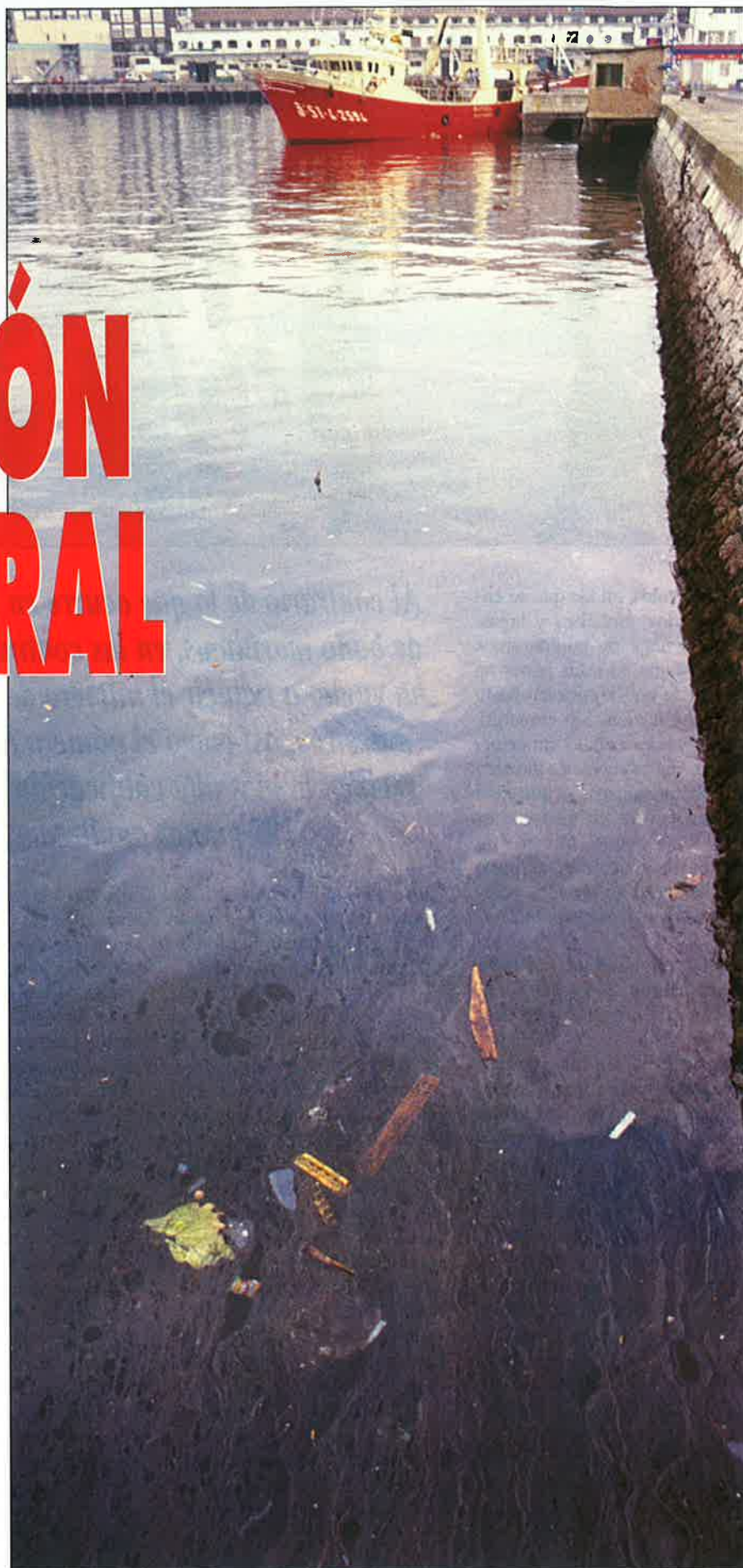
Raúl Gutiérrez

COASTWATCH
moviliza en España
a más de 20.000
voluntarios

INSPECCIÓN DEL LITORAL

PALMO A PALMO

Gentes de Galicia, Cataluña, Andalucía...; de Bulgaria, Islandia, Finlandia..., salen prácticamente al mismo tiempo –entre septiembre y noviembre– a escudriñar la costa, actuando como notarios de su estado de salud, al tiempo que recogen todos los restos depositados en las playas. Cada grupo de voluntarios envía los datos recogidos en un área que les ha sido previamente asignada a un coordinador estatal –que en el caso español es Eduardo Peris–, quien a su vez los envía a Dublín, donde se coordinan los recogidos por todos los grupos de los entre 23 y 26 países que vienen participando cada año en las actividades de COASTWATCH. La información resultante es revertida a los que recogieron esos datos, haciéndoles partícipes de los resultados, así como a la Unión Europea o la Dirección General de Costas en España, entre otros organismos.





La idea de la que surge COASTWATCH es muy sencilla, comenta Eduardo Peris. Surge en 1989, en Irlanda, de la mano de K. Dubsy y otros colaboradores vinculados al Trinity College de Dublín. Aprovechan una costumbre, una forma tradicional de trabajar en los grupos conservacionistas y en las escuelas, sobre todo en los países del Norte, que es salir un día a observar la costa.

Pensándolo bien, prosigue Peris, se plantearon el por qué no hacerlo de una forma sistemática, rellenando una encuesta a partir de lo que a simple vista se fuera observando para poder valorar el estado del litoral. Ésa es la idea inicial.

VARIOS cientos de miles de voluntarios de más de una veintena de países recorrerán las costas europeas, desde el Báltico hasta el Atlántico canario, el próximo otoño, inspeccionando el litoral. Salen entre septiembre y noviembre, con una diferencia de tiempo que está condicionada por la propia climatología, porque es cuando la costa está bajo mínimos de calidad, ya que se ha acabado el verano y se ha dejado de limpiar diariamente, señala Eduardo Peris, coordinador de COASTWATCH en España.

La labor de estos grupos consistirá en rellenar una encuesta en la que se reflejará lo que han visto (de ahí el nombre de COASTWATCH). Desde animales muertos, pasando por todo tipo de desperdicios, hasta si se ha producido una urbanización excesiva en ese lugar, el abuso en la utilización del suelo, o si la playa está en regresión, al tiempo que realizarán algunas tomas de muestras para medir los nitratos que aportan las aguas dulces que llegan a la playa, así como la realización

- ▶ **La idea de COASTWATCH surge en 1989 en Irlanda, aprovechando una forma de trabajar en los grupos conservacionistas y en las escuelas, que es salir un día a observar la costa. En 1990 se convierte en una propuesta internacional.**
- ▶ **En España, bajo la coordinación de Eduardo Peris, participan más de 20.000 voluntarios, principalmente escolares, que recorren el litoral anotando lo que ven y limpiándolo. Una operación que se repite en otros 23 países europeos.**

de análisis microbiológicos. Además de todo eso, retirarán los desechos sólidos que se encuentren en su zona de inspección.

Y es que los voluntarios son divididos en grupos de entre tres y siete personas a los que se designa una franja de 500 metros. Eso es lo que se considera una unidad de inspección, como explica a MAR Eduardo Peris. Un bloque cubre una franja de 5 kilómetros,

y la inspección de las diez unidades de cada bloque es asumida por un monitor que suele ser un profesor o un miembro de alguna asociación ecologista o grupo municipal. Existen coordinadores por Comunidades Autónomas (en el caso de Cataluña, por ejemplo, es Greenpeace) y, finalmente, existe un coordinador estatal, que en España es Eduardo Peris, que realiza su labor desde la Oficina Verde de la Universidad Politécnica de Valencia.

Observar la costa

Al año siguiente, en 1990, se convierte en una propuesta internacional a la que se adhiere España. En aquel año sólo participa la Comunidad Valenciana. Poco a poco se va sumando el resto. En 1998, último año de los que hay datos publicados, participaron todas las Comunidades costeras, aunque los de la de Canarias no quedaron recogidos en la base de datos por problemas técnicos (en Murcia estos mismos problemas han provocado que sólo se incluyeran parte de los datos), realizándose 3.293 encuestas (ver cuadro 1), y cifrándose el número de participantes en más de 20.000.

Participan, junto a España, entre 23 y 26 países, según los años, siendo decenas de miles los grupos de voluntarios (entre 3.000 y 4.000 participan en nuestro país), centenas de miles de voluntarios, que salen a observar la costa, anotar lo que ven y limpiar la playa. *Creo que no hay ningún otro proyecto que mueva a tantísima gente*, comenta el coordinador estatal español.

Pero quiere dejar claro que esta actividad tiene mucha importancia no sólo por la movilización que provoca, y en la que participan, además de jóvenes –aunque los estudiantes conforman el grupo más importante, ya que salen a hacer trabajos académicos–, jubilados e incluso soldados, como ocurrió en Cabrera. También es importante porque genera una red a través de la cual se han hecho otros proyectos relacionados con el litoral o no. Este informe no es de autocomplacencia del que lo redacta, sino para dar información a las

instituciones para que tomen medidas.

De hecho, como se señalaba anteriormente, los datos recogidos son remitidos al Parlamento Europeo y a la Dirección General XI de la Comisión. En España se remite a la Dirección General de Costas, además de a los Gobiernos Autónomos. Entre los objetivos del proyecto figuran el aumentar la atención y la protección del territorio costero; crear una base de datos con información acerca del litoral; promover opiniones acerca de los problemas y amenazas so-

Por la limpieza "a mano"

Según una investigación llevada a cabo en la universidad de Swansea, al sur de Gales, la limpieza mecánica de las algas que en verano quedan en las playas puede causar la erosión de éstas. Para atraer a los turistas, señala uno de los investigadores, muchos ayuntamientos limpian las playas con excavadoras. De este modo eliminan un material natural y antropogénico que va a parar al vertedero.

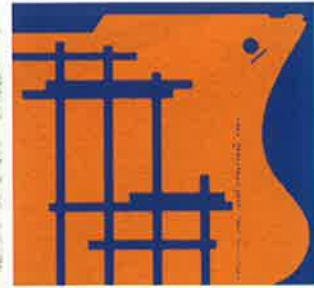
Las algas retienen humedad. A su alrededor se van adhiriendo partículas de arena que, a la larga, favorecen la formación de dunas y reducen la erosión. Por otro lado, el material orgánico del que están compuestas es un buen alimento para los invertebrados, que, a su vez, sirven de alimento a las aves migratorias. Sin esos insectos, señalan en su informe, muchas de las aves que pueblan las playas desaparecerían. En una playa virgen hay unos cinco mil insectos por metro cuadrado. Las gaviotas, los murciélagos, los tejones y muchos otros vertebrados comen insectos, por lo que ese afán por limpiar las playas para que disfruten de ellas los turistas supone, en muchos casos, el inicio de la destrucción de un ecosistema.

Los investigadores aseguran que las playas que se limpian todos los días por medios mecánicos se erosionan más y las cantidades de aves migratorias que las utilizaban ha disminuido hasta un 90 por ciento. El biólogo Ricardo Aguilar, miembro de Greenpeace, destaca que los restos orgánicos configuran la playa, propician la compactación de la arena –junto con todos los microorganismos que la componen– generando vida. Si se elimina toda esa vida, la playa no sería más que un amontonamiento de granos de arena, con lo que dejaría de ser un ecosistema vivo.

El ayuntamiento de Swansea ha tomado buena nota. Las playas de esta localidad se limpian a mano, retirando la basura y dejando las algas, que al cabo del tiempo se secan y desaparecen. Todo el distrito de Cornualles del Norte ha cambiado también su política de limpieza de las playas, al tiempo que ha editado unos folletos en los que explica a los turistas las razones de ese cambio. Sin duda, un buen ejemplo a seguir. ■

R. G.

DOS FERIAS DE GRAN CALADO



SINAVAL '2001

Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima y Portuaria

BILBAO, 17/20 ENERO 2001



Feria Internacional de la Industria Pesquera

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA ISO-9001

Apdo. 468 - 48080 BILBAO (España) - Tel. (34) 94 428 54 00 - Fax. (34) 94 442 42 22 - www.feriaint-bilbao.es

IBERIA 



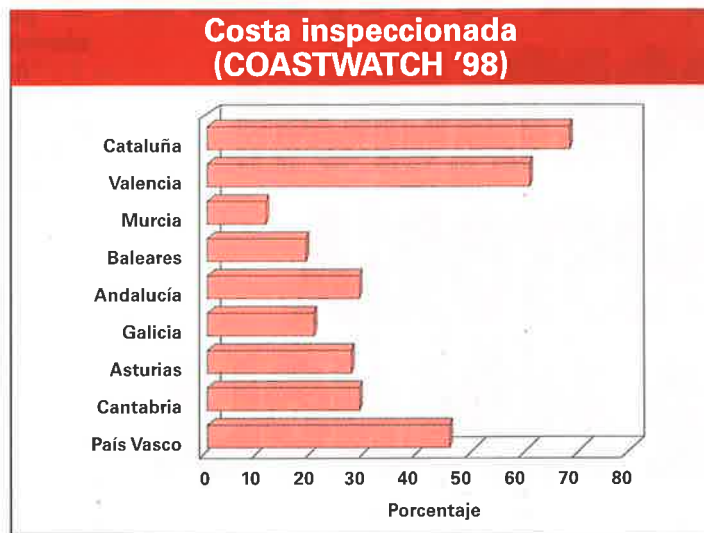
Cuadro 1		Participación española en COASTWATCH							
N.º DE ENCUESTAS	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Cataluña		13	24	333	663	784	804	622	652
Valencia	270	467	502	441	459	477	337	458	518
Murcia				133	172	73	219	52	42
Baleares			80	180	230	223	258	313	380
Andalucía			20	1.062	684			78	479
Canarias			181	299	653	693	155		0
Galicia				249	621	391	484	479	441
Asturias			10	59	225	276	300	251	244
Cantabria				214	503	379	148	295	160
País Vasco			296	296	400	530	494	512	377
Total	270	480	1.113	3.266	4.910	3.826	3.199	3.060	3.293

bre la línea de costa y exigir la toma de medidas protectoras; colaborar en la educación medioambiental dentro y fuera de los centros de enseñanza. Además, desarrolla el espíritu solidario entre los colectivos de las diferentes regiones al fomentar el interés por la situación de los otros.

Proyecto autónomo

Al principio, COASTWATCH tuvo financiación de la UE. *Es un proyecto autónomo. Funciona solo. No tiene estructura, ya que ésta se genera sobre la marcha*, señala Eduardo Peris. *Yo soy el operador nacional, prosigue, porque estoy en la Universidad y tengo más facilidades de comunicación, pero en Cataluña lo lleva Greenpeace, como programa propio; en Baleares lo lleva la Consejería de Medio Ambiente; en Euskadi se encarga el Gobierno Vasco; en Galicia, un grupo ecologista de un profesor de Instituto... A mí, cada año, me llaman los profesores de instituto que quieren participar. Lo piden ellos. Se mueve solo, porque se ha creado una forma de trabajar.*

Los grupos me mandan la información, comenta también el coordinador de COASTWATCH España; yo la



Cuadro 2		Usos de la franja costera			
CWE-98	Industria	Cultivos	Natural	Urbano	
Cataluña	333	84	859	657	
Valencia	273	91	702	634	
Murcia	4	2	70	39	
Baleares	169	10	530	399	
Andalucía	233	82	725	488	
Galicia	211	81	678	330	
Asturias	86	155	294	136	
Cantabria	56	75	209	488	
País Vasco	296	89	433	256	

envío a Dublín y luego me la devuelven, y yo, a su vez, se la paso a los grupos. Cada año se publica un informe nacional con un apéndice internacional. En el momento de

elaborar esta información, todavía no se han publicado los resultados de la campaña de 1999. Sin embargo, para poder comprender mejor la actividad realizada, resulta inte-

resante echar un vistazo a los recogidos en la campaña de 1998.

En ese año se realizaron en nuestro país 3.293 encuestas (230 más que el año anterior). En los últimos años, según las conclusiones que figuran en el citado informe de 1998, la participación se mantiene, oscilando la costa inspeccionada en torno a un 25 por ciento (ver gráfico).

En cuanto al número de basuras, año tras año se encuentra la misma distribución, aunque la comparación con años anteriores revela unos valores crecientes. Es decir, cada vez somos más incívicos. Respecto a la campaña de 1997, ha aumentado la frecuencia de aparición de once tipos de restos, destacando vidrios, latas y material sanitario. Para hacerse una idea aproximada, baste decir que en 1998 se recogieron 352.380 envases.

Respecto a la calidad de los efluentes que llegan al mar cabe decir, en primer lugar, que se han examinado un número mayor de corrientes que en 1997 (1.427 por 1.505 en 1998). El porcentaje de efluentes en los que se detectan signos de contaminación (mal olor, espumas, peces muertos...) es mayor en todos los conceptos que en 1997.

También resulta muy interesante observar el apartado donde se reseñan los usos que se producen en la franja litoral (ver cuadro 2), ya que serán un buen indicativo de lo que se encontrará en esas zonas.

En resumen, una importante labor que no sólo sirve para obtener una fotografía exacta de los usos y abusos de la franja litoral, sino que esos datos servirán para obtener una visión global del estado de las costas y que podrán ser orientadores de una política de protección de las mismas. ■

Raúl Gutiérrez

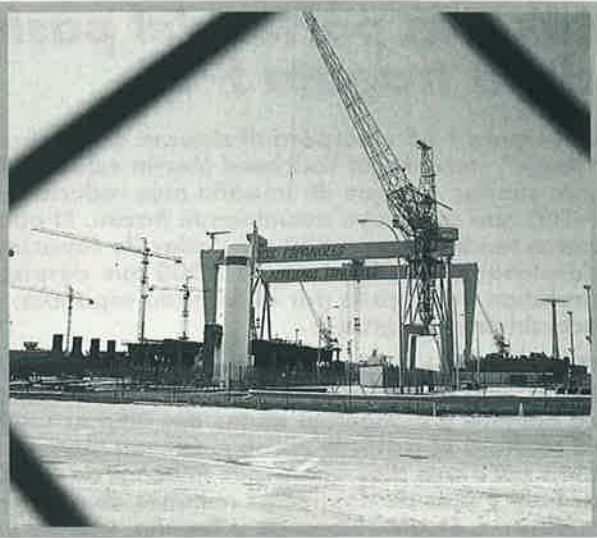
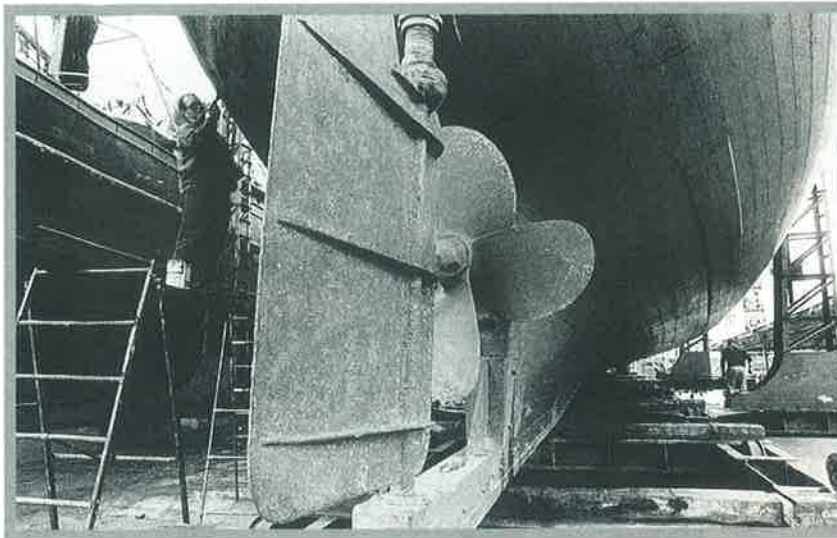
Gana el concurso de las cinco fragatas F-85 para la Marina de Noruega

BAZÁN FORMALIZA EL MAYOR CONTRATO DE EXPORTACIÓN DE LA HISTORIA MILITAR ESPAÑOLA

El Ministerio de Defensa noruego ha formalizado el encargo de cinco fragatas del tipo F-100 a la Empresa Nacional Bazán, que, por valor aproximado a los 220.000 millones de pesetas, asegurará carga de trabajo hasta el año 2.009 desde diciembre próximo, en que comenzarán las construcciones.

Este programa de fragatas, que sitúa a la tecnología española en primera línea mundial, fue considerado como "la mejor oferta del mercado" y batió al astillero alemán Bloh & Voss, significando "la mayor exportación militar española de la historia". Bazán instalará los sistemas de combate Lockheed Martin en estas cinco unidades, con las consiguientes sinergias y oportunidades de colaboración con las más avanzadas industrias estadounidenses y noruegas.





Noruega ha confiado al constructor español una respuesta de “máxima capacidad antisubmarina y antiáerea” para la “protección de la soberanía nacional, las instalaciones de crudo petrolífero y gas, las líneas comerciales internacionales y

prestar apoyo logístico a la OTAN”, según términos textuales del protocolo formalizado.

Cada una de las cinco fragatas (F-85 será su nueva tipología de denominación) están basadas en la F-100, empezarán a ser entregadas a partir del año 2005 y supondrán –para el

país cliente– una renovación profunda de flota, al sustituir barcos de casi cuarenta años de antigüedad. Esta tecnología española es un concepto de fragata polivalente y la más moderna del mercado mundial, que se beneficia así mismo del sistema de combate “Aegis” a suministrar por la (estadounidense Lockheed) Martin, ya socio exclusivo del constructor español, y el radar multifunción SPY-1 F.

Las fragatas tendrán 130,6 metros de eslora; 16,5 de manga; 9,5 de puntal y 4,7 de calado, y podrán ser dotadas con unas tripulaciones próximas a los 140 marinos. Para dar una idea del interés de este programa para el Ministerio de Defensa noruego, se detalla –en el referido protocolo– que, cuando entren en función, el mantenimiento de las F-85 costará anualmente 450 millones de coronas, de los 2.800 millones que alcanza el presupuesto global de la Defensa de aquel país.

La oferta de Bazán fue la mejor, entre las de catorce astilleros mundiales, y batió por último a la alemana de Bloh & Voss, después de casi un año

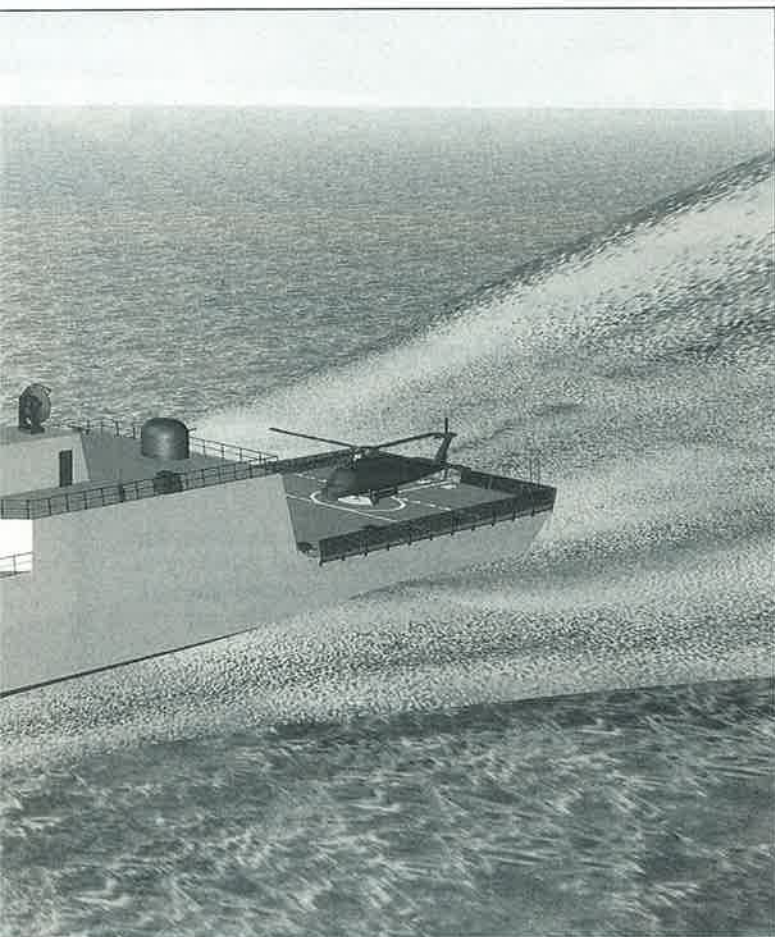
de dictámenes, auditorías y un laborioso capítulo de compensaciones a favor del país cliente.

Histórica exportación y algunos flecos...

La ministra de Defensa noruega, Eldbjoerd Loewer, comunicó oficialmente a Bazán

Con los sistemas de armamento Lockheed Martin, el constructor español pasa a la primera línea mundial de oferta.

su éxito de adjudicación, tras de unos contactos finales y de flecos a definir en materia de compensaciones y participación de la industria noruega en el programa de las fragatas. En cualquier caso, se trata del mayor acuerdo de exportación militar española y del aseguramiento de la plena ocupación, para los astilleros de Bazán, los próximos diez años.



Las tres partes del pastel de la fragata F-85

La fragata F-85 incorpora el sistema de combate "Aegis" -tecnología Lockheed Martin estadounidense- y es similar, aunque de tamaño más reducido, a las F-100 que construye actualmente Bazán. El nuevo barco tendrá unas 4.800 toneladas de capacidad de desplazamiento, frente a las 5.000 que desplaza el prototipo encargado por la Armada española, actualmente en gradas.

El pedido será desarrollado en las factorías de Bazán, Ferrol, San Fernando y Cartagena, pero la construcción de bloques y el montaje de las dos últimas unidades se confiará al astillero noruego Ulltveit Moe. En total, obra para casi diez años, diez millones de horas de trabajo y más de doscientos millones de pesetas implican a EE.UU., Noruega y España, tras de un laborioso acuerdo de reparto y compensaciones.

Incrementa la cartera de pedidos de Bazán en un 80 por ciento, y permite a la compañía saltar desde los 260.000 millones de obra, que tenía contratada en 1999, a los 470.000 millones. El Gobierno español ha sido muy beligerante en el positivo final de la operación: el Consejo de Ministros autorizó a Industria (SEPI) como garante del acuerdo y a Defensa como asesor técnico del mismo, y la auditoría internacional Holte-Prosjekt calificó la oferta española como "de riesgo asumible", concluyendo que podría experimentar un incremento de costes próximo a los 240,9 millones de pesetas, a lo largo de todo el proceso de fabricación.

Como aspectos a definir, dentro del capítulo de compensaciones, queda abierta la posibilidad de que Bazán entre en el accionariado del astillero noruego Ulltveit, que construirá parte de las cinco fragatas y asegurará ocho años de carga de trabajo para sus operarios, pero, así mismo, Bazán podría beneficiarse con otros pedidos de su futuro socio, cuanto que las Fuerzas Armadas españolas comprarían equipos a la industria de Defensa noruega, singularmente los llamados "missiles Pingüino" y el sistema de defensa aérea Nassams.

De las tres factorías con que cuenta Bazán, Ferrol, San Fernando y Cartagena, la primera absorberá más carga de trabajo, pero no es despreciable el que alcanzará a la industria auxiliar y subcontratista, aunque gran parte de la obra se lleve a cabo en el referido astillero noruego.

Tecnología Lockheed de combate

Desde que Bazán se hizo socio exclusivo de la compañía multinacional norteamericana Lockheed Martin y ya pudo sondear los sistema "Aegis" de combate en el montaje de la fragata F-100 (1996) para la Armada española, nuestra constructora se situó en primer plano mundial de oferta. Los países más interesados en este novedoso buque de guerra, junto al ya formalizado pedido de Noruega, fueron Chile,



Fragatas F-85 para la Armada Noruega

• **Características:** 130,6 metros de eslora; 16,5 de manga; 9,5 de puntal; 4,7 de calado; 16 nudos de velocidad y desplazamiento de 5.600 toneladas.

• **Presupuesto:** 220.000 millones de pesetas. La primera unidad será entregada en el 2005, y la última, en el 2009. El 70% de la construcción se hará en Bazán-Ferrol, y el 30% restante, en astilleros noruegos.

• **Definición:** Los buques incorporan la máxima capacidad antiaérea y antisubmarina. Se destinarán a mantener la soberanía del país, proteger las instalaciones de petróleo y gas, y controlar las rutas marítimas internacionales.

También podrán proporcionar soporte civil en desastres y accidentes y participar en incidentes internacionales en colaboración con las fuerzas de otras naciones.





Un pedido que hace historia y más...

La adjudicación de las cinco fragatas tipo F-85 de Bazán, para Noruega, "hace historia, pues es la primera vez que un programa completo de construcción lo gana un astillero de país distinto al del cliente", señala Antonio Casanova, presidente de Bazán.

En la memoria próxima de Bazán se instala así mismo otro éxito "en campo contrario, también", que se obtuvo en 1997 al ganar el portaaviones "Chakry Naruebet" para Tailandia, "la primera vez que un país fabricó un portaaviones a otro".

El presidente de Bazán, a la sazón de regreso de un viaje a Australia, añadió que "se madura la renovación de la Armada de aquel país", cuyos expertos militares "ya han visitado nuestro astillero de Ferrol con un proyecto de barco anfibia bajo el brazo".

Madera, pesca y acuicultura gallegas en la onda del acuerdo España-Noruega

El sub-director general de Bazán, Angel Recamán, y varios directivos de Fenosa, Norcontrol y Versaware, que desarrollaron el "mega-contrato" de las cinco fragatas para Noruega, estudian "más de cien proyectos de colaboración España-Noruega" con la misma misión diplomática que visitó Galicia.

Como el programa de fragatas ocupará casi diez años de estrecha colaboración, Noruega quiere solaparlo con otros de "empresas mixtas de pesca, proyectos acuícolas -el país escandinavo es líder mundial en este sector- y madereros, referidos al eucalipto gallego y la pasta de papel", que apuntan a la factoría pontevedresa de la Empresa Nacional de Celulosas (ENCE).

La principal carga de trabajo del programa de fragatas F-85 irá al astillero de Bazán en Ferrol, pero los representantes comerciales de Noruega han "descubierto" Galicia como "socio de futuro".

Arabia Saudí y Australia, a los que posteriormente se sumó Grecia.

En estos momentos, Bazán construye en Ferrol las dos primeras fragatas F-100 para la Marina española, dentro de la serie de cuatro que integran este programa, e iniciará en diciembre las F-85 para la Mari-

fuentes de Bazán así lo han reconocido y no descartan que la industria norteamericana lleve a asentar instalaciones en España, para explotar las sinergias de esta producción conjunta.

En el horizonte comercial de Bazán se contempla, para los próximos quince años, "un potencial de construcción de 90 unidades similares a la fragata F-100", un negocio visiblemente atractivo para Lockheed Martin, si se piensa que en el referido programa para Noruega la compañía norteamericana se llevará cerca de un 45 por ciento del precio total.

El contrato garantiza carga de trabajo hasta el año 2.009 y representa unos 220.000 millones de pesetas.

na de Noruega, pero desde 1999 ya puede ofertar, conjuntamente, con Lockheed en el mercado mundial. Este punto fuerte tecnológico se cifra además en unas amplias posibilidades de captación de obra futura y ha sido considerado como "decisivo" en el acuerdo con Noruega. Las mimas

Además de las sinergias de orden tecnológico y comercial, este contrato favorece la laboriosa integración en Bazán de los astilleros propiedad de AESA (La Naval, Puerto Real, Sevilla) y los dependientes de la SEPI (Juliana, Cádiz, Astano y Manises) más la posibilidad de tras-pasos de obra, ingeniería, compras, etc. ■

S. de Francisco

La nueva normativa, ya en vigor, refuerza los controles administrativo y de seguridad marítima "de la entrada y salida de puerto" y pretende "agilizar y facilitar los procedimientos, tanto para el barco como para la Administración, con un trato similar -en los posible- a los buques españoles y extranjeros", según explica a la Revista MAR el Jefe de Área de Tráfico y Seguridad en la Navegación de la DGMM, Francisco Suárez-Llanos.

Se aplica "solamente a los capitanes, armadores y consignatarios de buques" y "excluye los buques de Estado que no efectúen actividades comerciales y los de guerra, recreo o vela que participen en torneos federativos y los de recreo hasta 6 metros de eslora". Las embarcaciones de alta velocidad continuarán bajo el Real Decreto 1119/89, pero "no se considerarán tales las dedicadas a salvamento ni los buques de línea regular".

Quedan establecidos reglamentariamente dos clases de despacho, el ordinario, para el buque que entre en puerto una sola vez, y, el despacho por tiempo, para aquellos que realicen navegaciones de tráfico interior portuario, dentro de plazos diarios o frecuentes o cabotajes repetitivos, que despacharán en períodos de 1 años, 3 meses, etc, y a las embarcaciones de recreo se las despachará por el tiempo de vigencia de sus certificados.

Despacho anticipado y autodespacho

En el propósito de agilización de trámites, el Reglamento incorpora estas figuras novedosas, sin perjuicio del rigor en los controles por la autoridad marítima, y bajo la condición de

que no vayan a efectuarse enroles o desenroles.

El "despacho anticipado permite al consignatario del buque que solicite y obtenga el despacho con antelación a la llegada a puerto, cuando su escala esté prevista en día u hora inhábiles en la Capitanía

correspondiente, estableciendo las obligaciones para el primer día u hora hábil".

Por la fórmula del autodespacho "se permite al capitán hacerlo por sí mismo cuando el consignatario no ha podido cumplimentarlo y ser día y hora inhábil", debiendo formalizarlo en los siguientes respectivos.

Estas dos nuevas figuras apuntan más visiblemente al propósito del legislador de acortar la estadía y mejorar la fluidez de los tráficos, y el Reglamento dedica también novedades de signo práctico en la



MARINA MERCANTE AGILIZA EL DESPACHO DE BUQUES

El nuevo Reglamento del Despacho de Buques, aprobado por Orden de 18 de enero 2000 del Ministerio de Fomento, aspira a agilizar este trámite portuario y concibe el Despacho como "la comprobación por la Autoridad Marítima de que todos los buques y embarcaciones civiles cumplen con todos los requisitos exigidos para efectuar tráficos y navegaciones".

Moderniza y completa una vieja legislación (1958) que se hallaba dispersa y es puesta en consonancia con la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El nuevo Reglamento crea las figuras del despacho anticipado y el autodespacho y refuerza los controles administrativo y de seguridad marítima.



materia que afecta a las tripulaciones, con sentido clarificador.

Enroles y desenroles, con previsión de rotaciones

El Reglamento dedica a los buques nacionales las siguientes previsiones en orden a la tripulación:

– “Se autoriza el enrole de la misma tripulación en más de un barco, siempre que se dedique al tráfico interior (por ejemplo, remolcadores portuarios) y se trate de buques operados por la misma empresa”.

– Se autoriza el enrole de más de una tripulación en el mismo buque cuando éste haga navegaciones cuya rotación impida el descanso de los tripulantes” (por ejemplo, en los ferrys Algeciras-Ceuta).

El enrole se efectuará “a la vista de la libreta de inscripción marítima, del permiso de trabajo –cuando sea exigible–, de la tarjeta o título profesional, de la acreditación de que el tripulante está inscripto en la Seguridad Social, y del apto para navegar de la certificación médica”.

Se prevé el mecanismo de enrole de personas ajenas a la tripulación y al pasaje, como puede ser el caso de los familiares, técnicos de la naviera, etc., cuya formalización corresponde al capitán, y el Reglamento se completa con un exigente capítulo sancionador (ver cuadro), al entender las autoridades que lo aportado –en positivo– para la agilización de trámites no puede significar pérdida o abandono del compromiso profesional y observancia de buenas prácticas y seguridad. ■

S. de F.

Contra la falsedad y la desobediencia manifiesta

El propósito clarificador del sector es extremado en el capítulo de las sanciones, que persigue como “**graves y muy graves**” las actuaciones en sentido contrario, de falseamiento de datos, desobediencias o irregularidades bajo ofrecimientos o dádivas, que el texto reglamentista refiere.

“Se establece un marco sancionador de las infracciones, de acuerdo con la Ley 27/1992. Entre otras, son infracciones leves (multa de hasta 250.000 ptas.): que la Declaración General del Capitán no esté firmada por él mismo y no facilitar a la Capitanía la información que deba suministrarse o hacerlo de manera incorrecta o deficiente. Son infracciones

graves (multa de hasta 1.000.000 ptas.): el ofrecimiento o entrega de dinero o dádivas al funcionario de la Capitanía para captar su voluntad en beneficio propio; la carencia o deterioro de la documentación requerida; y el incumplimiento del reglamento sobre Despacho de Buques y sobre uso indebido del Rol. Son infracciones muy graves (hasta 3.000.000 de ptas.): la falsedad en la documentación e información que deba aportarse a Capitanía; la existencia a bordo en la mar de tripulantes no enrolados o la no existencia de enrolados; y la desobediencia manifiesta a las órdenes, instrucciones, prohibiciones o condiciones dictadas por la Capitanía Marítima”.

"EL CAMINO ESPAÑOL", EL MÁS MODERNO BARCO DE APOYO LOGÍSTICO AL EJÉRCITO DE TIERRA

La entrada en servicio del buque ro/lo/container "El Camino Español" permitirá al Ejército de Tierra "la mejora del apoyo a las guarniciones de Ceuta, Melilla, Baleares, Canarias e islas y Peñones del Norte de África", según declaró en Cartagena el jefe del Mando Regional Sur, teniente general Jesús García Martínez, en el acto de botadura oficial.

El buque, remozado por Bazán para el Ejército de Tierra, admite cargas rodadas, paletizadas y contenedores, al tiempo que desplazará personal y recursos varios al servicio de los compromisos de participación de Unidades del Ejército en misiones de paz y apoyo humanitario. Es el barco más moderno al servicio del Ejército de Tierra, desde el pasado 21 de septiembre, y su bautismo, bajo la evocación de "El Camino Español", recuerda la histórica ruta que —en tiempos de los Tercios— unía estratégicamente a España con Italia y Centroeuropa.

Bajo un presupuesto final de compra y obra transformadora próximo a los 800 millones de pesetas, el buque —construido en Brasil a finales de 1984— entró en las carenas de Bazán en el mes de enero pasado, tras recibir esta compañía el encargo del Ejército de Tierra para seleccionar, comparar y remodelar una unidad adecuada a sus necesidades de transporte.

Los trabajos de conversión realizados alcanzaron las 39.000 horas y se dirigieron especialmente a la habitabilidad del mismo para albergar a cuarenta conductores de vehículos, cocinas y comedores para sesenta personas.



En la gran altura existente entre sus cubiertas intemperie y principal se ha construido otra, intermedia, con acceso por una nueva rampa, de forma que en el garaje puedan estibarse carros, y en el intermedio vehículos ligeros, camiones, etc. Como modificación complementaria, "El Camino Español" ha sido dotado con un sistema contra-incendios por inundación de espuma en la zona de carga y dispositi-

vos analógicos de detección de fuegos.

"El Camino Español" presenta así mismo una cubierta de intemperie que resulta útil para transportar vehículos ligeros y camiones, dotada de tapas de escotilla que permiten el fácil acceso a la bodega y potentes grúas para carga/descarga. Es, en definitiva, el más moderno buque al servicio del Ejército de

Tierra, aunque —según O.M. de 1998 del Ministerio de Defensa— esta nueva unidad tendrá carácter de "auxiliar de la Armada" y ha sido dada de alta en la relación de barcos de la misma.

Sus dotaciones podrán ser reclutadas "entre miembros del Ejército de Tierra o de la Armada indistintamente, en situación de actividad o de reserva, con titulación adecuada y en las con-

Apoyo logístico y para ejercicios y maniobras internacionales

Facilitar los apoyos a las fuerzas militares más alejadas del territorio nacional, pero también proyectarse en misiones de paz —como ha ocurrido, más recientemente, en Kosovo y los Balcanes— o participar en ejercicios y maniobras, será el principal cometido de "El Camino Español".

Incrementa el servicio existente por la motonave "Santa Teresa de Ávila II" y el ro-ro "Martín Posadillo", justo cuando ha sido dado de baja el "Capitán Mayoral" en el presente año, y mejora cuantitativa

y cualitativamente los transportes y distancias de servicio.

La División de Carenas de la Empresa Nacional Bazán ha tomado un barco antiguo —el "Cyndia", que navegaba en 1995 bajo bandera de las Antillas Holandesas— y lo ha convertido en un modernista prototipo ro/lo/container de 15 nudos, cuya compuerta-rampa de popa permite los embarques y desembarcos de vehículos sobre el mismo muelle. ■

diciones y número que fije el Estado Mayor del Ejército, asesorado por el de la Armada". Hasta el presente, el buque más moderno y capaz para el transporte de tropa y utillaje era el "Martín Posadillo" (1973), que había construido Duro-Felguera, de 684 toneladas de registro bruto, y, anteriormente, se habían desempeñado en estas tareas el "Santa Teresa de Ávila", el "Capitán Parra", retirado del servicio hace años, y el buque de carga general "Capitán Mayoral", retirado del servicio hace años, y el buque de carga general "Capitán Mayoral" que formaron parte de las Agrupaciones de Apoyo Logístico de Ceuta y Melilla.

Un largo trecho histórico de navegación

La evocación de "El Camino Español" se remonta a tiempos del reinado de los Reyes Católicos y la problemática de los territorios de soberanía española en las costas norteafricanas, Flandes e Italia, pues ya el Duque de Medina Sidonia (1497) les había reclamado una flota enfrentable a los piratas berberiscos, desde su condición de señor de Melilla.

Con Felipe II se reorientaron estos buques desde la proyección puramente defensiva a la de vigilancia y transporte de tropas y

pertrechos, con nuevos bergantines de carga y conexión con las torres de vigilancia de las costas norteafricanas. Una de las más dramáticas acciones de guerra de estos bergantines habría de tener lugar en 1602, cuando una tripulación entera que suministraba pertrechos y vituallas al Peñón de Vélez de la Gomera fue degollada por las tropas del sultán de Marruecos por negarse –los apresados marinos españoles– a abjurar de su fe religiosa...

Y hasta el presente siglo y el victorioso desembarco de Alhucemas, que cicatrizó la contienda norteafricana de las tropas españolas, nunca han dejado de existir buques asignados a esta tarea en las Agrupaciones de Ceuta y Melilla, a los que ahora toma el testigo del relevo "El Camino Español".

El Ejército de Tierra se propone, con esta nueva unidad, la adaptación a las necesidades logísticas del nuevo siglo, que se consideran cubiertas por esta embarcación de 3.502 toneladas y capaz para el transporte de vehículos acorazados, con una tripulación de 24 hombres y autonomía de 277 días, a velocidad de crucero, sin pérdida de aquella valiosa tradición que se remonta a los Reyes Católicos y a los Tercios Españoles. ■

S. de Francisco

Buque "El Camino Español (BECE)". Características

1. Construcción

El buque fue construido en Brasil entre los años 1981 y 1984 en los astilleros de la Companhia Comercio e Navegação. El diseño y la supervisión de la construcción fueron realizados por la naviera alemana Sloman. La botadura tuvo lugar en 1984.

2. Tipo de buque

El BECE es un buque del tipo ro/lo/container, es decir, admite cargas rodadas (ro), paletizadas (lo) y contenedores (container).

Cuenta con una bodega diáfana de 69,03 m y 15 m de ancho en la cual la Empresa Nacional Bazán ha instalado, tras la adquisición del buque por el Ejército de Tierra, una cubierta intermedia con el fin de aumentar la capacidad de carga de vehículos. Además, en cubierta admite la carga tanto de contenedores como de vehículos gracias a las dos grúas (de 25 Tm cada una) con que cuenta el buque a bordo.

3. Dimensiones principales

- Eslora: 93,5 m.
- Manga: 18,2 m.
- Puntal: 10,1 m.
- Calado: 4,61 m.
- Peso muerto: 3.502 Tm.
- Capacidad de carga: 3.200 Tm.

4. Máquinas

- Velocidad de crucero: 12,4 nudos.
- Autonomía: 8.200 millas ó 277 días.
- Propulsión: 2 motores Man de 1.620 CV a 1000 rpm, 2 hélices.

5. Tripulación

30 tripulantes, más acomodación para otras 44 personas (normalmente conductores para carga y descarga de los vehículos transportados).

6. Capacidad de carga

- Personal de la escolta técnica: 1 oficial, 3 suboficiales y 40 conductores.
- Material. Opciones:
 - Cubierta superior: 30 CTT 6 Tm o menores / 15 CTT 6 Tm y 30 CLTT / 100 contenedores de 20 pies. Carga con grúas de a bordo o de puerto.
 - Cubierta intermedia: 75 CLTT tipo Nissan. Limitación en altura 2,10 m. Carga rodada.
 - Bodega: 43 CTT / 75 CLTT / 24 CC / 60 contenedores. Limitación en altura 3,60 m. Carga rodada los vehículos o con "toro" los contenedores.
- Metros lineales disponibles:
 - Cubierta superior: N/A (no permite rodadura, se carga sobre flats).
 - Cubierta intermedia: 375 m, en calles de 2,5 m.
 - Bodega: 340 m, en calles de 3 m.

7. Cometidos

- Apoyo a las guarniciones de Ceuta, Melilla, islas y Peñones en el Norte de África y archipiélagos de Baleares y Canarias.
- Transporte de Unidades del Ejército para instrucción y adiestramiento entre puertos nacionales, así como entre éstos y puertos extranjeros.
- Transporte de recursos y apoyo en general a Unidades del Ejército desplegadas fuera del territorio nacional.
- Transporte de material y equipos derivados de compromisos por participación de Unidades en Misiones de Paz y de Apoyo Humanitario. ■



LA NÁUTICA DE RECREO REDUCE LAS LLAMADAS DE EMERGENCIA

Las emergencias se estabilizan a pesar del crecimiento que ha experimentado el parque de embarcaciones de recreo durante las tres últimas temporadas de verano. Las autoridades de Salvamento Marítimo creen que la náutica de recreo ha adoptado su propia formación y pedagogía, desprendida de las campañas de concienciación pública.

Las cifras de emergencias y tripulantes atendidos fueron crecientes durante los primeros años de campaña, pero se estabilizaron en 1999, al número de 700 emergencias y 1.685 personas asistidas. Fue esta temporada, entre el 15 de junio y septiembre últimos, el tercer año en el que Salvamento Marítimo, Cruz Roja, Guardia Civil, Vigilancia Aduanera y Protección Civil han empezado a notar buenos resultados en prevención y rescate.

Náutica de recreo, la mitad de la emergencia

Para las autoridades de Salvamento Marítimo, "España tiene asignadas internacionalmente cuatro zonas de búsqueda y salvamento que significan una extensión tres veces superior a la de la superficie terrestre nacional, lo que da idea del tamaño del reto", y éste se polariza en la temporada de verano: "la mitad, aproximadamente, de las llamadas de emergencia corresponden a la náutica de recreo y manifestaciones deportivas conexas".

Salvamento Marítimo despliega su actividad en estas cuatro zonas: Cantábrico y Galicia —que se asume de Atlántico—, Estrecho y Golfo de Cádiz, Estrecho y Alborán, Mediterráneo y Canarias, pero se responsabiliza así mismo de las ayudas fuera de esos límites y en todos los

■ Las campañas de prevención moderan los avisos y rescates, pese a que el parque de barcos no ha dejado de crecer.

■ Los fallos de máquina y combustible, primera causa del SOS.



casos que involucran a embarcaciones extranjeras.

Para el Director General de Marina Mercante, Fernando Casas, "la tarea de prevención y vigilancia reclama, en principio, actuaciones de orden informativo y pedagógico, y llevamos tres veranos realizando este tipo de campañas, con consejos

básicos para la navegación y la seguridad, instrucciones para la alarma y la colaboración al rescate, desde las Capitanías, los Centros de Salvamento y más de doscientos puertos deportivos".

El seguimiento estadístico de las últimas temporadas veraniegas ha permitido comprobar que "los primeros años se pro-



Cuadro 1

Distribución de emergencias (jun.-set. 1999)

- Andalucía: 85 (12%)
- Asturias: 20 (3%)
- Baleares: 149 (21%)
- Canarias: 37 (5%)
- Cantabria: 19 (3%)
- Cataluña: 205 (29%)
- Galicia: 73 (10%)
- Murcia: 12 (2%)
- País Vasco: 47 (7%)
- Comunidad Valenciana: 49 (7%)
- Fuera de Zona: 4 (1%)

ducía un aumento de las llamadas de socorro y emergencias atendidas, aun cuando aumentaban también nuestros centros y medios, pero durante estos dos últimos veranos las emergencias y el número de personas atendidas se van estabilizando, y ello muy a pesar de que el parque de embarcaciones no ha dejado de crecer, de año en año”.

Fernando Casas cree que “el Ministerio ha hecho una apuesta de conjunto”, porque “la seguridad marítima debe ser contemplada como un todo, que empieza en la prevención y termina en el rescate”. No solamente se han habilitado y publicado los nuevos títulos de navegación y las condiciones para obtenerlos, sino que se ha establecido –añade– la marca CE, que permite una simplificación administrativa en las matrículas, se ha ordenado el sector náutico y sus seguros de responsabilidad civil, y se han fijado tarifas de salvamento, para clarificar la materia. Otro tanto puede decirse de la ya legislada obligatoriedad de las inspecciones técnicas a los barcos y equipo, pues la náutica de recreo es, también, “un indicio de bienestar y calidad de vida, que no se comprendería sin un elevado suelo de seguridad”.

Máquina y combustible, el problema

La estadística de la última temporada no se aparta de los registros por zonas que ya eran tradicionales –Cataluña, Baleares y Comunidad Valenciana

La formación, asignatura pendiente

La náutica de recreo ha sido considerada en España como un segmento de importancia menor y su tecnología no se contempla en los planes productivos, sobrevive al margen de la Universidad, y apenas existen una veintena de industrias especializadas.

Los ingenieros navales tienen una deuda histórica con esta especialidad, a pesar de que el negocio náutico –tan conexo al turístico– presenta unas perspectivas sanas y crecientes, de más del 15 por ciento anual.

Pero las producciones de lanchas y equipo que se compran en España son preferentemente de procedencia francesa, italiana y anglosajona, que desbordan al pequeño y atomizado vendedor español.

Para el presidente de la compañía “Nauta Tec”, Manuel Ruiz de Elvira, “la formación en náutica de recreo es asignatura pendiente, un campo casi inexplorado...”.

Un número de embarcaciones inexplicablemente desfasado

Del parque mundial de embarcaciones de recreo, que se acerca a los 30 millones de unidades, España sólo detenta la reducida fracción de 160.000. Similar desfase se muestra en el cotejo entre lanchas importadas –unas 15.000– y exportadas –apenas 2.000–, todo lo cual parece inexplicable si se advierte la riqueza costera, turística y climática de nuestro país.

Parecida desproporción puede hallarse en la saturación de puertos deportivos y amarres mediterráneos, mientras en otras costas flojea la actividad. Resulta así que entre Baleares, Cataluña y la Comunidad Valenciana solamente, España suma tanta oferta de puertos deportivos como sus principales competidores UE, Francia e Italia, unos 300, la mayoría de los cuales incorporan clubes propios, y cerca de 80.000 amarres, entre los 135.000 de Francia y los 55.000 de Italia.

España tiene además otro respetable potencial de aguas interiores aptas para la náutica de recreo, que subraya el aludido desfase.

(ver cuadro 1)– al corresponder a aquellas aguas por las que navega el grueso de los practicantes nacionales y extranjeros. Y entre el casuismo de averías que dan lugar a la llamada de socorro, el motor y el combustible siguen siendo el problema dominante: casi la mitad de las emergencias son debidas a fallo de máquina propulsora, y en buena parte de ellas la carencia de combustible lleva a la varada forzosa o la pérdida del rumbo.

Salvamento Marítimo profundizará este año, en su campaña informativa, un grado más de advertencia y consejo, debido a la madurez del común del colectivo de navegantes de recreo, y considera así mismo que la fijación de tarifas de ayuda a las peticiones de asistencia clarifique el marco, sin desestimular –por ello– a quienes tengan necesidad de hacer una llamada de ayuda, en la creencia de que podría resultarles de elevado costo. No sólo se atiende, en todos los casos, el salvamento, sino todas las ayudas distintas a éste, con idéntico espíritu de servicio.

Las estadísticas de bañistas y practicantes de otros deportes veraniegos, windsufistas, submarinistas, pescadores, etc., se entremezclan con las de los atendidos con otros servicios sanitarios de tierra, pero confirman a Salvamento Marítimo que tienden a estabilizarse, igualmente, las emergencias de embarcaciones propiamente dichas. ■

S. de F.



PARA ACCEDER AL PERMISO QUE CONCEDE LA XUNTA DE GALICIA

La Asociación Gallega de Mariscadoras (Agamar) está desarrollando en los últimos meses gestiones diversas para conseguir fórmulas flexibles de cotización a la Seguridad Social que tengan en cuenta específicamente las rentas más bajas de quienes se dedican al marisqueo a pie. La Xunta de Galicia deniega a partir de este año el permiso de marisqueo a quienes no cotizan a la Seguridad Social, lo que ha dejado fuera de la actividad a unas 2.300 solicitantes de dicho permiso. Tanto el

LAS MARISCADORAS PIDEN FÓRMULAS FLEXIBLES DE COTIZACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL

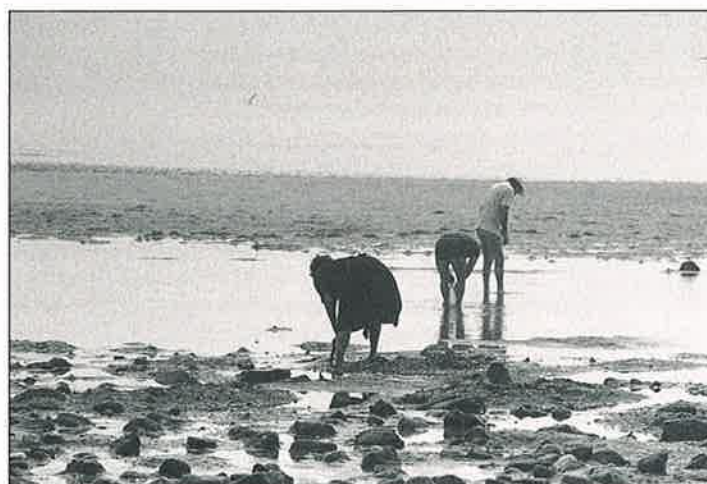
Gobierno gallego como una parte significativa de las mariscadoras, que están de acuerdo con la fórmula de cotización establecida, entienden que la reducción de las cuotas retrasaría la profesionalización del sector. El ISM viene reiterando que las cotizaciones en vigor se establecieron atendiendo a las especiales circunstancias del marisqueo a pie.



La secretaria de Agamar, Carmen Gallego, insiste en que la entidad no está en contra del Régimen Especial del Mar ni se opone a que las mariscadoras coticen a la Seguridad Social. Tratan de encontrar una solución alternativa para las trabajadoras que obtienen rentas insuficientes para poder cumplir el requisito impuesto por la Xunta de Galicia, de estar de alta en el REM para tener derecho al permiso de marisqueo.

Los ingresos medios de las mariscadoras son de alrededor de 457.373 pesetas anuales (2.749 euros), 38.114 pesetas mensuales (229 euros). Pero en el colectivo, formado por 8.500 mujeres, las situaciones son muy diversas. En las Cofradías integradas en el Plan de Galicia de marisqueo la renta supera con creces la media del sector —en las zonas más productivas ronda el 1.200.000 pesetas (7.212 euros), unas 100.000 pesetas mensuales (601 euros)—, pero

El REM tiene en cuenta las peculiares condiciones del marisqueo de carácter intermitente, carente en la mayoría de los casos de organización empresarial y que se vincula a determinadas costeras y a temporadas de abundancia y escasez de capturas.



en otras difícilmente se obtienen 200.000 pesetas al año (1.202 euros), unas 16.667 pesetas al mes (100 euros). Agamar propone que este colectivo cotice en función del tiempo trabajado y de los ingresos obtenidos, dada la imposibilidad de abonar la cuota fijada en el REM de unas 15.000 pesetas.

La reclamación de Agamar arranca del momento en que la Xunta de Galicia decidió aplicar la normativa prevista en su Ley de Pesca, de 1993, y exigir el requisito de afiliación en la Seguridad Social para conceder el permiso de marisqueo, el llamado *permex*. Desde septiembre del pasado año sus contactos se han encaminado en todas las direcciones: el ISM, el Parlamento Gallego, Ayuntamientos del litoral, etc.

La Xunta ha introducido en los últimos años una serie de medidas tendentes a la profesionalización del colectivo dedicado al marisqueo a pie y a la erradicación del

LAS MARISCADORAS PIDEN FÓRMULAS FLEXIBLES DE COTIZACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL

furtivismo, la más conocida de ellas es el Plan de Galicia. La producción total de las Cofradías integradas en el Plan ha aumentado notablemente, pasando de 1.273 toneladas en 1996 a 1.876 toneladas en 1999. El valor de dicha producción pasó de 1.018 millones en 1996 a 2.018 el pasado año.

Defender los derechos adquiridos

La petición de Agamar ha encontrado contestación entre las propias mariscadoras. Representantes de las Cofradía de Camariñas, Moaña, Rianxo, Vicedo, Vilaboa y Vilanova, integradas en el Plan de Galicia, se mostraban contrarias a aceptar ex-



cepciones en la fórmula de cotización en vigor. Entienden que eso supondría perder “unos derechos que costó mucho conseguir”.

Estas organizaciones, que obtienen mejores rentas, han anunciado su intención de

oponerse a que se permita cotizar por horas o días porque esta fórmula permitirá mariscar a quienes tienen otro empleo. “Queremos que el marisqueo sea una profesión como cualquiera otra, no una actividad complementaria”, declaran. El marisqueo, su-

brayan, no es sólo la extracción del marisco, sino también la limpieza y vigilancia de las plazas. Las rentas anuales de las organizaciones que se oponen a la flexibilización de las cuotas oscilan entre las 500.000 y 700.000 pesetas (3.005 y 4.207 euros).

EL MARISQUEO EN EL REM

El marisqueo, como actividad profesional de carácter marítimo-pesquero, se encuadra en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. Este tiene en cuenta las peculiares condiciones de esta actividad de carácter intermitente, carentes en la mayoría de los casos de organización empresarial y que se vincula a determinadas costas y a temporadas de abundancia y escasez de capturas.

El REM ofrece una doble posibilidad de encuadramiento a quienes se dedican al marisqueo:

a) Trabajadores por cuenta ajena, retribuidos a salario o a la parte.

Asimilan su cotización a los trabajadores del Régimen General. Cotizan por las retribuciones realmente percibidas, con aplicación de los topes máximos y mínimos que su categoría profesional imponga.

b) Trabajadores por cuenta propia o autónomos que se dediquen a la extracción de productos de mar de forma habitual, personal y directa, siempre que esta actividad constituya su medio fundamental de vida. Encuadrados en el Grupo III del REM. Cotizan por el sistema de cuotas fijas, que se obtienen a partir de las bases que se determinan por provincias y modalidades de pesca y

categorías profesionales sobre la base de los valores medios de las retribuciones percibidas en el año precedente.

A las bases de cotización así fijadas se aplican coeficientes correctores, que en el caso de los trabajadores autónomos del REM suponen la reducción a un tercio de la base que correspondería cotizar. Es de significar que este menor esfuerzo contributivo no se refleja en una disminución de la acción protectora, toda vez que para el cálculo de las prestaciones se tienen en cuenta las bases íntegras.

Según ha venido reiterando el ISM a la



Búsqueda de soluciones

El Instituto Social de la Marina, por su parte, ha mantenido reuniones con Agamar y con responsables de la Xunta de Galicia en las que siempre ha manifestado su mejor disposición en la búsqueda

de soluciones que puedan satisfacer las expectativas del sector del marisqueo, y se ha mostrado dispuesto a seguir manteniendo cuantas reuniones sean necesarias.

En los encuentros mantenidos el ISM ha señalado a

sus interlocutores que, tratándose de un sistema contributivo, la afiliación al REM se desencadena como consecuencia inmediata del ejercicio de una actividad profesional y no en sentido inverso. En segundo lugar, subraya, el ejercicio del marisqueo a pie

debe constituir para el trabajador su medio fundamental de vida y ser desarrollado de un modo habitual. La ausencia de este requisito, vinculante igualmente para el órgano administrativo encargado de otorgar el permiso de explotación, no determina necesariamente la falta de protección por el sistema de Seguridad Social, pero podría condicionar, de un modo decisivo, su encuadramiento en el Régimen Especial del Mar.

El Instituto Social de la Marina recuerda, asimismo, que la profesionalización del sector no se acredita por el encuadramiento del colectivo en el REM, sino por el cumplimiento de una serie de requisitos relacionados con el ejercicio de la actividad, cuya comprobación corresponde a los órganos competentes de la Xunta de Galicia.

Agamar reitera, una y otra vez, su pretensión de llegar a soluciones consensuadas. "No queremos conflictos con nadie, queremos solucionar la situación de forma pacífica, negociando en una mesa entre todas las partes implicadas". ■

Mery Varona

Asociación Gallega de Mariscadoras, la fórmula en vigor contempla ya las especiales circunstancias que concurren en la actividad el marisqueo desarrollada de manera autónoma, tanto en la determinación de unas bases adecuadas a la percepción de unas rentas bajas con carácter general y su reducción en el momento de la cotización como forma de hacer ésta menos gravosa para el/la trabajador/a, como a la hora de otorgar una protección social privilegiada respecto al resto de trabajadores del sistema.

La propuesta de adaptar las cotizaciones al tiempo de trabajo y las percepciones

obtenidas conduciría a la consideración de estas trabajadoras como incardinadas en una organización empresarial por cuya cuenta realizaran las tareas de marisqueo y comprende en esta relación de ajeneidad la existencia de contratos a tiempo parcial, los que harían posible una cotización más baja y proporcional al trabajo realizado. El ISM considera, no obstante, que esta medida coyuntural podría lesionar los derechos de los/as trabajadores/as y sus expectativas de derecho. Por un lado, perderían irremisiblemente los beneficios de cotización sobre bases reducidas y, por otro, se verían reducidas sus permanencias en el sistema de

Seguridad Social en proporción al tiempo de trabajo.

En cuanto a la propuesta de cotización por las retribuciones efectivamente percibidas, el ISM estima que obligaría a conocer en cada periodo liquidatorio, y por cada lugar en el que la actividad se lleve a cabo, las percepciones obtenidas, justificar las ventas realizadas, discriminar por el lugar de realización de éstas a un colectivo homogéneo en sí mismo, y acarrearía, en definitiva, una mayor inseguridad en orden a garantizar sus derechos por el sistema de Seguridad Social. ■

M.V.

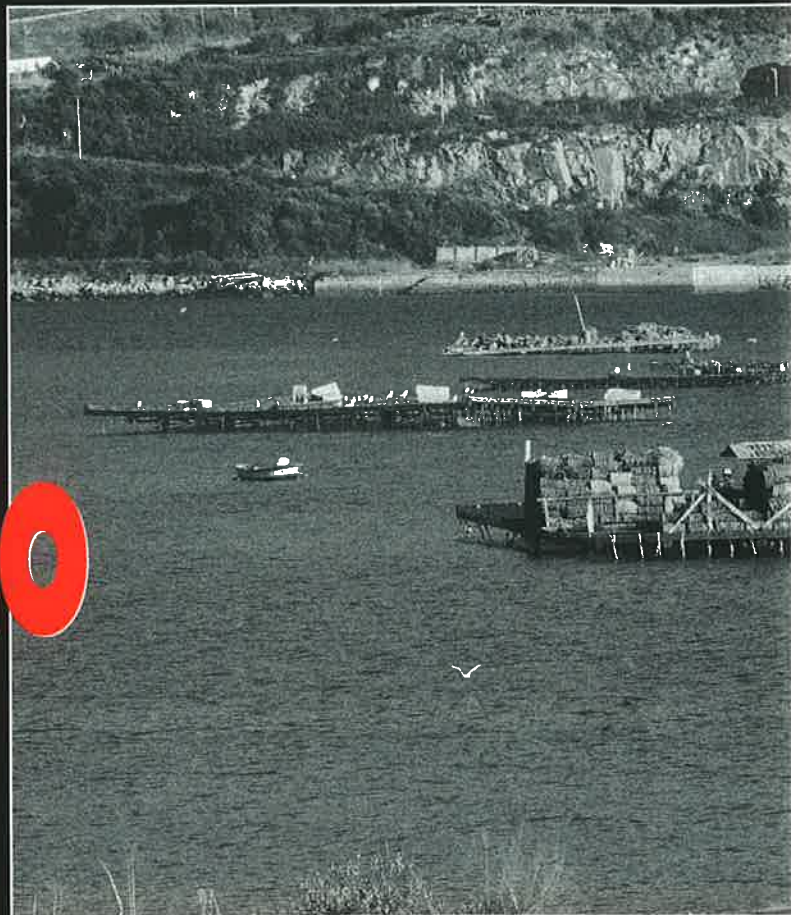
Se afianza como sector estratégico en Galicia

SUPERADA LA CRISIS, EL MEJILLÓN CREA EMPLEO Y RIQUEZA

El sector mejillonero de Galicia ha enderezado todos sus índices: ha aumentado la producción total, la producción comercializada, la facturación en primera venta y el precio. Con prudencia, pero con firmeza, los productores empiezan a olvidar la crisis de 1995 y a considerar éste como sector estratégico en Galicia. Las cifras apoyan su afirmación: 2.458 productores, 8.500 empleos fijos, 3.000 temporales y más de 7.000 empleos indirectos. Primer país productor de Europa, en España se recoge alrededor del 45% de la producción total de mejillón de la Unión Europea.

El Consejo Regulador Mejillón de Galicia subraya la estabilidad del sector como causa del crecimiento sostenido en los últimos años. Crecimiento y estabilidad que atribuye al esfuerzo colectivo de organización y estructuración sectorial, que han conducido a una recuperación de los niveles de producción y facturación y a la consolidación de las más altas cifras de empleo generadas. Hasta el punto de que, en buena medida, se están recuperando los niveles de 1989, perdidos como consecuencia de la crisis de organización y de las mareas rojas de los primeros noventa.

De acuerdo con el balance de datos presentado por el propio Consejo Regulador, el sector mejillonero es un sector estratégico en Galicia, no sólo por la riqueza que genera, sino por su amplia distribución y su vinculación con la Comunidad donde se produce. Los 2.458 propietarios de las 3.337 bateas radicadas en las rías gallegas son pequeños empresarios que generan 11.500 empleos directos, de los que 8.500 son fijos, y 7.000 inducidos. Se subraya asimismo que los empleos de producción son puestos de trabajo dignos económica y socialmente. El Consejo Regulador, por su parte, agrupa al 82% de las instalaciones gallegas, así co-



mo a 38 empresas comercializadoras.

Las 292.479 toneladas producidas el pasado año en las rías gallegas suponen un aumento del 2,2% sobre el año anterior y mantienen al sector mejillonero español como líder de la Unión Europea, con un porcentaje estimado en torno al 45% del total comunitario. De esta producción se comercializaron 224.984 toneladas con una facturación en primera venta de 18.527 millones de pesetas y un aumento

del 6,1 sobre el ejercicio de 1998.

El precio medio por kilo subió un 4%, alcanzando las 82,3 pesetas. Es de significar que en los últimos tres ejercicios ha aumentado notablemente el precio medio del mejillón, que partía de 46,24 pesetas en 1996. No obstante, la evolución el pasado año fue distinta en el segmento de fresco que en el de transformación. En el primero el precio medio fue 114,1 peseta con una subida del 10%, en el segundo el precio fue de 61,3 pesetas, con una caída del 3,2%.

Durante 1999 se vendió en fresco el 55,3% de la producción total, con una facturación de 10.245 millones de pesetas, el 14,2% más que en 1998. El 44,7% restante corresponde al mejillón para transformación (conserva, congelado, precocinado), por el que se facturaron 8.282 millones, el 2,4% menos que el ejercicio anterior.

**Galicia
aporta
el 98%
de la
producción
nacional**



Las 292.479 toneladas producidas el pasado año en las rías gallegas mantienen al sector mejillonero español como líder de la Unión Europea, con un porcentaje en torno al 45% del total comunitario.

entrega. Cuando esto sucede, Anfac advierte sobre la posibilidad de instalar sus propias líneas de producción y Opmea responde con proyectos de crear sus propios cocederos. De momento se trata de proposiciones dialécticas.

Por encima de confrontaciones coyunturales, la satisfacción es evidente en el sector mejillonero gallego. Entienden que están adaptando su producto a las tendencias y oportunidades del mercado y pretenden mantener la tendencia positiva y consolidar la posición de liderazgo y rentabilidad.

Iniciativas de producción

Galicia es, sin duda, la primer Comunidad productora de mejillón. Aporta prácticamente el 98% de la producción nacional. El sector mejillonero del Delta del Ebro es la segunda zona de producción, aunque muy lejos de los niveles de Galicia. La zona del Delta está atravesando un momento complicado, con una caída de la producción y de los precios, que los productores atribuyen al aumento de la temperatura y al empeoramiento de la calidad de las aguas. La mayoría de las 165 bateas y 93 long-lines censadas se localizan en las bahías de Los Alfaques y el resto en la de El Fangar. La producción media ronda las 3.500 toneladas anuales, que se comercializa íntegramente en fresco para surtir la demanda del mercado catalán y del Levante, donde también pugna por introducirse el mejillón belga, francés o italiano. El Departamento del Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat de Cataluña trabaja en proyectos de recuperación medioambiental para preservar el sector mejillonero del Delta.

Recientemente, se están instalando bateas y long-lines en puntos de Andalucía, como Marbella y La Línea, que tratan de aprovechar las especiales condiciones biológicas de sus aguas. ■

Mery Varona

Como viene siendo habitual desde que en 1996 la Organización de Productores de Mejillón de Galicia, Opmea, creó su central de ventas,

también en 1999 se produjo el cruce de reproches entre conserveros y mejilloneros a propósito del aumento de precios y de las condiciones de

EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS Y DE LA COMERCIALIZACIÓN

	1999	1998	Diferencia %
Producción total	292.479	286.257	2,2
Producción comercializada	224.984	220.198	2,2%
Facturación en primera venta	18.527	17.453	6,1
Precio medio kilo	82,3	79,2	4
Mejillón transformación	61,3	63,4	-3,2
Mejillón fresco	114,1	103,8	10

	1998	1998	1999	1999	Difer. %
	Mill. ptas.	% s/total	Mill. ptas.	% s/total	
Transformación	8.482	48,6	8.282	44,7	-2,4
Fresco	8.971	51,4	10.245	55,3	14,2

Año	Producción total	Comercializada	Millones ptas.	Ptas./kilo
1995	214.391	164.916	10.002	60,75
1996	281.977	216.905	10.030	46,24
1997	299.464	230.357	14.882	64,6
1998	282.257	220.198	17.453	79,2
1999	292.479	224.984	18.527	82,3

AGRICULTURA CONTINÚA LA P ETIQUETADO EN LAS PESCADE

El Ministerio de Agricultura, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, ha puesto en marcha la segunda parte de su campaña para el etiquetado de pescado en los puntos de distribución minorista con el fin de que la información llegue ya a los consumidores. Estos trabajos se pretenden desarrollar durante los próximos meses con el objeto de que antes de fin de año ya se haya cerrado el ciclo y que todos los pescados estén correctamente presentados en las pescaderías.

Para el director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almécija, se trata de un proceso complejo, pero al que se deben acostumbrar desde los puertos hasta los distribuidores finales. Hasta el momento, los trabajos se están desarrollando con tranquilidad sin aplicar las penalizaciones que corresponderían por incumplimiento de la normativa en vigor. Pero no se descarta que una vez se hayan cubierto estas etapas informativas, a partir de este mismo año, se puedan exigir las condiciones de etiquetado y poner en marcha los mecanismos sancionadores.

La normativa sobre el etiquetado de los productos de la pesca se publicó en el Boletín Oficial del Estado hace un año por estas fechas, dándose un plazo de seis meses para su entrada en vigor. Ese plazo terminó el pasado 18 de septiembre, aunque a la vista de las circunstancias, la Administración optó por aplazar su entrada en vigor, poniendo en marcha en paralelo una serie de medidas que llevasen la información al sector.

Durante los últimos meses, en colaboración con las Comunidades Autónomas, se desarrolló una gran campaña de divulgación en todo el litoral en base a cursos de formación impartidos en las propias

lonjas a través de empresas especializadas contratadas por el From. En el caso de Galicia, las acciones las llevó a cabo por su cuenta la propia Xunta. Para la realización de estos trabajos se hizo una distribución del litoral en cuatro grandes zonas: Cantábrico, con Asturias, Cantabria y País Vasco; Andalucía; Mediterráneo con Cataluña, Valencia, Baleares y Murcia, y Canarias. Durante estos meses se ha girado visitas a los principales puertos pesqueros para impartir en los mismos cursos de formación tanto en las lonjas como en las Casas del Mar, hablándose muy espe-

cialmente de los sistemas de etiquetado con demostraciones prácticas con los equipos que ha cedido la propia Administración.

Tras la entrega de los aparatos, el Ministerio de Agricultura, a través de los servicios contratados, está visitando los equipos para seguir formando a las personas que van a ser los responsables del etiquetado. Como se sabe, las impresoras de las etiquetas quedan en poder de los responsables de las lonjas o de los primeros vendedores por medio de un convenio de cesión de uso. El número de impresoras instaladas en todo el litoral es de 217. Igualmente, con el fin de apoyar estas acciones se han adoptado otras medidas como la entrega de diverso material gráfico, carteles o trípticos en las lenguas vernáculas de cada puerto, y el desarrollo de cursos de formación para el etiquetado en 25 puntos tanto para mayoristas como mayoristas a través de Mercasa y de la Federación Nacional de Asociados Provinciales de Empresarios Detallistas. En estas reuniones también han participado la Asociación Nacional de Grandes Empresas de Distribución, o grandes superficies. El coste total de estas campañas ascendió a unos 100 millones de pesetas.

Los responsables de la Administración pesquera son conscientes de que se trata de una medida que supone romper con todo lo que se estaba haciendo hasta la fecha his-



La Administración pretende que para finales de año ya se halle en marcha el proceso a todos los niveles.

PROMOCIÓN DEL PESCA SÍAS



tóricamente, razón por la cual hay dificultades añadidas. Por este motivo no se aplicó estrictamente la disposición el pasado mes de septiembre, y se trata de generalizar en un marco de colaboración y entendimiento con los actores. En esta línea, durante el primer semestre de este año se va a desarrollar el trabajo del etiquetado en dos de los puertos más significativos de cada Comunidad Autónoma, contando con la presencia de las empresas de asesoramiento contratadas así como con personal del From. Estas acciones se irán extendiendo progresivamente a otros puertos de cada Comunidad Autónoma. El objetivo es aplicar estas medidas durante todo el segundo semestre hasta completar todos los puertos con una cierta importancia en la pesca.

Junto a estos trabajos de puesta a punto del sistema en los puertos o los puntos de primera venta, la Administra-

ción pondrá también en marcha las campañas de promoción del etiquetado en los puntos de venta o los comercios detallistas donde actualmente no figura generalmente ninguna referencia sobre el producto. Desde el pasado día 15 están en marcha las actuaciones en las mercaderías suministrando a las mismas diferentes materiales como carteles, trípticos, tablillas informativas donde se deberá informar del producto a la venta. Esta acción se planteará a través de la Federación Nacional de las Federaciones Provinciales de Detallistas. El objetivo es que durante el segundo semestre de este año se haya llegado con la misma a todas las pescaderías de España. Las campañas se desarrollarán también en las Asociaciones de Mayoristas, así como en las grandes superficies.

Para animar a los minoristas a entrar en este proceso, se propone la convocatoria de concursos para premiar a las pescaderías que mejor etiqueten.

Una tercera fase de las acciones planteadas por la Administración se concreta en la celebración de jornadas informativas a los consumidores a través de las diferentes asociaciones, así como de las organizaciones de amas de casa.

El presupuesto total para estas medidas ascenderá a 214 millones de pesetas, aunque se puede ampliar la partida en función de la evolución de las actuaciones. Aunque, según se pone de manifiesto, con estos planes la Administración quiere hacer las cosas con cierta tranquilidad y agotar al máximo todas las vías

informativas, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación señala también que a partir del segundo semestre de este año se llevarán a cabo controles por parte de la Guardia Civil dentro del convenio que tiene suscrito con el Ministerio del Interior. Estos controles afectarán tanto a los productos nacionales como a los procedentes de terceros países. El objetivo es avanzar el máximo posible por la vía del convencimiento al sector sin utilizar, por el momento, medidas sancionadoras. ■

Vidal Maté



PAÍS VASCO

Barco-escuela para la recuperación de jóvenes toxicómanos

La rehabilitación de un barco de la flota de bajura, destinado inicialmente al desguace o a los fondos del mar, en un barco escuela tipo goleta permitirá a jóvenes con problemas de drogodependencia realizar travesías transoceánicas. La iniciativa, pionera en España, parte de la asociación Haizerre, que mediante las administraciones regional y nacional, ha conseguido mantener a flote una embarcación que será reconvertida en barco-escuela.

De COSTA a COSTA

El barco "Paseo de Basterre" de la localidad Gipuzkoana de Hondarribia, que está realizando su última costera de la anchoa, dejará el próximo mes de junio de navegar los mares como embarcación de la flota de bajura para hacerlo como barco-escuela de tipo goleta en el que jóvenes drogodependientes en período de desintoxicación realizarán parte de su rehabilitación.

Esta iniciativa de surcar los mares como medida terapéutica, que es pionera en nuestro país, está basada en experiencias desarrolladas du-

rante años en otros Estados de la Unión Europea como Francia, Reino Unido, Alemania, etc.

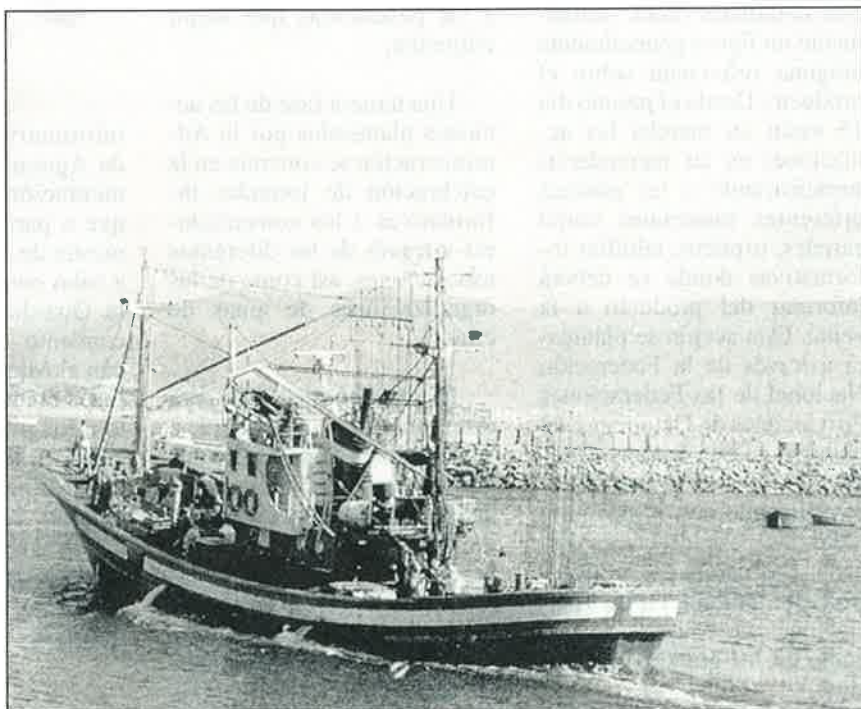
José Luis Camino, jubilado y patrón de yate, ha aprovechado la oportunidad que brinda el Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca (IFOP) para la construcción de nuevos barcos de pesca. Estos fondos se dan a condición de que los barcos viejos sean hundidos. Otra posibilidad es que el barco sea adquirido por una Organización No Gubernamental (ONG) para dedicarlo a labores sociales.

Auténtica reconversión

Aprovechando esta circunstancia, José Luis Camino, a través de la Dirección de Pesca del Gobierno Vasco y de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, consiguió los permisos pertinentes y contactó con un armador interesado en el proyecto. Éste dará el "Paseo de Basterre", que tiene que ser retirado del mar este año, para que sea convertido en un barco escuela.

Según el proyecto de José Luis Camino, la reconversión del barco, diseñada por el ingeniero naval Íñigo Echenique, se realizará durante un período de dos años y será hecha por los jóvenes en proceso de desintoxicación. Una vez terminada la adaptación, serán estos jóvenes los que formen la primera tripulación del barco.

Cada travesía, según los estudios llevados a cabo de distintas rutas, cubrirá una distancia cercana a las 10.000 millas marinas, lo que permitirá que todo el pasaje se convierta en tripulación. De esta forma, los jóvenes se irán formando como en una escuela de vela. Camino espera que, después de cada travesía, los cerca de veinte jóvenes experimenten una mejora física y establezcan una buena relación entre ellos que les permita superar sus problemas de dependencia. ■



Coordina:
Jesús M.
Salamanca



El conocido popularmente como Registro Canario ha experimentado un aumento en sus inscripciones de un 476% durante el pasado lustro, al pasar de los 46 barcos inscritos, a principios de 1995, a los 219 mercantes que constaban el pasado mes de enero de este año.

El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBENC), que se inició en 1993 con menos de una docena de barcos registrados, muestra que las bonificaciones son la única opción para cambiar la línea descendente que la flota mercante que enarbola pabellón español ha experimentado en la década pasada.

Por otro lado, según datos de la Organización Patronal Naviera (Anave), durante los diez últimos años la flota mercante con pabellón español quedó reducida a poco más de 200 barcos, lo que supuso una caída del 50 por ciento.

Estos datos muestran de forma clara la tendencia contraria que han experimentado durante los años pasados el primero y segundo Registro Español.

La legislación

La mejora en la competitividad del segundo Registro Español o Registro Canario colocó a este Registro en una posición ventajosa frente al primer Registro debido a la inclusión de bonificaciones en la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, que establecía la consideración de renta exenta del 50% de los rendimientos de trabajo personal de los tripulantes inscritos en el registro, con vistas a su declaración del Im-

El segundo registro español aumentó un 476% durante los últimos cinco años

El Registro Canario, nombre con el que se conoce al Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias, ha incrementado de forma notable el número de barcos registrados y sus cifras contrastan con la caída experimentada durante el mismo período de tiempo por el primer registro. Esta mejora, debida a las medidas fiscales, sitúa al Registro Canario entre los más competitivos de nuestro entorno europeo, aunque todavía con desventaja respecto a los más rentables.

puesto de Rentas de las Personas Físicas (IRPF), sumado a las bonificaciones para las empresas en el Impuesto de Sociedades del 90% de la proporción de cuota que proceda de la explotación de los buques registrados en el REBENC.

Posteriormente se autorizó el acceso al segundo Registro Español a los barcos que realizaban navegación de cabotaje, incluyendo a los buques que realizan viajes entre la Península y las Islas Canarias, los que cu-

bren tráficos entre las islas y los de Ceuta y Melilla. Esta norma sumada a la anterior supuso una notable ventaja que dio como resultado que más de cien barcos se registraran en un año.

El incremento se ha dado en todo tipo de barcos desde los portacontenedores puros a los portacontenedores de carga rodada, pasando por cargueros convencionales o buques de pasaje y carga rodada.

A pesar de las buenas expec-

tativas del Registro Canario y de las ventajas que este Registro presenta frente al primer Registro Español, el REBENC, a su vez, se encuentra en situación de desventaja frente al segundo Registro Europeo en el "ranking" de rentabilidad, que es el Portugués de Madeira. Este Registro Portugués atrae a un buen número de armadores españoles que se dedican a tráficos totalmente liberalizados y que encuentran en el Registro Portugués más ventajas que las ofrecidas por el Registro Canario. ■



BREVES

■ EL BUQUE OCEANOGRÁFICO "VIZCONDE DE EZA" YA SURCA LOS MARES

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Jesús Posada, participó en el puerto de Vigo en el acto oficial de salida del buque oceanográfico "Vizconde de Eza".

El nuevo buque se unirá al "Odón de Buen", "Cornide de Saavedra", "Hespérides", utilizado por la Armada española y el Instituto Español de Oceanografía (IEO) y el

"Thalassa", compartido por los científicos del IEO y los IFREMER, en la investigación marina.

La Secretaría General de Pesca ha invertido en el barco unos 2.000 millones de pesetas, de los que más de una cuarta parte han sido dedicados a equipamiento electrónico.

El "Vizconde de Eza" es el primer buque oceanográfico español que dispone de una quilla retráctil. Esta innovación técnica, junto a la propulsión diesel eléctrica, de que dispone también, permiten la eliminación

de todos los ruidos que se producen durante la navegación, lo que posibilita una prospección de alta fidelidad.

El barco dispondrá en el futuro de un sistema de "posicionamiento dinámico" que permitirá mantener una posición en una estación determinada durante los trabajos de investigación.

Este equipamiento y sus 53 metros de eslora y 13 de manga permiten calificar a este nuevo barco del IEO de versátil, y capaz, por tanto, de realizar un amplio tipo de campañas de investigación. ●●●



Gijón y Avilés proyectan un puerto seco a semejanza del de Madrid

La Autoridad Portuaria de Gijón y Avilés están desarrollando un proyecto de puerto seco cuyo objetivo principal es aumentar la zona de influencia de los puertos asturianos. El proyecto tendrá como modelo el puerto seco de Madrid, que ha sido financiado inicialmente por distintos entes públicos, y será regido por compañías privadas.

De COSTA a COSTA

Las autoridades del Principado de Asturias anunciaron el estudio de un proyecto para la creación de un *puerto seco* en la Meseta que daría servicio a las Autoridades Portuarias de Gijón y Avilés. Este proyecto utilizará como modelo al recientemente puesto en funcionamiento en el municipio madrileño de Coslada, que dará servicio a los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia mediante dos vías electrificadas de recepción/expedición y cuatro de estacionamiento.

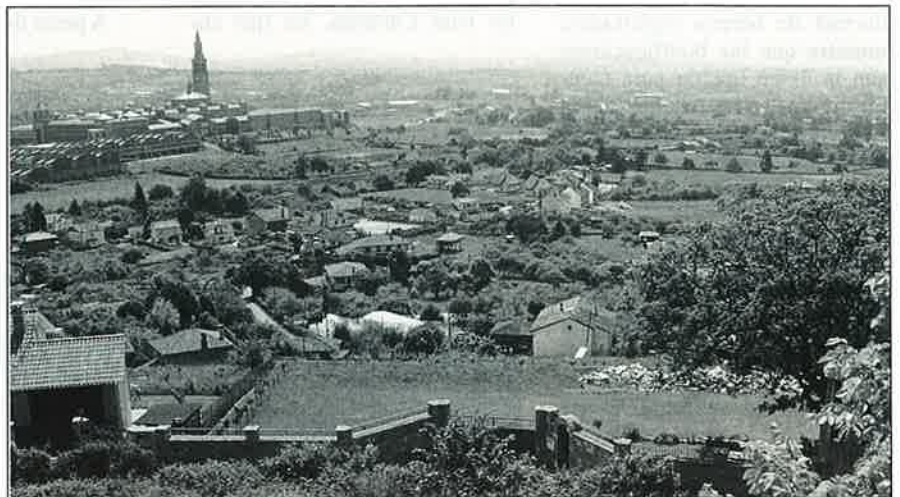
El objetivo principal del proyecto es ampliar la zona de influencia o *hinterland* de estos dos puertos asturianos al conectarlos por ferrocarril con una terminal que será ubicada en la Meseta. Este punto sería el destino y salida de los trenes con contenedores.

De esta forma el puerto de Gijón aprovecharía las instalaciones de la terminal TECO que Renfe dispone en los muelles de la Osa.

Según los responsables del puerto de Gijón, que ven con buenos ojos el proyecto del puerto seco de Coslada y que, por tanto, lo han tomado como modelo, el proyecto asturiano y la dirección de la obra serían financiados mediante fondos públicos, y el equipamiento de la terminal sería costado por las empresas que van a dirigir el nuevo puerto.

Las previsiones que, desde la Autoridad Portuaria, se han realizado sobre las funciones del puerto serán las de recepción y expedición de trenes; carga y descarga de contenedores; almacenamiento durante el tránsito de los contenedores y transbordo; manipulación y acarreo de éstos, así como realización de los servicios de grupaje, almacenamiento y distribución de mercancías. El puerto contará con servicio de aduana y centro de comunicaciones para poder llevar a cabo todas las actividades documentarias relacionadas con la actividad económica y administrativa del puerto en proyecto.

Los expertos coinciden en señalar que el proyectado puerto, además de mejorar la posición de los puertos asturianos en un sistema portuario que está experimentando cambios que afectan desde su organización interna hasta la ampliación de ofertas de servicios, potenciará el transporte combinado, con el consiguiente abaratamiento del coste del transporte y mejoramiento de los servicios, y ayudará a captar nuevos clientes. Todo esto repercutirá en la creación de puestos de trabajo para la zona. ■



BREVES



■ ESTABLECIDA UNA ZONA DE PROTECCIÓN PESQUERA EN EL MEDITERRÁNEO

El pasado viernes 31 de marzo el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto por el que se modifica el 1315/1997, por el que se establece una zona de protección pesquera en el Mediterráneo, con el objeto de redefinir las coordenadas de la misma, sin variar su extensión.

La zona de protección se

empezará a contar a partir del extremo exterior del mar territorial, en lugar de hacerlo del extremo interior, cuya anchura está fijada en 12 millas, de acuerdo con el Derecho Internacional.

Con esta modificación, la coordenada que estaba fijada en la línea de costa de Punta Negra-Cabo de Gata pasará a encontrarse a 12 millas náuticas de la costa, por ser ésta la franja marítima que corresponde a nuestras aguas jurisdiccionales, por lo que zona de protección llegará hasta la frontera marítima con Francia.

La zona de protección pesquera en el Mediterráneo se creó en el año 1997 con el objeto de garantizar el ejercicio de una actividad pesquera responsable, así como conseguir una protección de especies marinas amenazadas de extinción, permitiendo una mejora de los stocks de atún rojo, anchoa, sardina, crustáceos y moluscos en general.

■ MARISCADORAS PIDEN EN SANTIAGO UNA SEGURIDAD SOCIAL MÁS FLEXIBLE

Cerca de 3.000 mariscadoras

gallegas convocadas por la organización ugetista Agamar se manifestaron por las calles de Santiago de Compostela para reclamar una mesa de negociación que estudie fórmulas para establecer una Seguridad Social más flexible.

Las manifestantes demandaron de la Administración gallega que establezca una moratoria hasta el próximo año para aquellas trabajadoras que no obtienen rentas suficientes para darse de alta en el Régimen Especial del Mar (REM) y, por tanto, no pueden obtener el permiso



Los pescadores de Barbate expresan su crispación ante el amarre de la flota

La plataforma ciudadana en defensa del sector pesquero de la localidad gaditana de Barbate convocó a 2.000 vecinos para transmitir a las autoridades de las distintas Administraciones la tensa situación que está viviendo el sector pesquero que tradicionalmente faenaba en el caladero marroquí. El contenido del comunicado reconoce la utilidad que las ayudas están suponiendo ante el amarre de la flota, pero quiso manifestar la dramática situación que el paro está provocando en la economía social.

El amarre de la flota que faenaba en el caladero de Marruecos inició el pasado 30 de noviembre un proceso de negociaciones que ya se preveía largo. Ante esta circunstancia la Administración puso en marcha una política de ayudas por la que los marineros afectados por el paro están percibiendo 151.500 pesetas mensuales y los armadores una compensación de entre uno y cuatro millones de pesetas, dependiendo del tamaño de su embarcación.

Pero aunque las ayudas para el sector extractivo estén garantizadas hasta final de año por el amarre de la flota, la sensación de estancamiento del proceso de negociaciones entre Bruselas y Rabat ha creado una sensación de desesperanza en el sector pesquero, que salió a las calles de Barbate para solicitar a las diferentes Administraciones un nuevo acuerdo de pesca con Marruecos.

Andalucía es, sin duda, la región autonómica más afectada por la situación creada por el retraso en la firma de este convenio, que, según todos los indicios, se diferenciará de los anteriores. Y la locali-



dad gaditana de Barbate, con 32 barcos que faenan en el caladero del país vecino y embarca a cerca de 700 marineros, uno de los lugares que está sufriendo las consecuencias de una forma más notoria.

Plataforma de defensa

La plataforma en defensa del sector pesquero de Barbate, integrada por partidos, sindicatos y agrupaciones profesionales, se manifestó y envió un escrito a las Administraciones regional y

estatal pidiendo un mayor control de los productos que proceden de Marruecos en respuesta al estancamiento de las negociaciones que está poniendo en peligro la actividad de las empresas del sector pesquero y de la flota andaluza que faena tradicionalmente en el caladero marroquí.

Los cerca de 2.000 vecinos convocados por la plataforma protagonizaron momentos de tensión al increpar a minoristas del mercado por no haber secundado la pro-

testa con el cierre de sus comercios como medida de solidaridad con el sector pesquero y por vender en sus puestos pescado y mariscos procedentes de Marruecos.

A la crispación de los marineros y sus familias se sumó la de los pequeños empresarios forzados a la inactividad. Ésta está poniendo a las empresas del sector, que no tienen derecho a subvenciones, por no ser consideradas extractivas, en una difícil situación financiera que traerá la siguiente regulación de empleo.

La lonja de Barbate es una de estas empresas que, ante la caída de la actividad en un 90 por ciento, se encuentra con problemas para afrontar gastos como abonar las cuotas de la Seguridad Social de sus empleados. La cofradía de pescadores se encuentra en una situación parecida, ya que únicamente cuenta para su financiación con las ventas de la lonja.

El sector se mantiene expectante y la Junta de Andalucía, representantes de los armadores, cofradías de pescadores y sindicatos reunidos en la creada mesa de seguimiento han pedido al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Jesús Posada, que informe sobre la situación en que se encuentran las negociaciones. ■

de explotación marisquera (Permex).

Las mariscadoras argumentan que en la mayoría de las zonas de marisqueo las rentas son muy bajas y no permiten a las trabajadoras pagar las 15.400 ptas. mensuales del REM. Se solicitó un modelo de cotización más flexible que posibilite a este colectivo, compuesto por unas 8.500 productoras, elegir la opción más adecuada a sus rentas y a los días de marea.

■ INAUGURADA LA PRIMERA FASE DEL MUELLE DE COSTA

DEL PUERTO DE CASTELLÓN

El consejero de Obras Públicas y Transportes, José Ramón García Antón, inauguró la primera fase de las obras del Muelle de Costa del Puerto de Castellón, que consta de 13.000 metros cuadrados.

Este proyecto, que se inició en 1995 con la inauguración de la Plaza del Mar, duplicará la capacidad operativa del puerto y la integración de éste con la ciudad.

La Autoridad Portuaria ha

reconvertido los espacios colindantes con la ciudad en extensas zonas de ocio, que enriquecen el entorno urbanístico del puerto y proporcionan espacios verdes y de esparcimiento para los ciudadanos.

Esta fase es la primera de un total de tres de que consta el proyecto y está compuesta por un auditorio de música al aire libre, una pérgola, un laberinto, una zona de juegos para los más pequeños y una zona de paseo con la Font del Peix realizada por los artistas falleros Joan Ninot, Manuel Valls y Juan Burillo. ■

Los técnicos de pesca de arrastre pasan a formar parte de la primera categoría profesional

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha establecido las bases de cotización que regirán durante el presente año para los trabajadores del Grupo II del Régimen Especial del Mar. La Orden del Ministerio mantiene el

ESTABLECIDAS LAS BASES DE DEL GRUPO II DEL RÉGIMEN

número de categorías profesionales, aunque se producen cambios en cuanto a la enmarcación de los grupos de cotización y se incrementa el salario en todas las demarcaciones pesqueras.

Las bases de cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas por el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar incluídos en los grupos II y III quedaron establecidas para el año 2000.

La presente modificación es la segunda que se realiza desde que en julio de 1998 se establecieron las bases promediadas por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales a propuesta del Instituto Social de la Marina (ISM), después de consensuar con las organizaciones representativas del sector de bajura.

Esta modificación en las cotizaciones, y la vuelta, por tanto, a las cotizaciones por bases fijas en el Régimen Especial del Mar para la flota de bajura, fue uno de los logros presentados por sus representantes en la VI Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores.

Las diferencias principales entre la cotización por bases fijas y la cotización por salarios reales, aparte de la evidente cotización fija o variable dependiendo del salario, es que la primera se aplica tanto a las contingencias comunes como a las profesionales; mientras que en la última la cotización era de aplicación únicamente a las contingencias profesionales.

Otra diferencia significativa entre ambas modalidades es que las contingencias, en el caso de las bases fijas, son determinadas mediante

ANEXO I		GRUPO SEGUNDO A (EMBARCACIONES ENTRE 50.01 Y 150 TRB) Bases de cotización en pesetas			
Provincia	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización			
		1 a 4	5 a 7	8	9 a 11
A Coruña	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África)	288.000	207.000	192.000	180.000
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie	255.000	195.000	174.000	144.000
	Palangre de fondo y volantas en costas de África	255.000	195.000	177.000	165.000
	Palangre de fondo y otras artes en caladeros nacionales (cerco)	204.000	183.000	153.000	138.000
Alicante	Cerco	150.000	150.000	129.000	129.000
	Arrastre y otras modalidades	153.000	153.000	132.000	132.000
		132.000	132.000	123.000	123.000
Almería	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África)	261.000	261.000	204.000	177.000
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie	255.000	255.000	174.000	156.000
	Palangre de fondo y otras artes en caladero nacional. Cerco	204.000	204.000	162.000	138.000
		168.000	168.000	132.000	132.000
Barcelona	Cerco	159.000	159.000	120.000	120.000
	Arrastre	162.000	162.000	126.000	126.000
	Palangre	165.000	165.000	129.000	129.000
	Marisqueo, tangonero, congelador	276.000	276.000	219.000	219.000
Cádiz	Arrastre	261.000	261.000	168.000	168.000
	Palangre	177.000	177.000	147.000	147.000
	Cerco	138.000	138.000	126.000	126.000
		234.000	234.000	141.000	141.000
Castellón		234.000	234.000	156.000	156.000
		225.000	225.000	156.000	156.000
		132.000	132.000	123.000	123.000
		204.000	204.000	162.000	162.000
Ceuta	Arrastre en aguas comunitarias	340.000	340.000	215.000	170.000
	Otras artes en aguas comunitarias	300.000	300.000	190.000	150.000
	Congelado	258.000	213.000	168.000	147.000
	Fresco	213.000	180.000	138.000	123.000
Girona		165.000	165.000	135.000	135.000
		267.000	207.000	177.000	162.000
Granada	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África)	261.000	261.000	207.000	180.000
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie	252.000	252.000	174.000	156.000
	Palangre de fondo y otras artes en caladero nacional. Cerco	204.000	204.000	162.000	138.000
		144.000	144.000	123.000	123.000
Guipúzcoa		129.000	129.000	120.000	120.000
		150.000	150.000	132.000	132.000
Huelva	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África)	288.000	207.000	192.000	180.000
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie	255.000	195.000	174.000	144.000
	Palangre de fondo y volantas en costa de África	255.000	195.000	177.000	165.000
	Palangre de fondo y otras artes en caladeros nacionales (cerco)	204.000	183.000	153.000	138.000
Illes Balears	Atún	252.000	252.000	186.000	186.000
	Otras modalidades	192.000	192.000	159.000	159.000
	Pesca local	165.000	165.000	144.000	144.000
	Pesca no local	267.000	207.000	177.000	162.000
Las Palmas		150.000	150.000	129.000	129.000
		279.000	279.000	177.000	177.000
Lugo	Artes fijas	279.000	279.000	177.000	177.000
	Arrastre altura	327.000	327.000	231.000	183.000
	Arrastre litoral	351.000	351.000	201.000	201.000
	Cerco y anzuelo	159.000	159.000	144.000	144.000
Málaga	Arrastre, palangre de fondo y volantas en caladeros internacionales (excepto África)	288.000	207.000	192.000	180.000
	Arrastre litoral en caladero nacional y costa de Portugal. Palangre de superficie	255.000	195.000	174.000	144.000
	Palangre de fondo y volantas en costa de África	255.000	195.000	177.000	165.000
	Palangre de fondo y otras artes en caladeros nacionales (cerco)	204.000	183.000	153.000	138.000
Melilla		252.000	252.000	186.000	186.000
		192.000	192.000	159.000	159.000
Murcia		165.000	165.000	144.000	144.000
		267.000	207.000	177.000	162.000
Pontevedra		150.000	150.000	129.000	129.000
		279.000	279.000	177.000	177.000
		327.000	327.000	231.000	183.000
		351.000	351.000	201.000	201.000
Tarragona		159.000	159.000	144.000	144.000
Tenerife					
Valencia					
Vizcaya					

COTIZACIÓN PARA LOS TRABAJADORES ESPECIAL DEL MAR

Orden Ministerial, a propuesta del ISM; mientras que las contingencias por salarios reales eran determinadas por las Direcciones Provinciales de Trabajo.

La determinación de los valores de las distintas modalidades de pesca y categorías profesionales está recogida en la Orden Ministerial de 24 de febrero (BOE de 29-2-2000).

Las cotizaciones, si se contrastan con las que estuvieron en vigor durante 1999, experimentan un aumento general en la cuantía para todas las provincias del litoral en torno al incremen-



to experimentado por el IPC durante el año pasado. Siendo las categorías profesionales bajas las que suben más proporcionalmente.

Categorías

Las categorías profesionales también sufren un cambio en su primer grupo. La primera categoría en esta Orden engloba a los grupos del uno al cuatro, mientras que en las bases de cotización vigentes el año pasado la primera categoría comprendía solamente los tres primeros grupos; por tanto, los técnicos de pesca de arrastre cambian su co-

tización y quedan incluidos en la primera categoría junto a las categorías profesionales de capitán de pesca de arrastre, piloto de pesca de arrastre y patrón de pesca.

Por segundo año consecutivo, la Orden, a título informativo, incluye una tabla de equivalencias en euros y en pesetas de las magnitudes relativas a la cotización incluidas en el BOE.

El Grupo II está integrado por las embarcaciones con un registro bruto total, o TRB, entre 10 y 150 toneladas. En lo referente a salarios la Orden establece dos grupos: el IIA, que engloba a los barcos entre 50 y 150 TRB, y el IIB, que encuadra a las embarcaciones desde 10 hasta 50 TRB. De nuevo las cuantías más altas del grupo A están en el segmento de arrastre de litoral (351.000 ptas.) y el arrastre de altura (327.000 ptas.) de Vizcaya, seguidos por los pescadores de A Coruña que realizan sus labores en caladeros internacionales. En el grupo B las retribuciones más altas corresponden de nuevo a las mismas provincias, siendo la modalidad de arrastre de altura con 327.000 la base de cotización más alta.

La Orden vuelve a incluir, a título informativo, una tabla de equivalencias en euros de las magnitudes relativas a la cotización y posibilita el ingreso, sin recargo de demora, hasta el 30 de abril, por las diferencias de cotización que se hubieran podido producir por la aplicación de las bases de cotización establecidas en la presente Orden, que entró en vigor el 29 de febrero con efecto retroactivo desde el 1 de enero. ■

J. M. S.

ANEXO II		GRUPO SEGUNDO B (EMBARCACIONES ENTRE 10.01 Y 50 TRB)			
		Bases de cotización en pesetas			
Provincia	Modalidad de pesca	Categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización			
		1 a 4	5 a 7	8	9 a 11
A Coruña	Palangre de fondo y volantas en costa de África	255.000	195.000	180.000	165.000
	Palangre, cerco y otras artes menores	186.000	186.000	126.000	126.000
Alicante	Cerco	150.000	150.000	129.000	129.000
	Arrastre y otras modalidades	153.000	153.000	132.000	132.000
Almería		132.000	132.000	117.000	117.000
Asturias		186.000	186.000	126.000	126.000
Barcelona		165.000	165.000	129.000	129.000
Cádiz	Cerco	153.000	153.000	114.000	114.000
	Arrastre	153.000	153.000	123.000	123.000
	Palangre	159.000	159.000	126.000	126.000
	Artes menores	150.000	150.000	114.000	114.000
Cantabria	Arrastre	261.000	261.000	168.000	168.000
	Palangre	177.000	177.000	147.000	147.000
	Cerco	138.000	138.000	126.000	126.000
Castellón		168.000	168.000	141.000	141.000
Ceuta		147.000	147.000	126.000	126.000
Girona		204.000	204.000	141.000	141.000
Granada		132.000	132.000	117.000	117.000
Guipúzcoa	Cerco	171.000	171.000	141.000	141.000
	Palangre, anzuelo y artes fijas	150.000	150.000	120.000	120.000
	Arrastre en aguas comunitarias	340.000	340.000	215.000	170.000
	Otras artes en aguas comunitarias	300.000	300.000	190.000	150.000
Huelva	Arrastre	141.000	141.000	123.000	117.000
	Otras modalidades	129.000	129.000	120.000	114.000
Illes Balears		162.000	162.000	132.000	132.000
Las Palmas	Pesca local	144.000	144.000	126.000	126.000
	Pesca no local	234.000	171.000	162.000	141.000
Lugo		186.000	186.000	126.000	126.000
Málaga		141.000	141.000	117.000	117.000
Murcia		150.000	150.000	132.000	132.000
Pontevedra	Palangre de fondo y volantas en costa de África	255.000	195.000	180.000	165.000
	Palangre, cerco y otras artes menores	186.000	186.000	126.000	126.000
Tarragona		180.000	180.000	150.000	150.000
Tenerife	Pesca local	144.000	144.000	126.000	126.000
	Pesca no local	234.000	171.000	162.000	141.000
Valencia		150.000	150.000	129.000	129.000
Vizcaya	Arrastre de altura	327.000	327.000	231.000	183.000
	Cerco y anzuelo	159.000	159.000	144.000	144.000

Sanidad a bordo

Precancerosis significa "aquellos cambios en los tejidos cuya evolución natural lleva al desarrollo de un tumor maligno". Las lesiones de la piel que son precancerosas verdaderas llegan a transformarse en lesiones cancerosas de mantenerse los agentes causantes y responsables durante tiempo suficiente y sin tratamiento.

PRECANCEROSIS CUTÁNEO-MUCOSA I

El precáncer de tipo epitelial, tanto en piel como en mucosas, es muy frecuente en nuestro país y posee características que permiten individualizarlo con toda precisión y someterlo a tratamiento. Esto es frecuente en el inicio de los llamados carcinomas espinocelulares de piel y mucosas, pero no de los llamados basaliomas, que carece, por lo hasta hoy conocido, de un origen precanceroso habitual.

También cabe decir que existen ciertos virus con un papel cancerígeno y cuyos procesos pueden tener un ocasional significado precanceroso.

Clasificación

Vamos a referirnos exclusivamente al precáncer cutáneo-mucoso clasificándolo de la siguiente manera:

Precáncer cutáneo:

- Por agentes físicos (radiaciones U.V., ionizantes e infrarrojos).
- Por sustancias químicas (arsenicales, breas y minerales).
- Genodermatosis.

Precáncer mucoso:

- Leucoplasia.
- Queilitis.
- Papulosis bowenoide.

Precáncer cutáneo por agentes físicos

1. Queratomas actínicos (queratosis seniles o solares): Es la precancerosis cutánea más frecuente y aparece casi en el 100% de los adultos mayores de 40 años y ancianos de raza blanca y piel que pasan mucho tiempo a la intemperie, expuestos a las radiaciones solares (radiaciones ultravioletas), sin la protección adecuada

(*marineros, campesinos...*), por lo que la incidencia es mayor en países y regiones muy soleados. Debemos decir que curiosamente esta lesión, en campesinos y marineros de nuestro país, no es considerada enfermedad profesional.

Las manifestaciones clínicas de estas lesiones comienzan como pequeñas manchas rosas o rojas, irregulares, algo elevadas y rugosas que con el tiempo se oscurecen por pigmentación y se cubren de finas escamas amarillentas o parduzcas, adherentes. Suelen ser muy numerosas y a veces se caracterizan por tener aspecto de callo (*hiperqueratosis*) y/o como verruga, dando lugar a "*cuernos*", que son origen de malignización en más del 25% de los casos. Brotan siempre sobre una intensa lesión en piel por causa de la luz solar (*dermatitis actínica crónica*), por lo que su localización más frecuente es en zonas habitualmente expuestas: nariz, frente, mejillas, pabellones aurícula-

res, dorsos de manos y antebrazos, hombros y cuero cabelludo en calvos jóvenes. La dermatitis actínica crónica, y otras lesiones como los queratomas múltiples, son cada vez más frecuentes debido a la moda del "bronceado constante".

El diagnóstico es fácil, gracias al aspecto clínico y a la localización, con ayuda de la historia clínica y exploración del paciente. Pueden confundirse con verrugas seborreicas (de grasa), aunque éstas son más untosas y con partes sobresalientes de la lesión y predominan en el tronco.

El tratamiento se resuelve fácilmente mediante técnicas medico-quirúrgicas que se deben realizar por profesionales en la materia (curetaje-biopsia-electrodeseccación bajo anestesia local, crioterapia por nitrógeno líquido o nieve carbónica, dermoabrasión...).

La prevención o profilaxis es fundamental: se deben em-



plear cremas barrera de máximo filtro y prendas adecuadas, siempre y cuando sea posible modificar los hábitos y/o cambiar de trabajo.

2. Queratomas sobre radiodermatitis crónica: Son semejantes a las anteriores y se desarrollan no sólo en radiodermatitis causadas por tratamientos médicos que utilizan radiaciones, sino, y fundamentalmente en médicos que realizan exploraciones radiológicas numerosas durante años con una mínima protección. En estos últimos surgen en los dedos de las manos y alrededor de las uñas.

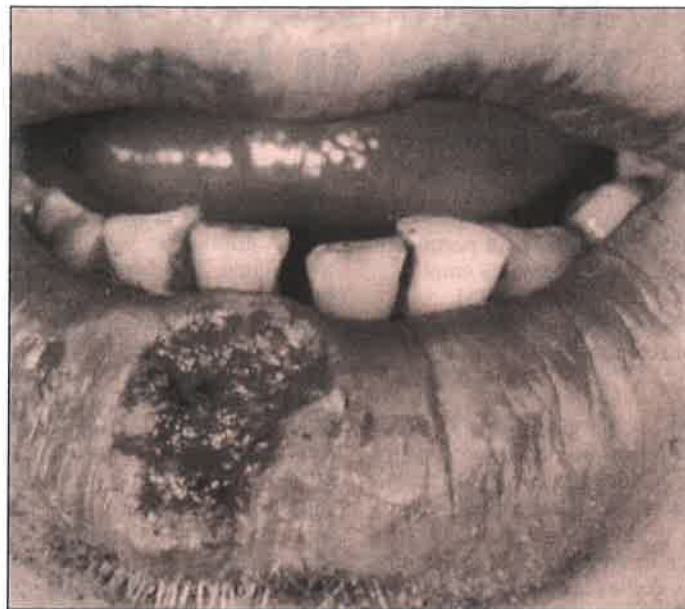
El tratamiento si son escasos, será curetaje-electrodesección, y si son abundantes, la extirpación de toda la piel afectada e injertos.

3. Queratomas sobre tenodermatitis: Se deben a las radiaciones infrarrojas que aparecen en las piernas, por lo general, en mujeres de edad avanzada.

Son de aspecto similar a los anteriores, diferenciándose por el estudio especial (anatomía patológica) del tejido.

Precáncer cutáneo por sustancias químicas

1. Queratomas arsenicales: El arsénico inorgánico tiene especial afinidad por determinadas capas de la piel y mucosas, y a dosis suficiente, por ingestión o inhalación, determina en la piel lesiones que pueden producir, con la evolución, un cáncer. Ciertas profesiones se encuentran más expuestas, como en fundiciones de cobre y minas de plata y cobre, industrias de coloran-



tes, ganadería y agricultura, donde se emplean sales de arsénico para combatir parásitos de animales y plantas. También existe la posibilidad de ingestión de vinos de viñedos inadecuadamente tratados y en determinados países y regiones al beber agua de pozo contaminada.

Las manifestaciones clínicas, a diferencia de las queratosis actínicas, se desarrollan preferentemente en zonas de roce constante o fricción, sobre todo palmas de manos y plantas de pies, donde aparecen múltiples elementos como pápulas elevadas y amarillentas y rosadas con elevaciones córneas muy duras y adheridas. Brotan con cierta asimetría y tienen a confluír en pequeñas placas verrugosas características en los puntos de apoyo. Cuando se desprenden dejan superficies erosivas de contornos irregulares, que pueden ser secretantes o con puntos hemorrágicos a veces muy abundantes. Pueden aparecer en zonas cubiertas tomando la piel un aspecto decolorado más o menos difuso "en gotas de lluvia". La mayoría permanecen durante muchos años con escasos cambios y sobre algunas aparece un carcinoma espinocelular pronto invasivo y destructor.

A la sospecha de contacto constante con productos como el arsénico y con la aparición de estos queratomas hay que realizar cuantas exploraciones sean necesarias para descartar lesiones en otras zonas de la piel y/o mucosas, que serían de grave pronóstico (respiratorio, gastrointestinal...), y si existieran, para valorar las posibilidades de tratamiento.

El arsénico predispone también al desarrollo de otras enfermedades como la leucemia y el angiosarcoma.

El diagnóstico se basa en el hallazgo de estas lesiones en zonas cubiertas, palmas y plantas, tanto más si se acompañan de otros datos de contacto frecuente con arsénico y derivados.

El tratamiento es similar al de los queratomas actínicos.

2. Queratosis por breas y minerales: La exposición prolongada y/o constante a estos agentes determina en cara y dorso de las manos la aparición de elementos hiperqueratósicos (como callos) persistentes similares a los queratomas arsenicales, con igual capacidad de convertirse en lesiones malignas. Es el caso del cáncer de escroto

testicular de los deshollinadores, y también aparecen en personas que trabajan en fábricas de aceites lubricantes y de corte, por falta de protección individual adecuada. En la actualidad los queratomas y sus consecuencias surgen con mayor frecuencia en la cara y en las extremidades, y coexisten con manchas negruzcas (hiperpigmentación) que facilitan el diagnóstico.

Genodermatosis

Es un amplio tema y sólo se referirá a éstas nombrando las más revelantes como lesiones precancerosas.

1. Xeroderma pigmentoso: Es una enfermedad hereditaria, con aparición provocada por la luz ultravioleta.

Las manifestaciones clínicas más importantes son la alta sensibilidad a la luz solar con daño a los ojos (fotofobia), carcinomas baso y espinocelulares, melanomas.

El tratamiento está basado en fotoprotección y en medicamentos especiales para la enfermedad.

2. Epidermodisplasia verruciforme de Lewandowsky-Lutz: Se trata igualmente de una enfermedad hereditaria, que provoca una respuesta anormal al virus de las verrugas. Un tercio degeneran a lesiones cancerosas, sobre todo en zonas expuestas a la luz.

El tratamiento es médico. ■

Rita Trisancho Ajamil
Servicio de Sanidad Marítima
Dirección Provincial
de Las Palmas
Instituto Social de la Marina

El INEM amplía sus servicios en Internet

El Instituto Nacional de Empleo (INEM) tiene previsto incorporar a su página web nuevos servicios así como instalar puestos de acceso a la red en las oficinas de empleo con objeto de facilitar la entrada a la red a aquellos ciudadanos demandantes de empleo que no tengan medios propios para conectarse. El nuevo plan permitirá que cualquier desempleado pueda dirigirse a la oficina de empleo y a través de un ordenador, conectado al servidor del INEM, visualizar las ofertas de trabajo, la publicación de currículos, e incluso una bolsa de trabajo para que ciudadanos y empresarios puedan consultarla.

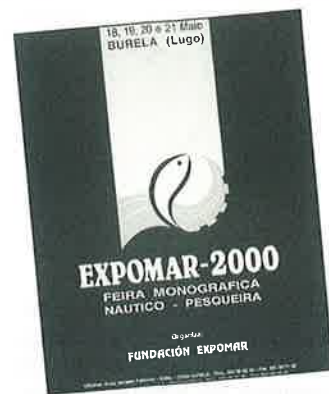
Según fuentes del Ministerio de Trabajo, durante el presente año se incorporará a la web el INEM el servicio a empresas, que permitirá la selección, por parte de empresarios, de candidatas a puestos de trabajo a través de una conexión directa con el currículum profesional del demandante de empleo. De esta forma la empresa que genere una oferta de trabajo puede interactuar desde su ordenador personal con las bases de datos del INEM. El empresario sitúa el perfil profesional necesario para cubrir el puesto de trabajo y el

INEM selecciona los datos profesionales (sin datos personales) de un número suficiente de trabajadores cuyo currículum se ajusta a las necesidades indicadas por la empresa. Los currículos los analiza la empresa y selecciona los que desea. A continuación los demandantes seleccionados serán citados en el domicilio que indique la empresa para realizar la entrevista personal.

Además de todo ello, en este servicio de empresas se incluirá también la posibilidad de realizar el pre-registro de contratos a tra-

vés de Internet, lo que facilitará y agilizará este proceso de contratación laboral. Tendrán acceso a esta opción las empresas, gestorías y graduados sociales que lo soliciten. Tras cumplir los requisitos de autorización se les asignará una clave de acceso. De esta forma el empresario autorizado se conectará con el servidor del INEM para, en el tiempo real, rellenar el contrato seleccionado. Si el trabajador no está en la Base de Datos del INEM no se permitirá el pre-registro. Una vez pre-registrada la información en dicha base, se generará, en modelo oficial, la impresión del contrato cumplimentado correctamente y de la copia básica. Ambos modelos, firmados por el empresario y el trabajador, serán presentados en una oficina de empleo, pudiendo enviarse por correo o fax.

Nota. La web del INEM es: www.inem.es



Nueva edición de EXPOMAR-2000

Durante los próximos días 18 a 21 de mayo tendrá lugar en Burela (Lugo) una nueva edición de EXPOMAR-2000, la Feria Monográfica Náutica-Pesquera que organiza la Fundación EXPOMAR, en colaboración con la Xunta de Galicia, el FROM, la Diputación de Lugo, el Concello de Burela, ABSA, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de la provincia de Lugo, Astilleros de Burela S.A., Cofradía de Pescadores de Burela, CEL y la Fundación Caixa Galicia.

En esa muestra estarán representados todos los sectores relacionados con la industria náutico-pesquera como son las maquinarias, equipamientos de cubierta, casco y carga, electricidad y electrónica naval, equipamientos de habilitación, especiales para buques, de proceso de conservación en buques pesquero, y de otras actividades relacionadas con el mar como son la acuicultura, los puertos o el salvamento marítimo. También se encontrarán representados sectores como las embarcaciones de vela y motor, botes, canoas, motos acuáticas, motores y accesorios, instrumentos electrónicos o ropas náuticas.

Durante los cuatro días en que permanecerá abierta la Feria tendrán lugar, como ya es tradicional en esta muestra, una serie de actividades paralelas como son las Jornadas Técnicas EXPOMAR-2000, Conferencias o el Trofeo de Vela.

Nota: Cualquier información adicional sobre esta Feria se puede obtener en las **Oficinas de la Fundación EXPOMAR**. Tfno.: 982 58 62 32. Fax.: 982 58 51 82. E-mail.: expomar@expomar.com

II Partenariado de Pesca

Durante los próximos días 26 y 27 de junio se va a celebrar en Cork (Irlanda) el II Partenariado de Pesca, organizado por la Comisión Europea, la Dirección General de Pesca de la UE, la Oficina de Pesca Marítima Irlandesa y Metra Sofres. Esta segunda edición del Partenariado se celebra a la vista del éxito obtenido en su primera edición, que tuvo lugar en Oporto (Portugal) en septiembre de 1998.

La iniciativa de los Partenariados tiene como objetivo promover cooperaciones internacionales de negocios en Europa, especialmente entre pequeñas y medianas empresas que carezcan de medios para llevar a cabo iniciativas internacionales por su propia cuenta. En este acontecimiento, que durará dos días, una selección de empresas pesqueras irlandesas, elegidas en base a su fiabilidad y dinamismo, tendrán la oportunidad de realizar intercambios comerciales, reuniones, etc., con aquellas empresas de otros países europeos, en orden de unas 150, que asistirán a este encuentro.

Según fuentes de la organización de este foro internacional, los Partenariados de Pesca son organizados dentro del marco de las Iniciativas de Pesca de la Comunidad para apoyar a las industrias relacionadas con la pesca y la acuicultura de las regiones periféricas. Frente a clientes que son poderosos y con una capacidad internacional en aumento, las empresas del sector de la pesca y la acuicultura necesitan desarrollar una perspectiva internacional o tendrán que hacer frente a una lucha de mercados desigual.

El hecho de celebrarse esta edición del Partenariado en

Irlanda es porque la Comisión Europea ha decidido ayudar a aquellas áreas que son prioritarias para la asistencia al desarrollo regional. Irlanda tiene esta categoría. Las previsiones señalan que la industria pesquera irlandesa experimentará de aquí al año 2006 en sus estructuras, lo que le permitirá tomar posiciones en los mercados internacionales como un proveedor de productos del mar con valor añadido. Un aumento de las inversiones permitirá esta modernización de la industria, proporcionando a los inversores una amplia gama de oportunidades.

Los organizadores del II Partenariado son optimistas con respecto a los resultados de este evento, toda vez que la anterior edición mostró que el 85% de las empresas anfitrionas y el 96% de las visitantes lo valoraron muy positivamente. Cada empresa realizó una media de 10 reuniones y firmó una media de 2-3 acuerdos.

Nota. Los interesados en contactar con la organización del Partenariado pueden hacerlo a través del fax: +44 (0)20 8688 4005 o e-mail: pesca-partenariat@tns-sofres.com

El contacto en España es a través de BIC Galicia cuyo fax es +34 9 86 20 78 82, y el e-mail es Bicgalic@jet.es





ENSEÑE EL DNI DEL PESCADO. SUS CLIENTES SE LO AGRADECERÁN.

Tamaño de la pieza en función de su talla y su peso. (En una escala del 1 al 5 según el tipo de pescado).

Nombre comercial.

El estado de frescura se divide en 3 categorías E (Extra), A y B.

Procedencia del producto.

Existen 2 formas de obtención del pescado:
Extractiva: pesca en medio natural
Acuicultura: criado en granjas y piscifactorías.

Está relacionado con la categoría de frescura.

PRODUCTO:		FRESCURA: E A B		FECHA:
PAIS DE ORIGEN:	CALIBRE:	OBTENCIÓN:	PRESENTACION:	
Ptas/Kg		€/Kg		

Modo de presentación del producto:
- Eviscerado (evs)
- Fileteado (fl)
- Con cabeza (c/c)
- Sin cabeza (s/c)
- Cocido (cc)
- Otro tipo de preparación

El nuevo etiquetado informativo del pescado responde a muchas preguntas: el origen, la frescura, la forma de obtención y la presentación. No dude en aplicarlo. Así, sus clientes estarán bien informados de la calidad de todos sus productos y seguro que se lo agradecerán.

UNION EUROPEA



Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca



¡Seguridad a toda máquina!

Para usted, la seguridad en el mar es esencial.
Para **MURIMAR**, también:

🏠 Sólo **MURIMAR**, la compañía aseguradora con más de 70 años de experiencia en el mundo marítimo, le puede ofrecer seguros y servicios diseñados a la medida de sus necesidades y de su embarcación.

🏠 Más de 120 delegaciones repartidas por todo el litoral español le esperan para informarle y atenderle como usted se merece.

🏠 Cuando busque seguridad, navegue con **MURIMAR**.
Llámenos y le informaremos:

 **(91) 597 18 35**



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID
e-mail: murimar@nexo.es