

MAR

N.º 383 - MAYO 2000

El "Remolcagure" repite campaña
**EL ISM, EN LA COSTERA
DEL BONITO**

Acuerdo con Marruecos
**PRORROGADAS LAS
AYUDAS POR SEIS MESES**

Con un presupuesto de casi
dos billones de pesetas

**EL GOBIERNO
APROBÓ EL
NUEVO PLAN
DE EMPLEO**

**CUENTA ATRÁS PARA REFORMAR
LA POLÍTICA COMÚN DE PESCA**



FUTURO FURUNO®



Nº 1
en innovación
tecnológica

NAVEGADOR DGPS CON RECEPTOR DIFERENCIAL INTEGRADO

Un paso adelante:

- Precisión 5 metros.
- Rumbo y Velocidad estables.
- Selección automática de estaciones DGPS.

P.V.P.
143.000 pts.

FURUNO

FURUNO ESPAÑA, S.A. C/ FRANCISCO REMIRO, 2-B • 28028 MADRID
TEL. 91 725 90 88 • FAX 91 725 98 97
E-Mail: furuno 1@redesib.es

Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en toda España

Deseo recibir su Catálogo de Equipos FURUNO.
(Puede enviar sus datos por correo o, si lo prefiere, por fax al (91) 725 98 97
FURUNO ESPAÑA, S.A. C/ Francisco Remiro, 2-B • 28028 MADRID

Nombre _____

Domicilio _____

Población (C.P.) _____

Teléfono _____

Tras el nombramiento del nuevo Gobierno, ha vuelto la actividad a cada uno de los departamentos ministeriales. En el seno del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, la ratificación de Juan Carlos Aparicio ha supuesto la continuidad en la política que se estaba desarrollando con anterioridad. En el caso de Agricultura y Pesca, la llegada de Miguel Arias Cañete, en lugar de Jesús Posada, ha significado comenzar nuevamente las relaciones con los interlocutores del sector con reuniones en las que han participado las organizaciones de armadores y las Cofradías de Pescadores.

En el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales se procedió a la aprobación inmediata por el Gobierno del nuevo Plan de Empleo, que ya se ha remitido a Bruselas para su estudio. En total son casi dos billones de pesetas los que están en juego fundamentalmente para tareas de formación y para apoyar el desarrollo de nuevos contratos, lo que supone mantener la línea seguida en los años precedentes.

En pesca, el nuevo ministro ha señalado la renovación del nuevo acuerdo con Marruecos como unos de los objetivos prioritarios a corto plazo, aunque la realidad es que se trata de una decisión que escapa a las competencias españolas y que se ubica en los despachos de Bruselas. Se mantienen los interrogantes sobre esta negociación ante la actitud de dejar pasar el tiempo adoptada por Rabat. Ante esta situación, el Gobierno decidió prorrogar durante un período de seis meses más el pago de las ayudas para la flota afectada por el paro.

COMUNIDAD DIAS

En materia de pesca, al margen de los nuevos movimientos iniciados por la Comisión para tratar de reducir el potencial de la flota comunitaria, cabe hacerse referencia a la existencia en el seno de la Unión Europea de dos posiciones diferentes en relación con el futuro de la Política Agrícola Común que debe estar aprobada para el año 2000 pero cuyas negociaciones se hallan en marcha. España, junto con otros países del Sur, propugna avanzar en la comunitarización de los mares y hasta de las propias flotas para que haya una sola política. Pero, frente a esa postura, desde los países del Norte, encabezados por el Reino Unido, se aboga por ir quitando peso a la Política Agrícola Común para dar un mayor protagonismo a cada Estado miembro a la hora de distribuir cupos o cuotas. Desde esos países se "viste" la medida como un proceso de descentralización, cuando en realidad de lo que se trata es de ir minando las bases de la política pesquera actual en beneficio de los países con caladeros más importantes.

vuelve a ser protagonista en la costera del bonito que acaba de comenzar. Un barco-hospital, nuevamente el "Remolcagure", estará durante varios meses en ese caladero para atender sobre el terreno las necesidades sanitarias de esa flota, atención que tiene sin embargo un componente económico de mucha mayor envergadura. Con el "Remolcagure" a pie de flota, ante la existencia de cualquier contingencia por razones de salud, accidente laboral, etc., los boniteros podrán seguir faenando sin necesidad de regresar a puerto, mientras el barco-hospital se ocupa de la atención de los trabajadores que puedan sufrir algún problema.

Al cierre de este número, Bruselas amenazaba con dar otro giro de rosca a la tuerca de la pesca, pero la propia Comisión, como denuncian los europarlamentarios españoles, no parece haber hecho el seguimiento que prometió para ir reduciendo progresivamente el uso de volantas en la costera del bonito. ■

Finalmente, como cada año, el Instituto Social de la Marina

Vidal Maté

ACTIVIDAD



Cuadernos de Agricultura, Pesca y Alimentación

EL SECTOR PESQUERO

Edita: EL MAPA

La revista Cuadernos de Agricultura, Pesca y Alimentación que edita mensualmente este departamento ha dedicado uno de sus números monográficos al sector de la pesca con colaboraciones donde se analiza todo el proceso desde la investigación a la comercialización. Los trabajos son obra tanto de técnicos de la Administración como por representantes del sector.

Alvaro Fernández, director general del Instituto Español de Oceanografía, hasta la última reforma dependiente del Ministerio de Agricultura, hace un análisis sobre el conjunto del sector de la pesca y califica a España como uno de los países pioneros a la hora de buscar nuevos caladeros y posibilidades para faenar en todo el mundo. En base a ese interés para el desarrollo de las pesquerías, el Instituto Nacional de Oceanografía ha desarrollado las líneas prioritarias para sus trabajos tanto por iniciativa propia como en el marco de los programas para estos fines de la Unión Europea.

El secretario general de la Federación Nacional de Cofradías José Manuel González Gil de Bernabé realiza un extenso trabajo sobre la situación de la flota, historia, acuerdos pesqueros, organismos multilaterales, estructura de cada una de las flotas, capturas régimen de propiedad de los barcos,

sistema salarial, cotizaciones, rendimientos y estructura asociativa. El autor concluye señalando la gran importancia de la flota de bajura artesanal sobre cuyo futuro se muestra optimista siempre que el sector sea capaz de continuar su proceso de renovación y modernización.

Miguel Ramírez, presidente de la empresa pública Mercasa hace un análisis sobre el comportamiento del consumo de pescado en España, de la dis-

tribución comercial, el comercio mayorista, las importaciones así como de los procesos de promoción y normalización de los productos de la pesca

Sobre la calidad y el consumo de pescado se incluye un trabajo de Justo Nombela, consejero técnico de Pesca y en el mismo se hace un análisis sobre los antecedentes en materia de normativa sobre calidad, el consumo de pescado, la política de abastecimiento y los instrumentos nacionales y comunitarios para la defensa de la calidad de los productos.

Guillermo Sautier, asesor del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, publica un estudio sobre la teledetección en la pesca desde su origen hasta sus aplicaciones actuales, sistema que puede suponer una auténtica revolución en

materia de política pesquera.

Cuadernos incluye también en sus páginas un informe elaborado por el Consejo Económico y Social sobre la política de convenios pesqueros de la Unión Europea.

Se trata en definitiva de un monográfico de interés para quien quiera seguir de cerca el comportamiento del sector. Hay aportaciones muy positivas, aunque también hay ausencias de otros expertos cuya aportación también habría sido positiva. ■





16
NUEVO PLAN DE EMPLEO
El Gobierno aprobó el nuevo Plan de Empleo con un presupuesto de casi dos billones de pesetas.

10
PRORROGADAS LAS AYUDAS
El Gobierno ha prorrogado para seis meses más las ayudas destinadas a la flota que operaba en el caladero de Marruecos.



32 **COSTERA DEL BONITO**
El ISM estará presente con el buque-hospital "Remolcagure" en la costera del bonito.

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:** Puigxuriquer, s/n - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. 964 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03. **Gulpízeoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Churrucua, 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. Soliteza, 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, 5.ª 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.

Imprenta: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 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.

**DEBERÁ
ESTAR
CERRADA
EN EL
2002**

CUENTA ATRÁS

PARA LA REFORMA DE LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN

Durante los dos últimos años la Comisión de la Unión Europea ha desarrollado trabajos preparativos para el debate de la reforma de la Política Pesquera Común en base a diferentes acciones como conferencias, debates en cada uno de los países miembros o encuestas en el conjunto del sector. Tras esta primera fase se podría decir que en este momento nos hallamos ya comenzando la cuenta atrás definitiva de cara a la discusión formal de la nueva Política Pesquera Común, donde se llega con posiciones claramente enfrentadas entre los países miembros del Norte y el Sur de la Unión Europea.

Mientras desde España, como principal potencia pesquera comunitaria y un Estado miembro del Sur, se aboga por una mayor comunitarización de la PPC, desde el Norte, con el Reino Unido a la cabeza, tratan de ganar adeptos para desmontar progresivamente esta política común. Por el momento, los responsables comunitarios no han tomado posiciones en este debate aunque en la memoria de los armadores españoles aún persiste el recuerdo del presidente anterior de la Comisión de la UE, Jacques Santer, cuando dio luz verde a Londres para que los barcos de las empresas conjuntas españolas en aquel país tuvieran que demostrar un vínculo económico con las islas para seguir disfrutando de unas cuotas de pesca.

Según los datos manejados por el sector, en este momento existirían en el marco comunitario dos posiciones claramente diferenciadas en relación con el futuro de la política pesquera. Desde España hay una clara voluntad de seguir avanzando en la comunitarización total de la pesca eliminando las diferencias que aún persisten

En medios del sector se considera que los trabajos y las propuestas de los próximos meses van a ser decisivos.



en esta materia y yendo mucho más allá a la hora de explotar los caladeros. Se habla incluso de una sola flota comunitaria.

Pero, frente a esta filosofía que no se ha plasmado aún en ningún papel oficial comunitario, hay países como el Reino Unido desde donde se ha comenzado ya la campaña para ir minando los ejes de la actual Política Pesquera Común. Las posiciones del Reino Unido tendrían en principio seguidores en otros países miembros al norte de la Unión Europea como serían los casos de Irlanda, Alemania, Dinamarca o Suecia. Frente a la actual política de negociaciones globales de las cuotas de pesca y su distribución por Estados miembros, algo que se hace en Bruselas y con la presencia de todos los países, desde el Reino Unido se ha comenzado a lanzar el globo sonda de hacer una regionalización de las zonas pesqueras y que sean los países ligados a esa zona quienes hagan la distribución y el control de las mismas. Eso sería el fin de la Política Pesquera Común y, probablemente, el inicio de una estrategia encaminada a que cada país tenga sus propias zonas de pesca frente a la situación actual y, sobre todo, lo





**España,
junto con
otros países
como
Francia o
Portugal,
mantendría
una
posición
encaminada
a
comunitarizar
más la
política
pesquera.**

que significaría seguir avanzando para lograr ir sumando posiciones y no restando a los logros obtenidos en el pasado.

En medios de la Administración española se reconoce la existencia de este tipo de movimientos desde algunos países, aunque, sin embargo, no se da a los mismos, por el momento, excesiva importancia por estimar que se trata de posiciones no compartidas por el conjunto de los países miembros y por la propia Unión Europea.

No es ésta la opinión que existe en algunos medios del sector de la pesca, desde donde se estima que estamos iniciando la cuenta atrás para la futura reforma de la Política Pesquera Común. En opinión de José Ramón Fuertes, gerente de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo, es preciso dar la cara ante los actuales procesos y tomas de posiciones en este campo. No se puede seguir pensando que no está sucediendo nada en el marco comunitario y que, mientras España adopta una actitud pasiva, otros países están tratando de minar los pilares de la actual PPC alegando poner en marcha un proceso de descentralización pero que, en el fondo, lo que pretende es otra forma de gestionar las cuotas de pesca perjudiciales para los intereses españoles. Desde el sector se reclama a la Administración española adoptar una política mucho más activa en este aspecto, dar la cara, en lugar de esperar acontecimientos.

Por detrás de la Política Pesquera Común, lo que hay en definitiva son intereses económicos muy fuertes y unos determinados volúmenes de capturas para un mercado necesitado de esa pesca ante la existencia de elevadas importaciones. A nadie se le oculta que España no tiene apenas caladeros propios y que la mayor parte de sus capturas proceden bien de caladeros comunitarios bien de los ubicados en aguas de terceros países. Frente a esta fuerte dependencia externa, la realidad es que España es actualmente

El Reino Unido trata de abanderar una posición partidaria de acabar o, al menos recortar, la actual PPC.

uno de los mercados más importantes en el marco de la Unión Europea en el que tratan de colocar sus capturas otros países miembros además de terceros países. Y en este contexto es donde se puede enmarcar el interés de los países del Norte para ir restando fuerza a la Política Pesquera Común para defender más pura y simplemente sus intereses.

En la memoria de todo el sector está aún presente lo que ha sucedido con la llamada Merchant Shipping Act. Los armadores españoles, de acuerdo con la actual normativa comunitaria al respecto, han logrado indemnizaciones millonarias por los perjuicios ocasionados con la aplicación de esa norma que iba contra todos los principios comunitarios al respecto. Sin embargo, no se puede olvidar que, en base a unas recomendaciones de la propia Comisión de la Unión Europea se exigió a los barcos españoles de las empresas conjuntas que operaban en el Reino Unido la obligación de mantener un vínculo económico con las islas para poder seguir desarrollando su actividad. Algo que no se hace con cualquier empresa que se ubica en cualquier otro país miembro se está exigiendo en este momento a los que eran hace unos años casi un centenar de barcos y que poco a poco van saliendo de ese caladero ante las mayores dificultades que se han impuesto para desarrollar la actividad de la pesca. A consecuencia de esa política alentada por la propia Comisión, la realidad es que las cuotas que hace unos años estaban en manos de armadores de las empresas conjuntas españolas actualmente se hallan ya nuevamente en manos de armado-

res del Reino Unido. Londres, en un momento en que la pesca vale dinero, estaría tratando de recuperar su anterior potencial, algo que ya ha conseguido con la Merchant Shipping Act y que tratarían de ampliar a otros campos.



Frente a estas posiciones, los planteamientos mantenidos por el sector pesquero español son claramente opuestos. Según una encuesta llevada a cabo en España por la propia Comisión, para las organizaciones pesqueras españolas, la PPC no ha logrado aún el desarrollo que debiera y, entre otros, los objetivos para la próxima reforma se concretarían en los siguientes puntos:

Poner fin a la etapa todavía de transición y aplicar definitivamente todos los principios básicos como igualdad de acceso a todos los caladeros, libre circulación y establecimiento, eliminar todo tipo de discriminación por nacionalidad, etc. Se planteaba incluso el acceso a la franja entre las seis y las doce millas, si bien la posición más generalizada está por su mantenimiento considerando los intereses de las flotas costeras y su entorno socioeconómico.

Desde España se aboga por el cumplimiento de los planes de flota por todos los Estados miembros y la aplicación de duras sanciones a quienes no cumplan los mismos, seguir con la modernización de las flotas con ayudas estructurales, consolidar las posibilidades de pesca en todos los caladeros exteriores,



LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN

La Política Pesquera Común es un instrumento en manos de la Comisión de la Unión Europea para llevar a cabo la gestión tanto de la pesca como de la acuicultura.

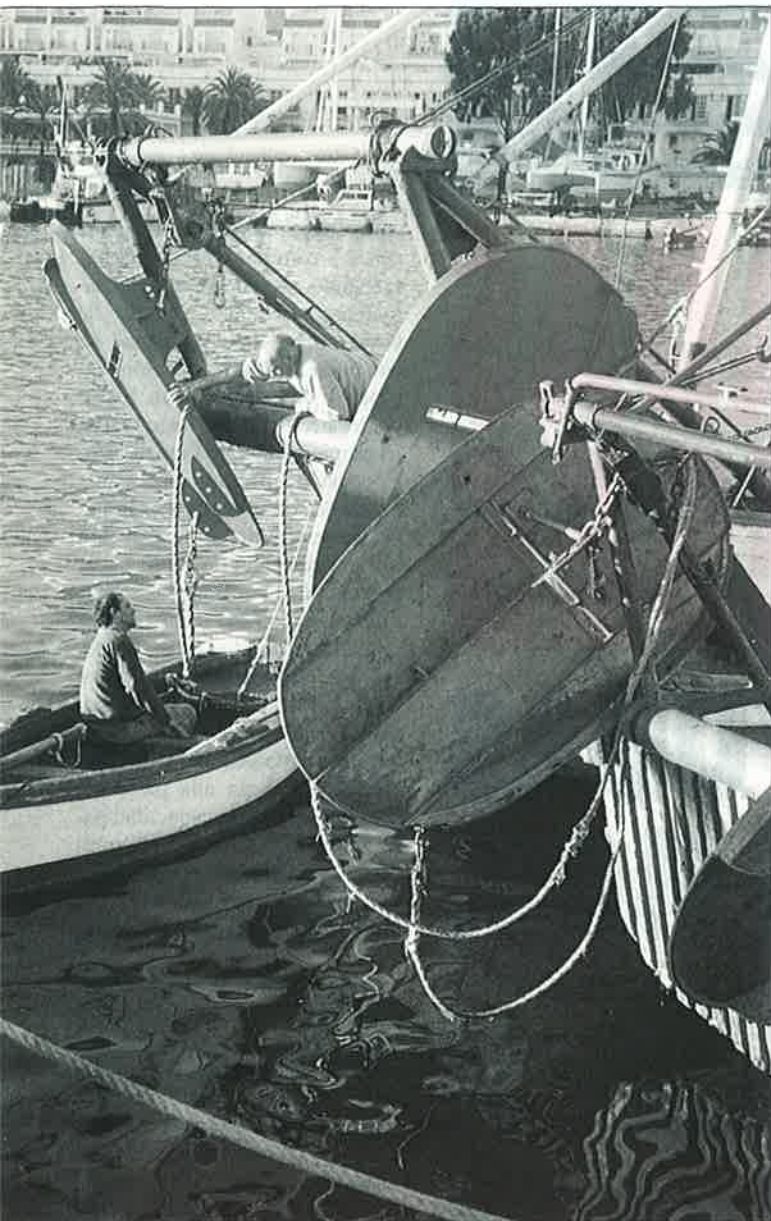
Los orígenes de la PPC se podrían situar en los años setenta cuando se comenzaron a establecer normas referidas a los mercados, zonas pesqueras y estructuras. Es a partir de 1970 cuando se comienza a hablar de la posibilidad de acceso de todos los pescadores de los países miembros a las ayudas de cada uno de los Estados miembros, si bien se reservan unas zonas costeras

para su uso por parte de las embarcaciones de menor volumen para que pudieran seguir con su actividad. Igualmente es ya a partir de ese mismo año cuando se adoptan las primeras medidas de ayuda para coordinar la política de estructuras.

Esta línea de actuaciones se fue consolidando a lo largo de la década de los setenta y muy especialmente desde 1976, cuando los Estados miembros, siguiendo las normas internacionales, acordaron ampliar sus derechos a las 200 millas frente a las 12 millas que

había con anterioridad. Los Gobiernos comunitarios avanzaron en sus decisiones para que fuera solamente Bruselas el único interlocutor para gestionar los caladeros y defender los intereses comunitarios en todos los foros internacionales.

La Política Pesquera Común se puede decir que nació oficialmente en 1983 y sus objetivos se pueden concretar en cuatro puntos: conservación de recursos, estructuras pesqueras, organización común del mercado, acuerdos de pesca con terceros países y negociaciones internacionales.



lograr un mercado interno unificado y saneado y, entre otras medidas, ir a la creación de una sola flota comunitaria. En definitiva, seguir construyendo y dando más peso a la Política Pesquera Común desde la actividad extractiva de flota hasta el desarrollo de un mercado más común frente a quienes, por intereses muy concretos en cada país, pretenden una renacionalización de la misma, intento que no es nuevo en el seno comunitario y que ya se intentó, con relativo fracaso, en el caso de la Política Agrícola Común para hacer frente a problemas presupuestarios de Bruselas. Está por ver el resultado de las fu-

turas negociaciones, pero lo que es evidente es que ahí hay un movimiento cuyos planteamientos son al menos para no dar la espalda a la vista de lo que ha sucedido con la Merchant Shipping Act. Lo sucedido en la pesca no ha pasado en ningún otro sector comunitario. Por ejemplo, son numerosas las empresas francesas que se hallan ubicadas en España en el sector de la leche adquiriendo cuota española o un italiano con cuota remolachera sin que nadie haya exigido a los mismos el vínculo económico. Pero la pesca parece que es otro mundo. ■

Vidal Maté

En materia de conservación de recursos, la PPC regula la política de capturas cada año fijando cuotas y la cantidad admisible de capturas en los caladeros comunitarios. Bruselas regula los sistemas de pesca, el control de la actividad, las artes de pesca, etc. Una segunda parte de la PPC es la política de estructuras encaminada a lograr una flota acorde con las posibilidades de capturas. Bruselas fija por periodos de varios años programas de ajuste a cada Estado miembro y concede importantes ayudas para la aplicación de los mismos.

La organización común del mercado de la pesca es actualmente uno de los trabajos más importantes en los que se halla inmersa la Comisión de la UE para lograr unas pesquerías responsables desde la actividad extractiva hasta el consumo. Se controla la calidad de los productos de la pesca, el tamaño de los mismos, su procedencia, se investiga la legalidad o ilegalidad del comercio de los productos de la pesca.

Finalmente, entre los cometidos de la Política Pesquera Común destacan los trabajos para el

desarrollo de relaciones exteriores tanto con los organismos internacionales de la pesca como para la firma de acuerdos pesqueros con casi una treintena de países.

Una primera revisión de la PPC se produjo en 1992 y estuvo encaminada a intensificar los mecanismos para lograr un mayor seguimiento y control sobre el conjunto de los recursos existentes en los caladeros comunitarios a la vista de los importantes avances introducidos en materia de pesquerías para lograr una mayor eficacia. La segunda

reforma de la PPC es la que está en marcha en este momento y que deberá estar en vigor antes del 1 de enero del año 2003.

Los países miembros de la UE tienen una producción pesquera de más de ocho millones de toneladas de pescado, que la convierten en la tercera potencia del mundo después de China y Perú. A pesar de ello, tiene un déficit en productos de la pesca superior a los 6.000 millones de euros. Cuenta con cerca de 100.000 barcos y unos 260.000 pescadores. ■

Vidal Maté

Negociaciones para renovar el acuerdo pesquero con Marruecos

PRORROGADAS SIETE MESES

Bruselas y Rabat sientan las primeras bases para el inicio de las negociaciones formales

LAS AYUDAS PARA LA FLOTA

El comisario de Pesca de la Unión Europea Franz Fischler y las autoridades de Rabat llegaron a un primer compromiso para avanzar en las próximas semanas para la negociación de un nuevo acuerdo pesquero donde "se tengan en cuenta los intereses de ambas partes". En este compromiso se contempla la posibilidad de celebrar una nueva reunión técnica antes de verano. Mientras tanto, España ha decidido prorrogar durante un periodo de otros siete meses las ayudas para la flota afectada por el paro. En medios del sector y de la Administración, se considera que con esta prórroga será suficiente hasta la firma del nuevo acuerdo que se espera sea antes de finales de año, prácticamente como estaba previsto.

Tras varios meses prácticamente de inactividad en lo que afecta a las relaciones entre la Unión Europea y Marruecos para la negociación del acuerdo pesquero, finalmente los pasados días 17 y 18 de mayo, el comisario de Pesca de la Unión Europea, Franz Fischler viajó a



Rabat donde se entrevistó con el rey Mohamed VI así como con el primer ministro Abderraman Yussufi y con el titular de Pesca Habib Malki. Como consecuencia de estos encuentros, ambas partes llegaron a un primer compromiso para la celebración antes de verano de una nueva reunión técnica así como para la próxima fijación de un calendario. Por parte de las autoridades de Rabat se mantiene su posición anterior en el sentido de no fijar ese calendario mientras no se apruebe por el Parlamento de

ese país el nuevo plan quincenal para el sector de la pesca, algo que en principio se había previsto para el pasado mes de abril.

Según se desprende de las primeras conversaciones para la firma del acuerdo pesquero, todo parece indicar que no se va a proceder a la renovación del actual sino a la firma de otro nuevo con muchas diferencias sobre el anterior. Tal como ha insistido Marruecos en los últimos meses, ganaría peso la idea de no ofrecer solamente dinero u otras

compensaciones al sector de la pesca a cambio de poder seguir faenando. Rabat pretende enmarcar ese nuevo acuerdo de pesca en un contexto global de colaboración entre la Unión Europea y Marruecos para lograr un desarrollo de todo este sector. El propio comisario Franz Fischler se ha manifestado en esa misma dirección al mostrarse igualmente partidario de acabar con los acuerdos anteriores de pagar por capturar sin mantener otras relaciones con los países donde se hallan ubicados esos caladeros. En esta misma línea Rabat ha insistido en los meses precedentes sobre la constitución de empresas mixtas, algo que sin embargo rechaza una parte del sector, la que tiene capacidad para hacerlo, mientras para otra parte de la flota de bajura afectada por el paro, ese tipo de acuerdos es de muy difícil aplicación.

Tanto desde la Administración española como desde el propio sector, en las últimas semanas se ha insistido al comisario de Pesca Franz Fischler sobre la necesidad de ir concretando ya cuestiones con las autoridades de Rabat sobre la firma del nuevo acuerdo y, sobre todo, la fijación ya de un calendario, algo que por el momento no se ha logrado con claridad.

Desde la Administración española se insiste en la existencia de unas excelentes relaciones con Marruecos que se deben mantener y que no se deben tensar por el desarrollo de las negociaciones para la firma del nuevo acuerdo pesquero. El sector de la pesca reclama la firma de un nuevo convenio donde se mantenga la actividad de la flota en cuanto al número de barcos y tripulantes, algo que en principio, en el mejor de los casos, parece complicado si se tienen en cuenta los procesos de recorte de actividad que se mantienen ya prácticamente desde hace más de una década. ■

Vidal Maté

Después de cuatro años al frente del Instituto Social de la Marina

RAFAEL MATEOS CARRASCO, NUEVO DIRECTOR GENERAL DEL INSS

Rafael Mateos Carrasco ha sido nombrado por el Consejo de Ministros Director General del Instituto Nacional de Seguridad Social. El hasta ahora Director General del Instituto Social de la Marina tomó posesión de su nuevo cargo ante el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, el Secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps y los altos cargos del Departamento.

Nacido hace 47 años en Villatobas (Toledo), casado y con tres hijos, Mateos Carrasco es licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid y doctorado en Derecho del Trabajo. Con anterioridad a ser Director General del ISM había ocupado los puestos de vicegerente de Personal de la Universidad Complutense de Madrid, desde 1988 a 1995, Director General de Trabajo y Empleo de la Comunidad de Madrid y Director General del Instituto Madrileño de la Formación (IMAF) entre julio de 1995 y mayo de 1996.

Antes de tomar posesión de su nuevo cargo, Rafael Mateos Carrasco se despidió de los funcionarios del Instituto Social de la Marina. Visiblemente emocionado recordó sus cuatro años al frente de este organismo en lo que él mismo ha definido como una etapa de consolidación. En el transcurso de la misma "se ha avanzado en todas las áreas tanto en la Seguridad Social como en la de Acción Social". En la primera de ellas, recordó el ya ex Director General, que el ISM ha consolidado un nuevo sistema de cotizaciones para los trabajadores del mar del Grupo II y ha incrementado la dotación presupuestaria y modernizado y mejorado sus métodos de gestión al tiempo que se ha potenciado su participación en los organismos internacionales.

También aludió al inicio de un área de actividad nueva como es la de cooperación internacional, mediante la participación en programas de carácter técnico y formativo, con los países ribereños hispanoamericanos y Marruecos, en coordinación con la Agencia Española de Cooperación Internacional y la Subdirección General de Relaciones Sociales Internacionales.

Especialmente satisfecho y orgulloso se mostró Rafael Mateos Carrasco de que



haya sido durante su etapa al frente del ISM cuando se ha puesto en marcha la construcción del nuevo Buque-Hospital que sustituirá al "Esperanza del Mar" y que estará listo para tomar el relevo en el año 2001. Un barco que tiene un coste de casi tres mil millones de pesetas y que estará dotado de los más modernos sistemas de navegación y comunicación.

Otros nombramientos

En el mismo acto de toma de posesión

del Director General del INSS juraron sus cargos el nuevo Director General de la Tesorería de la Seguridad Social, Francisco Gómez Ferreiro; Alberto Galerón de Miguel, como Director del Instituto de Migraciones y Servicios Sociales; José Luis Gómez Calcerrada, como Director General de Ordenación Económica de la Seguridad Social; Dolores de la Fuente, como Directora General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y Javier Minondo, como Director General de Fomento de la Economía Social y del Fondo Social Europeo. ■

EN EL ÚLTIMO AÑO CASI DUPLICÓ SU PRECIO

LA SUBIDA DEL GASÓLEO DISPARÓ LOS COSTES EN EL SECTOR DE LA PESCA

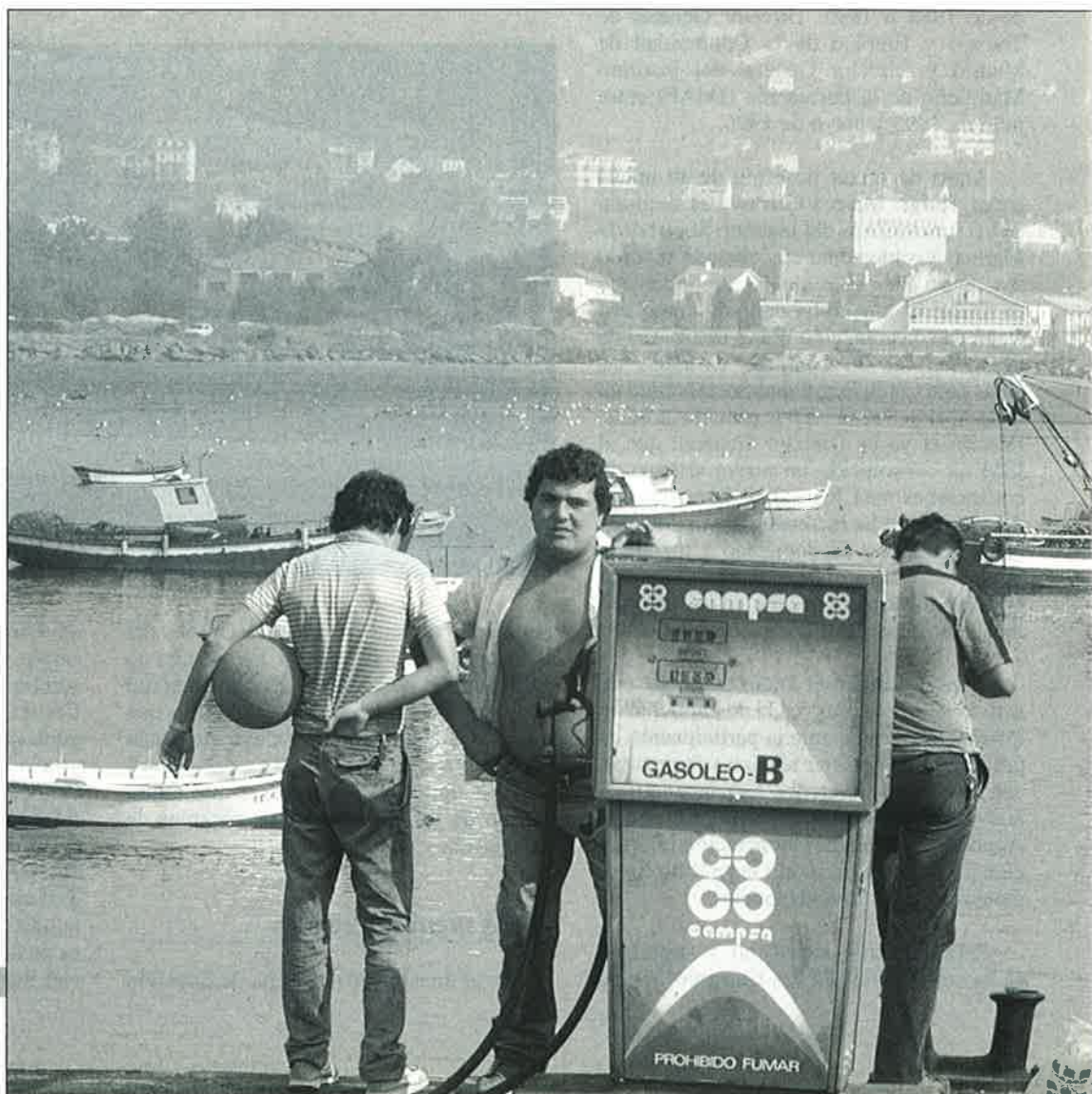
En los últimos doce meses los precios medios para el gasóleo con destino a la flota pesquera han experimentado un crecimiento espectacular pasando de una media de 16/17 pesetas por litro hasta las casi 40 pesetas que se han llegado a pagar en algunos puntos durante el mes de marzo. Actualmente, la bajada de los precios del petróleo supuso una parada en la carrera alcista, si bien lo que se ganó

por la caída moderada de los precios del petróleo se perdió por la baja cotización del euro frente al dólar. COMO Consecuencia de todo ello, el sector de la pesca ha experimentado en los últimos meses un fuerte crecimiento en los costes de producción que en algunas flotas y para determinadas mareas ha supuesto un incremento de esos gastos en unas 700.000 pesetas.

Los armadores reclaman soluciones para evitar que unos pocos controlen las ventas en algunos puertos.

Las organizaciones del sector de la pesca han reclamado medidas a la Administración sin que hasta la fecha se hayan adoptado compromisos concretos. La impresión en medios del sector es que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación espera que los precios bajen por el impacto de la caída de las cotizaciones del petróleo, si bien desde la Administración se quiere abordar más a fondo el problema del combustible para la flota pesquera.

Actualmente, el gasóleo para los barcos de pesca es el más barato del conjunto de los combustibles que se venden en España al estar exento de impuesto. Esta situación se logró en su día considerando el fuerte peso del combustible en el conjunto de los gastos de una embarcación pesquera. Sin embargo, para los representantes del sector existen otros problemas que se deberían resolver como es la



situación de determinadas posiciones de oligopolio en determinados puertos a la hora de vender el gasóleo.

Con motivo de la subida de los precios del gasóleo, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación mantuvo una serie de reuniones con los representantes de las diferentes organizaciones y flotas pesqueras. En esos encuentros no se llegaron a dar soluciones, funcionando una comisión para el estudio de los problemas que afectan al sector.

Para los armadores, es preciso poner fin a determinadas situaciones de oligopolio (control de las ventas por parte de unos pocos operadores) que se produce en determinadas zonas. Mientras en unos puertos el precio del gasóleo tiene un precio cuando existen posicio-

nes de competencia, en otros puntos, aunque en ocasiones se hallan más cercanos a refinerías y donde el coste del transporte es inferior, los precios son mucho más elevados, con diferencias sustanciales. El sector quiere que se elimine esa situación de oligopolio y que se concedan más licencias a nuevos distribuidores en esos puntos con el fin de beneficiar la actividad de la flota.

La Administración y las organizaciones del sector plantearon también la posibilidad de establecer mejoras en materia de fiscalidad para la flota pesquera al igual que se ha hecho para el sector agrario. En el campo, cuando los agricultores cotizan por módulos, se concede la posibilidad de aplicar un recorte de dos puntos para calcular los rendimientos netos de la explotación. En el caso del

Año 1999	Precio medio Ptas./litro
Enero	16,70
Febrero	16,20
Marzo	17,60
Abril	20,40
Mayo	21,20
Junio	20,70
Julio	24,60
Agosto	27,10
Septiembre	28,50
Octubre	29,00
Noviembre	30,10
Diciembre	32,90
Año 2000	Precio medio Ptas./litro
Enero	34,60
Febrero	36,30
Marzo	38,50
Abril	36,00

el 15% y el 25% del total de los gastos. Sin embargo, esa horquilla no tiene nada que ver con la situación de los últimos meses a consecuencia de la subida que se mantiene desde el verano pasado pero que se ha acelerado desde noviembre.

Según los datos manejados por el sector, en los últimos doce meses la subida de los precios del gasóleo para los barcos de pesca ha experimentado un incremento del 130%. A consecuencia de todo ello, la participación del componente del combustible en los costes de explotación ha pasado a significar entre el 29% y el 43,5% según las estimaciones hechas por la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo. En opinión de la misma organización, las empresas pesqueras no tienen en este momento capacidad ni posibilidades para hacer frente a esta nueva situación ante la existencia de una gran rigidez en la actividad de la flota. No se pueden aumentar las capturas; no es posible reducir la distancia ni los días de trabajo en los caladeros, razón por la cual los incrementos de costes se tienen que asumir con el mismo volumen de capturas, la misma actividad y unos precios que se mantienen estables. Desde estas posiciones se reclaman ayudas a la Administración española para rebajar el impacto de la subida de los precios del gasóleo, algo que ya lo viene haciendo algún país comunitario en forma de subvenciones.

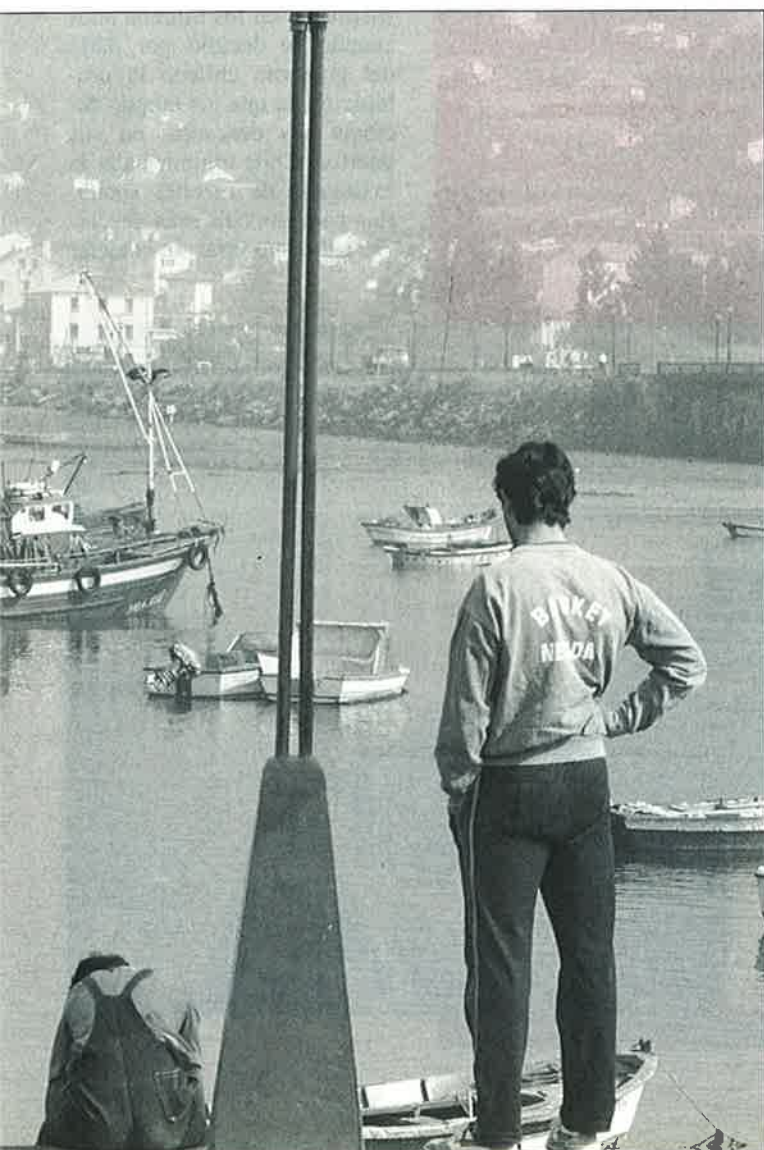
Los precios medios del gasóleo para usos pesqueros, según cuadro adjunto, pasaron en los últimos doce meses de una media de 17 pesetas a las 38,50 pesetas del mes de marzo, para bajar en abril a unas 36 pesetas de media. Estas medidas suponen sin embargo la existencia de zonas donde los pescadores han pagado cifras más elevadas. ■

Vidal Maté

Para algunas flotas el combustible llega a suponer hasta el 25% de todos los gastos. Con la subida ese porcentaje ha llegado hasta el 40%.

sector de la pesca todavía no se han logrado acuerdos concretos, aunque no se descartan en las próximas reuniones de trabajo.

El gasóleo es un elemento fundamental en el conjunto de los costes de explotación de un barco pesquero. Con los precios de hace un año, el gasto del combustible suponía entre



En principio, se baraja la posibilidad de una negociación amistosa entre la Unión Europea y el gobierno de Chile para la búsqueda de una solución a este contencioso. De lo contrario, deberá resolver ese organismo internacional del comercio. En medios de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo, entidad cuyos servicios jurídicos han

DENUNCIA A CHILE ANTE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

protagonizado la denuncia, la decisión comunitaria se ha recibido con cierto entusiasmo por cuanto es la primera vez que Bruselas adopta una postura firme en relación con los muchos atropellos que ha sufrido la flota española de altura en aguas exteriores. Los armadores de este tipo de empresas pesqueras, en opinión del gerente de la Cooperativa, José Ramón Fuertes, a raíz de esta decisión comunitaria se sienten un poco más protegidos y esperan que esa misma actitud la mantenga Bruselas en relación con otros problemas que está soportando la flota en otras aguas.

Tanto en relación con este problema como en otros que hay planteados en el sector, radica un problema comercial de fondo. España es un país neto importador de productos de la pesca con caladeros muy reducidos en sus propias aguas, lo que ha dado lugar a que su flota se halle presente en los caladeros más importantes del mundo, ya sea en aguas jurisdiccionales de otros países o en aguas exteriores. Chile, por su parte, al igual que otros terceros países, es uno de los principales exportadores de pescado a España y concretamente de la especie de pez espada, al igual que hace hacia otros mercados como el de los Estados Unidos.

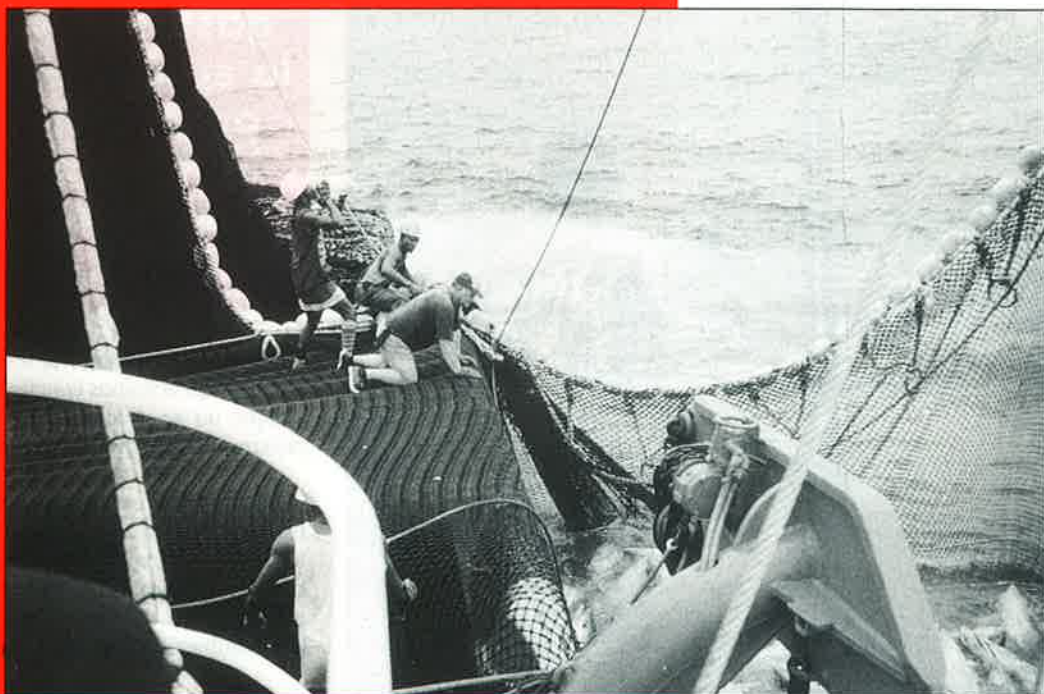
Por la prohibición a los buques españoles de descargar en sus puertos las capturas de pez espada

BRUSELAS

Tras varios años de quejas por parte de los armadores españoles, al fin la Unión Europea tomó cartas en el asunto y decidió denunciar a Chile ante la Organización Mundial de Comercio por obstaculizar el libre comercio de la flota dedicada a la captura del pez espada en aguas exteriores en el Pacífico fuera de las 200 millas de ese país sudamericano.

En este contexto, nunca fue bien recibida la flota española de los armadores de buques palangreros, integrada en la Cooperativa de Pesca del Puerto de Vigo, cuando desarrolló sus pesquerías frente a las costas de Chile, pero fuera de sus aguas jurisdiccionales. Fruto de la existencia de posiciones comerciales enfrentadas, las autoridades chilenas llevan ya casi una década tratando de poner impedimentos, de dificultar las tareas de descarga de los barcos españoles en sus puertos. Estas trabas se repiten desde los inicios de los años noventa, si bien ha sido solamente en los últimos años cuando se decidió por parte del gobierno chileno la prohibición de que los buques hicieran sus descargas en sus puertos. Chile argumentaba la existencia de razones sanitarias para impedir esas descargas así como otras de carácter

En este contexto, nunca fue bien recibida la flota española de los armadores de buques palangreros, integrada en la Cooperativa de Pesca del Puerto de Vigo, cuando desarrolló sus pesquerías frente a las costas de Chile, pero fuera de sus aguas jurisdiccionales. Fruto de la existencia de posiciones comerciales enfrentadas, las autoridades chilenas llevan ya casi una década tratando de poner impedimentos, de dificultar las tareas de descarga de los barcos españoles en sus puertos. Estas trabas se repiten desde los inicios de los años noventa, si bien ha sido solamente en los últimos años cuando se decidió por parte del gobierno chileno la prohibición de que los buques hicieran sus descargas en sus puertos. Chile argumentaba la existencia de razones sanitarias para impedir esas descargas así como otras de carácter



medioambiental y conservacionista de la especie, el pez espada. Sin embargo, mientras se aplicaban esos criterios para la flota española, los barcos chilenos mantenían y aumentaban sus capturas en aguas propias y exteriores con la mirada puesta en el comercio internacional.

Hace justamente dos años, la Asociación Nacional de Armadores de Buques Palangre-

ros (Anapa), con el asesoramiento de los servicios jurídicos de la Cooperativa de Vigo, hizo una denuncia sobre esta situación a la Comisión de la Unión Europea. Bruselas, en contra de lo que ha sucedido en el pasado con otros contenciosos pesqueros, en esta ocasión ha respondido favorablemente con un compromiso serio ante este problema. La UE ha señalado su decisión de denunciar a Chile ante la Or-

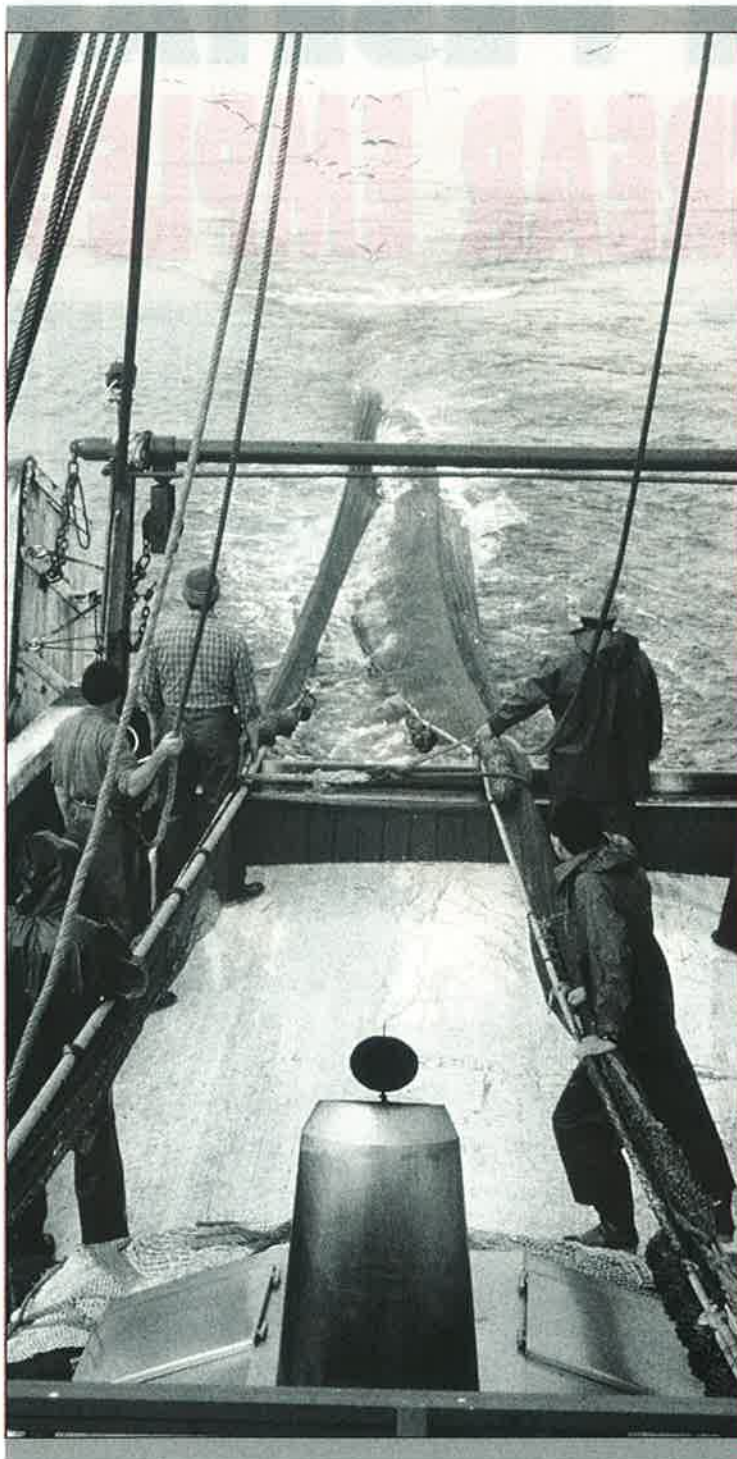
ganización Mundial de Comercio por considerar que con su actitud respecto a los buques comunitarios, y concretamente españoles, estaría vulnerando los principios del libre comercio. En esta línea, en la OMC debería haber un expediente sobre esta situación, abrir un "panel" en este organismo para decidir responsabilidades y poner fin al trato discriminatorio que están sufriendo los barcos españoles

que faenan en aquellas aguas y que constituyen una flota compuesta por medio centenar de buques.

La decisión de las autoridades chilenas en los últimos años con relación a la flota española obligó a esos barcos a buscar puertos alternativos para realizar sus descargas. En esa búsqueda de puertos, se optó por las cotas de Perú. Ello ha posibilitado seguir pescando en las mismas aguas, fuera de las 200 millas de las costas de Chile, pero a la necesidad de ir hasta un puerto peruano ha supuesto para la flota la pérdida de días de pesca así como un incremento en los costes superior a los 1.000 millones de pesetas. En los últimos años se intentó una solución amistosa al problema con diferentes conversaciones con las autoridades de ese país, si bien ha sido imposible un acuerdo. Ahora deberá decidir la OMC.

Por el momento y, mientras se solventa esa denuncia ante el organismo internacional, la flota española dedicada a la captura en aquellas aguas del pez espada sigue desembarcando en los puertos peruanos. En medios de la Cooperativa de Pesca del Puerto de Vigo se califica como un hecho sin precedentes el que Bruselas haya tomado cartas en el asunto para evitar este tipo de situaciones injustas contra la flota. "Con esta decisión, apuntaba su gerente, el sector se siente más comunitario, más protegido, y eso es muy importante en el momento en el que una gran parte de la flota española se halla en caladeros lejanos luchando con todo tipo de intereses en contra".

Tras este posicionamiento de la UE, se espera que, en el caso de existir problemas similares, Bruselas mantenga la misma actitud si se producen irregularidades similares en otros países como Sudáfrica o Brasil. ■



► Por el momento se va a intentar una solución amistosa, pero si no hay acuerdo, habrá un dictamen del organismo internacional.

► Chile, amparándose en criterios sanitarios y conservacionistas, estaba obstruyendo la actividad de la flota comunitaria en aguas exteriores, mientras sus barcos seguían pescando y exportando esa especie.

Vidal Maté

CASI **2** BILLONES DE PESETAS PARA CREAR EMPLEO

En su primer Consejo de Ministros, celebrado nada más tomar posesión ante el Rey, el nuevo Gobierno aprobó el III Plan de Acción para el Empleo 2000, que movilizará 1,9 billones de pesetas, un 30% más que el año pasado, y beneficiará de modo directo a 1,1 millones de parados. Las mujeres, los jóvenes, los parados de larga duración y los discapacitados son los colectivos que tendrán preferencia en las actuaciones previstas por este plan, que ascienden a un millón y medio. Éstas irán destinadas en su mayoría a políticas activas, bonificaciones a la contratación, formación ocupacional y líneas de créditos a las pequeñas y medianas empresas con el fin de que sean más competitivas desde el punto de vista tecnológico y se puedan incorporar a la "nueva economía de la información y el conocimiento" en consonancia con las líneas aprobadas por la Unión Europea en su reciente reunión de Lisboa.





El Plan movilizará un billón novecientos cuarenta mil millones de pesetas, un 30% más que el año anterior.



El III Plan de Empleo, que ya ha sido presentado a la Unión Europea, como es preceptivo por un mandato de la UE que data de la cumbre de Luxemburgo de 1997, tiene su financiación aprobada en los Presupuestos Generales del Estado del presente año y sus fondos proceden fundamentalmente del INEM. Como objetivo principal tiene el mismo que el previsto en los citados Presupuestos, que es la creación de 391.000 nuevos puestos de trabajo.

En líneas generales este nuevo Plan de Empleo sigue las líneas de los dos anteriores, que han dado como resultado el notable descenso del número de parados. Continuará incidiendo en las políticas activas de empleo, cuya dotación se incrementa en un 16,5% con respecto a 1999; las acciones de formación irán destinadas preferentemente a las mujeres, a los jóvenes, a los parados mayores de 45 años y discapacitados. El Plan prevé igualmente una partida de más de 200.000 millones de pesetas destinados al fomento y gestión de empleo, 140.000 a formación ocupacional, 124.500 a formación continua, 71.000 para formación para el empleo, y casi 50.000 para otras actuaciones.

También es importante la partida que se destina a pequeñas y medianas empresas para que se incorporen a la sociedad del conocimiento y de las nuevas tecnologías, que asciende a 596.300 millones de pesetas, y otros 285.159

servirán para bonificar la contratación, especialmente de mujeres.

El Plan incluye también una actuación prevista en los Presupuestos Generales del Estado que consiste en la renta de inserción, por la que unos 90.000 parados mayores de 45 años y con más de un año en el paro reciban una renta fija de 50.000 pesetas al mes mientras realizan tareas de formación y empleo.

Finalmente, cabe señalar que en el nuevo Plan está previsto realizar aproximadamente el mismo número de acciones formativas que en el año anterior, si bien éstas, al dedicarse más recursos, serán de mejor calidad y de mayor duración, lo que contribuirá a proporcionar mejores oportunidades de inserción laboral para los desempleados.

Más de un millón cien mil desempleados se beneficiarán de más de un millón y medio de acciones de formación y empleo.

Diálogo social

El III Plan para el Empleo 2000 movilizará en total 1.930.940 millones de pesetas, casi un 30% más que en el año anterior, en que se alcanzó la cifra de 1.497.286 millones de pesetas. Según ha destacado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, "este esfuerzo presupuestario certifica la prioridad que el Presidente del Gobierno, José María Aznar, quiere dar al empleo en esta legislatura. Empleo —dijo Aparicio— que queremos —dijo Aparicio— que destaque no sólo por la cantidad sino por la calidad. El objetivo es crear las bases para que todo aquel que quiera trabajar pueda hacerlo".

APROBADO EL PLAN DE ACCIÓN PARA EL 2000

Según los responsables del Ministerio de Trabajo los instrumentos para el desarrollo del Plan de Empleo 2000 serán el diálogo social y la colaboración entre administraciones, dentro del marco estipulado por las recomendaciones comunitarias. Una de ellas, y que este nuevo Plan asume en mayor medida que los anteriores, según Juan Carlos Aparicio, es conseguir la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en materia de empleo para acercar la tasa de empleo femenina a la media de la Unión Europea.

El Plan de Acción para el Empleo 2000 fue aprobado por la Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales el 13 de abril. Como ya se ha mencionado, el Plan es fruto de la tarea desarrollada por un grupo de trabajo interministerial en el que han participado principalmente los antiguos Ministerios de Economía y Hacienda, ahora desdoblados, e Industria y Energía, sustituido por el de Ciencia y Tecnología; Educación y Cultura; Medio Ambiente; Administraciones Públicas y Fomento.

Además, durante los últimos meses tanto el Ministro de Trabajo, Juan Carlos Aparicio, como el Secretario General del Empleo, Juan Chozas, han mantenido numerosas reuniones con los interlocutores sociales, organizaciones de carácter social, grupos parlamentarios, corporaciones locales y Comunidades Autónomas con el fin de consensuar al máximo el Plan e incorporar propuestas y sugerencias de cada uno de los colectivos mencionados. No obstante el Plan no ha recibido el visto bueno de las dos principales centrales sindicales, CC.OO. y UGT, como ya sucediera el año anterior.

Los responsables del Ministerio de Trabajo valoran

también muy positivamente las aportaciones del Fondo Social Europeo, sin cuya financiación sería difícil mantener los niveles de recursos financieros y la actual intensidad de los incrementos de las cuantías dedicadas a políticas activas de empleo.

El III Plan de Empleo ha sido ya remitido por el Gobierno a Bruselas, donde una vez recibidos todos los planes de los países miembros de la UE, la Comisión Europea los evalúa y elabora un informe que será sometido a la conformidad del Consejo de Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales y de Economía. Posteriormente, el informe de la Comisión será remitido a la aprobación del Consejo Europeo que se celebre en el país que preside este semestre la UE, que es Portugal.



Líneas de actuación

La estructura del Plan sigue prácticamente las mismas

líneas que los planes anteriores e introduce como novedad las recomendaciones realiza-

das al Estado español por el Consejo. Las líneas directrices de este III Plan se centrarán en proseguir las políticas preventivas iniciadas en 1998 con el fin de reducir el flujo de incorporación de los jóvenes y los adultos al desempleo de larga duración; a adoptar medidas destinadas a reducir las cargas administrativas que recaen sobre las empresas para potenciar la creación de empleo en el sector de los servicios y a integrar la política de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres para acercar la tasa de empleo femenino a la media de la Unión Europea. En este sentido cabe destacar que un 61,1% de las acciones del Plan irán destinadas a mujeres.

Finalmente, hay que destacar que el número de desempleados a los que se dirige el Plan ha bajado de 2.735.000 en 1998 a 2.473.000 en 1999 y a 2.190.000 en el 2000. Los desempleados directamente beneficiarios del Plan de Em-

Cuadro 1
FONDOS MOVILIZADOS EN EL PLAN DE ACCIÓN PARA EL EMPLEO 2000
(En millones de pesetas)

	1998	1999	2000
Fondos Totales	1.255.000	1.497.286	1.930.940
Políticas Activas de Empleo			
- Formación Ocupacional			139.596
- Formación Continua			124.426
- Formación-Empleo			71.028
- Fomento y Gestión del Empleo			207.242
- Otras Actuaciones			49.656
SUBTOTAL	591.948		
Otros Programas			
Formación Profesional Inicial/Reglada			270.533
Bonificación Cuotas por Contrato			285.159
Programa Renta Activa Inserción			50.000
Sociedad de la Información: Programa INFOXXI			137.000
SUBTOTAL	742.692		
Líneas de crédito			
- Línea ICO-PYME			550.000
- Reforzamiento del Sistema de Garantías Recíprocas			45.000
- Préstamos Participativos			1.300
SUBTOTAL	596.300		
TOTAL			1.930.940



el número de acciones igual al del año 1999. Ello va a suponer que las acciones sean de mayor duración y tengan más calidad, facilitando su inserción.

Más presupuesto para las políticas activas

Siguiendo las directrices de la UE, el Plan de Empleo da especial importancia presupuestaria a las políticas activas. En este sentido la cantidad destinada este año a las mismas asciende a 591.948 millones de pesetas, lo que supone casi un 16,5% más que en el año anterior, cuya dotación fue de 509.530 millones de pesetas. La mayor partida presupuestaria será para el fomento y la gestión de empleo, que tendrá una dotación de 207.242 millones de pesetas. En formación ocupacional se invertirán 139.596 millones de pesetas; en formación continua, 124.426 millones; en formación-empleo, 71.028, y en otras actuaciones, 49.656 millones.

Novedades del III Plan de Empleo

Según ha explicado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, el III Plan de Empleo va a

pleo son 1.100.000, de los que 530.000 serán mayores de 25 años con más de 12 meses en paro; 285.000 serán parados de larga duración; 236.000 menores de 25 años con más de 6 meses en el paro, y 49.000 serán discapacitados.

Los fondos destinados a facilitar la inserción de estas personas se han incrementado notablemente, manteniéndose

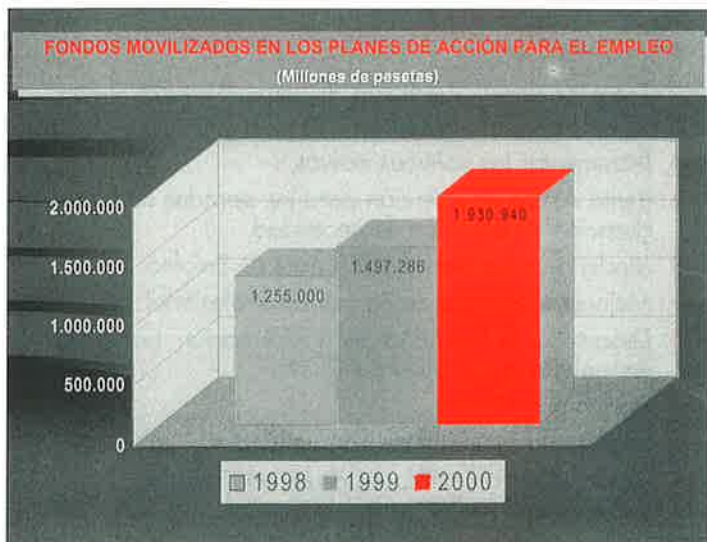
proseguir con las políticas preventivas iniciadas en 1998 para, además de conocer cuáles son las necesidades de los desempleados, aumentar el número y eficacia de las medidas individualizadas de activación, al objeto de reducir de forma significativa la incorporación de jóvenes y adultos al desempleo de larga duración.

Los contratos estables realizados a mujeres paradas de larga duración y desempleadas mayores de 45 años se bonificarán diez puntos más que los realizados a varones.

Como principales novedades en materia de políticas activas, que se enmarcan dentro del Pilar 1 de la estructura del Plan de Empleo, está el denominado **Programa de Renta Activa de Inserción** que, según Juan Car-

los Aparicio, "combinando medidas de empleo activas y pasivas, persigue tanto la reinserción laboral como la ayuda ante la situación de desempleo para 90.000 demandantes de empleo mayores de 45 años, con responsabilidades familiares, parados de larga duración, que hayan agotado las prestaciones por desempleo". El programa compagina, por una parte, la suscripción de un compromiso de actividad, vinculado a un itinerario de inserción con tutoría individualizada e incorporación a programas de empleo-formación y, de otra parte, una renta como ayuda económica complementaria a la participación en las acciones mencionadas. El programa está dotado con un presupuesto de 50.000 millones de pesetas.

Otra novedad es el **Contrato de Inserción**. Dentro del programa de fomento del empleo para el año 2000 se contemplan por vez primera medidas dirigidas a la contratación de trabajadores que se encuentran en situación de exclusión social o en riesgo de exclusión. Este Programa afecta a diferentes colectivos: perceptores de salarios de inserción, jóvenes en riesgo de exclusión social, personas con problemas de drogadicción en proceso de rehabilita-



APROBADO EL PLAN DE ACCIÓN PARA EL 2000

ción y reclusos en régimen abierto y ex reclusos. Las empresas que contraten a trabajadores que se encuentren en estas situaciones tendrán importantes reducciones en las cotizaciones a la Seguridad Social (65%).

La **Regularización de la Inmigración** es otro punto novedoso en este apartado, que consiste que en el marco de la Ley de Extranjería se facilita la incorporación al mercado de trabajo de los inmigrantes residentes en nuestro país.



Apoyo a las Pymes

Dentro del Pilar II, Desarrollo del Espíritu de Empresa, el III Plan de Empleo va a continuar avanzando en la simplificación y agilización normativa para las Pymes para permitir un marco administrativo más sencillo y unas relaciones más fluidas con la Administración. Asimismo se continuará con la política de bonificación a la contratación indefinida de trabajadores por parte de autónomos que no tengan asalariados a su cargo y contraten a su primer asalariado.

Pero lo más novedoso será

Las acciones formativas son en el nuevo Plan de mejor calidad y de mayor duración que las del año anterior.

la puesta en marcha y la aplicación de las estrategias aprobadas por el Gobierno en materia de la Sociedad de la Información (Info XXI) e Investigación y Desarrollo. Dentro de la línea de creación de empleo, se llevarán a cabo tres programas:

- Programa de lucha contra la marginación laboral y prevención del desempleo, cuya acción prioritaria

es la alfabetización informática y que se desarrollará mediante la dotación de equipos informáticos a todos los centros de enseñanza antes de finalizar el año 2001.

- Programa de acceso al empleo generado por las TIC (Tecnologías de la Información y de la Comunicación), a través del que se pretende garantizar la com-

petitividad de los recursos humanos.

- Programa de trabajo a distancia, cuyas actuaciones contemplen, entre otras líneas, la potenciación del teletrabajo de discapacitados en el hogar.

Además, en este ámbito está prevista la puesta en marcha del Plan de Consolidación y Competitividad de la Pyme 2000-2006, que trata de favorecer la adaptación de las Pymes a la Sociedad de la Información. Este Plan tiene incidencia en ámbitos como la calidad, la innovación de procesos, el diseño y el uso del comercio electrónico.

Cuadro 2

PERSONAS AFECTADAS Y ACCIONES DE INSERCIÓN CONTENIDAS EN EL PLAN DE ACCIÓN PARA EL EMPLEO 2000

Desempleados beneficiarios del Plan de Empleo

< 25 años con < 6 meses en paro	236.000
> 25 años con < 12 meses en paro	530.000
Parados larga duración	285.000
Discapacitados	49.000
TOTAL	1.100.000

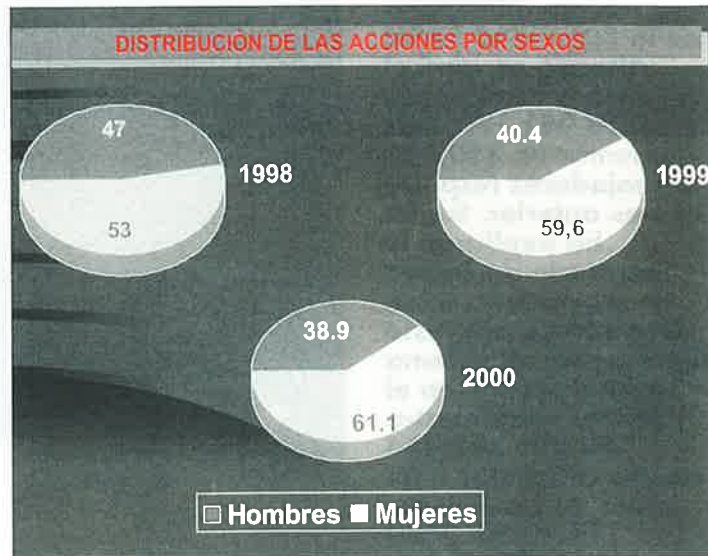
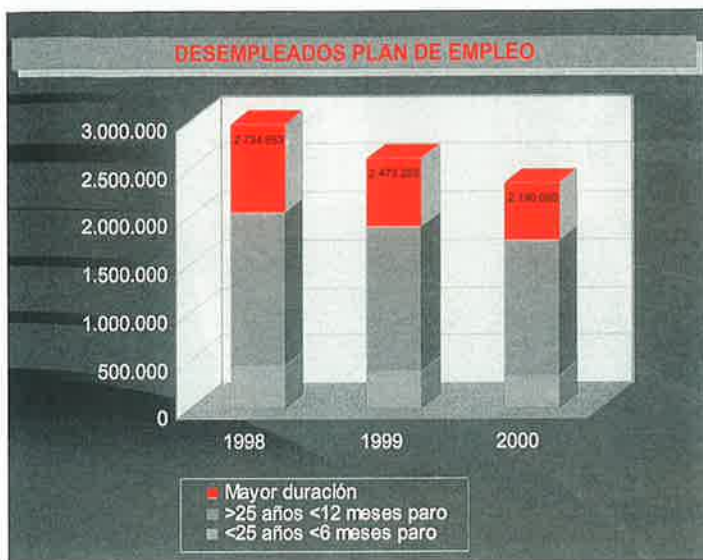
Acciones de Inserción a realizar en el año 2000

- Formación Ocupacional	482.000
- Formación-Empleo	70.000
- Empleo Interés Social	293.000
- Empleo Discapacitados	34.000
- Orientación para el Empleo	550.000
- Apoyo Autoempleo	30.000
- Contratación Técnicos Desarrollo Local	4.000
- Subvenciones a la Contratación (no acogidos a la reforma)	72.000
TOTAL	1.535.000

Principales líneas de actuación del Plan de Empleo

Entre las principales líneas de actuación para el año 2000 destacan las siguientes:

- Incrementar las políticas activas.
- Renta Activa de Inserción para los parados de larga duración en situación de necesidad.
- Modernizar los Servicios Públicos de Empleo.
- Mejorar el Sistema de Formación Profesional.
- Desarrollar la Sociedad de la Información, poniendo en marcha la Iniciativa INFO XXI.
- Apoyo a las Pymes.
- Impulsar la igualdad de oportunidades.
- Desarrollar la conciliación de la vida familiar y laboral.



• El Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (I + D + I): 2000-2003, tiene por objeto definir una estrategia global que incluya todas las actuaciones públicas en el ámbito de I + D y prevé la financiación de las actividades en cinco áreas: potenciación de recursos humanos; proyectos de I + D; soporte a la innovación tecnológica; equipamiento científico-técnico y acciones especiales en materia de cooperación científica internacional y divulgación científica y tecnológica en la sociedad.



otros, a las mujeres, apoyando su contratación: los contratos estables que se realicen con mujeres se bonificarán cinco puntos más que los realizados con varones, o diez puntos en las contrataciones de paradas de larga duración y de desempleadas mayores de 45 años.

Como medidas adicionales, se incluye un conjunto de acciones dirigidas a promover el empresariado femenino, a través de ayudas financieras y del asesoramiento y la formación en colaboración con las Cámaras de Comercio y el Instituto General para la Creación y el Desarrollo de Empresas; e impulsar la formación en nuevas tecnologías para facilitar la diversificación profesional de las mujeres.

Igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres

En este apartado, que corresponde al Pilar IV, las medidas propuestas van encaminadas al desarrollo de la Ley de Conciliación de la Vida Familiar y Laboral, la puesta en marcha de acciones de formación en el puesto de trabajo para las mujeres que se reincorporen a la actividad, y el desarrollo del Programa de Fomento del Empleo 2000 tiene como grupo prioritario de actuación, entre

Los Planes de Acción para el Empleo

Los Planes Nacionales de Acción para el Empleo nacieron en la cumbre de Luxemburgo, que se celebró en noviembre de 1997, por iniciativa de Francia. Allí se fijaron por primera vez objetivos concretos de lucha contra el paro que obligaban a los países miembros a aumentar sus esfuerzos para reducir el desempleo. En dicha cumbre se estableció que todas las acciones formativas o de empleo debían dirigirse a menores de 25 años antes de cumplir el sexto mes como inscritos en el INEM, a desempleados mayores de 25 años antes de cumplir un año en el registro, a parados de larga duración, a mujeres y a discapacitados.

Se promoverá, igualmente, en colaboración con las Corporaciones Locales y las Comunidades Autónomas, un plan de guarderías con fondos públicos, para generar empleo femenino y permitir la integración laboral de la mujer. Igualmente se reforzará la creación de servicios de apoyo a la familia y a trabajadores con mayores dependientes. ■

Concha Hernández Carazo

El número de afiliados ocupados al sistema de la Seguridad Social alcanzó en abril el récord histórico de 14.941.130, tras aumentar en 140.767 trabajadores respecto al mes anterior. Según ha explicado el Secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, esto significa que el sistema ha incorporado en el primer cuatrimestre del año 362.804 nuevos cotizantes a un ritmo de crecimiento diario de 3000 afiliaciones.

En su primera comparecencia como Secretario de Estado, Camps adelantó que en mayo se superarán los quince millones de afiliados lo que supone que el objetivo del Gobierno de alcanzar esa cifra a lo largo del año se ha hecho realidad antes de lo previsto. No obstante, el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, se ha mostrado prudente y ha avanzado que el Ejecutivo no va a revisar, por ahora, estas previsiones al alza, porque "aún quedan muchos meses para acabar el año y el comportamiento del empleo no es homogéneo".



En mayo se superaron los quince millones de cotizantes

LAS AFILIACIONES

A LA SEGURIDAD

SOCIAL CRECEN

A UN RITMO DE

TRES MIL DIARIAS

El Secretario de Estado de Seguridad Social, Gerardo Camps, destacó también que este importante incremento de la afiliación es reflejo de la buena marcha de la economía que se manifiesta, a su vez, en la positiva evolución del empleo tal y como ponen de manifiesto los datos de la Encuesta de Población Activa. Por su parte el Secretario General de Empleo, Juan Chozas corroboró este dato al avanzar que a cuatro años de la reforma laboral pactada entre patronal y sindicatos se han realizado 2,4 millones de contratos fijos.

Asimismo, el Secretario de Estado de Seguridad Social puso de relieve el aumento de afiliados al Régimen General de la Seguridad Social, que a finales de abril había alcanzado los 10.985.429 cotizantes, dada la importancia que este régimen tiene en el balance general, ya que en él están encuadrados más de 7 de cada 10 trabajadores.

Así pues, según los datos facilitados por la Secretaría de Estado de la Seguridad Social el incremento de afiliados ocupados registrados en los últimos doce meses (abril

1999/abril 2000) ha sido de 770.003 trabajadores para el conjunto del Sistema y de 720.922 en el Régimen General de trabajadores por cuenta ajena. Se trata, en ambos casos, del mayor incremento registrado en los últimos quince años. Este aumento sitúa la tasa de crecimiento interanual en el 5,4 por ciento para el conjunto del sistema y en el 7 por ciento para el Régimen General.

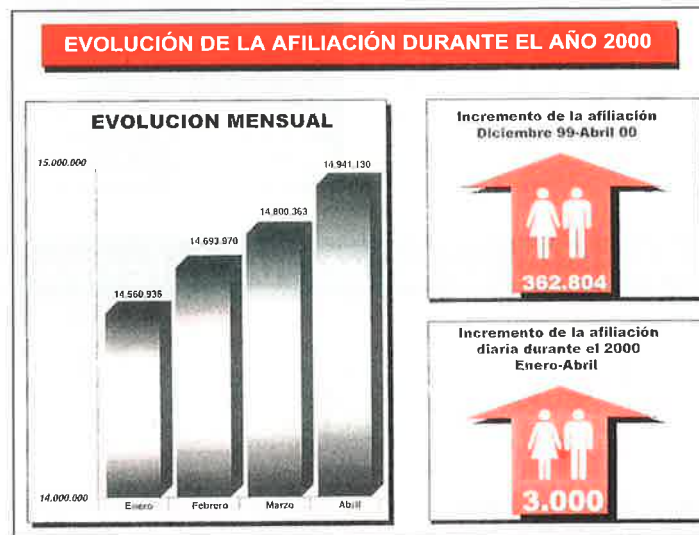
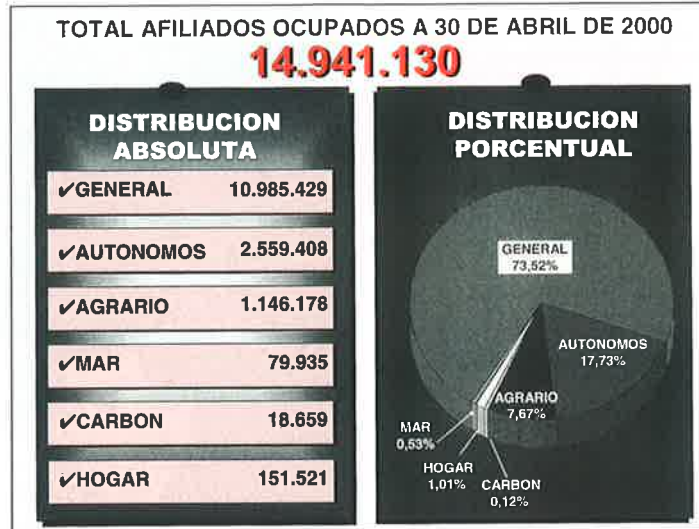
El número de afiliados ocupados se ha incrementado en el primer cuatrimestre de este año 2000 en 362.804 trabajadores, de los que 335.758 pertenecen al Régimen General. Esta cifra indica que en lo que va de año cada día se han incorporado al Sistema 3.000 ocupados por término medio.

Récord en el Régimen General

En el Régimen General se ha conseguido también un récord histórico y a finales de abril reunía 10.985.429 afiliados ocupados, con un aumento en los últimos doce meses de 720.922, lo que supone que la tasa interanual ha crecido un 7%. Solamente en abril este Régimen registró un aumento de 124.309 afiliados ocupados, un 1,14 por ciento más con respecto al mes anterior, que le permite alcanzar el récord histórico mencionado.

Por sectores de actividad, el mayor incremento en los cuatro primeros meses del año corresponde, dentro del Régimen General, el de Comercio y Hostelería que creció el pasado mes de abril un 2,77% con relación al mes anterior. En general, crecen todos excepto construcción (-0,13%) e industrias extractiva, textil y alimentaria (-0,11%).

En el primer cuatrimestre de este año, la evolución por sectores arroja un balance positivo en todos ellos, sin excepción, destacando el de la construcción que ha aumentado un 6,97% desde enero de 2000, seguido de industrias de



La Seguridad Social alcanzó en abril la cifra récord de 14.941.130 afiliados.

La tasa de crecimiento interanual del Sistema se sitúa en el 5,4% y en el 7% para el Régimen General.

fabricación de bienes de equipo, que ha crecido un 3,82% en lo que va de año y de los sectores de Transporte y Comunicación (3,425%); Industrias del metal, madera y corcho (3,02%) y Comercio y Hostelería (3,01%), que acumulan un crecimiento superior

al tres por ciento en lo que va de año.

Regímenes Especiales

Dentro de los Regímenes Especiales destaca el de Autónomos, que aumentó el pasado

mes de abril en 15.335 trabajadores, un incremento del 0,60 por ciento con respecto a marzo lo que permite a este Régimen alcanzar por primera vez la cifra de 2.559.408 afiliados ocupados. El resto de los regímenes no ha tenido igual comportamiento.

La minería de carbón y el régimen agrario continúan en descenso, el 6,52 y el 1,31 por ciento, respectivamente con respecto al mes de abril de 1999.

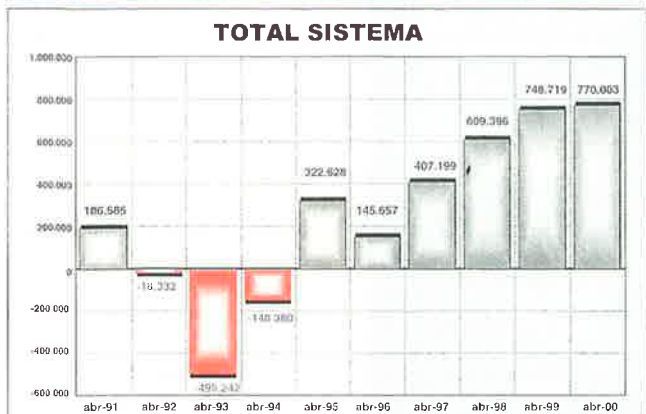
En cambio el Régimen Especial del Mar mantiene la evolución al alza ininterrumpida desde enero de este año, y se sitúa en 79.935 afiliados, tras crecer un 1,66 por ciento con respecto a marzo. También el Régimen Especial de Empleados del Hogar registra una evolución positiva y tras crecer un 0,22 por ciento en abril, cerró el mes con 151.521 afiliados.

Aumenta la Afiliación Femenina

También destacó el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, el hecho de que "la incorporación de mujeres al mercado laboral continúa a un ritmo superior al de los varones.". Según datos del registro de afiliados ocupados, en abril de 2000 se incorporaron a este registro 83.237 mujeres y 58.039 hombres. Estas cifras indican que el número de ocupados ha aumentado un 1,52 con respecto a marzo, más del doble que el crecimiento experimentado por los varones que fue del 0,63 por ciento.

Por grupos de edad y sexo, el mayor crecimiento de afiliados en abril con respecto al mes anterior, marzo, corresponde en cifras absolutas al tramo de edad de entre 20 y 29 años, tanto en mujeres (31.139 afiliadas más), como en varones (16.797 afiliados más). En términos relativos, hay que destacar el crecimiento de la afiliación de mujeres de entre 16 y 19 años. En este tramo de edad, el número de mujeres

VARIACIÓN INTERANUAL DEL NÚMERO DE AFILIADOS AL MES DE ABRIL



afiliadas aumentó en abril un 3,50 por ciento y el de hombres un 0,91 por ciento.

Según puso de relieve el Secretario de Estado de Seguridad

Social, Gerardo Camps, estos datos "altamente positivos" de la afiliación a la Seguridad Social sólo denotan creación de empleo, sino también la solvencia financiera del sistema



JUAN CARLOS APARICIO presentó un informe al Gobierno

OBJETIVO: RENOVAR EL PACTO

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, ha presentado al Consejo de Ministros un informe sobre las líneas generales de actuación para la renovación del Pacto de Toledo, acuerdo para la racionalización del sistema público de pensiones que consensuaron todos los partidos políticos con representación parlamentaria hace ahora cinco años. A tal efecto, Juan Carlos Aparicio ha planteado la necesidad de que se inicie el diálogo tanto político como con los agentes sociales: sindicatos y empresarios con el fin de llegar a acuerdos que permitan impulsar una nueva reedición del citado acuerdo.

No obstante, el Ministro que, acompañado del Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, ha mantenido ya varias reuniones con los responsables de política social y empleo de los distintos grupos parlamentarios, ha recordado la plena vigencia de las recomendaciones del Pacto de Toledo "que no tiene fecha de caducidad", pero ha señalado que es el texto del propio acuerdo el que señala la nece-

sidad de su revisión cada cinco años "en aras de la experiencia acumulada y de la necesidad de adaptar el sistema de pensiones a las nuevas demandas y necesidades sociales".

En efecto, la renovación de este histórico acuerdo parlamentario alcanzado el 6 de abril de 1995 se fundamenta en la Recomendación decimoquinta del Pacto de Toledo, en la que se expresa la necesidad de realizar un análisis y segui-

miento de la evolución del sistema. En dicha Recomendación "se propone que el Congreso de los Diputados cada cinco años cree una Ponencia que estudie el presente y futuro del sistema de Seguridad Social como garantía de continuidad del mismo. Se prestará -dice- una atención específica a las consecuencias que la reciente reforma de la normativa laboral pueda tener sobre la financiación de la Seguridad social y el sistema de prestaciones".

Para comenzar el diálogo político al que el Ministro de Trabajo quiere sumar también el consenso de los agentes sociales es preciso que se constituya en el Congreso de los Diputados la Comisión del Pacto de Toledo, que ya está previsto que la presida el popular Fernando Fernández de Trocóniz, pero al cierre de esta revista aún no se había llevado a cabo dicha constitución.

Un Pacto con plena vigencia

Según el informe presentado al Gobierno por el Ministro de Trabajo y Asuntos sociales, Juan Carlos Aparicio, el Pacto de Toledo no está sujeto a un plazo de caducidad y todas sus recomendaciones, entre las que se encuentran aspectos relativos a la solidaridad de los sistemas de Seguridad Social, separación de fuentes de financiación, lucha contra el fraude, edades de jubilación, etc, mantienen hoy plena vigencia.

Por ello la renovación debería plantearse como una reevaluación del contenido de las quince recomendaciones actuales, sin perjuicio de que en aras de la experiencia acumulada y la necesidad de adaptar el sistema a las nuevas demandas y necesidades sociales se pueden introducir nuevas líneas o medidas. En el informe se propone



de protección social, ya que el ratio entre cotizantes y pensionistas se ha situado en 2,32, lo que supone una mejora con respecto a los resultados obtenidos a finales del pasado año en que la relación era de 2,2 cotizantes por pensionista.

Por su parte, el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio, destacó que como consecuencia del aumento de afiliaciones se ha producido aumento en la recaudación, que si bien es pronto para cuantificar la del primer cuatrimestre, no lo es para adelantar que el superávit de la Seguridad Social en 1999 fue de 190.000 millones de pesetas lo que significa hacer realidad dotación del Fondo de Reserva con 100.000 millones de pesetas. ■

Concha Hernández Carazo

TO DE TOLEDO

que el debate de la renovación del Pacto de Toledo se lleve a cabo en el ámbito parlamentario, sin perjuicio de mantener un diálogo social complementario.

Diálogo Social

Para ello el Gobierno promoverá la apertura inmediata del diálogo social, al que invitará a participar a todas las partes implicadas. La Mesa de diálogo tendría así un carácter tripartito y en ella estarían representados las organizaciones sindicales, las asociaciones empresariales y el Gobierno.

La fórmula de negociación elegida será la misma que se utilizó en la anterior legislatura, que desembocó en los acuerdos de mayo de 1997 y que consiste en continuas e intensas reuniones entre patronal y sindicatos son información

continua al Gobierno para que éste, una vez logrados los pactos por los agentes sociales los transforme en normas legislativas.

Reforma Laboral

A través de este diálogo el Gobierno se propone abordar en la reforma laboral dos objetivos fundamentales: impulsar la creación de empleo y reducir la temporalidad. Para ello se constituirá una mesa de negociación bipartita, sin plazos ni cuestiones predeterminadas para dar facilidades al diálogo, aunque el Ministro de Trabajo ya ha advertido que sería deseo del Gobierno que se llegara pronto a acuerdos para que estos puedan ser incorporados por el Gobierno en los Presupuestos Generales del Estado del 2001, y puedan entrar en vigor en dicho año.

DISTRIBUCION DE LA AFILIACION POR REGIMENES

REGIMEN	30-abr-99	31-dic-99	31-mar-00	30-abr-00
✓ GENERAL	10.264.507	10.649.671	10.861.120	10.985.429
✓ AUTONOMOS	2.498.378	2.528.340	2.544.073	2.559.408
✓ AGRARIO	1.161.433	1.154.489	1.146.654	1.146.178
✓ MAR	78.724	75.448	78.630	79.935
✓ CARBON	19.960	19.009	18.693	18.659
✓ HOGAR	148.125	151.369	151.193	151.521
✓ TOTAL	14.171.127	14.578.326	14.800.363	14.941.130

% Variación
30 de abril



DISTRIBUCION POR SEXO DEL INCREMENTO DE AFILIADOS EN CADA TRAMO DE EDAD . EN %

Marzo de 2000-Abril de 2000



También es deseo del titular de Trabajo dar prioridad a la reducción de los accidentes laborales. Por ello el Ejecutivo considera que el aumento del empleo debe estar estrechamente vinculado con la calidad del mismo. En el informe que Juan Carlos Aparicio presentó al Gobierno sobre la apertura del diálogo social para renovar el Pacto de Toledo y la Reforma Laboral considera que este diálogo en materia de siniestralidad debe abrirse también a las Comunidades Autónomas, dado que algunas competencias se encuentran transferidas y se propone, como primera medida, la elaboración de un dictamen por un grupo de expertos, nombrados por todas las partes implicadas, que analice la situación de partida: normativa vigente, aspectos metodológicos y es-

tadísticos, referencias europeas, etc.

Este dictamen sería el punto de partida para iniciar el diálogo entre todos los agentes implicados, con el objetivo de lograr una reducción de la siniestralidad laboral y la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo. En aras de conseguirlo el ministro ha anunciado que no va a "regatear esfuerzos" en su lucha contra los accidentes laborales y que se va a aumentar el número de inspectores de trabajo, fomentar las actitudes responsables en las empresas y crear un bando de datos sobre la siniestralidad que permitirá analizar y combatir mejor sus causas. Otro de los temas a negociar será el de las prejubilaciones. ■

C. H. C

La creación de la Comisión Paritaria de Pesca impulsa las acciones formativas

LA FORMACIÓN SE ADAPTA A LAS NECESIDADES DEL SECTOR MARÍTIMO PESQUERO

El pasado mes de marzo fue presentado en el Centro de Formación Ocupacional Marítimo de Bamio, Pontevedra, un informe sobre la formación continua en el sector pesquero elaborado por el sector del mar de la Federación de Comunicación y Transporte del sindicato CC.OO. en el que se analiza la peculiar diversidad de los centros educativos y organismos que imparten cursos de formación para la obtención de las diferentes titulaciones académicas y profesionales del sector pesquero.

El informe, presentado por Pedro Muñoz, Secretario General de la Federación de Comunicación y de Transporte, está dividido en tres apartados y muestra una panorámica del sector pes-

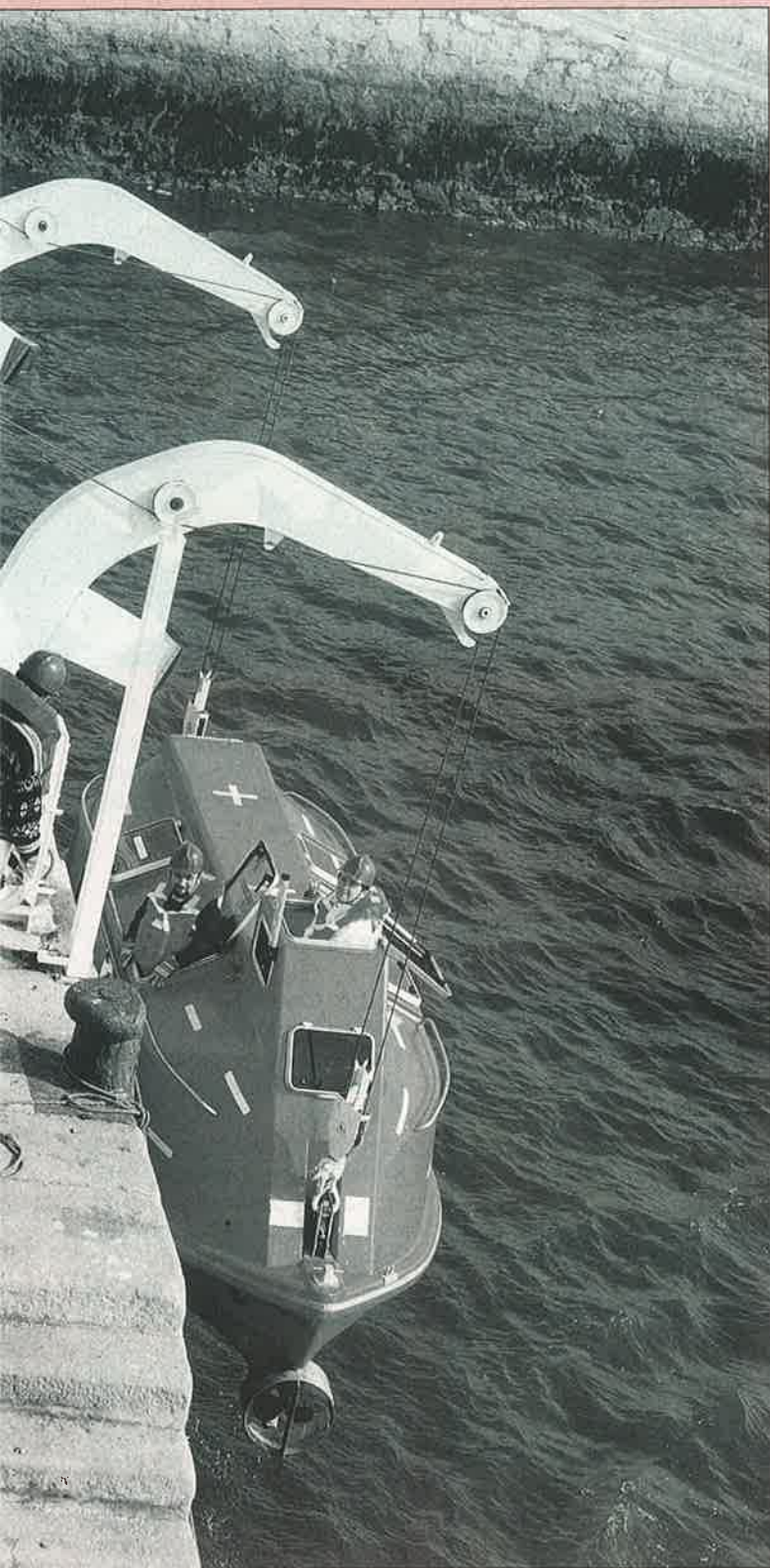
quero para, posteriormente, describir el mercado de trabajo y las características del empleo en el sector como marco en el que se encuadra la formación actual: formación profesional reglada, ocupacional y continua.



En su primera parte presenta la situación de este sector que en 1997, en el ámbito de Unión Europea, contaba con la segunda flota más numerosa, un total de 18.000 buques con 587.173 toneladas brutas, que suponían un 28,8% del tonelaje total comunitario y empleaba a algo más de 75.000 pescadores a tiempo completo y parcial, lo que suponía un 28,5% del total de la Europa de los Quince.

Dentro de esta panorámica también se analiza la distribución territorial del sector. El informe presenta datos referidos a las cinco Comunidades Autónomas que cuentan con mayor peso en la actividad pesquera. Destaca Galicia, que es la región de nuestro país cuyo modelo productivo depende en mayor medida de la pesca y cuenta con la economía más especializada en actividades pesqueras y acuícolas. La importancia de la actividad pesquera, según el estudio, se manifiesta por su relación con cerca de un 80% de las actividades económicas gallegas y aporta el 42,4% del valor añadido bruto (VAB) del sector pesquero en nuestro país.

Continuando en el marco territorial, pero descendiendo al nivel provincial, Pontevedra aporta al total del VAB gallego un 56%, lo que supone que esta provincia genera cerca de la cuarta parte del valor añadido bruto del sector pesquero a nivel nacional.



Proceso de modernización

Finaliza el primer apartado con el examen de los cambios tecnológicos y organizativos y su repercusión en las cualificaciones profesionales. En este punto destaca el informe el

grado de envejecimiento de la flota, que es más alto cuanto menor es su tonelaje; de forma inversa, la flota más renovada durante los últimos años es la compuesta por buques de más de 250 TRB.

El proceso de moderniza-

ción de la flota mediante las ayudas públicas ha consistido, por lo general, en inversiones en nuevos equipamientos para los buques, no en el ajuste de su capacidad a las posibilidades de pesca en los caladeros. Estas medidas han frenado una necesaria reducción del número de embarcaciones como consecuencia del recorte en el número de barcos que tienen acceso a caladeros de terceros países y han supuesto la incorporación de tecnologías de alta productividad que derivan en la sobrepesca. Los radares, el giro compás, el piloto automático, la corredera o la navegación por satélite, así como equipos de detección de pesca, son algunos de los avances técnicos incorporados a los barcos.

Este proceso de modernización del equipamiento en la flota ha derivado en cambios en la organización del trabajo. A medida que crece el grado de industrialización de la flota, la estructura organizativa de los buques se caracteriza por: aumento del trabajo asalariado y división del trabajo; el armador deja de ejercer funciones de patrón y gestiona la unidad económico-productiva desde tierra; disminución de los puestos de trabajo a bordo debido a la tecnología y descualificación del oficio de pescador, por su menor influencia en el volumen de capturas; y, finalmente, aumento de la jornada efectiva de trabajo y el período de permanencia en la mar.

La incorporación de nuevos equipamientos en los buques, según el informe, no se ha acompañado de una recualificación de los trabajadores; por tanto, no ha supuesto una mejora en la eficiencia y ha creado, en palabras de Pedro Muñoz, "un desfase entre las condiciones laborales y de convivencia de los marineros y la tecnología aplicada a la pesca de altura y gran altura". Los costes de amortización de las aplicaciones tecnológicas, a menudo, superan los ingresos esperados. Esto influye negati-

vamente en la cuenta de resultados del armador y origina problemas para encontrar personal cualificado para desempeñar puestos de mando intermedios.

El mercado de trabajo

La segunda parte del estudio se centra en el mercado de trabajo y se confirma el decreciente peso del sector en el contexto de la economía del país. Otro aspecto analizado son las características de la mano de obra definida por la presencia de varones con relación de parentesco, ya que las tres cuartas partes del empleo sectorial se concentran en la pesca de bajura.

En lo referido a la edad, en la pesca de bajura predomina el personal veterano, mientras que los trabajadores menores de treinta años son el colectivo principal enrolado en la pesca de altura y gran altura. Los marineros se inician a edad temprana a la actividad pesquera y los contratos de forma fija es el tipo mayoritario entre las embarcaciones de más de 20 TRB. Aunque la estacionalidad de los períodos productivos hace que predominen los tipos de contratos eventuales y a tiempo parcial. Según datos de Instituto Social de la Marina (ISM) de 1998, la modalidad de contratación más extendida es la eventual con más del 60% de los contratos firmados, seguida por la de obra o servicio determinado que supone cerca del 18%, y, por último, la modalidad de contrato indefinido a tiempo completo, que supone en torno al 8% del total.

La selección se lleva a cabo de forma informal y el factor principal en la contratación es el conocimiento personal que el patrón o el armador tenga del trabajador. Éste tiene un nivel cultural y de estudios bajo y tiene dificultades para acceder a otro tipo de empleo. En la actualidad se ha incrementado la presencia de perso-

nal de procedencia marginal y, sobre todo en empresas mixtas, marineros de países terceros, especialmente de Marruecos, debido a que los costes salariales y sociales son inferiores a los de un pescador español.

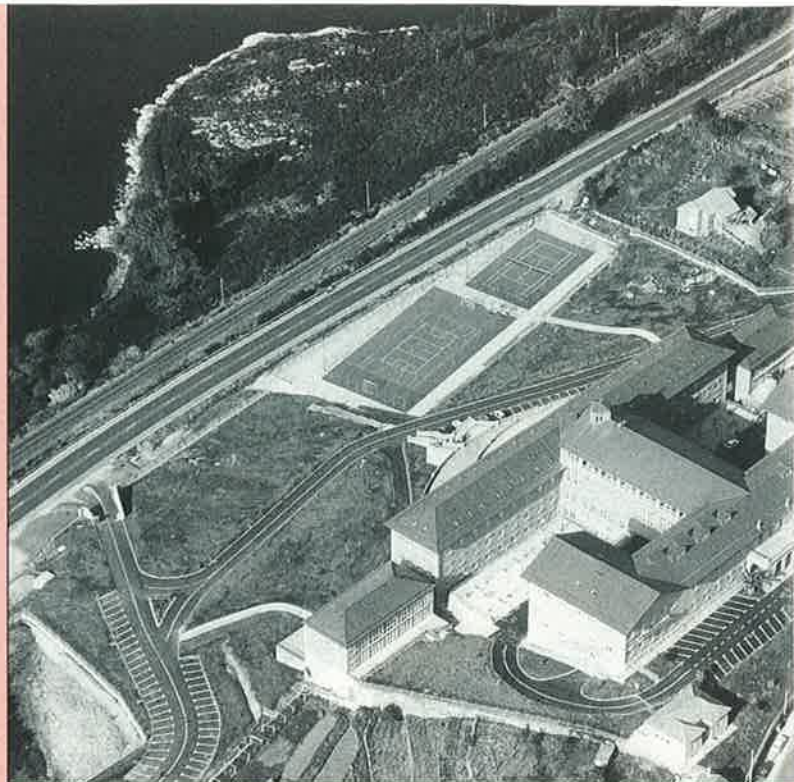
Diversidad formativa

Los trabajadores del mar, para poder realizar determinadas funciones a bordo de los barcos pesqueros, tienen que acreditar la posesión de los títulos profesionales. La oferta formativa que habilita a los profesionales del sector pesquero para llevar a cabo sus tareas está caracterizada por la diversidad de titulaciones profesionales y por la cantidad de centros educativos que emiten títulos de estudios de diferentes categorías y extensiones. Esta circunstancia, según Pedro Muñoz, se debe a la "idio-

sincrasia del propio sector marítimo-pesquero".

Estos centros educativos o formativos tienen una peculiar estructura que define el panorama de la formación marítimo-pesquera en nuestro país y permite comprender la actual oferta formativa del sector y su diversidad de estudios y titulaciones. Ésta se puede dividir en títulos profesionales, que facultan para desempeñar una profesión en buques mercantes y pesqueros y los certificados de seguridad y especialidad marítima, que capacitan para el desempeño de determinadas tareas por los trabajadores del mar.

La emisión de los títulos y de los certificados corresponde al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, y, en el caso de las titulaciones para los buques pesqueros, indistin-



tamente al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, o a las

Comunidades Autónomas que cuenten con competencias en materia de ordenación del sector pesquero.

Figura 1

TITULACIONES QUE PRECISAN ESTUDIOS DE LA LOGSE

TÍTULO	ATRIBUCIONES	ACCESO
PATRÓN DE PESCA DE ALTURA	Permite ejercer como patrón en buques de pesca con una eslora no superior a 50 metros, o de primer oficial de puente sin limitación alguna.	Título académico de Navegación, Pesca y Transporte Marítimo, haber cumplido 20 años de edad y haber realizado un período de embarque no inferior a 12 meses como oficial de puente en buques de pesca de eslora no inferior a 18 metros.
PATRÓN DE PESCA DE LITORAL	Permite ejercer como oficial de puente en buques de pesca con una eslora no superior a 50 metros. También permite ejercer de patrón de buques de pesca de eslora no superior a 30 metros, dentro de la zona comprendida entre los paralelos 52° y 10° N y los meridianos 32° W y 30° E, o de primer oficial de puente en buques de pesca de eslora no superior a 50 metros.	Título académico de Pesca y Transporte Marítimo, haber cumplido 18 años y haber realizado un período de embarque no inferior a 12 meses como oficial de puente en buques de pesca de eslora no inferior a 12 metros.
MECÁNICO NAVAL	Permite ejercer la jefatura de máquinas de todo tipo de buques civiles hasta 1.400 Kw (con condiciones) y ejercer de oficial de máquinas y de primer oficial de máquinas en buques civiles de hasta 3.000 Kw.	Título académico de Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque, y haber realizado 12 meses de embarco en buques civiles. Haber cumplido 24 meses de embarco como oficial de máquinas.
MECÁNICO MAYOR NAVAL	Permite ejercer la jefatura de máquinas de buques civiles hasta 3.000 Kw (con condiciones), y ejercer de oficial de máquinas de buques civiles, superando ciertas condiciones de experiencia profesional.	Título académico de Supervisión y Control de Máquinas e Instalaciones del Buque, haber cumplido 20 años de edad y haber realizado 12 meses de embarco en buques civiles, cumpliendo las condiciones reglamentarias, haber cumplido 12 meses de embarco como oficial de máquinas en buques entre 500 y 3.000 Kw haber cumplido 24 meses de embarco como oficial de máquinas.

Títulos reconocidos por el MEC

La formación profesional reglada comprende las titulaciones reconocidas por el Ministerio de Educación y Ciencia (MEC). Ésta está en proceso de adaptación a la LOGSE, que implantará nuevos ciclos formativos marítimo-pesqueros en sustitución del anterior modelo de formación profesional con más de treinta años de antigüedad. Los nuevos ciclos formativos, consensuados por las partes que participaron en la elaboración del documento, suponen la reducción del número de titulaciones e introducen la idea de formación polivalente que posibilite trabajar en otros sectores y es la base sobre la que se asienta la especialización posterior en el sector pesquero.

La formación reglada se estructura en torno a las titulaciones establecidas por el MEC de ciclo formativo de grado medio y están reguladas para pesca y transporte marítimo por los Reales Decretos 724/1994, 747/1994 y para operación,



A medida que aumenta el grado de industrialización de la flota, la estructura organizativa de los buques se caracteriza por el aumento del trabajo asalariado y la división del trabajo.

control y mantenimiento de máquinas e instalaciones del buque se regulan por los Reales Decretos 725/1994 y 748/1994 de 22 de abril.

Por su parte, los ciclos formativos de grado superior de navegación, pesca y transporte marítimo y supervisión y control de máquinas e instalaciones de buque están orientados para la formación de mandos intermedios que realicen bajo la supervisión o el mando de otros superiores, con titulaciones de licenciado o diplomado, las funciones de planifica-

ción, supervisión y control de una parte del proceso productivo.

Estos títulos implican la organización de los recursos técnicos y humano, a fin de obtener los objetivos planteados, y la coordinación con otros departamentos o áreas de la empresa o el buque y están regulados por los Reales Decretos 721/1994, 744/1994, 722/1994 y 745/1994.

Con estas titulaciones se cubren las necesidades de formación correspondientes a niveles de cualificación profesional necesarios para el desarrollo de profesiones técnicas realizadas en los procesos productivos de pesca (artesanal e industrial), acuicultura (peces crustáceos y moluscos) y buceo (media profundidad).

Formación y experiencia

Las titulaciones y certificados de competencia expedidas por la Dirección General de Marina Mercante y por la Secretaría General de Pesca tienen como fin homogeneizar la formación y la experiencia necesarias para realizar determinadas actividades en los buques.

Para la obtención de estos títulos profesionales y certificados se exigen, por lo general, una titulación académica, la superación de un examen o haber realizado cursos de formación reglada en centros homologados, además de la acreditación de experiencia (período de embarque), el cumplimiento de los requisitos mínimos de edad y la presentación de un certificado médico.

La modificación de la formación profesional del MEC supone un cambio en las habilitaciones profesionales que aportan los títulos profesionales y los certificados expedidos por la Dirección General de Marina Mercante y por la Secretaría General de Pesca Marítima, así como las CC.AA.

Figura 2

TITULACIONES QUE NO PRECISAN ESTUDIOS DE LA LOGSE

PATRÓN DE TRÁFICO INTERIOR

Permite tener el mando de embarcaciones dedicadas al tráfico interior de puerto, río, ría o bahía para la que se realiza el examen, sin límite de tonelaje cuando sean sin propulsión propia y hasta 50 TRB las autopropulsadas, siempre que no rebasen los 150 CV de potencia efectiva de su equipo propulsor. Requiere haber cumplido 21 años de edad y haber realizado 600 días de embarco, además de superar el examen correspondiente en una Escuela o Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera o en una Capitanía Marítima. Título expedido por la Dirección General de la Marina Mercante y faculta exclusivamente para la zona en que se ha realizado el examen.

MOTORISTA NAVAL

Permite el manejo de máquinas o motores de hasta 50 CV de potencia efectiva de cada una de las clases de máquinas para el que se realiza el examen (motores de explosión, diesel o semidiesel). Se requiere haber cumplido 18 años de edad, haber realizado 50 días de embarco y haber superado el examen correspondiente en una Escuela o Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera o en una Capitanía Marítima. Este título es expedido por la Dirección General de la Marina Mercante.

PATRÓN LOCAL DE PESCA

Permite ejercer el mando de buques de pesca y auxiliares de hasta 12 metros de eslora y 100 Kw de potencia, y a una distancia de hasta 12 millas de la costa, dentro de la provincia marítima para la cual se examina (duración mínima 250 horas; 18 meses de período de embarque, con al menos 6 meses de guardia a máquinas y 6 meses de guardia al puente).

PATRÓN COSTERO POLIVALENTE

Permite ejercer el mando de buques de pesca hasta 20 metros de eslora y 300 Kw de potencia, dedicados a la pesca costera, de litoral o auxiliar de acuicultura, y a una distancia de hasta 60 millas de la costa (duración mínima de 600 horas; requiere un período de embarque de 24 meses una vez superado el examen, 12 meses en máquinas y 12 meses en la sección de puente). También permite enrolarse como Oficial encargado de la guardia de navegación en buques dedicados a la pesca de litoral y ejercer de 2.º de máquinas en buques pesqueros cuya jefatura corresponda a mecánico naval de 2.º clase.

CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE MARINERO

Certificado necesario para poderse embarcar (mínimo 60 horas). Permite ejercer como marinero en buques civiles (tripulante subalterno del grupo segundo para cualquier servicio de buques mercante o de pesca). Requiere haber cumplido 16 años y aprobar el examen en una Escuela o Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera. Estos certificados los expide la Secretaría General de Pesca Marítima.

CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE MARINERO-MECÁNICO (MECAMAR)

Permite ejercer como marinero especialista en buques mercantes o de pesca, en los servicios de cubierta o de máquinas. Es necesario acreditar un período mínimo de servicio en el mar de 36 meses como marinero de cubierta o máquinas. Este período podrá reducirse a 24 meses si se han realizado los cursos en una Escuela o Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera. Además, requiere haber aprobado el examen correspondiente en una Escuela o Instituto de Formación Profesional Marítimo-Pesquera. Este certificado es expedido por la Secretaría General de Pesca Marítima.

con competencias en materia de ordenación del sector pesquero; sin embargo, el Real Decreto 930/1998 establece que la expedición de los títulos que provienen de la antigua formación profesional tienen una vigencia limitada hasta dos años después de la implantación generalizada de la Formación Profesional específica, de grado medio y superior, derivada de la LOGSE.

Los títulos profesionales que requieren titulación de nueva formación profesional implantada por la LOGSE son: Patrón de Pesca de Altura, Patrón de Pesca de Litoral, Mecánico Naval y Mecánico Mayor Naval. Éstos, sus atribuciones y la forma de acceso se especifican en la figura 1.



En la pesca de bajura predomina el personal veterano, mientras que los trabajadores menores de treinta años son el colectivo principal enrolado en la pesca de altura y gran altura.

Formación no reglada

Por su parte, la formación ocupacional está dirigida a la obtención de las titulaciones profesionales menores, que permiten ejercer puestos de mando o manejar equipos de embarcaciones de pequeño tonelaje.

Esta formación engloba la oferta formativa dirigida a la

obtención de títulos y certificados de especialidad marítima que no requieren estar en posesión de títulos académicos de la formación profesional reglada. Estos cursos tienen que estar homologados por la Dirección General de Marina Mercante o por la Secretaría General de Pesca y habilitan para ejercer la profesión con más limitaciones. De esta forma, el título de patrón local de pesca permite el mando de bu-

ques pesqueros, pero sólo hasta 12 metros y 1.000 Kw, y únicamente hasta 12 millas de la línea de base. En la figura 2 se detallan los títulos y las atribuciones que precisan.

También están englobados en la formación ocupacional los certificados profesionales de seguridad y especialidad marítima emitidos por la Marina Mercante, que requieren estar homologados por esa Di-

rección General, y tienen como objeto completar y perfeccionar la formación de los profesionales.

Los certificados que se ofrecen en la actualidad son: lucha contra incendios nivel I y II, supervivencia en la mar nivel I y II, socorrismo marítimo, manejo de embarcaciones de salvamento, operador general del SMSSM, operador restringido del SMSSM, observador de radar, observador de radar de punteo automático, compensador de agujas náuticas y radiotelefonista naval restringido. Este sistema de formación ocupacional no está consolidado en el campo de la formación pesquera debido principalmente a tres causas: la ausencia de criterios homogéneos en la planificación de los cursos, la escasa adaptación a las necesidades formativas del sector y la escasa concienciación de los profesionales del sector acerca de la necesidad de incrementar su conocimiento en determinadas materias.

Por último, se hace referencia en el informe a la formación continua, que abarca a todos aquellos planes formativos que solicitan financiación a la Fundación para la Formación Continua (FORCEM). La constitución de la Comisión Paritaria Sectorial de Pesca en 1998 dificulta el poder realizar un análisis de los planes específicos del sector debido a su corto periodo de tiempo de su gestión. Pero su creación, según Pedro Muñoz, "está adaptando la formación continua a las necesidades del sector, al igual que la formación profesional, enmarcada en la LOGSE, ha cambiado el rumbo en la dirección correcta".

En la convocatoria del pasado año se presentaron 29 planes en los que participaron un total de 5.691 empresas y 52.581 trabajadores. En este momento la convocatoria de 2000 se encuentra abierta y no hay datos disponibles. ■

El ISM y la formación

El Instituto Social de la Marina (ISM) tiene un papel destacado en la formación ocupacional y reglada de los trabajadores del sector pesquero que se lleva a cabo en todo el territorio nacional. La puesta en funcionamiento del Centro de Formación Marítima de Bamio en 1992 dotó de instalaciones especializadas con equipos técnicos avanzados y profesorado cualificado.

Todo esto ha convertido a este centro en un referente esencial de la formación ocupacional marítima, constituyendo, así mismo, un intento de impulsar una política de sensibilización de la sociedad hacia el sector marítimo, realizando estudios sobre aspectos socioeconómicos, la mejora de la gestión empresarial o la evolución tecnológica.

La formación ocupacional se desarrolla en tres ámbitos, definidos en función de los objetivos que persiguen. Por un lado, la formación específica marítima destinada a responder a las necesidades del sector. La formación para el reciclaje hacia puestos de

trabajo en otros sectores persigue dotar a los trabajadores de conocimientos que posibiliten el cambio de actividad. Y, finalmente, la formación polivalente de aplicación en el sector marítimo o en otros sectores productivos que dote de flexibilidad laboral a los trabajadores.

A estos cursos, programados de forma anual o semestral, se puede acceder a través de casas de mar, cofradías de pescadores u otras organizaciones.

En 1998 se realizaron un total de 1.322 cursos de formación ocupacional marítima. Por tipos de cursos, se observa un aumento con relación a otros años de los cursos de Titulaciones Mayores, Supervivencia y Lucha contra Incendios, Certificados Profesionales, y, por el contrario, se da una disminución en Titulaciones Menores, Unidad Móvil de Simulación de Pesca y Navegación y Formación Sanitaria e Iniciación. ■

J.M.S.

Jesús M. Salamanca

PREMIOS CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE LA SEGURIDAD SOCIAL EN ESPAÑA PARA PENSIONISTAS:

Al cumplir el primer centenario de la Seguridad Social se presenta una oportunidad única de profundizar en el conocimiento de la protección social en España, contribuyendo a su mejora y consolidación en el futuro.

Con esta finalidad, la Tesorería General de la Seguridad Social ha convocado, mediante Resolución de 17 de febrero de 2000, los Premios "Centenario del Nacimiento de la Seguridad Social en España" (BOE 6 de marzo) en distintas especialidades entre las que se ha incluido una expresamente dirigida a pensionistas de la Seguridad Social a los que

se anima a participar

mediante el envío de una carta, artículo o colaboración sobre cualquier aspecto de la Seguridad Social que, en su experiencia, haya tenido especial significado, o sobre recuerdos de su vida laboral o familiar en los que la protección de la Seguridad Social haya tenido también su participación.

Hay un primer premio de **1.000.000 de pesetas**, un segundo premio de **500.000 pesetas** y dos accésit de **250.000 pesetas**, cada uno.

El plazo de presentación de los trabajos finalizará el 30 de noviembre de 2000.

Las bases para participar pueden recogerse personalmente en la Tesorería General de la Seguridad Social, calle Astros, 5 y 7, de Madrid, o bien solicitarse a los teléfonos 91 503 88 28 ó 91 503 83 62 o al fax 91 503 78 08. Dirección de Internet: www.seg-social.es.

COMENZÓ LA CAMPAÑA SANIMAR 2000

EL "REMOLCAGURE-BAT", BUQUE-HOSPITAL EN LA COSTERA DEL BONITO

El Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha, como ya es habitual en los últimos años, la campaña de "Asistencia Médica Embarcada" (AME) que durante los meses de junio a septiembre asistirá sanitariamente a la flota bonitera, que faena alejada de las costas españolas. El buque-hospital que acompaña a los casi 500 barcos y 6.500 tripulantes es, como en los últimos años, el "Remolcagure-Bat", que ha sido acondicionado especialmente, siguiendo las indicaciones de los facultativos del Servicio de Sanidad Marítima del ISM, para llevar a cabo el apoyo sanitario y logístico que está previsto en la campaña y que demanda el sector, cada vez más identificado con la AME. El distintivo de la campaña será, como desde hace tres años, el de SANIMAR, que servirá de clave para identificarla independientemente de cuál sea el nombre del barco que realiza la asistencia sanitaria. La AME empieza en junio y acabará a finales de septiembre, siendo su puerto base Santander, aunque la campaña se iniciará el 4 de junio en Bermeo.

La Asistencia Médica Embarcada que proporciona el buque hospital fletado por el Instituto Social de la Marina, el "Remolcagure-Bat", comprende consultas radiomédicas, desplazamientos del médico a los barcos boniteros en caso necesario, hospitalizaciones a bordo y evacuación sanitaria urgente, cuando las circunstancias lo aconsejen, siempre en coordinación con el Centro Nacional de Salvamento Marítimo, el Centro Radiomédico del ISM y la Secretaría General de Pesca Marítima. Además de esta función sanitaria, el buque presta atención logística de emergencia a los barcos que lo precisen, consistente en reparaciones en la obra viva de los pesqueros o zafamiento de las hélices de posi-

bles enganches en las artes de pesca, etc. Para realizar estas tareas el buque-hospital cuenta con una tripulación especializada y con mucha experiencia adquirida en estas faenas, en la que se incluye un equipo de buzos.

Estas prestaciones de la campaña son totalmente gratuitas para todos los tripulantes de los buques boniteros que faenan durante los meses de junio a septiembre en las aguas comprendidas entre los paralelos 40 a 50 grados Norte y los meridianos 1 a 30 grados Oeste, que es el caladero comprendido entre el nordeste de las Azores y la Bretaña francesa. Asimismo, se pueden beneficiar de estas prestaciones los buques en tránsito que naveguen por la zona señalada.





La Asistencia Médica Embarcada se extenderá durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre, que es cuando esta flota permanece más alejada de las costas españolas. A partir de octubre, esta flota será atendida por los medios en tierra, especialmente por el Centro Radiomédico. El total de barcos que participa en la costera del bonito es de unos 500, que suman unas tripulaciones que rondan los siete mil hombres, en su mayoría procedentes de Galicia y la Cornisa Cantábrica.

Un servicio imprescindible

El objetivo primordial de esta campaña asistencial es

proporcionar un apoyo médico a la flota atunera y favorecer y mejorar así las condiciones de vida y trabajo de las tripulaciones. Esta asistencia médica embarcada se encuadra dentro de los programas que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales viene realizando en el área de la Seguridad Social con el fin de potenciar los niveles de salud de la gente del mar, así como la de contribuir a mejorar las condiciones en que se desarrolla su trabajo. Al mismo tiempo es un servicio ya imprescindible no sólo para la flota atunera, sino también para los familiares de la misma que, según los médicos que realizan la campaña, sienten la tranquilidad de que sus seres más próximos están perfecta-

mente atendidos en caso de que enfermen, ya que son trasladados a las dependencias sanitarias que lleva el buque hospital.

Dada la importancia social de este programa, el Instituto Social de la Marina ha conseguido que sea cofinanciado con los fondos comunitarios procedentes del programa cooperativo de la Iniciativa Comunitaria de Pesca.

Formación

En paralelo a la atención sanitaria tanto preventiva como asistencial que prestan los equipos médicos, que cubren las distintas mareas, embarcados en el "Remolcagure-Bat", los facultativos llevan a cabo campañas de formación encaminadas a intensificar la cultura de prevención entre las tripulaciones, distribuyendo guías sanitarias, carteles y pegatinas para enseñar a realizar correctamente las consultas radiomédicas, así como para explicar el buen uso de los botiquines y la necesidad de llevar estos a bordo debidamente actualizados sus contenidos. Del buen manejo de estas herramientas así como de la dotación de medicamentos y material de cura con que cuenta cada uno de los barcos pesqueros depende, en gran medida, que el consejo médico por

radio resulte eficaz y que el diagnóstico sea certero.

No obstante, y tal y como han ido observado los médicos que realizan la AME, el conocimiento de estas técnicas ha ido avanzando mucho en los últimos años merced a los cursos de formación sanitaria que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina y conocen ya cómo realizar autocuras o bien cuidarse algunas infecciones, dejando para las consultas radiomédicas los casos que no evolucionen rápidamente o cuando exista dudas sobre qué hacer ante una determinada patología. También se ha avanzado mucho en la forma de llevar a efecto las consultas radiomédicas. Los facultativos que realizan esta campaña sanitaria lo atribuyen a la experiencia adquirida por las tripulaciones que acuden a la costera del bonito y que suelen repetir cada año, por lo que su experiencia se va ampliando.

Aun así, los médicos que participan en estas campañas insisten en recordar la importancia de algunos factores como son la necesidad de llevar los botiquines a bordo, las guías sanitarias, las pegatinas de las consultas radiomédicas, tener hecho el reconocimiento previo al embarque y mantener una cuidadosa higiene tanto en las instalaciones del barco como en los alimentos y bebidas.

Botiquines a bordo

Debido a la normativa vigente desde febrero del pasado año en que por Real Decreto se trasponía a la legislación española la normativa de la Unión Europea en esta materia, todos los buques pesqueros deberán llevar el botiquín reglamentario adecuado al tipo de actividad y categoría que tengan. En Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina se pueden conocer los listados de fármacos que este botiquín ha de llevar y que es imprescindible que se encuen-



Un barco acondicionado para la asistencia sanitaria

El "Remolcagure-Bat", que ha sido especialmente pertrechado para esta actividad, tendrá como puerto base Santander al que acudirá a repostar a finales de cada mes.

Las principales características de este buque son las siguientes:

- a) Eslora total: 57 m.
- b) Manga: 11,40 m.
- c) Punta: 4,75 m.
- d) Registro bruto: 758 TRB.
- e) Velocidad que desarrolla: 13 nudos.
- f) Autonomía: 60 días.

El barco está dotado con:

- Equipo de comunicación VH, onda corta y sistema de comunicación por satélite INMARSAT.

- Enfermería a bordo equipada con sala de curas y sala de UVI, con el aparataje necesario para el mantenimiento de enfermos graves.
- Camarotes para alojar a seis pacientes.
- Camarote estar-comedor para enfermos.
- Capacidad para 14 pasajeros en caso de necesidad imperiosa.
- Embarcación neumática para el transporte entre barco y pesqueros.
- Grúa de 35 Tm con alcance de 35 m.
- Cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.

tren en perfectas condiciones y ordenados debidamente para su mejor utilización. Este botiquín debe ser revisado antes de la partida de los barcos.

El adecuado seguimiento de las indicaciones y los tratamientos médicos instaurados por el personal sanitario sólo será factible si los barcos llevan junto al botiquín la Guía Sanitaria a bordo y las pegatinas de la consulta radiomédica distribuidas por el ISM. En ellas, además de las láminas de localización de síntomas, pueden encontrarse los distintos tipos de botiquines, nociones

de primeros auxilios e indicaciones sanitarias de uso común en el medio marítimo, así como las frecuencias de contacto y el número de Inmarsat del buque sanitario SANIMAR.

Reconocimientos médicos

Otra de las recomendaciones básicas que hacen los médicos de la AME es que todos los tripulantes que participen en la costera tengan su reconocimiento previo al embarque vigente, siendo también imprescindible que aquellos trabajado-

res que estén sometidos a algún tratamiento con medicamentos, lleven a bordo los suficientes, así como los informes de enfermedades recientes por si precisaran atención médica. El buque-hospital puede disponer de estos informes médicos de forma inmediata a través del banco de datos informatizado del Centro Radio-Médico.

Teniendo en cuenta la larga duración de las travesías y el alejamiento de tierra, sería conveniente que en los buques se prevea la higiene de los habitáculos y depósitos destinados al agua y a los alimentos consumidos a bordo, con el fin de evitar los caos de intoxicación, diarreas y otras alteraciones causadas por el consumo de alimentos o de agua mal almacenados o manipulados. Es preciso extremar los cuidados con aquellos alimentos más susceptibles de provocar este tipo de cuadros, y en concreto huevos, leche y derivados, salsas, cremas y conservas en deficiente estado. Asimismo, es conveniente limpiar y disponer adecuadamente los aseos, el rancho y los camarotes.

El "Remolcagure-Bat"

El "Remolcagure-Bat", de la empresa Remolcanosa, que este año ha sido fletado por el Instituto Social de la Marina, ha sido especialmente acondicionado y pertrechado para



Datos del buque para requerir la asistencia sanitaria

El indicativo de llamada al barco para solicitar asistencia sanitaria es SANIMAR.

La frecuencia prevista de escucha se situará en 3370 KHz. Sus canales de VHF se posicionarán:

- Uno en el canal 16 permanentemente. Las llamadas de socorro se harán por la frecuencia 2182 KHz.
- El otro se situará en una frecuencia de trabajo específica para la flota atunera.

Los números del equipo INMARSAT:

- INMARSAT B/0581-422487910.
- VOZ: 622487910.
- FAX: 622487911.
- DATOS: 622487912.
- TELEX: INMARSAT C/ 422487910.

llevar a cabo sus actividades como hospital flotante. Los espacios disponibles han sido equipados con una enfermería que cuenta con sala de curas y sala UVI con el aparataje necesario para el mantenimiento de enfermos graves. Cuenta también con camarotes para alojar a seis pacientes, otro para enfermos agudos y capacidad para acoger a 14 pasajeros en caso de necesidad imperiosa como puede ser un naufragio. Tiene también una embarcación neumática para el transporte entre el barco hospital y los pesqueros, preparada para trasladar enfermos, una grúa de 35 toneladas con

alcance de 35 metros y una cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.

El barco cuenta también con modernos sistemas de telecomunicaciones: VHF, onda corta y sistema INMARSAT y equipos informáticos que permiten a los médicos acceder a las historias clínicas informatizadas de los pacientes atendidos. Al ser ya muy amplia la experiencia adquirida, los facultativos del Instituto Social de la Marina han ido incorporando toda una serie de equipos que contribuyen a mejorar cada vez más la atención sanitaria costera.

El "Remolcagure-Bat" cuen-

ta también con un completo equipamiento contraincendios y de salvamento y seguridad, de navegación y comunicaciones, así como de rastreo y localización. El buque está matriculado en Vigo y cuenta con una tripulación de acreditada profesionalidad y experiencia compuesta por 16 hombres: dos patrones, dos mecánicos navales, un contramaestre, un cocinero, 2 marineros polivalentes y ocho tripulantes.

El equipo médico

En el buque-hospital irá embarcado un equipo médico,

pertenciente al Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina, integrado en cada una de las mareas por dos facultativos y un ATS. Todos ellos estarán coordinados desde el Centro Radio Médico en Madrid por el doctor José Luis de Miguel Gallego y desde el puerto base por el doctor José Manuel Tarrío Pereira. Durante el mes de junio el equipo médico estará integrado por los doctores Jorge Herrador y Esther Fontela y el ATS Víctor Martínez Montagut.

Durante el mes de julio los médicos embarcados serán José Manuel Moriyón del Corro y José Manuel Muñoz y como ATS, José Manuel Fernández. Durante agosto el sanitario estará integrado por Santiago Navarro, Antonio Saez y José Manuel Fernández como ATS y, por último, en Septiembre estarán los doctores José Manuel y José Luis González Vallecillo y el ATS Joaquín Coloma. ■

C. H. Carazo

**Mientras
la
Caulerpa
taxifolia
prosigue
su
expansión**



Asentamiento de *Caulerpa racemosa* en Castellón.
Imagen facilitada por el Instituto de Ecología Litoral.



El Mediterráneo cuenta con una nueva especie invasora. Las consecuencias, tanto ecológicas como económicas, pueden resultar tan devastadoras como las de la *Caulerpa taxifolia*. Se trata de otra especie de *Caulerpa*, la *racemosa*, que los investigadores creen que se introdujo tras la apertura del Canal de Suez, estableciéndose en el sur del Mediterráneo. Sin embargo, en los últimos años ha experimentado una rápida expansión. En España ha sido localizada en aguas de Castellón y de la bahía de Palma, aunque se sospecha que pueden no ser los únicos lugares

**LA CAULERPA RACEMOSA SE SUMA
A LA INVASIÓN DEL MEDITERRÁNEO**

invasión. Los expertos permanecen a la expectativa sobre el alcance y las consecuencias de esta nueva colonización. De momento, la otra *Caulerpa*, la *taxifolia*, sigue su particular expansión, especialmente por todo el litoral francés e italiano, y ha colonizado una nueva zona en Baleares, en Porto Colom, que se une a las ya existentes en Porto Petro y Cala d'Or. Un nuevo método para combatirla, basado en la utilización del cobre, abre una pequeña esperanza de cara al futuro. Un futuro del que se han desentendido los Estados ribereños y la propia Unión Europea.



Por el momento se trata de un especie invasora más. Una de tantas de las que están colonizando el Mediterráneo, en el que se han localizado, tan sólo del género *Caulerpa*, más de 70 especies. La *Caulerpa racemosa*, de la que los expertos sospechan que es una "inmigrante" lessepsiana (proveniente del mar Rojo, a través del canal de Suez), fue localizada por vez primera en 1926, en Túnez. Posteriormente se la localizó en Libia, Egipto, Siria, Israel y Turquía.

De hecho, tal y como se informó desde estas mismas páginas anteriormente (MAR n.º 354, octubre de 1997), dentro de una campaña coordinada por Greenpeace junto a científicos y personal de diversos organismos internacionales por las costas de Túnez en busca de *Caulerpa taxifolia*, se pudo comprobar la ausencia de ésta, aunque sí se constató la perfecta adaptación de la *Caulerpa racemosa*, por lo que los científicos tunecinos solicitaron a su gobierno una decidida acción para atajar el crecimiento de esta alga.

Desde comienzos de los 90, inició una rápida expansión por todo el Mediterráneo, por lo que pasó a ser considerada como invasora. En poco tiempo fue localizada en numerosos y diversos puntos, llegando hasta las costas italianas y francesas. También ha sido localizada recientemente en áreas de la costa española, concretamente en la bahía de Palma (detectada en el verano de 1998) y en aguas cercanas al Grao de Castellón (en julio de 1999). Estas últimas localizaciones, junto a la sospecha de que también haya podido asentarse en la zona de Alicante (aún sin confirmar en el momento de redactar esta información), ratifican esta rápida expansión, como señala a MAR Aurelio Aranda, del Instituto de Ecología Litoral (IEL). Una expansión que está siendo más rápida incluso que en el caso de la *Caulerpa taxifolia*.

Situación preocupante

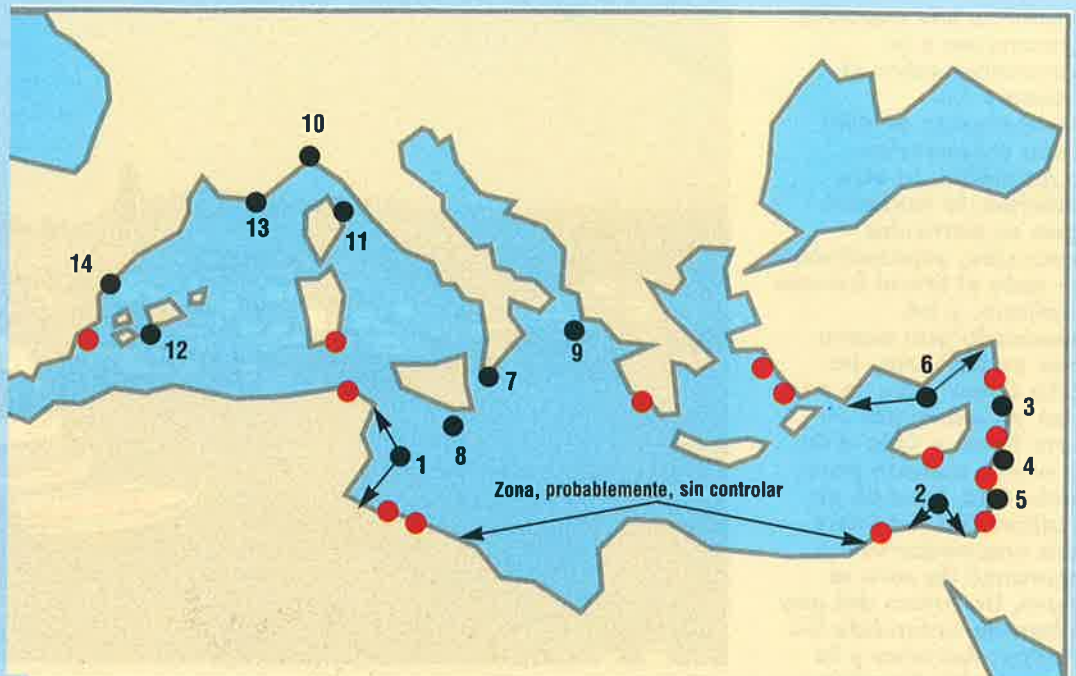
Todavía no ha alcanzado las extensiones preocupantes de la Caulerpa taxifolia, pero esto puede llegar a ser un problema, comenta Enrique Ballesteros, del Centro de Es-

tudios Avanzados de Blanes, dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, y desde el que se coordina el seguimiento de esta alga en el Estado español. *He visto el asentamiento de Caulerpa racemosa en Baleares, y de momento está arraigada en zonas comprendidas entre los 2 y los 12 ó 15 metros como máximo. La taxifolia llega a estar entre los 60 o los 70 metros. De momento, la amplitud que ocupa es inferior, al menos en el Mediterráneo Occidental. Hay una distribución más reducida en profundidad, al menos de momento. Habrá que ver qué pasa en el futuro.*

Los expertos no aciertan a explicarse las razones por las que se ha iniciado esta expansión. En principio, hay que descartar que se deba a un aumento de la temperatura del agua, según Enrique Ballesteros, ya que *hay pruebas concluyentes de que el Mediterráneo ha subido décimas de grado de temperatura en muchos años, y ese aumento no sería la explicación de la expansión, al menos desde un punto de vista científico.*

Al igual que en el caso de la *Caulerpa taxifolia*, de la que los investigadores franceses de Niza y Marsella han señalado que se trata de un clon especial dentro de las existentes en todo el mundo, con la *racemosa* parece ocurrir lo mismo, como se establece en el informe elaborado por Aurelio Aranda, del IEL, para la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad valenciana. En dicho informe se especifica que "la cepa que coloniza en la actualidad el Mediterráneo puede presentar características morfológicas diferentes de unas zonas a otras, así como de los especímenes descritos en la misma región a principios de siglo".

La diferencia estribaría,



En el mapa se señalan los puntos detectados de *Caulerpa racemosa*. En rojo, los últimos de los que se tienen noticias, según la información facilitada por Aurelio Aranda, del IEL. Como puede observarse, la distribución alcanza a todo el Mediterráneo y su ritmo de expansión está siendo mayor, incluso, que en el caso de *Caulerpa taxifolia*.

LA CAULERPA RACEMOSA

inició, a comienzos de los 90, una rápida expansión por el Mediterráneo. En las costas españolas ha sido detectada en la bahía de Palma y en Castellón. La *Caulerpa taxifolia* se ha asentado en Porto Colom (Mallorca).

ENRIQUE BALLESTEROS

"Todavía no ha alcanzado las extensiones preocupantes de la *Caulerpa taxifolia*, pero (la *racemosa*) puede llegar a ser un problema. En Baleares está arraigada entre los 2 y los 15 metros como máximo. Habrá que esperar a ver qué pasa en el futuro".

como indica el biólogo del IEL, en que mientras la *taxifolia* es siempre la misma, de la *racemosa*, desde que se la conoce en el Mediterráneo, se han constatado muchas variedades, y realmente no sabemos si es una de las ya existentes, o de tantas que había por ahí nos ha aparecido una nueva. Una de ellas ha podido tener su correspondiente mutación y ha empezado a

proliferar de forma más agresiva. La única explicación de que se esté expandiendo tan rápido es que se está reproduciendo, y por lo tanto es una tontería que se la trate de erradicar. No tiene sentido quitar una mancha de un metro cuadrado cuando está lanzando millones de esporas que pueden caer en cualquier sitio y a distancias muy considerables.

La nueva invasora

Al igual que lo señalado por Enrique Ballesteros en su observación de la *racemosa* realizada en Baleares, Aurelio Aranda coincide en que en Castellón la zona que ocupa la comparte con otras especies (a diferencia de la *taxifolia*), aunque desconocen cómo se comportará en el futuro. *Eso es lo que vamos a intentar averiguar, en vez de abordar tareas de erradicación. Vamos a hacer una propuesta de seguimiento a la Comunidad valenciana para saber cómo afecta a la flora y a la fauna.*

Aurelio Aranda, en el citado informe remitido a la Consejería de Medio Ambiente de la Generalidad valenciana, señala que la *Caulerpa racemosa*, además de las características ya señaladas anteriormente, coloniza todos los sustratos (roca, arenas, fango) y experimenta un desarrollo equivalente en aguas tanto no contaminadas como contaminadas. Estas investigaciones preliminares le lleva a destacar que la expansión de *Caulerpa*



Caulerpa taxifolia.

racemosa puede modificar los hábitats marinos de forma similar a lo acontecido con la *Caulerpa taxifolia*; las consecuencias económicas y ecológicas parecen ser similares.

Desde que fuera detectada en el Grao de Castellón, en julio de 1999, se ha podido comprobar que se está produciendo una rápida expansión, probablemente por dispersión de fragmentos desde la mancha principal, que afecta a unos tres metros cuadrados frente a la refinería de petróleo de Castellón. Está situada a nueve metros de profundidad sobre una mata muerta de *Posidonia* y comunidades de precoralígeno. En su informe, Aurelio Aranda señala que se comprobó que al menos dos embarcaciones de pesca artesanal habían extraído fragmentos de esta alga en sus trasmallos, lo cual es indicativo de que la situación de la invasión puede tener magnitudes mayores.

Campañas de sensibilización

Ante la situación detecta-

El cobre, punto débil de la *Caulerpa taxifolia*

Los investigadores llevan años buscando un arma eficaz para combatir a la *Caulerpa taxifolia*. Entre los métodos estudiados se averiguó que el cobre no era del agrado de esta alga. En el pasado año se comentaba desde estas páginas la utilización de la "manta de cobre". Un método tremendamente caro y que sólo podía ser utilizado en pequeñas extensiones. Otro nuevo método, también basado en el cobre, se empezó a utilizar en 1999. Se hace pasar electricidad entre unas planchas de cobre, señala Toni Grau, y se libera el ión cobre, que es un alguicida muy potente. Como se puede regular el tiempo de exposición, pueden ser discriminadas las especies sobre las que se quiere actuar, y da la feliz casualidad de que las *Caulerpas* son las más sensibles. En una pradera mixta de *Posidonia* y *Caulerpa*, matas la *Caulerpa* sin dañar la *Posidonia*. El problema es que el prototipo que hemos utilizado sale muy caro en grandes extensiones. Enrique Ballesteros, además del todavía elevado coste, señala que sólo se puede aplicar en lugares llanos. Cuando hay bloques o grietas, no resulta operativo. Además, no es aplicable en grandes

extensiones, sino en áreas que no pasen de los mil o dos mil metros cuadrados. Es una especie de robot que llevas por debajo del agua. Es lento. De todas maneras, señala que es una buena noticia, pues amplía las posibilidades de la manta de cobre, y resulta bastante eficiente. La contaminación que produce es pequeña, ya que el cobre por electrólisis queda disuelto, no se forman depósitos. Sin embargo, como destaca Enrique Ballesteros, este método ha recibido muchas críticas en los congresos científicos por la contaminación que produce, pero no se puede pretender que un producto sólo sea efectivo contra la *Caulerpa taxifolia* y que sea inocuo. Lo que hay que valorar es si compensa, y pensamos que sí. De todas formas, el investigador del Centro de Estudios Avanzados de Blanes señala que hay que seguir investigando todas las líneas. Es casi imposible que una sola actuación, con las que ahora hay en curso o en explotación, sea la panacea y podamos acabar con la *Caulerpa taxifolia*. Lo que hay que diseñar son métodos de control que permitan mantener limpias determinadas zonas del Mediterráneo. ■

da, se reunieron responsables de las Consejerías de Medio Ambiente y de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalidad valenciana junto con técnicos del Instituto de Ecología Litoral y acordaron un plan de actuación que se puede resumir, para el caso de Castellón, en un rastreo preliminar de los alrededores del área afectada; acotado del área, con el fin de evitar aquellas actividades que pudiesen contribuir a la dispersión de esta especie (pesca y fondeo); edición de material informativo específico sobre el problema (dirigido especialmente a pescadores y buceadores de la zona); limitar la pesca en las zonas vedadas; y estudiar la posibilidad de compensaciones económicas a los pescadores afectados.

Las campañas de sensibilización siguen siendo, como en el caso de la *Caulerpa taxifolia*, un elemento fundamental. De hecho, la localización de la *Caulerpa racemosa* en Castellón tuvo su origen en el aviso que recibieron en el IEL comunicando la posible presencia de *taxifolia*, aunque cuando llegaron los expertos comprobaron que en realidad se trataba de un colonia de *Caulerpa racemosa*.

En un trabajo presentado en el Congreso de Criptogamia, que tuvo lugar en la Universidad Complutense de Madrid, Aurelio Aranda, Isabel Solano y Jaume Mallol, del IEL, señalan en sus conclusiones, tras analizar la situación creada con esta nueva invasión, que estamos asistiendo a un cambio en el equilibrio ecológico de las comunidades costeras del Mediterráneo; prueba de ello es la introducción de nuevas especies, en especial las del género *Caulerpa*, que proliferan y colonizan los biotopos existentes, propiciando el desarrollo de nuevas comunidades que, probablemente, sustituirán a las actuales.

Por el momento poco más se conoce de esta nueva invasora, salvo que en Francia, según el profesor Boudouresque, de la Universidad de Marsella, ya coloniza unas dos hectáreas. En Génova, Italia, la colonia ha mostrado una gran resistencia a las condiciones del agua en invierno, similar a la de la *taxifolia*. También se han detectado otras colonias, tanto en la Toscana (Livorno) como en Sicilia. Una de estas colonias (Golfo de Salerno) tiene una extensión de 12 kilómetros cuadrados, lo que la convierte, probablemente, en la más densa de las costas italianas.

Taxifolia, también en Porto Colom

La *Caulerpa taxifolia*, por su parte, mantiene la invasión iniciada en 1984, cuando fue detectada frente a las costas de Mónaco, especialmente por el litoral francés e italiano, sin que en la actualidad se pueda valorar su extensión, como señala a MAR Enrique Ballesteros, del Centro de Estudios Avanzados de Blanes, dado que la UE retiró las ayudas del programa "Life", destinado a controlar su expansión.

Lo que sí se puede afirmar es que en el último año ha colonizado una nueva zona de la costa de Baleares, que se viene a sumar a las ya existentes de Porto Petro y Cala d'Or. Se trata de Porto Colom, situada al sur de Mallorca y muy cercana a las dos anteriores. Según Toni Grau, jefe del Servicio de Recursos Pesqueros de la Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno balear, se ha procedido a cartografiar la zona para localizar las manchas. *Tenemos previsto, si nos renuevan el presupuesto, hacer una actuación de erradicación con el nuevo método basado en la electrólisis del cobre.*



La *Caulerpa taxifolia* coloniza los fondos marinos alterando el ecosistema existente.

AURELIO ARANDA

"La única explicación de que la *Caulerpa racemosa* se esté expandiendo tan rápido es que se está reproduciendo. Puede llegar a modificar los hábitats marinos de forma similar a lo acontecido con la *Caulerpa taxifolia*".

TONI GRAU

"Hemos probado en Cala D'Or el método de la electrólisis de cobre sobre la *Caulerpa taxifolia*. Tiene una gran eficacia y además permite discriminar especies, aunque resulta muy caro para grandes extensiones".

Toni Grau señala a Mar que en Baleares se han utilizado ya cuatro métodos distintos para intentar erradicar las zonas de *Caulerpa taxifolia* existentes. Al comienzo se trabajaba manualmente, método con el que se puede alcanzar un resultado muy bueno. *El problema, señala, es quién lo hace y el interés que le ponga; y baja (el rendi-*

miento) en la medida en que la cualificación del buceador es menor. La bomba de succión también resulta eficaz, aunque el problema que plantea es que la zona por donde se la pasa queda convertida en un erial, ya que se deben arrastrar diez centímetros de fondo marino para estar seguros. *Hemos probado a colocar un plástico negro en el*

fondo, pero también elimina todo lo que haya bajo él. Ahora hemos probado el sistema de la electrólisis de cobre, que tiene una gran eficacia y además permite discriminar especies (ver recuadro). Lo utilizamos en Cala d'Or, entre noviembre y diciembre.

Los resultados de este nuevo método resultan esperanzadores. *En quince días, comenta Toni Grau, limpiamos poco más de 2.000 metros cuadrados con un único aparato. Tres semanas después comprobé que no había quedado nada. Técnicamente funciona, pero habría que mejorar la utilización.*

Prosiguen, pues, los esfuerzos de los científicos en su lucha contra la *Caulerpa taxifolia*. La utilización de este sistema abre una nueva esperanza, a pesar de las limitaciones actuales, como señala Enrique Ballesteros. Mientras tanto, se mantendrán las tareas de vigilancia, la mejor arma por el momento.

Además de las tareas de

erradicación, el Gobierno de Baleares realiza una de vigilancia durante todo el año, dado el peligro de extensión, como ha quedado demostrado con la aparición de esta nueva zona en Porto Colom.

En la Comunidad valenciana se proseguirá con las tareas de vigilancia a través de las 40 estaciones de control previstas por los biólogos del IEL, a las que se unirá este año, probablemente (está aún por aprobarse), un nuevo presupuesto para el estudio de la situación derivada de la invasión de *Caulerpa racemosa*. En Cataluña (que junto con la valenciana, son las dos

únicas Comunidades que sistemáticamente han venido realizando controles de *Caulerpa taxifolia* a pesar de no haberse registrado hasta el momento ningún caso en sus aguas) se seguirá disponiendo, como destaca Enrique Ballesteros, de una partida económica por parte del Gobierno catalán para el control y vigilancia de las 125 estaciones establecidas en sus aguas costeras, y que se evalúan durante todo el año. Una campaña que, de no surgir ningún contratiempo, estará en marcha cuando esta revista llegue a nuestros lectores. ■

Raúl Gutiérrez

La prevención

A pesar de los avances logrados, la prevención sigue siendo, a día de hoy, la mejor forma de luchar contra la invasión de *Caulerpa taxifolia* y *Caulerpa racemosa*.

Por ello, y dado que el origen de la mayoría de los asentamientos se produce al quedar enganchada el alga en anclas o redes, y ser transportada involuntariamente hacia una nueva zona, las principales actuaciones siguen encaminadas a sensibilizar, especialmente a los que poseen embarcaciones de recreo, sobre la necesidad de comprobar que no haya restos de algas en sus anclas. El nuevo asentamiento en Porto Colom se ha debido, muy probablemente, a esta vía, como comenta a MAR Toni Grau. Por ello, están en conversaciones entre la Consejería de Agricultura y Pesca y la Dirección General del Litoral del Gobierno balear para ver cómo se puede organizar el fondeo de estas embarcaciones. No tiene sentido que nos gastemos dinero en acabar con la *Caulerpa taxifolia* para que luego salte de un puerto a otro sin control.

Siempre que se sospeche del avistamiento de cualquiera de estas algas se aconseja ponerlo en conocimiento, lo antes posible, del

Centro de Estudios Avanzados de Blanes
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
C/ Santa Bárbara, s/n.
17300 Blanes. Girona
E-mail: kike@ceab.es
Teléfono: 972 33 61 01

También se puede avisar a las autoridades locales, a la Comunidad autónoma respectiva o a los centros de investigación desde los que se están coordinando estos trabajos.

Es muy importante que se puedan facilitar todos los datos posibles sobre su localización, tipo de asentamiento y superficie aproximada que ocupa. La colaboración de todos resulta imprescindible en esta lucha, como lo demuestra que el 90 por ciento de las localidades conocidas hasta ahora han sido encontradas por pescadores submarinos, buceadores, navegantes y pescadores profesionales. ■

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

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

IBERIA

ENTAK JAURLANITZA GOBIERNO VASCO

España cuenta con 16 reservas marinas o espacios protegidos

RESERVAS MARINAS

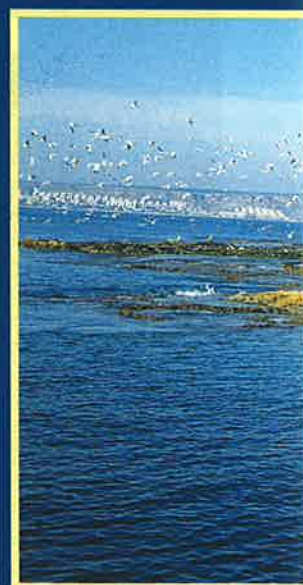
suma y sigue

La importancia de la delimitación de una serie de espacios protegidos, con el fin de preservar áreas de alto valor ecológico, conservar especies de interés pesquero y mantener un uso sostenible de estos recursos, es un hecho indiscutible hoy en día. Desde que se delimitara, en 1986, la reserva marina de Tabarca, además de numerosos estudios, los científicos y expertos han desarrollado una importante labor de explicación, especialmente entre el sector pesquero, de la importancia de estos espacios protegidos. Esa labor ha dado sus frutos, y ahora son los propios pescadores, en la mayoría de los casos, los que solicitan esa protección. Sin lugar a dudas, se puede afirmar que las reservas marinas gozan de una buena imagen. Y esa imagen, junto con la apuesta del gestor político de turno, la labor de los investigadores y, sobre todo, la importante diversidad y riqueza ecológica de que disponemos, hacen que España tenga ya 16 reservas y espacios marinos protegidos. La de Masía Blanca es, por ahora, la última.

Masía Blanca, en Tarragona, fue la última reserva marina delimitada el pasado año, y cuya gestión dependerá del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, al encontrarse en aguas exteriores. Tras el trámite de la publicación en el BOE (número 7 de 8 de enero de 2000), y después de reunirse la Comisión de Gestión y Seguimien-

to para, entre otras tareas, establecer el censo de las embarcaciones con derecho para ejercer la pesca en el ámbito de la reserva, se la puede considerar como "una más" a todos los efectos. Y ya son 16 las reservas y espacios marinos protegidos con que cuenta el litoral español.

El 1999 también se constituyeron las del Norte de Menorca, S'Arenal-Cabo Re-



gana y Freus de Ibiza y Formentera. La gestión de estas tres reservas, al situarse en aguas interiores, corresponde en exclusiva a la Administración de la Comunidad de Baleares.

Estas nuevas reservas hacen que España se mantenga como el país con mayor número de reservas marinas y espacios naturales protegidos en el Mediterráneo (13), por encima de Francia e Italia. A estas actuaciones hay que añadir la instalación de arre-

cifes artificiales, considerados por los expertos como el complemento ideal para la protección de los recursos marinos. Resultan muy efectivos para proteger determinadas zonas frente a artes de pesca que pueden resultar dañinos en esa área, como el arrastre cuando se efectúa en zonas poco profundas.

La construcción de arrecifes también sigue a buen ritmo, superándose los sesenta en el Mediterráneo. El más importante de los instalados



últimamente es el del Garraf-Penedés, el más grande de los instalados en Europa, y del que se ofreció información en estas páginas.

Se estrena el Cantábrico

A finales de 1998 se delimitó el primer espacio protegido en el Cantábrico, el biotopo del área de Gaztelugatxe, en Vizcaya, y cuya gestión corresponde a la Administración de la Comunidad

del País Vasco. El iniciar una acción protectora en esa zona es algo que consideraban como necesario los expertos, como declaraba en su día a esta revista Julio Mas, director del Instituto Español de Oceanografía en Murcia e investigador principal del IEO para el estudio sobre reservas marinas. En concreto, señalaba que *sería aconsejable establecer alguna reserva en el Cantábrico con el fin de lograr una colección de sistemas tipo. También es aconsejable estudiar espacios que*

***“Si se mantiene el actual ritmo de creación de reservas marinas, en un plazo relativamente corto cubriríamos esas obligaciones, entre comillas, que tendríamos de proteger cada uno de los ecosistemas que hay debajo del agua”
(Julio Mas).***

estén bien, no sólo los urgentes, a fin de establecer medidas de protección antes de que se deterioren. El biotopo de Gaztelugatxe viene a cubrir ese objetivo, ya que en él se hallan especies endémicas de la costa vasca.

De todas formas, resulta la excepción que confirma la regla, ya que sigue primando el interés pesquero y de protección de praderas a la hora de delimitar una reserva.

Pero también hay otras urgencias. Y abundando en aquellas declaraciones, realizadas hace ahora tres años, Julio Mas señala que *hay un gran desequilibrio entre las reservas en el Mediterráneo con las que hay en el Norte. La delimitación está en función de las prioridades y las urgencias. Por muchas razones, pero sobre todo por la presión antrópica, el Mediterráneo está más presionado que el litoral Cantábrico. Lo que ocurre es que eso no debiera ser un razonamiento que impidiera desarrollar reservas en el Cantábrico y en la parte gallega porque, por ejemplo, las rías gallegas constituyen un ecosistema único. Las praderas de laminarias de todas las comunidades rocosas de la costa cantábrica, de Asturias y el País Vasco también deberían tener una red de reservas similares.*

El director del Centro Oceanográfico de Murcia prosigue en su razonamiento: *Ahora tenemos o bien reservas marinas que son de uso*

compartido por la Administración Central y las Comunidades Autónomas, o pequeños espacios protegidos como continuación de ecosistemas terrestres. La idea inicial es que lo mismo que hay una red de Parques Nacionales, que lo que pretenden es conservar hábitats característicos de la Península y de sus islas, esa misma política se debería aplicar a los espacios marinos. Lo mismo que hay una zona protegida como Cabañeros para la protección de la dehesa mediterránea, debería haber uno —que lo hay— donde el coral rojo estuviera protegido (Alborán). Toda esa variedad de comunidades debería tener un espacio tipo protegido que permitiera su conservación, o más de uno en el caso de que fuera excesivamente reducido.

Como señala Julio Mas, quizás en el futuro se diferenciarán bastante lo que son reservas de pesca de las marítimas. Es posible que haya reservas meramente de pesca y que no contengan especies de interés ecológico. En este sentido, apunta que de hecho ya se está trabajando, en el marco de un convenio firmado entre el IEO y la Junta de Andalucía, para desarrollar una reserva de pesca en la desembocadura del Guadalquivir. *Sería una reserva exclusivamente pesquera, no porque la desembocadura no tenga interés ecológico, que lo tiene y mucho. Y esto podría ser aplicable a prácticamente todos los estuarios, porque todos son una zona de alta producción y de reclutamiento de*

La idea de que cada una de las islas Canarias debería tener su reserva marina, dadas sus singulares características, va camino de convertirse en realidad con el estudio de dos nuevas zonas protegidas.



juveniles de determinadas especies.

Canarias, un caso especial

Además de ese proyecto, en la actualidad están en estudio otras dos posibles delimitaciones en Canarias. Y es que las islas constituyen un caso especial, a juicio de Julio Mas. Cada isla tiene unas características singulares, que vienen determinadas por su tamaño, por su mayor o menor proximidad a la costa africana y por la distancia entre ellas, que hace que tengan unos ecosistemas totalmente distintos. *Ahora hay dos reservas, una en cada extremo. La de Graciosa no tiene nada que ver con la de El Hierro. En tierra hay tantos parques [en las Canarias] porque no tienen nada que ver entre ellos. Pues debajo del agua ocurre algo similar. En el futuro, precisamente por su diversidad, sería un objetivo que cada isla tuviera una reserva.*

Precisamente el hecho de que exista esta diversidad es el que provoca que haya un mayor número de reservas, ya que hay más que proteger. Es-

ta situación sería trasladable a la costa española en su conjunto, y sería la explicación del por qué nuestro país está a la cabeza de Europa en reservas marinas en el Mediterráneo. Naturalmente, a ello hay

que unir la voluntad de proteger estos espacios.

A pesar del buen número de reservas delimitadas en los últimos tiempos, el proceso no resulta sencillo. No consiste

en la publicación en un boletín oficial, como señala Julio Mas, sino que hay un largo camino previo y de seguimiento después. Requiere una serie de estudios para valorar su idoneidad, si va a tener un efecto real, tanto sobre las especies a proteger como del hábitat en sí, delimitar lo que hay que proteger. La decisión también conlleva unas implicaciones económicas de balizamiento, de vigilancia... Hay una serie de usos que son tradicionales en todas las reservas que requieren una negociación, una regulación... Una vez que empiezan a funcionar surgen otros problemas, como el que se constituyen en focos de atracción, especialmente para el buceo, por lo que tiene que ser regulada y controlada esta actividad; tienen que establecerse áreas de protección integral, zonas de protección en que la actividad puede ser más abierta.

Además, el dinero es escaso y hay que valorar bien dónde se invierte. Uno de los proyectos que está llevando a cabo actualmente el Instituto Español de Oceanografía contribuirá a facilitar no sólo la realización de los estudios previos a su posible delimitación, sino que dicha delimita-

RESERVAS MARINAS

Reserva	Año de creación	Superficie (Has.)	Gestión
Tabarca	1986	1.400	Administración del Estado y de la Generalitat de Cataluña
Islas Medas	1990	533	Administración de la Generalitat de Cataluña
Islas Columbretes	1990	4.400	Administración del Estado
Cap Negre	1993	15	Administración de la Generalitat de Cataluña
Cabo de San Antonio	1993	250	Administración de las Generalitat Valenciana
Isla Graciosa	1995	70.700	Administración del Estado y de la Comunidad de Canarias
Cabo de Palos	1995	1.898	Administración del Estado y de la Comunidad de Murcia
Cabo de Gata	1995	12.200	Administración del Estado y de la Comunidad de Andalucía
Isla de El Hierro	1996	750	Administración del Estado y de la Comunidad de Canarias
Isla de Alborán	1997	429 (*)	Administración del Estado
Cap de Creus	1998	3.073	Administración de la Generalitat de Cataluña
Gatzelugatxe	1998	130	Administración de la Comunidad del País Vasco
Freus de Ibiza y Formentera	1999	13.617	Administración de la Comunidad de Baleares
Norte de Menorca	1999	5.119	Administración de la Comunidad de Baleares
S'Arenal-Cabo Regana	1999	2.394	Administración de la Comunidad de Baleares
Masía Blanca	1999	278	Administración del Estado

(*) No se incluye la superficie de la reserva de pesca.



La delimitación está en función de las prioridades y las urgencias. Sin embargo, ello no debería impedir, a juicio de Julio Mas, desarrollar una red de reservas en el Cantábrico que permitiera proteger su singular ecosistema.

ción sea lo más ajustada posible, a fin de rentabilizar al máximo ese espacio protegido. Se trata, en concreto, de la realización del Estudio de la Plataforma Continental Española (SPACE), del que se daba información en el número de marzo de nuestra revista. Entre otras aplicaciones de ese proyecto estará la de seguir la evolución de las reservas marinas, saber si los límites establecidos para las actuales reservas son los idóneos o deberán ser modificados, o si los arrecifes artificiales están en el mejor lugar para cumplir su misión, como señalaba José Luis Sanz, oceanógrafo-geólogo del IEO.

Volviendo al estudio de las zonas que habría que valorar en el Cantábrico, y enlazando con este proyecto de cartografiado, Julio Mas señala que la estrategia a seguir es hacer el cartografiado general de lo que son las comunidades en esa área, definir las zonas apropiadas, hacer un estudio previo y si cumplen las expectativas proceder a su protección. De todas formas, debe quedar claro que el cartografiado constituirá una herramienta más al servicio de los expertos para que, junto a otro tipo de estu-

dios, dictaminen lo que procede hacer.

Buena imagen

En estos últimos años, por otra parte, se ha dejado notar la labor de explicación y concienciación que han venido realizando, entre los pescadores y demás sectores afectados, los científicos y expertos respecto a los efectos de delimitar zonas protegidas. Esta

labor ha ido calando poco a poco, al tiempo que los resultados obtenidos en las reservas ya en funcionamiento acabaron por convencerles de la idoneidad de estas medidas.

Hoy, buena parte de los estudios para valorar la conveniencia de proteger una determinada zona se inician a partir de la petición del propio sector, como es el caso de la citada reserva marina de Masía Blanca, propuesta,

además de por la Comunidad Autónoma de Cataluña y el ayuntamiento de El Vendrell, por la Cofradía de Pescadores de Calafell. No cabe duda, como asegura a MAR el jefe de servicio de la Subdirección General del Caladero Nacional, Acuicultura y Recursos Litorales, de la Secretaría General de Pesca Marítima, José Luis González Serrano, que las reservas marinas gozan de buena imagen.

Y es que resulta fundamental que los nuevos usos que se regulen con la protección de una zona sean aceptados por los distintos colectivos. La voluntad común —científicos, administraciones y sectores implicados— resulta muy importante para el éxito de la empresa, y esa buena imagen contribuye decisivamente a que ello sea así. Sin ella no sería posible el ritmo actual en la delimitación de zonas de protección. Un ritmo que, si se mantiene, como señala Julio Mas, en un plazo relativamente corto cubriríamos esas obligaciones, entre comillas, que tendríamos de proteger cada uno de los ecosistemas tipo que hay debajo del agua. ■

RESERVAS MARINAS Y OTROS ESPACIOS MARINOS PROTEGIDOS DE INTERÉS PESQUERO



Fuente: Secretaría General de Pesca Marítima. Dirección General de Recursos Pesqueros. Elaboración propia.

Raúl Gutiérrez



MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Prevención de accidentes a bordo

Tu seguridad a bordo no es un juego



MINISTERIO DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



UNIÓN EUROPEA
Fondo Social Europeo

La reunión de Madrid concluyó con la elaboración de un documento en el que, a falta de consenso, únicamente se recoge el listado de criterios de las propuestas discutidas. Las posiciones en el grupo de trabajo han quedado perfiladas en tres líneas generales. La Unión Europea y Japón defienden el criterio de las capturas históricas como el principal a la hora de establecer el reparto de cuotas; Estados Unidos coincide en lo esencial con el anterior y, recuerda, además las medidas de autocontrol adoptadas por las partes contratantes de ICCAT, cuyo esfuerzo habría contribuido a proteger los *stocks*; y ocho países miembros, con Brasil y Marruecos como portavoces más visibles, apoyados por otros ocho observadores, reclaman el establecimiento de nuevos criterios de reparto que establezcan nuevos derechos de acceso a los países litorales y permitan el desarrollo de industrias vinculadas a la pesca de túnidos en aquellos países en vías de desarrollo. Además del listado de criterios, el documento resume la metodología de trabajo desarrollada a instancia del presidente en funciones de ICCAT, el español Ramón Barañano. Éste es el documento que se presentará en la asamblea general de la Comisión, convocada para el próximo mes de noviembre en Marrakesh.

Claves de reparto

La revisión de las claves de reparto es uno de los temas candentes en las últimas reuniones de ICCAT, en el que se juegan intereses económicos e influencias políticas y estratégicas de alto nivel. Para intentar una posición de consenso la asamblea general de 1999 en Río de Janeiro acordó la creación de un grupo de trabajo sobre la revisión de criterios de asignación de cuotas del que habrían de salir las propuestas que se aprobarían en la asamblea del 2000. Ésta es una reunión decisiva, puesto que en ella deberá decidirse la distribución del esfuerzo pesquero en los tres años siguientes y aprobarse las cuotas para el pez espada en el Atlántico Sur. El TAC actual es de

ICCAT NO CONSIGUE EL CONSENSO EN LA ASIGNACIÓN DE CUOTAS

La asamblea general de la Comisión Internacional de Conservación de Atún Atlántico (ICCAT), prevista para el próximo mes de noviembre en Marruecos, tendrá que fijar los criterios de asignación de cuotas e intentará hacerlo mediante el consenso que no ha sido posible en las dos reuniones de trabajo organizadas hasta ahora. En la última de estas sesiones, celebrada en Madrid en los primeros días del mes de abril, no fue posible conciliar las posiciones enfrentadas entre quienes defienden el mantenimiento del actual status quo, postura liderada por la Unión Europea y Japón y apoyada por Estados Unidos, y los países en vías de desarrollo, que reclaman el acceso a nuevas cuotas en virtud de su proximidad a los caladeros de túnidos, pretensión liderada por Brasil y Marruecos.



14.620 toneladas (año 2000), del que a España le corresponde el 40%.

El pez espada se presenta a priori como el *stock* estrella de Marrakesh, en el que se contraponen los intereses de los países con capturas históricas y los países en vías de desarrollo y donde el consenso parece igualmente difícil. Estados Unidos, Japón y la Unión Europea proponen la habilitación de cuotas de cooperación con los países en vías de desarrollo en función de la recuperación de los *stocks*. Al

término de la reunión de trabajo en Madrid este núcleo de países con derechos históricos de capturas se presentaba como un bloque compacto cuyos argumentos se sustentan no sólo en la defensa de intereses económicos sino en las medidas de autorregulación adoptadas en el marco de ICCAT que han llevado a una reducción de capturas, especialmente significativa en el caso de España y de Estados Unidos. En este sentido, la pretensión inicial de Brasil de que se penalizara a los países con capturas históricas por haber pescado en exceso, ha

quedado totalmente desestimada. Marruecos a su vez pretendía que las capturas asignadas en su área de influencia fueran asignadas a su país, frente al criterio seguido por ICCAT de que las capturas sean asignadas al país de bandera.

España, con una importante flota atunera, ha venido manteniendo una postura de clara defensa de sus derechos históricos. Desde el momento en que se suscitó la reivindicación de los países en vías de desarrollo las asociaciones de armadores han solicitado el apoyo de la Administración, que, efectivamente, ha conseguido trasladar a la Unión Europea la importancia de este sector. Aproximadamente 200 espaderos que faenan en aguas del Atlántico Norte y Sur, en el Índico y también en el Pacífico y unos 500 barcos que integran la flota bonitera del Norte, podrían ver amenazada su viabilidad.

Miembro de ICCAT desde 1969, y uno de sus miembros de mayor peso y más activos, España se retiró como parte contratante al acceder como tal la Unión Europea en la asamblea general de noviembre de 1997. No obstante, la sede permanente de la Comisión está en Madrid y españoles fueron los dos primeros secretarios ejecutivos de ICCAT, Olegario Rodríguez (1970-90) y Antonio Fernández (1990-96) —a quien sucedió Adolfo Ribeiro Lima—, y español fue el anterior presidente Rafael Conde de Saro, a quien en la última asamblea general, en noviembre de 1999, sucedió el japonés N. Nomura, recientemente nombrado para otra responsabilidad en la organización de las Naciones Unidas para la Alimentación, FAO. Ramón Barañano, director general de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, fue elegido como vicepresidente primero de ICCAT representando a la UE y la ausencia de Nomura le ha situado como presidente en funciones hasta que se provea este cargo en la asamblea de Marrakesh. ■

Mery Varona


 INFORME
ANAVE
2000

LA FLOTA ESPAÑOLA AUMENTA TONELAJE

EL 4% POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO TRAS LA LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR

La flota mercante española ha seguido creciendo durante 1999, pese a que el mercado internacional de fletes presenta una situación compleja y poco favorable en general, ya que, por segundo año consecutivo, ha disminuido la demanda total de transporte marítimo (toneladas por milla marina) ligeramente, y los transportes de crudo en forma más considerable.

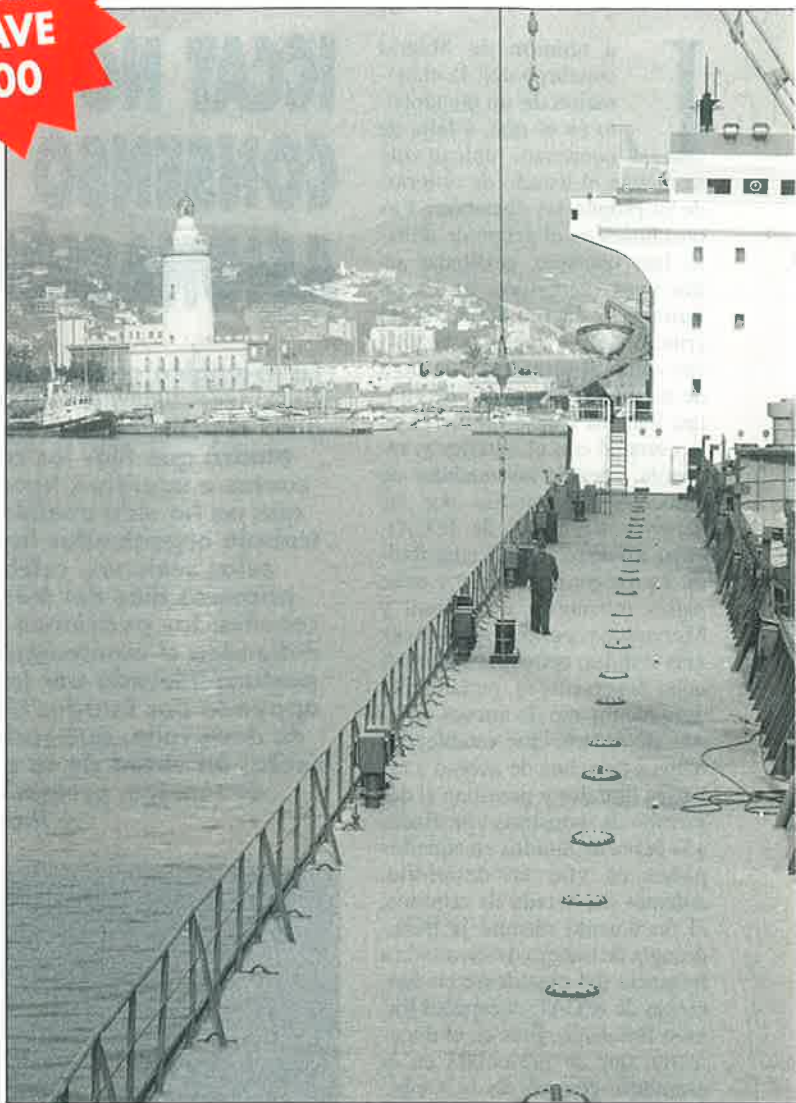
El hecho de que el sector naviero español siga comportándose, incluso contra la tendencia general del mercado, favorablemente, hace creer al Gabinete de Estudios de ANAVE que “habrá un próximo relanzamiento de la actividad e importantes proyectos pendientes, como los de la flota metanera de REPSOL y el proceso privatizador de Transmediterránea”.

La conclusión más visible de estos estados de situación, a prin-

cipios del año 2000, es la de que “nuestro sector creció un 3,2% en 1999, y es el segundo año consecutivo que lo hace tras otros diecinueve de continuado declive. En particular, la flota mercante bajo pabellón español aumentó tonelaje en un 4% y se ha recuperado más del 30% desde los mínimos que tocó en 1995”.

A favor del viento liberalizador

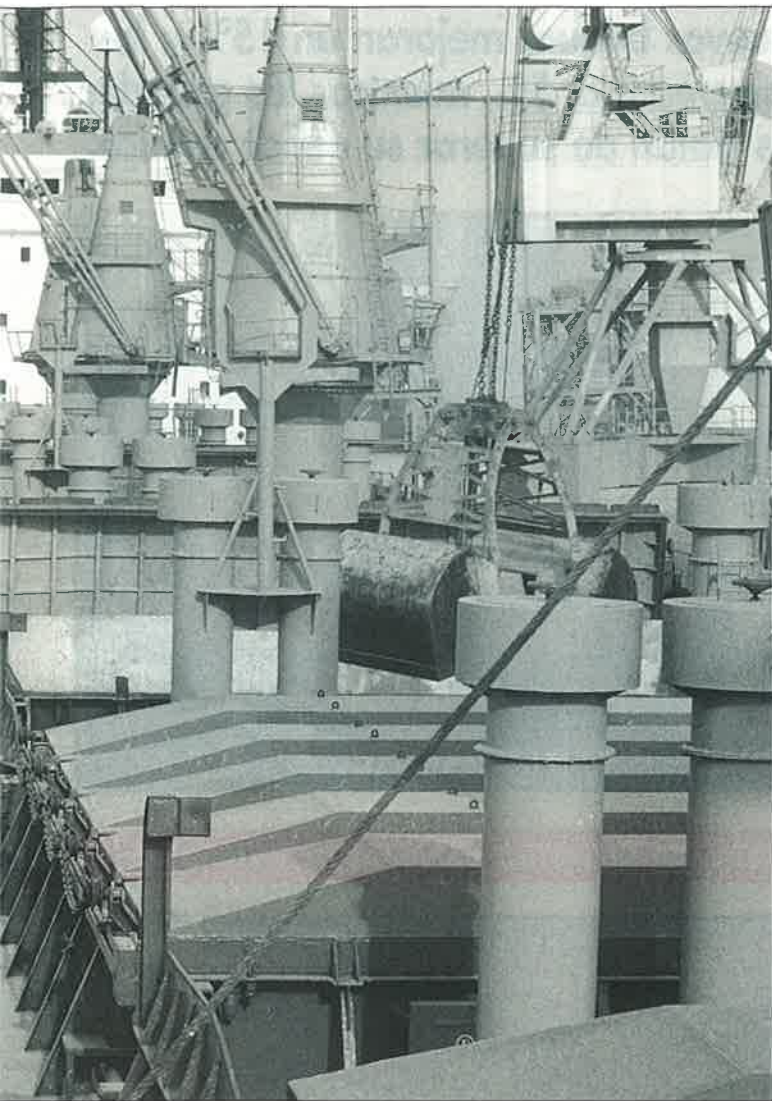
El sector naviero español ha consolidado una tendencia in-



versora que se asienta en inversión y crecimiento de las entregas de nuevos buques, que empiezan a sostener crecimientos de hasta el 15%, los más altos desde 1997, y esto es inseparable –patentiza el referido informe de ANAVE– de que el viento liberalizador ha animado las expectativas. Se reconoce, así mismo, que los estímulos de la Administración Marítima al sector –mejora de las bonificaciones al Registro Especial de Canarias, los avales estatales a la renovación de flota, etc.– han conectado oportunamente con una etapa brillante de la economía española.

Los empresarios navieros entienden que, recíprocamente, la situación revela hasta qué punto el marítimo es un sector básico de la economía nacional y debe ser impulsado insti-

Confirma una tendencia de recuperación, próxima al 30% desde los mínimos de 1995, contra un mercado internacional de fletes a la baja.



tucionalmente, pero ponen de manifiesto que "el concepto flota nacional no debe ser equiparado totalmente con el de flota de pabellón español, ya que los últimos años muestran una elevación de la flota abanderada en otros países. Incluso los principales armadores europeos tienden a abanderar, en llamativos porcentajes, en Liberia (18%), Chipre (16%), Malta (15%), Panamá (12%) y Bahamas (10%), fenómeno al que no es ajeno la tendencia española".

consecutivo. La flota operada por navieras españolas en registros extranjeros ascendía a 114 buques, con 1.151.576 GT, habiendo disminuido en el último año en 3 unidades, aunque el tonelaje aumentó un 2,1%, tras la considerable caída del 10,7% del año anterior. La flota total controlada es ahora de 325 buques, 7 unidades más que hace un año, y 2.698.841 GT, un 3,2% más que en 1999.

Al sector español le ha sentado especialmente bien la liberalización del transporte marítimo, y, en concreto, el del cabotaje, dentro de un mercado mundial que equilibra sus tendencias, entre la ligera caída del transporte de crudo y de subproductos petrolíferos y el pequeño ascenso de los graneles y cargas generales, según revela el Informe Fearnleys, soporte de las conclusiones de ANAVE.

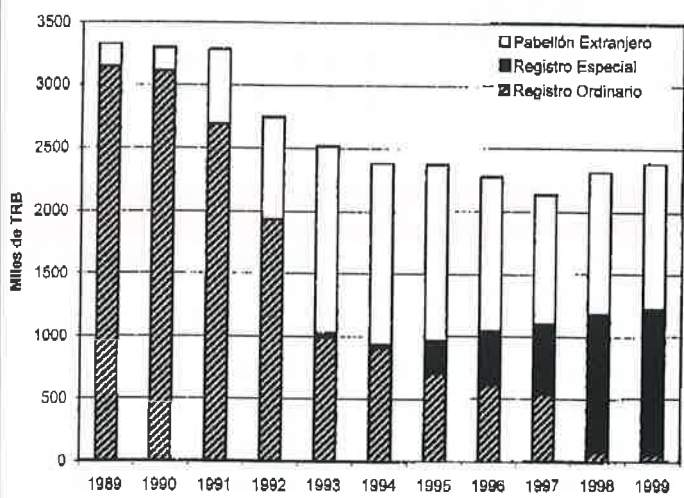
Así, al 1 de enero de 2000, la flota mercante de pabellón español estaba integrada por 211 buques, con 1.547.265 GT, cuando un año antes lo estaba por 207 barcos y 1.488.223 GT, consolidando un avance en unidades y tonelaje por quinto año

Para los redactores del Informe de situación ANAVE 2000, estas cifras revelan un sentido de evolución positiva, en tanto que corrigen al alza —por segundo año consecutivo— una tendencia de disminución, en unidades y tonelajes, de casi cuatro lustros de negocio naviero y subactividad que se trasladó a astilleros e industria conexas y auxiliar.

Punto fuerte de esta consolidación de actividad ha vuelto a serlo el Registro Especial de Canarias (REC), con aumento significativo de flota adscrita a sus favorables condiciones. Así, a 1 de enero de 2000 se hallaban inscritos en este Registro un total de 164 buques, con 1.464.138 GT y 1.685.649 tpm, es decir, 9 buques y 68.553 GT (+ 4,9%) más que el pasado año. Para dar una idea cuantitativa

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE DE PABELLÓN ESPAÑOL Y DE LA CONTROLADA POR EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS

A partir de 1995 cambiaron las unidades de arqueo de TRB a GT. Para mostrar gráficamente la evolución de la flota en unidades consistentes este gráfico se ha elaborado totalmente en TRB



del peso proporcional del Registro Especial de Canarias en el conjunto de la actividad del sector, baste decir que el 77,7% de los barcos y el 94,6% de las GT bajo pabellón español se encuentran en el REC.

Recuperación firme de tráficos portuarios

La actividad portuaria corrobora, también en el último año que cierra este Informe, el aumento decantado en unidades y toneladas movidos, hasta redondear un 5% de mejora, apenas caída en el segmento de graneles líquidos (1,78%), mientras todas las demás fórmulas transportistas registraron aumentos considerables.

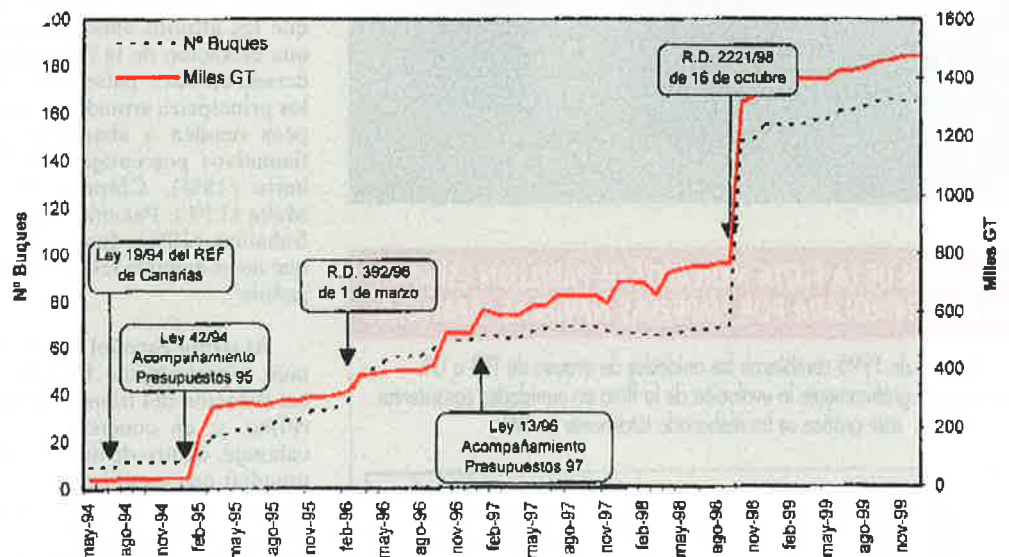
Se destaca positivamente el aumento registrado en la partida de mercancía general (un 7,7%) y aun más señaladamente creciente la de carga containerizada (hasta el 10,9%). Los graneles sólidos, por su parte, continuaron con la tendencia a la mejora –iniciada el pasado año–, habiéndose transportado 9,4 millones de toneladas más que en 1998 y 17,1 millones más que en 1997, lo que significa un aumento del 11,8% respecto al año anterior, y del 23 por ciento comparado con el de dos años antes.

Todas estas cifras entrañan una consideración positiva, que debe ser remarcada –además– al cotejo de un mercado internacional señaladamente a la baja, en el caso de los transportes de crudo y graneles líquidos, que no permite pronosticar una recuperación en el corto plazo, pues han existido demasiadas entregas de nuevos barcos, en contraste con el bajo número de desguaces. El aumento de oferta, con cifras de entregas de nuevos buques, no conocida desde 1977, llama especialmente la atención en petroleros y graneros, que rebasan el 14% en tonelaje ofertado, lo que hace creer en una recuperación más lenta de la demanda.

Las entregas de nuevos buques mejoran un 15% y los tráficos portuarios crecen al 5%, mientras las grandes líneas interoceánicas tratan de superar su déficit crónico.



EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DEL REGISTRO ESPECIAL DE CANARIAS



RESUMEN DEL TRÁFICO PORTUARIO (Tm)

		1998	1999	DIFERENCIA	VARIACIÓN (%)
GRANELES LÍQUIDOS		119.516.103	117.545.002	-1.971.101	-1,65
GRANELES SÓLIDOS		79.356.254	88.739.419	9.383.165	11,82
MERCANCÍA GENERAL	CONVENCIONAL	37.037.817	38.065.356	1.027.539	2,77
	CONTAINERIZADA	56.885.849	63.110.796	6.224.947	10,94
	TOTAL	93.923.666	101.176.152	7.252.486	7,72
TOTAL		292.796.024	307.460.574	14.664.550	5,01

El sector español considera que el marco institucional de funcionamiento se ha beneficiado con la Ley 54/1999 de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del año 2000), que modificó el esquema de incentivos a la renovación de flota, al permitir la aplicación de la amortización acelerada en el caso de buques construidos o mejorados fuera de la Unión Europea, y, al compatibilizar el esquema con las primas a la construcción naval.

Grandes líneas interoceánicas, en déficit crónico

En preocupante contraste a este sostenimiento y mejora del sector naviero español, el borrón de la cuenta continúa siendo



echado por el segmento de las grandes líneas interoceánicas, que arrastran un déficit de balanza próximo a los 250.000 millones de pesetas, una presencia testimonial que viene marcándose desde la década de los años ochenta.

Representando un aspecto muy importante del comercio español por vía marítima, las grandes líneas interoceánicas –Compañía Transatlántica Española, Hispania Lines e Ybarra y Cía. Sudamérica, ahora agrupadas en el consorcio UNILINES– van a merecer, por segundo año consecutivo, el apoyo del Instituto de Comercio Exterior (ICEX) para remontar la tendencia negativa.

El período de vigencia de este apoyo del ICEX, 1999-2003, quiere reasentar esta oferta española en forma de consorcio, para salir de los mínimos de actividad actuales –apenas facturan 10.000 millones sobre los costes y no hacerse la competencia entre las empresas españolas, que han de pujar en un mercado de gigantes multinacionales.

Se trata de un segmento del negocio naviero muy específico, que se vino abajo con la abolición de las reservas de carga y las llamadas “cargas públicas”, quedó inadaptado al nuevo marco del comercio interoceánico, y reclama una reconsideración general del mismo, que ya estudian las autoridades de Marina Mercante. Desde el Reglamento 4055/86 del Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea, que abolió las reservas de cargas y extendió a todos los comunitarios los derechos reconocidos a las navieras españolas en convenios bilaterales, nuestras grandes líneas interoceánicas han ido replanteándose su competitividad de futuro, que es, en no despreciable parte, una palanca del comercio exterior español.

El viejo *adagio* mercantil de “el comercio sigue a la bandera”, clama por su propia inexistencia actual. ■

S. de F.

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

Tipos de buques	Al 1-1-99			Al 1-1-00		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	23	578.087	1.042.145	23	586.500	1.056.620
Graneleros	1	15.581	26.972	1	15.581	26.972
Carga general	20	59.972	59.933	20	47.035	66.487
Portacontenedores	20	125.621	177.730	18	122.465	152.618
Roll-on/Roll-off	39	268.622	186.318	38	292.372	191.627
Cargueros frigoríficos	9	20.977	20.545	10	21.301	20.545
Gaseros	4	12.179	15.772	4	12.179	15.772
Buques de pasaje y ferries	56	285.640	75.060	62	326.577	80.954
Otros buques de transporte	35	121.544	159.234	35	123.255	161.744
TOTAL	207	1.488.223	1.763.709	211	1.547.265	1.773.339

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA TOTAL CONTROLADA POR ARMADORES ESPAÑOLES

Tipos de buques	Al 1-1-99			Al 1-1-00		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	29	824.411	1.492.393	27	825.086	1.494.334
Graneleros	19	567.912	1.015.845	19	567.912	1.015.845
Carga general	62	152.272	201.604	61	138.005	206.234
Portacontenedores	24	143.858	201.451	25	159.637	186.932
Roll-on/Roll-off	43	286.553	194.589	42	310.303	199.898
Cargueros frigoríficos	30	87.617	94.748	31	87.941	94.748
Gaseros	7	50.632	49.825	9	60.108	61.135
Buques de pasaje y ferries	58	302.923	77.801	64	343.860	83.695
Otros buques de transporte	46	199.880	291.472	47	205.989	300.915
TOTAL	318	2.616.058	3.619.728	325	2.698.841	3.643.736

ESPAÑA ENDURECE

Las autoridades españolas cumplieron con creces, durante 1999, el compromiso de inspección de buques que tocan puertos europeos, el "Memorándum de París" (MOU), que obliga a diecisiete países de nuestra área y Canadá a realizar revisiones de falta de seguridad u otras deficiencias a un mínimo del 25% de barcos que hacen escala en nuestros puertos.

Hasta un total de 1.654 actuaciones inspectoras se llevaron a cabo en España durante 1999 al 29,56 de los buques de paso, lo que sitúa a nuestras autoridades en el quinto lugar mundial de cumplimiento del MOU de París, resultando —a expensas de ellas— detenidos 177 barcos, el 10% del total inspeccionado, la mayor parte de las cuales se refirieron a materias de seguridad y equipo, especialmente a los buques-tanque.

Los standards de seguridad de la flota mundial, pese a la más próxima sugestión que pueda seguirse de la catástrofe del "Erika", continúan mejorando, al demostrarse —por pasiva— que el número de detenciones del MOU de París ha empezado a descender, después de 1996, en que alcanzó su techo más alto.

Justamente en referencia al caso de la catástrofe del "Erika", la Administración española ha compartido con la francesa el honor y la oportunidad de activar su "Plan Golfo de Vizcaya", que precisamente se había firmado un mes antes de producirse el accidente, por acuerdo internacional bilateral "para situaciones de especial relevancia" entre Salvamento Marítimo Español y la Sub-Prefectura de Bayona.

El resultado inspector del año 1999 revela una mejora cualitativa del esfuerzo de lucha contra las navegaciones substandard, cuyos principales infractores siguen siendo los mismos u ocultos bajo banderas de conveniencia, y, cuantitativamente, España se ha colocado

■ Detuvo 177 barcos, un diez por ciento del total inspeccionado, y fue el segundo país signatario del MOU en detección de incidencias por falta de seguridad.

en segundo lugar mundial —después de Gran Bretaña— al detectar en estas inspecciones un total de 6.680 deficiencias.

Dichas inspecciones llevan a nuestro país a ocupar el quinto lugar mundial de cumplimiento inspector entre los dieciocho países del MOU de París, con 1.654 inspecciones, tras Italia (2.194), Reino Unido (1.870), Holanda (1.825) y Alemania (1.743), y por delante de Rusia (1.454), Bélgica (1.383), Francia (819), Portugal (758) y Suecia (727), y una menor actividad de Irlanda, que sólo cumplió 100.

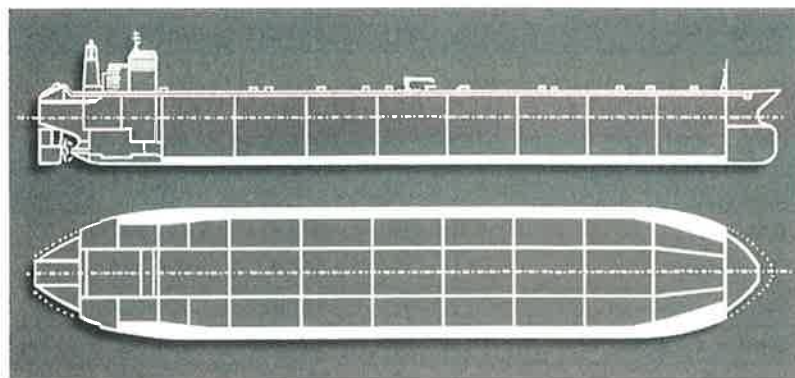
Este esfuerzo inspector ha sido remarcado por la Comisión Europea, en reunión del pasado 2 de marzo en Bruselas, que afrontó las actuaciones a seguir inmediatamente del hundimiento "Erika" a finales del pasado año, y, donde se cotejó la Base de Datos del MOU de París.

Hacia el

"doble casco" de los buques-tanque

El viejo debate sobre la necesidad de imponer la navegación de los crudos petrolíferos bajo la obligatoriedad del doble casco, defensivo de la contaminación por derrames, no ha podido obviarse en esta reunión de los expertos de la Unión Europea, al calor discursivo de las consecuencias del hundimiento del "Erika". Va a cumplirse una década desde que el gobierno de los Estados Unidos lanzó la apuesta de exigirlo a cuantos buques-tanque escalasen en sus puertos, pero en el foro de expertos de la Organización Marítima Internacional (OMI) funcionan teorías contrapuestas, y un único acuerdo que lo postpondría a los años 2021-2026, indicativamente.

Muy importantes consideraciones de orden económico hacen creer a los expertos que el doble casco o doble fondo para los tanques no evitaría —por sí mismo— supuestos de partición como el analizado en la catástrofe del "Erika", y sí se compulsa —por otro lado— el hecho del incremento de los costes de un petrolero así equipado. Un buque-tanque de doble casco representaría un sobre coste del 25 ó 30% sobre el de casco único de similares dimensiones, y para el caso de construirse solamente un doble fondo, aumentaría entre el 10 y el 15%.



Buque E3. Características principales.

Esloza entre perpendiculares	318,0 m	Peso muerto	
Mango	57,0 m	al calado máximo	295.000 T (metr.)
Puntal	31,1 m	Capacidad de carga	345.500 m ³
Calado de diseño	21,1 m	Capacidad lastre	106.100 m ³
Calado máximo	22,0 m	Velocidad de servicio	15,4 nudos
Peso muerto al calado de diseño	280.000 T (metr.)	Autonomía	24.000 millas

LA INSPECCIÓN DE BUQUES



Los expertos evalúan también que el doble casco/doble fondo reduce espacios de carga neta, lo que incrementaría el precio propio del flete petrolífero, y así mismo habrían de estimarse las aportaciones –y su coste– de atmósferas inertes intercascos, su mantenimiento, etc.

Precisamente, la Comisaria

Europea de Transportes, la española Loyola de Palacio, tiene en estudio un paquete de medidas que se proponen la revisión del esquema de la Organización Marítima Internacional (OMI) hacia la limitación de este tipo de riesgos, que principiarían por “el refuerzo de los controles e inspecciones a petroleros, vigilancia más estrecha de las Sociedades

REPSOL anticipa la inspección propia

La multinacional española REPSOL-YPF ha captado el mensaje de la Comisaria de Transportes de la Comisión Europea, la también española Loyola de Palacio, sobre el endurecimiento de las normas de seguridad activa y pasiva de los petroleros, a raíz de la espectacular catástrofe del “Erika”.

Los buques transportistas para REPSOL deberán asumir “un procedimiento interno y previo de inspección técnica, luego de que demuestren fehacientemente estar registrados por una de las Sociedades de Clasificación entre las diez más importantes del mundo. Todas estas exigencias requerirán un mayor grado de satisfacción en el caso de barcos con más de quince y veinte años de antigüedad, a tenor de un coeficiente a incrementar según los años de servicio del barco que se trate”.

Esta actuación previsora, tomada de “motu proprio” por la petrolera española, se extiende también a la clarificación de roles, tripulaciones y dotación de servicios de seguridad a bordo, en línea con las más avanzadas recomendaciones de la International Chamber of Shipping (ICS).

de Clasificación, y el posible adelanto –al año 2015– de la completa prohibición de entrada a los puertos europeos de los petroleros de un único casco”.

El petrolero E-3, alternativa tecnológica

Tecnología alemana, francesa y española han sumado una apuesta por el buque-tanque ecológico del futuro, el petrolero “E-3”, cuyas fases de investigación y desarrollo contemplan (ver cuadro) esa vocación de minimizar los riesgos de derrame de crudo y plantear una alternativa de seguridad, afianzada en cinco de los principales astilleros europeos.

Entre las ventajas de orden general del “E-3” figuran una serie de elementos de navegación y seguridad activa y pasiva, dobles casco y fondo, disposición estructural separada y contención de la carga en tanques, etc. La incorporación de estos nuevos elementos compensaría su problemática de costes, al alargar sensiblemente la vida media del petrolero, hasta unos 25 años de servicio pleno, y hacer menores los consumos de combustible, en razón a sus mejores capacidades propulsoras.

BARCOS INSPECCIONADOS EN 1999		
Región	Memorándum	España
Carga seca	34,5%	38%
Bulk carrier	27,2%	31,7%
Buque tanque	14,2%	11,5%
Container	7%	4,9%
Frigorífico	4,6%	5%
Pasaje	4%	3,4%
Ro-Ro carga	3,4%	3,2%
Otros	4,8%	2,1%

Los costes del “E-3”, comparados con los de un modelo actual de similares dimensiones, apenas incrementarían un 6% la obra, siendo de comprensible rentabilidad sus novísimas prestaciones. Aun así, el super-petrolero ecológico “E-3” fletó su ingeniería ya hace unos años y podría ser objeto de re-estudio si las autoridades de la Unión Europea confirman un nuevo calendario de la exigencia del doble casco, con lo que no harían más que relanzar un neto producto de tecnología propia. ■

S. de Francisco

Autodefensa del sector petrolero y ultimátum medioambientalista

El inevitable impacto sobre la opinión y conciencia pública que se ha seguido de la catástrofe del “Erika” sostiene sentimientos comprensiblemente divididos entre la industria y el ecologismo, los consorcios económicos y las organizaciones de la sostenibilidad.

Las petroleras no se apartan de su convicción de que “en términos de tonelaje, la cantidad de petróleo transportado por mar ha subido un 60%, entre 1983 y 1999, pese a lo cual existe una reducción continuada de los derrames en estos últimos dieciséis años”.

La red de ecologistas y organizaciones por la sostenibilidad urge, con un ultimátum a junio del presente año 2000, “la modificación del protocolo referido a grandes accidentes con derrame, por parte de los firmantes del Convenio de Barcelona, y expresamente para los mediterráneos”.

Entre medias, la Carta de los Sectores Marítimos sobre Calidad no desciende de las alturas de una voluntarista idea de auto-regulación por el sector transportista, y como se firmó en Amsterdam (1998) “la principal responsabilidad sobre la seguridad del buque recae sobre el Estado de la bandera y los navieros” (sic).

Primeras conclusiones de la Comisión Investigadora de la catástrofe

EL "ERIKA" FUE UN PROBLEMA DE CORROSIÓN POR MANTENIMIENTO INADECUADO

"La pérdida del "Erika" se debió a la rotura de un mamparo longitudinal, debilitado por corrosión a causa de un mantenimiento inadecuado", según un primer informe de la Commission Permanente d'Enquête sur les Événements de Mer del gobierno francés, al que ha tenido acceso la Revista "MAR".

El referido tribunal de encuesta entiende que "un fallo estructural de este tipo no es, en general, detectable por las actuales inspecciones (MOU de París) y cae bajo la responsabilidad de las inspecciones del Estado de bandera y de la Sociedad de Clasificación". El accidente del Erika confirma —como vienen expresando reiteradamente la Organización Marítima Internacional y la Comisión Europea— que "la normativa internacional de seguridad que se aplica a los buques-tanques es adecuada, pero deberían perfeccionarse las inspecciones, tal vez a realizar en un número más reducido, pero más en profundidad y concentradas en aquellos barcos que presentan, potencialmente, mayores riesgos".

Las autoridades francesas han detectado, también, que "no menos de cuarenta petroleros usaron como pantalla la catástrofe del Erika para limpiar tanques en alta mar, y algunos de ellos fueron sorprendidos haciéndolo por pilotos franceses que sobrevolaban la zona de Bretaña".

Corrosiones en tanques

El Erika inició la maniobra de salida el pasado 10 de diciembre de 1999 a las 19 horas, y a las 23 desembarcó el práctico, haciendo constar "el aparente buen estado del buque, funcionamiento de la maquinaria y competencia de la tripulación", después de cargar en el puerto de Dunkerque.

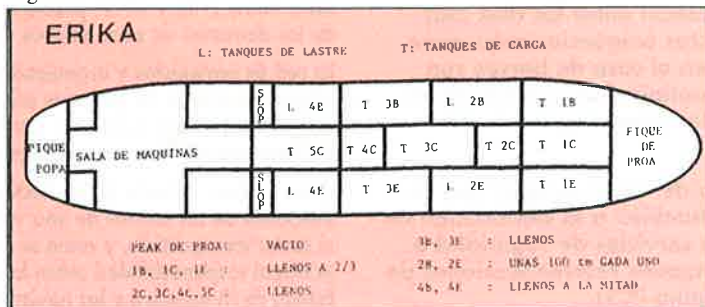
La encuesta puntualiza que "el buque encontró mal tiempo durante la travesía por el Canal de la Mancha (viento del W a SW de fuerza 7/8 y olas de 3 a 4 metros), por lo que fijó una velocidad de 8,7 nudos, siendo la normal del buque 12,5".

A la salida del Canal —continúa el Informe— puso rumbo 210

hacia la separación de tráfico de Finis-terre, en medio de un fuerte temporal con viento de fuerza 9 y olas de más de 6 metros. A partir de las 12,40 del día 11 el buque escoró hasta los 10 grados y el capitán ordenó sondar los tanques y descubrió que el tanque de lastre 2 E, que debería estar prácticamente vacío, se encontraba lleno hasta la mitad, y que el nivel del tanque de carga 3 C —que debería estar lleno— había descendido notablemente.

Al deducir que una parte de la carga había pasado del tanque 3 C al 2 E, el capitán decidió vaciar el tanque de lastre 4 E, que estaba mediado, operación que realizó de 13,30 a 15,30. Y a las 14,08 horas lanzó una primera llamada de socorro (Mayday) a un centro de salvamento francés, que no conseguiría contactar por fonía con el buque.

Figura 1



Finalizado el deslastre, se comunicaron los tanques para equilibrar el buque y reducir la escora, y persistiendo el mal tiempo, se tomó rumbo al puerto francés de Donges, para obtener abrigo e inspeccionar con detalle, registrándose fuertes cabeceos y aumentos del oleaje, conforme la embarcación se acercaba a la plataforma continental.

Hacia las 00,00 horas del día 12 aparece una nueva escora en el buque y a las 3,30 se constata una fuga de fuel-oil, y a las 05,00 el costado del tanque de lastre se abrió hacia su mitad, de modo que el capitán lo comunicó a los servicios de socorro y ordenó la evacuación de los tripulantes. Realizada completamente la puesta a salvo de los tripulantes, el casco del buque se abre y las dos partes se separan y, finalmente, se hunden, primero la de proa, en la noche del 13 al 14, y luego la



ha sido inspeccionado con suficiente atención en sus estructuras y seguramente los certificados del buque no reflejaban fielmente su estado, a juzgar por los hechos, más débil de lo que se creía”.

“En su último viaje –prosi-gue el Informe– el Erika sufrió una infrecuente dureza del tiempo y el estado de la mar, lo que provocó movimientos del buque que hicieron trabajar la estructura, sometiéndola particularmente a esfuerzos cíclicos de flexión (arrufo y quebranto) y a fuerzas cortantes de importancia en las zonas de los mamparos, por lo que el conjunto de ambas solicitudes pudiera haber producido deformaciones locales”.

“Las grietas y pliegues observados en la cubierta –dice el Informe– se atribuyen al efecto de los movimientos de lastres realizados, que condujeron a un asiento negativo y a un aumento de los momentos flectores en cubierta, así como a los esfuerzos locales por los golpes de mar. Como consecuencia de estas grietas fue avanzando la rotura del barco, hasta que se produjo el pandeo de la cubierta y, como consecuencia, una gran abertura en el tanque de lastre 2 E, que permitió el embarque masivo de agua. Y el fallo de la estructura de cubierta condujo a una concentración de tensiones en el fondo –que trabajaba a tensión– produciendo la rotura de

de popa, a las 14,45 del día 14. (Ver figura 1).

El Informe señala positivamente la actuación del capitán del buque, “de formación sólida, quince años de experiencia en la mar”, y reseña que “abandonó el buque en último lugar y llevando con él los principales documentos de a bordo”, lo que ha permitido conocer que el Erika “había sido inspeccionado con mucha frecuencia, si bien sucesivos capitanes que lo mandaron habían denunciado la existencia de corrosiones en ciertos tanques de lastre”, a lo que se atribuye una primera causa del accidente.

Insuficiente inspección

La encuesta del gobierno de Francia deduce que “el Erika no

• Las autoridades francesas dedican un fuerte varapalo al sistema inspector y a la falta de seriedad transportista de las petroleras y los exportadores de crudo.

las chapas del forro en dicha zona, así que las partes de proa y popa pivotaron, teniendo como charnela la cubierta, hasta la rotura del buque en dos”.

El Informe no aprecia “errores notables” en el comportamiento de la tripulación, pero se pregunta sobre “el grado de conocimiento de las debilidades de la estructura por parte de armadores y managers”, a los que reprocha “la falta de transparencia de la propiedad del buque”, a lo que alude como “un montaje deliberado para enmascarar las responsabilidades de los verdaderos propietarios”. Las autoridades francesas constatan que “al momento de emisión de este Informe, ninguna de las empresas y sociedades interpuestas que se relacionan con el Erika había reivindicado la propiedad

del buque ni se había puesto en contacto con ellas”.

En cuanto al factor meteorológico y su incidencia en el accidente, la Comisión de Encuesta lo considera “agravante” –junto con el estado de la mar– pero concluye que “el buque debería haber podido resistirlo”.

Primeras conclusiones

La Commission Permanente d'Enquête sur les Événements de Mer francesa culpabiliza, en primer término de sus conclusiones, “el retraso con que los armadores y Estado de bandera han transmitido las documentaciones de base a esta encuesta”, por lo que recomienda revisar las reglas de la Organización Marítima Internacional (OMI) hacia una mayor obligatoriedad.

Denuncia a la administración marítima de Malta “por no tener un cuerpo de inspección adecuado”, pero eleva el rigor de su varapalo a “las refinерías y exportadores de crudo –de los que no salva ni a los franceses– que contratan fletes con embarcaciones de oscura propiedad y descontrol de inspecciones sobre sus características y estados de funcionamiento”.

“Las refinерías y exportadores de hidrocarburos deberían conservar, a disposición de las autoridades competentes, copias de planes de secuencia de carga; los inspectores de vetting deberían poner más atención en la estructura, y los buques-tanque de más de veinte años de antigüedad debieran inspeccionarse a lo menos una vez al año”... Recomiendan, así mismo, “no fletar barcos antiguos que hayan cambiado de propiedad en los últimos 24 meses, como no sea bajo las mayores precauciones”, etc. Postulan la actualización de las bases de datos que contengan –obligatoriamente– “más fiabilidad sobre la calidad de los buques (Equasis), situación patrimonial, seguros, gestores náuticos u operadores comerciales”, y que, en definitiva “sean tan exigentes con la calidad de los buques que emplean para productos sucios como lo son para los transportes de productos limpios...” ■

Un pliego de cargos sin chauvinismos

Las autoridades francesas han dirigido un fuerte varapalo urbi et orbi, sin chauvinismos, empezando por culpabilizar a sus propios protagonistas económicos, las petroleras francesas, sobre el cúmulo de despropósitos que ha rodeado la catástrofe del Erika.

Han llegado a exigir que “los grupos petroleros franceses aseguren la disponibilidad –bajo pabellón nacional– de una parte mayoritaria de la flota que utilicen para transportar crudo”, en su explícita beligerancia contra las banderas de conveniencia y la oscuridad del flete. Lo cual parece incluso contrario a la normativa UE sobre Libertad de Prestación del Servicio de Transporte Marítimo (Reglamento CEE 4055/86), según ha sabido la Revista MAR en fuentes consultoras independientes.

Pero, aún más, las autoridades francesas han puesto ante el fiscal del Tribunal de Gran Instancia de París a los responsables de cinco barcos que, aprovechando la confusión y destrozo medioambiental del Erika, limpiaron tanques en la zona, al amparo de la noche. Aviones de reconocimiento franceses avistaron no menos de cuarenta vertidos entre el Golfo de Gascuña y la Charente Marítima y apresarian cinco en flagrante operativa.

S. De Francisco

S. De Francisco

Histórico contrato arrancado contra el "dumping" asiático, que pujó mil millones/unidad a la baja, y perdió



ASTILLEROS ESPAÑOLES ADJUDICA LOS TRES SUPER-METANEROS PARA REPSOL

Astilleros Españoles ha ganado el macro-contrato de los tres buques gaseros para REPSOL-YPF, por valor de 100.000 millones de pesetas, a construir en sus instalaciones de Sestao y Puerto Real, después de un disputado concurso. Con este contrato la tecnología española obtiene al fin una señalada victoria sobre sus competidores asiáticos, que habían pujado a la baja con su recurrente práctica de "dumping".

La operación fija los plazos de entrega a partir del próximo año 2002 y compromete unas inversiones de 7.500 millones de pesetas en los referidos astilleros de Vizcaya y Cádiz, pero las autoridades de AESA y el Ministerio de Industria han subrayado que "además, sitúa a la empresa en un mercado de futuro, con alto componente tecnológico a la vista de una demanda mundial de ocho unidades/año, y los otros tres gaseros que REPSOL-YPF no ha adjudicado aún".

res asiáticos, que perdieron aun pujando a la baja, ante el apetitoso pastel de cien mil millones de pesetas y cuatro años de ocupación plena, que para el caso del vencedor—Astilleros Españoles—supondrá más de cuatro millones de horas de trabajo aseguradas para tres mil operarios.

Había algo más en juego, porque este señalado pulso de la oferta mundial permitía colocar peones en la batalla competitiva en el sector de los graneleros con que se abre todo un siglo de

avances tecnológicos y reparto de influencias en los mercados. Para Astilleros Españoles, en números contantes, la ganancia próxima le permite elevar su cartera de pedidos desde los 72.000 a los 200.000 millones de pesetas, despejando un horizonte de cuatro años, y también el subsuelo para replantearse como consorcio de construcción civil y militar, con Bazán.

Este super-contrato repercute así mismo positivamente en ASTANO, que ejecutará los bloques para los gaseros a construir en Sestao, asegurándose un millón y medio de horas de trabajo, y otro millón de horas ocupadas irán a la industria española auxiliar, mientras la tecnología de tanques—el gas viajará a temperaturas de 163 grados bajo cero— será confiada a la multina-

cional Gaz Transport y Technigaz.

Opción a otras tres unidades

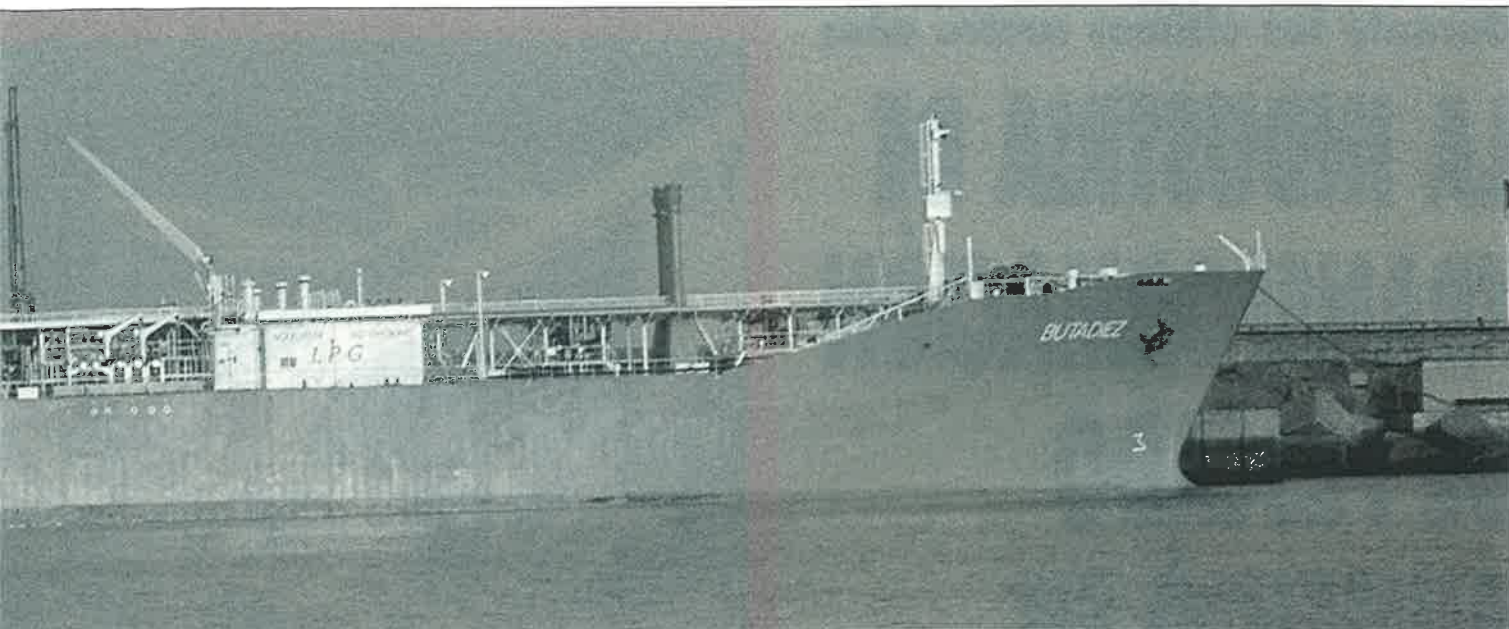
Astilleros Españoles se ha adjudicado el más importante contrato de su historia, pero su refiada pugna contra Daewoo y Hyundai alcanzaba así mismo a las opciones—que quedan abiertas—por la construcción de otros tres gaseros más, de similares características, que están en el paquete-oferta de los armadores Elcano, Fernández Tapias y Knutsen-Marpetrol, que son los firmantes con REPSOL-YPF del compromiso de veinte años para la línea Trinidad Tobago-España.

Las tres compañías se adjudicaron, el pasado verano, ese contrato de 250.000 millones de pesetas, para iniciar los referidos viajes de suministro a las plantas españolas a finales del año 2003 y el aseguramiento del mismo hasta el 2023, por lo que serán las primeras interesadas en controlar los plazos de entrega, esti-

Más de cuatro millones de horas de trabajo

La resolución del macro-contrato ha tensionado durante casi un año a la oferta mundial y especialmente a los constructo-

Sus instalaciones de Sestao y Puerto Real aseguran obra por cuatro años y recibirán inversiones de mejora técnica por 7.500 millones de pesetas.



mados en unos 32 meses. A este propósito, REPSOL-YPF y la Sociedad Española de Participantes Industriales (SEPI) han pactado las garantías y coberturas para que el primer gasero sea entregado a finales del año 2002.

Esta primera serie de tres buques deja abierta la opción a los otros tres gaseros de las mismas características –capacidad para 138.000 metros cúbicos, 284 metros de eslora– pero esta decisión queda condicionada a la entrada en funcionamiento de dos trenes de licuefacción que se construirán en Trinidad y Tobago.

Acuerdo de integración Bazán-Aesa y la paz social

La resolución de este macro-contrato se ha solapado en el tiempo y la ambientación de un conjunto de consultas y asambleas, por los que más de cinco mil trabajadores –la totalidad de la plantilla de Astilleros Españoles– han decidido, en sus respectivas factorías, la integración en Bazán.

En todas estas consultas no se hacía sino ratificar un pre-acuerdo firmado en diciembre último y por el que la Sociedad Española de Participaciones In-

dustriales (SEPI) se comprometía a “buscar vías alternativas al ajuste de plantillas”, en el futuro de integración de Astilleros Españoles en Bazán, con un contingente definitivo de 11.000 trabajadores.

Esta primera fase de negociación en clima de acuerdo y paz social dejará paso a la que se considera la más genuina del proceso integrador y se refiere específicamente al Plan Industrial, con un capítulo definitivo, los repartos de cargas de trabajo entre los distintos centros. El super-contrato de referencia, con REPSOL-YPF, ha primado especialmente a las instalaciones de Sestao y Puerto Real, que ocuparán sus diques hasta un 80 y 40% respectivamente, pero existen otros astilleros con apenas obra, como los de Sevilla y Manises.

Las mismas fuentes sindicales de Astilleros Españoles reconocen la existencia de “algunos recelos a la integración” por parte de sus compañeros de Bazán, y pronostican que habrá que esforzarse en asumir plenamente los respectivos planes de viabilidad y unificarlos, sobre la base de que –como en el recientemente firmado de Bazán– no se contemple reducción de plantilla alguna, sino “las vías alternativas al ajuste de que habla el documento de partida de la SEPI”. ■

S. De Francisco

“Que REPSOL repita con nosotros...”

Diez mil toneladas de chapa naval ya han sido encargadas por Astilleros Españoles a Aceralia, pidiéndole así mismo que se le dé prioridad en la demanda de próximas partidas, que se repartirán entre La Naval de Sestao y Astano. Un total de seis millones de horas de trabajo, que sobresaturarán unos cuatro años, en los que también habrá que formar personal especialista.

Sestao y Puerto Real construirán exclusivamente los gaseros –de los que Astano hará sus bloques– porque el astillero francés Chantiers de l’Atlantique tiene completa la cartera, pese a que figuraba como constructor en el pre-acuerdo. La tecnología de tanques será confiada a Gaz Transport, y la industria auxiliar española asegurará un millón de horas de trabajo.

El representante de la Federación de Metal de CC.OO., Ignacio Fernández Toxo, resumió gráficamente la respuesta exigida a los constructores: “cumplir, de prisa y bien, para que REPSOL repita con nosotros...”, en alusión a los otros tres barcos pendientes de adjudicar.

Una hendidura en la muralla asiática del “dumping”

El Ministerio de Industria y la Diputación Foral de Vizcaya han actuado al unisono, declarando “estratégico y prioritario el sector naval”, por lo que ambas administraciones se han reconocido como “belligerantes contra el dumping de los constructores asiáticos”.

Fuentes de la negociación del macro-contrato para REPSOL-YPF reconocieron que los asiáticos habían ofertado en “dumping” –una vez más– “en menos de 1.000 millones unidad” que la puja de Astilleros Españoles, pese a lo cual perdieron por calidad y tecnología.

El hecho de que el primero y el tercer gasero se construyan en La Naval de Sestao, según las previsiones, ha agradado especialmente a la Diputación Foral de Vizcaya, y a todo el sector vasco, reanimado también por los nuevos números de Zamakona, Murueta, Balenciaga y Pasaia, que duplicaron producción el pasado año.



Durante los últimos cuatro años

LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACIÓN DE PESCADO AUMENTÓ EN VALOR, VOLUMEN Y

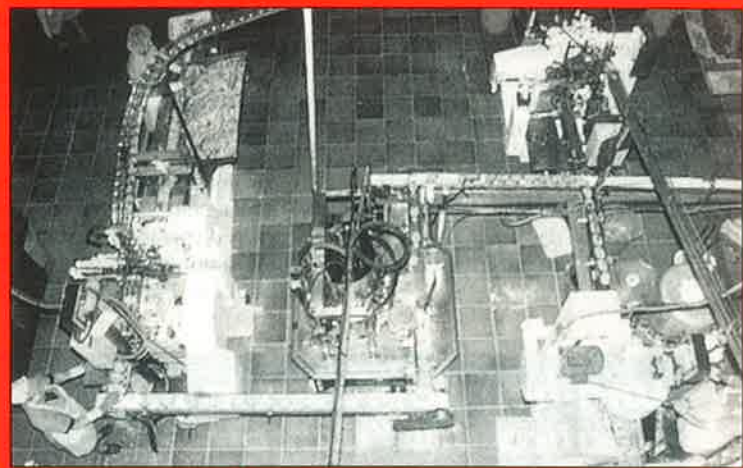
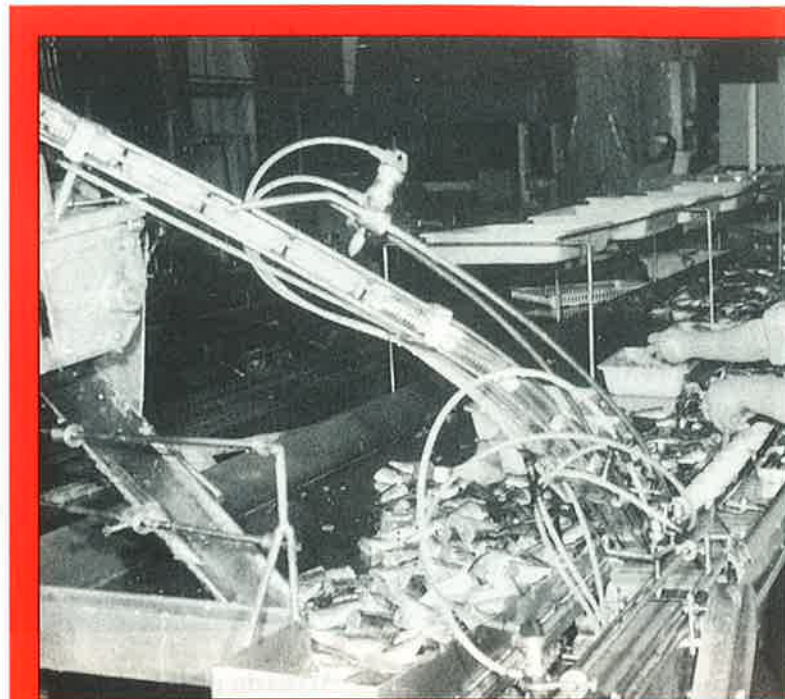
CRECE EN EMPLEO

La industria de transformación del pescado atraviesa una etapa excelente: en los últimos cuatro años aumentaron el número de empresas y de empleados, las ventas, las exportaciones, las importaciones, la tasa de cobertura y la inversión. Todas sus variables han despegado con claridad sobre las generales del sector de alimentación. La producción de conservas creció asimismo en volumen, valor y precio, y también crecieron las exportaciones, las importaciones y las inversiones de la industria conservera. El proceso parece consolidado.

El censo de empresas de transformación de pescado aumentó en 34 entre los años 1995 y 1998 y, con el del vino, fueron los únicos subsectores de la industria alimentaria española que aumentaron el número de empresas y establecimientos industriales. Las ventas netas de productos transformados de pescado aumentaron un 29,8% y suponen el 4,4% sobre la industria alimentaria. En 1995 era el 3,6%. El valor del gasto en materias primas creció un 33,7%, con una repercusión del 4,7% sobre la industria alimentaria (el 3,9% en 1995). El sector de transformación de pescado agrupa a las in-

dustrias que manipulan pescados, mariscos y derivados, las de conservas de pescados y mariscos y las de harinas de pescado. En conjunto supone el 2,19% sobre el total de la industria alimentaria, con un crecimiento apreciable en los últimos años.

La evolución del subsector tuvo una repercusión igualmente positiva en el empleo, con una tasa de crecimiento del 2,95. La población ocupada en 1999 era de 27.375 trabajadores (+ 29,6%) y una incidencia del 7,4% sobre el sector alimentario (21.125 y el 5,9%, respectivamente, en 1995). La tasa de paro se ha re-

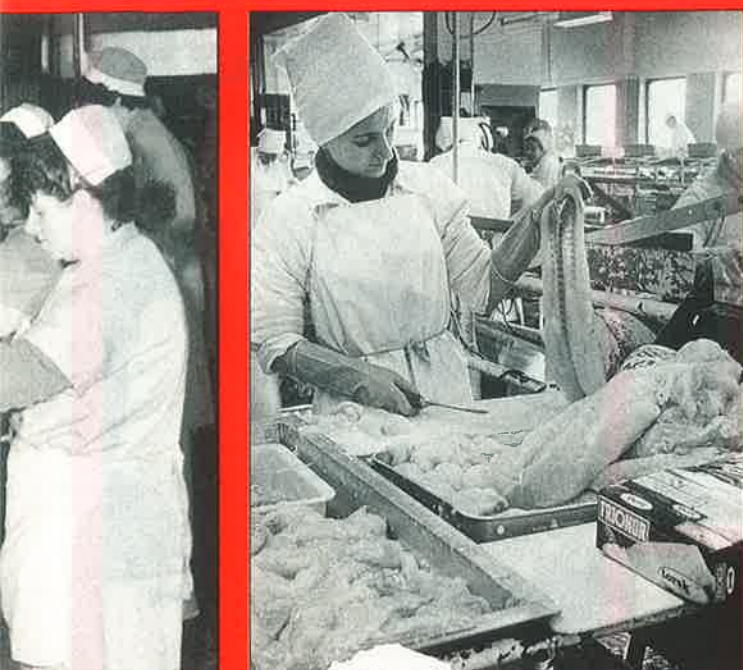


ducido drásticamente en los últimos cuatro años, pasando del 26,3% en 1995 al 11% en 1999, la variación porcentualmente más elevada del sector alimentario. La industria de transformación de pescado está integrada en su mayoría por pequeñas empresas con menos de diez empleados. Pertenecen a este grupo 413 de las 742 empresas censadas en 1998. 236 tienen menos de 50 trabajadores, 78 menos de 200 y únicamente 15 tienen 200 o más empleados.

En un ámbito que se ha demostrado tan activo la inversión ha sido igualmente considerable, con un crecimiento del 71,2%.

Pescados y derivados

En el segmento de pescados, mariscos y derivados se encuadra el pescado fresco, el congelado, los filetes y demás carne de pescado, el pescado seco, salado y en salmuera, los crustáceos y moluscos.



El sector de transformación de pescado supone el 2,19% sobre el total de la industria alimentaria, con un crecimiento apreciable en los últimos años.

Atendiendo al volumen, la partida más cuantiosa tanto en compras como en ventas en el exterior durante 1999 fue la de pescado congelado. Se importaron 348.228 toneladas por valor de 77.853 millones de pesetas. Variedades de túnidos y merluzas ocupan las partidas principales. América, África y la Unión Europea fueron los primeros proveedores. Las exportaciones superaron a las importaciones en este segmento, alcanzando las 366.857 toneladas por valor de 56.356 millones de pesetas. La mitad de las ventas tuvieron África como destino, aunque con un valor de sólo 9.781 millones. La UE compró 198.683 toneladas de congelados españoles por valor de 32.015 millones de pesetas.

Por su valor comercial las importaciones de mayor cuantía correspondieron al capítulo de crustáceos, donde el pasado año se alcanzaron los 128.778 millones de pesetas para un total de 124.183 toneladas. El de camarones, langostinos y quisquillas congelados fue el capítulo principal (93.689 toneladas y 91.505 millones) y las com-

pras se repartieron entre países comunitarios, de América y de África.

Las importaciones de moluscos ocupan una importante cuota. El pasado año se compraron 293.527 toneladas por valor de 95.861 millones de pesetas. Las jibias fueron la especie de mayor interés y el continente americano el primer proveedor. Las compras en el exterior suponen aproximadamente la mitad de las ventas en este segmento: 148.265 toneladas por valor de 48.831 millones. La UE acaparó 120.850 toneladas.

Las exportaciones de pescado fresco alcanzaron el pasado año las 73.938 toneladas por valor de 49.216 millones de pesetas, con una cuota destacada de lomos de atún cifrada en 9.501 toneladas por valor de 24.886 millones de pesetas, la mitad del valor total de las exportaciones anuales de fresco, según datos del Instituto de Comercio Exterior (ICEX), procesados por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (Anfaco).

En el año 1999 se importaron 216.303 toneladas de pescado fresco por valor de 110.591 millones de pesetas. La entrada de mayor cuantía, tanto en volumen como en valor, correspondió a salmones (19.808 toneladas, por valor de 11.513 millones de pesetas), seguido de pescados planos con 17.375 toneladas y 10.017 millones.

Conservas de pescado

En el capítulo específico de

EL SECTOR DE CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS		
	Galicia	España
	1999	
Número de empresas	53	133
Número de empleados	12.150	15.400
Producción (millones ptas.)	100.140	125.175
Exportación (millones ptas.)	35.993	52.573
Importación (millones ptas.)	10.980	39.480
Incremento de la exportación (%)	-10,92%	-9,17%
Incremento de la importación (%)	-8,53%	-3,47%
Tasa cobertura comercio exterior	369	133
Crecimiento de producción en valor (%)	5%	6%



La tasa de paro del sector de transformación de pescado se ha reducido drásticamente en los últimos cuatro años, del 26,3% en 1995 al 11% en 1999.

Las conservas de pescado el índice de precios se incrementó un 9,7%, tres puntos por encima de la media del sector. Las exportaciones aumentaron el 69,7%. Partiendo de 32.559 millones de pesetas en 1995, con una incidencia del 4% sobre el conjunto de la industria alimentaria, se alcanzaron los 55.237 millones de pesetas en 1998 y el 4,4% sobre el conjunto del sector. Las importaciones crecieron el 25%, con una incidencia del 2,9% sobre el total de la industria alimentaria. La tasa de cobertura aumentó el 41,2% y se situó en 1998 en el 156,6%. El subsector conservero está inmerso en un proceso de reestructuración con fuertes inversiones que, el pasado año, aumentaron el 60,35% respecto al anterior.

En este tiempo el empleo permaneció prácticamente estable (+ 0,02%). Las 133 empresas conserveras de pescados y mariscos que integraban el censo de este sector empleaban a 15.400 trabajadores. Una parte importante del sector conservero se ubica en Galicia: 53 empresas, pero 12.150 trabajadores.

En 1999 la producción de conservas de pescados y mariscos alcanzó 240.652 toneladas (+ 2,6%) por valor de 125.175 millones de pesetas (752.317 euros) con un aumento del 6% sobre el ejercicio de 1998. Ex-



cepto en los segmentos de sardina, con una caída del 2% en volumen y un aumento del 6% en valor, y berberechos, donde se apreció un leve descenso en volumen y valor, todas las líneas de producción aumentaron. El incremento más significativo fue el de mejillones, con 11.896 toneladas (+ 8%) y 11.997 millones de pesetas (+ 21%). El precio medio fue de 520 pesetas kilo (+ 3,26%). En el apartado de semiconserva de anchoa la producción fue de 8.185 toneladas (+ 15,3%) por valor de 9.400 millones de pesetas (+14,6%). El precio medio fue de 1.148 pesetas/kilo (-0,62%).

El mercado interior absorbió 108.783 toneladas de conservas de pescado y semiconservas de anchoa por valor de 217.374 millones de pesetas.

De esa producción se exportaron un total de 97.658 tone-

ladas (+1,66%) por valor de 52.573 millones de pesetas, con un descenso del 9,1% en valor. La Unión Europea es el principal comprador de conservas de pescado españolas, absorbiendo 66.916 toneladas por valor de 35.835 millones de pesetas. Entre los países comunitarios Italia es el primer país comprador. El

pasado año adquirió 27.270 toneladas de conservas –atún, en conservas y en lomos, caballa, anchoas en salazón– por valor de 17.082 millones de pesetas. Le siguen Francia (16.756 Tm y 7.243 millones), Reino Unido (7.294 Tm y 3.772 millones) y Países Bajos (7.112 y 3.330, respectivamente).

	PRODUCCIÓN		
	VOLUMEN		% '99 s./'98 %
	1998 Tm	1999 Tm	
Sardina	25.823	25.306	-2,0%
Atún blanco	11.073	11.516	4,0%
Atún	125.333	129.469	3,3%
Caballa	11.691	11.714	0,2%
Los demás pescados	11.655	11.680	0,2%
Mejillones	11.015	11.896	8,0%
Cefalópodos	11.525	11.617	0,8%
Berberchos	5.514	5.485	-0,5%
Los demás mariscos	13.724	13.784	0,4%
TOTAL	227.353	232.467	2,2%

Fuente: Anfacó.

Atendiendo a la distribución geográfica de las exportaciones, África adquirió 5.126 toneladas por valor de 2.556 millones de pesetas; América, 4.025 toneladas por valor de 2.954, Asia, 506 y 385, respectivamente, y Oceanía, 107 y 151. Las exportaciones a países de Europa no integrados en la UE

alcanzaron las 1.876 toneladas por valor de 1.469 millones de pesetas.

También las compras de conservas en el exterior aumentaron el pasado año. Se importaron un total de 84.289 toneladas (18,24%), por valor de 39.480 millones de pesetas

(237.280 euros), con una subida del 3,47%. Una cuota considerable de estas compras se realizaron en América, con un total de 38.031 toneladas y 14.098 millones de pesetas. Por países, Ecuador (18.340 toneladas y 6.820 millones de pesetas) y Chile (6.628 Tm y 3.112 millones) ocupan los primeros

puestos como proveedores. En la UE se compraron 8.666 toneladas por valor de 7.856 millones, una significativa parte a los Países Bajos (5.462 Tm por valor de 6.531 millones). En Marruecos se compraron 3.944 toneladas por valor de 1.688 millones de pesetas.

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PESCADOS Y SUS DERIVADOS

Producto	Volumen (Tm)			Valor (mill. Ptas.)		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
Pescado fresco	73.499	67.838	73.938	31.139	32.758	49.216
Pescado congelado	309.661	318.545	366.857	57.201	55.526	56.356
Filetes y demás carne de pescado	25.004	25.321	33.131	13.432	12.499	18.969
Pescado seco, salado y en salmuera	11.622	9.762	12.673	7.962	8.702	8.448
Crustáceos	12.100	12.571	31.792	14.111	13.957	21.405
Moluscos	122.059	133.197	148.265	47.031	48.791	48.831
Conservas de pescados	64.931	75.549	76.166	37.746	46.556	41.374
Conservas de mariscos	17.911	17.967	19.541	8.383	8.659	9.321
Harinas de pescados	30.360	21.564	35.968	2.728	1.937	2.327

IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PESCADOS Y SUS DERIVADOS

Producto	Volumen (Tm)			Valor (mill. Ptas.)		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
Pescado fresco	202.471	208.219	216.303	96.146	99.208	110.591
Pescado congelado	313.172	361.152	348.228	73.077	91.103	77.853
Filetes y demás carne de pescado	88.948	113.674	90.008	33.335	44.822	36.703
Pescado seco, salado y en salmuera	50.503	50.027	48.981	24.042	28.756	31.222
Crustáceos	107.300	130.114	124.183	106.520	131.900	128.778
Moluscos	263.401	282.536	293.527	94.028	98.850	95.861
Conservas de pescados	44.805	45.218	61.806	21.001	21.968	25.967
Conservas de mariscos	12.246	13.984	11.299	10.538	13.048	11.101
Harinas de pescados	97.333	62.931	93.261	9.104	7.240	7.169

TASA DE COBERTURA ESPAÑOLA DE PESCADOS Y SUS DERIVADOS

Producto	Volumen (Tm)			Valor (mill. Ptas.)		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
Pescado fresco	36%	33%	34%	32%	33%	45%
Pescado congelado	99%	88%	105%	78%	61%	72%
Filetes y demás carne de pescado	28%	22%	37%	40%	28%	52%
Pescado seco, salado y en salmuera	146%	136%	151%	130%	114%	158%
Crustáceos	11%	10%	26%	13%	11%	168%
Moluscos	46%	47%	51%	50%	49%	51%
Conservas de pescados	145%	167%	123%	180%	212%	159%
Conservas de mariscos	146%	128%	173%	80%	66%	84%
Harinas de pescados	31%	34%	39%	30%	27%	32%

Harinas de pescado

Aunque de menor envergadura que los capítulos anteriores, la producción de harinas de pescado tiene gran interés en el desarrollo de otros sectores, alguno vinculado también al pescado, caso de la acuicultura.

Con una producción estimada en 55.000 toneladas en el año 1999, se importaron otras 93.261 por valor de 7.169 millones de pesetas y se exportaron 35.968 por valor de 2.327 millones. La UE absorbió el 83% de las ventas al exterior, en tanto que el 58% de las compras se realizaron en países del continente americano, el 20% en la Unión Europea y el 14% en países europeos no comunitarios.

Por Comunidades Autónomas Galicia y Canarias fueron las que exportaron en mayor volumen, 17.955 toneladas la primera y 14.335 la segunda. Cataluña (33.973 toneladas), Galicia y Madrid resultaron ser las que más compraron en el exterior. ■

Mery Varona

EVOLUCIÓN DE CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS POR ESPECIES

VALOR					PRECIO MEDIO				
1998		1999		% '99 s./'98	1998		1999		% '99 s./'98
Millones ptas.	Miles Euros	Millones ptas.	Miles Euros		Ptas./Kg	Euros/Kg	Ptas./Kg	Euros/Kg	
10.509	63.160	11.139	66.947	6,0%	407	2,45	440	2,65	8,16%
11.863	71.298	12.812	77.002	8,0%	1.071	6,44	1.113	6,69	3,85%
51.136	307.334	53.181	319.624	4,0%	408	2,45	411	2,47	0,68%
7.721	46.404	7.752	46.590	0,4%	660	3,97	662	3,98	0,20%
5.336	32.070	5.356	32.190	0,4%	458	2,75	459	2,76	0,16%
9.915	59.590	11.997	72.103	21,0%	900	5,41	1.008	6,06	12,04%
3.015	18.121	3.024	18.175	0,3%	262	1,57	260	1,56	-0,50%
3.026	18.187	3.007	18.072	-0,6%	549	3,30	548	3,29	-0,10%
7.377	44.337	7.507	45.118	1,8%	538	3,23	545	3,27	1,32%
109.898	660.501	115.775	695.822	5,3%	483	2,91	498	2,99	3,03%

COTEC PRESENTA SU INFORME SOBRE NECESIDADES TECNOLÓGICAS

LA ACUICULTURA,

APUESTA DEL NUEVO GOBIERNO

La Fundación Cotec ha elaborado un documento sobre necesidades tecnológicas para mejorar la productividad y competitividad en acuicultura cuyas propuestas serán incorporadas al Libro Blanco, elaborado a iniciativa de la Secretaría General de Pesca Marítima y que ultima la tramitación para su puesta en marcha. La presentación del documento ofreció la oportunidad de proclamar las posibilidades de los cultivos marinos pero también para reiterar la necesidad de una planificación general de la gestión del litoral. Para el Secretario General de Pesca Marítima, Samuel Juárez, "la acuicultura es un sector de futuro y debe ser una apuesta para el nuevo Gobierno".

La acuicultura mundial ha tenido un desarrollo meteórico en los últimos años. En 1987 produjo 15,7 millones de toneladas. En 1996 la producción superó los 34 millones. En España su crecimiento se ha visto favorecido por una elevada tasa de consumo de pescado y por la extensión del litoral donde establecer los cultivos. En 1998 la acuicultura española superó las 313.000 toneladas, 53.900 excluyendo el mejillón, y facturó cerca de 35.000 millones de pesetas, sin incluir el marisqueo. España ocupa el puesto 14 del ranking mundial de productores. En Europa se encuentra detrás de Francia y Noruega, aunque en el mismo rango de producción, en la franja de las 200-300 mil toneladas/año.

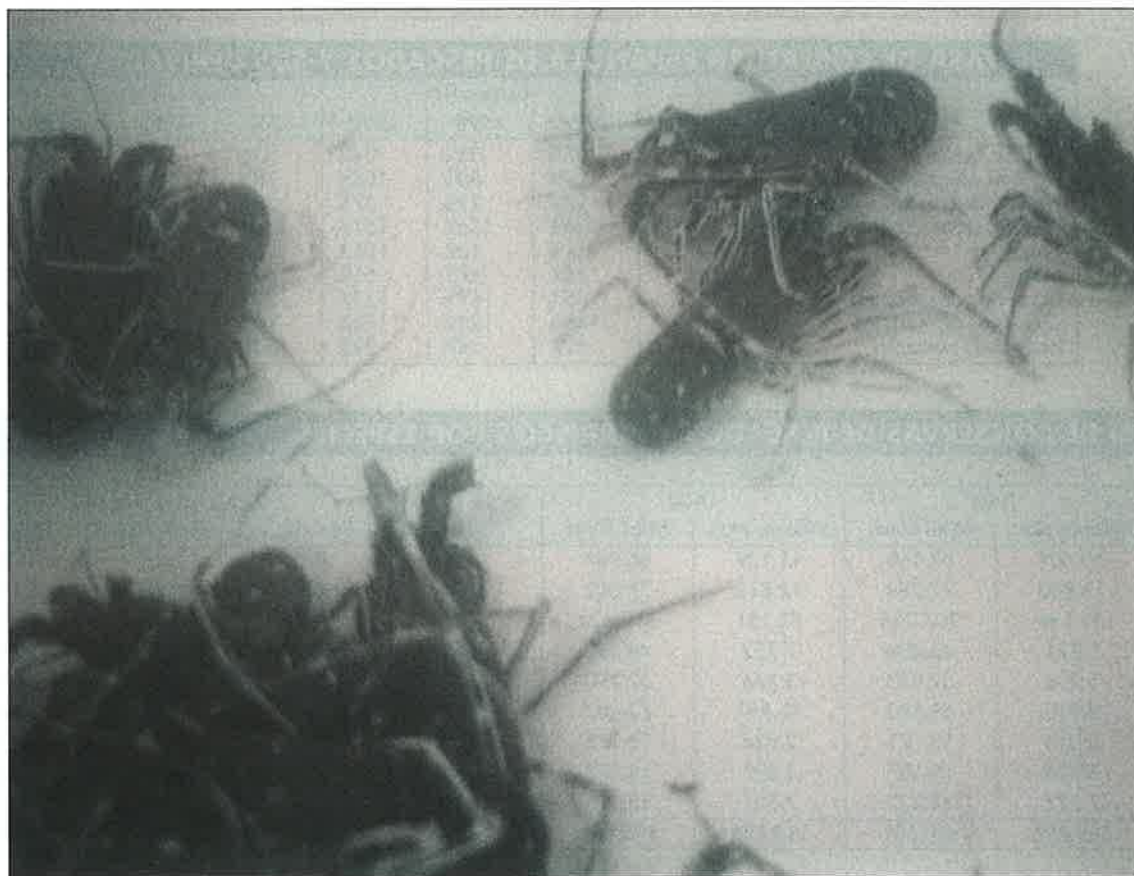
Pero el camino no está exento de dificultades y en los últimos años se han detectado distintos puntos críticos que impiden el despegue definitivo de un sector que, entre otras posibilidades, podría absorber una parte del empleo que se pierde en el sector extractivo. La Secretaría General de Pes-

ca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en colaboración con las Comunidades Autónomas implicadas, ha elaborado un Plan Estratégico de la acuicultura –plas-

mado en el Libro Blanco– para sentar las bases que permitan el desarrollo de los cultivos marinos con el máximo nivel de competitividad y optimización de los puestos de trabajo

generados. El documento de la Fundación Cotec viene a ser un apéndice tecnológico del Libro Blanco. Cotec es una fundación de origen empresarial cuya finalidad es la de contribuir al desarrollo del país mediante el fomento de la innovación tecnológica en la empresa y en la sociedad españolas.

Este documento describe las amenazas y oportunidades de carácter tecnológico y las principales líneas de I+D de la



acuicultura en España y en otros países y ofrece una serie de recomendaciones para mejorar la productividad y la competitividad de las empresas españolas dedicadas a esta actividad. Señala también los riesgos y los retos tecnológicos para el futuro desarrollo del sector y destaca la necesidad de que la investigación pública evolucione hacia fórmulas de gestión que faciliten la transmisión de las necesidades del sector industrial al sector investigador, y una planificación que permita ordenar el crecimiento y la consolidación de la industria para garantizar su desarrollo futuro.

Advierte asimismo al sector industrial de la rápida internacionalización del mercado de los productos acuícolas y de la necesidad de mejorar su competitividad mediante el desarrollo permanente de líneas de investigación propias. Finalmente, aporta una guía sobre las líneas de ayuda a las inversiones y a la I+D en acuicultura y una relación de las asociaciones empresariales de-

dicadas a los cultivos marinos en España.

Gestión del litoral

En el litoral tiene la acuicultura a un tiempo su potencial y uno de sus riesgos. Sus cinco mil kilómetros largos abren un horizonte de producción que parecería ilimitado. Pero, excepto Galicia, cuyas rías acogen las bateas que hacen de España el primer país europeo en producción de mejillón, la configuración lineal del litoral, con pocas bahías abrigadas donde instalar las jaulas flotantes, obliga a desarrollar y mon-

tar instalaciones en mar abierto o semiexpuestas, de complicada tecnología, que requieren inversiones cuantiosas.

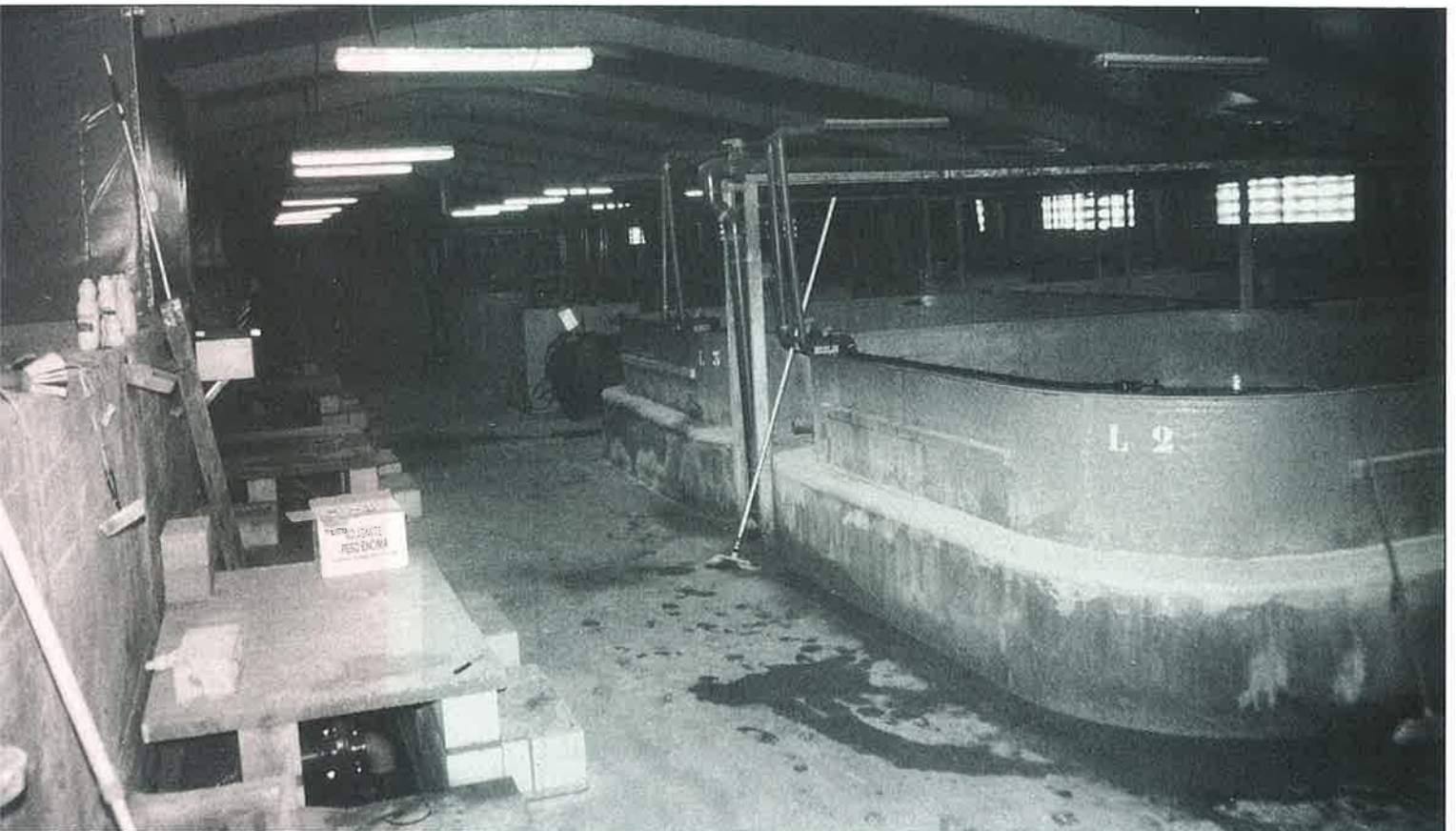
No es éste, sin embargo, el mayor de los problemas que la acuicultura tiene en relación a su ubicación. El hecho de que el litoral sea de dominio público, y no de propiedad privada, supone un hándicap empresarial –la falta de titularidad dificulta la obtención de créditos, entre otras razones–. La fragmentación de las competencias en materia acuícola dificulta la planificación y gestión del litoral y es causa de un desarrollo desigual según auto-

Hay proyectos de cultivos marinos paralizados por diversas razones que, de desarrollarse, duplicarían el sector

nomías. El reparto de competencias entre las Administraciones central y autonómicas y los conflictos de uso constituyen los auténticos cuellos de botella y estarían frenando su desarrollo y mermando sus posibilidades de competencia frente a países del entorno, como Grecia.

La complejidad y el número de los procedimientos administrativos origina una excesiva lentitud en la creación de nuevas empresas, así se constata en el Libro Blanco. De hecho, según recordaba Ricardo Laporte, gerente de la Asociación de Productores de Cultivos (Apromar) y durante la presentación del Documento Cotec, hay proyectos paralizados por diversas razones que, de desarrollarse, duplicarían el sector.

La aprobación definitiva de un mapa de usos del litoral que delimite claramente las áreas susceptibles de aprovechamiento acuícola es una de las principales demandas empresariales y también una de las



primeras tareas que previsiblemente abordará el nuevo gobierno, en colaboración con las Comunidades Autónomas. Su realización requiere un estudio preliminar de las zonas y el desarrollo de una metodología de evaluación de impactos.

Apuesta de gobierno

Con el Libro Blanco en la fase final del proceso de discusión y a punto de cierre de alegaciones el paso siguiente será poner en marcha las propuestas que contiene. "La acuicultura es un sector de futuro y debe ser una apuesta para el nuevo gobierno", aseguró el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, en el acto de presentación del Documento Cotec. Esta apuesta requerirá intervenciones en muy distintos departamentos y supondrá un impulso general al sector, insistió Juárez.

La jaula del 2000 será una instalación adecuada para el cultivo de peces alejada cinco millas de la costa.

Las líneas de actuación previstas en el Plan Estratégico son muy diversas y apuntan, esencialmente, a la desactivación de las dificultades administrativas pero también a la introducción de nuevas especies, la investigación en mejora genética, alimentación, patologías y sanidad, además de mejorar las vías de comercialización.

La alta demanda de pescado del consumidor español permitirá aumentar el número de especies cultivadas, incluso de mayor valor comercial. En el exterior abundan las experiencias en el mismo sentido: cultivo de merluza en Chile o de bacalao en Inglaterra. Si ahora se cultivan industrialmente cinco especies

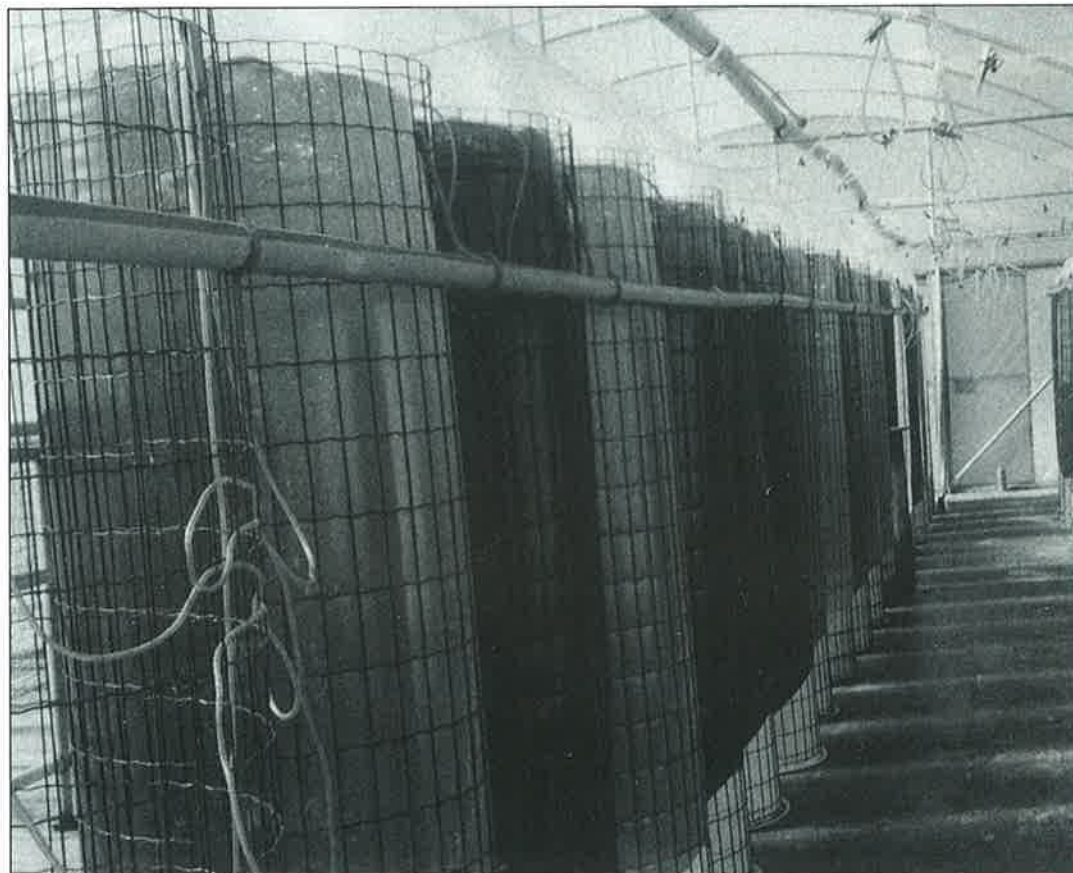
de peces: dorada, lubina, rodaballo, atún y trucha, en el futuro podrían ampliarse a veinticinco. A corto plazo la Secretaría General de Pesca trabaja sobre el proyecto de apertura de una planta experimental de cultivo semiintensivo de pulpo, en colaboración con el Instituto Español de Oceanografía, cuya ubicación, todavía sin definir, podría ser Vigo. El IEO cuenta ya con una planta experimental de acuicultura en el Centro Oceanográfico de Murcia en Mazarrón, donde se investiga sobre las distintas especies de peces (ver MAR n.º 379). La investigación, subrayaba Samuel Juárez, es la base de la actuación en cualquier sector. Y en lo que concierne a la acuicultura, en el Plan Nacio-

nal I+D le reserva una atención específica.

En cuanto a los sistemas de cultivo en mar abierta, las líneas de investigación trabajan en la llamada "jaula del 2000", instalaciones adecuadas para el cultivo de peces alejadas cinco millas de la costa. La industria naval, que aún no se ha interesado suficientemente en el sector, tendrá previsiblemente un campo de actuación para desarrollar instalaciones que atiendan a estos requerimientos.

En el apartado de comercialización, se pretende ampliar también las formas de presentación del pescado de acuerdo a la demanda, empaquetado, fileteado, etc., al tiempo que se aumenta el valor añadido.

La producción acuícola en la cornisa cantábrica y noroeste se centra en el cultivo del mejillón en bateas y el rodaballo en granjas en tierra. En menor volumen se producen ostras en bateas, almejas y berberechos en parques de cultivo. El sal-



Octopus superstar

El pulpo (*octopus vulgaris*) se destaca como la especie estrella del momento. Las iniciativas van en dos direcciones. Por un lado, se está intentando cerrar el ciclo biológico desde la puesta de simiente hasta el individuo adulto. Por otro, se experimenta el proceso de engorde de individuos juveniles.

Se ha resuelto el problema de la reproducción en cautividad, pero el proceso se halla estancado en la fase de destete: todavía es preciso encontrar el alimento inerte aceptable para las paralarvas. Las investigaciones están, pues, centradas en la formulación adecuada del pienso.

Por contra, el engorde presenta buenas perspectivas, aunque el proceso está

món, sobre el que se habían puesto esperanzas, ha pasado a una producción testimonial. En fase experimental se encuentran los cultivos de pectínidos, pulpo y besugo.

En el litoral mediterráneo y la costa suratlántica se produce dorada y lubina en granjas en tierra y en jaulas flotantes. Sólo Andalucía declaró una producción de 3.270 toneladas de dorada en 1999. Otras especies que también se producen en estas zonas son ostras, almejas y mejillón en estructuras long-line. El Delta del Ebro tiene una larga tradición en este cultivo, pese a que en los últimos ejercicios ha caído en volumen. En Cataluña, Andalucía y Murcia hay perspectivas de producción de atún rojo, pulpo, dentón y lenguado. En Canarias las expectativas se centran en dorada y lubina en jaulas flotantes.

Empresas en beneficios

También los empresarios barajan expectativas optimis-

Un proyecto en mar abierto supone una inversión mínima de 2.000 millones de pesetas

tas. Ricardo Laporte, de Aproamar, señala que no se trata de un sector subsidiado o que trabaje en proyectos experimentales, sino que la mayoría de empresas están en beneficios y las inversiones que realizan son de cuantía muy elevada. Un proyecto en mar abierto supone una inversión de 2.000 millones de pesetas.

Los datos alientan el optimismo. Este año se espera una producción de 22.000 toneladas sólo en lubina y dorada. La granja de rodaballo de La Carnota (A Coruña) es la primera del mundo en esta especie. Las granjas de engorde de atún en el Mediterráneo han disparado las exportaciones a Japón. En 1999 la Comunidad de Murcia superó las 3.000 to-

neladas de producción de esta especie.

Con el fin de garantizarse la disponibilidad de semiente en cualquier momento y circunstancia, desde el propio sector se promueve la creación de un banco de reproductores.

No se trata de sustituir a la pesca, sino de complementar el suministro de pescado, dadas las dificultades crecientes de encontrar caladeros y la reducción de capturas, se insiste tanto desde la Administración como desde el sector empresarial. Y en lo reiterado de tal afirmación parece esconderse una advertencia y un consejo. La advertencia pretende desarmar por anticipado reticencias sobre hipotéticas competen-

cias con el sector extractivo. Y el consejo se diría dirigido especialmente a sectores vinculados a la pesca de bajura y afectados directamente por la disminución de capturas.

Sería conveniente, apuntan, que las cofradías se incorporaran a la cultura de acuicultura. Éste es un proceso todavía incipiente, pero que empieza a abordarse. Jóvenes vinculados familiarmente a la pesca tradicional, desplazados por la reducción de la flota o por la desaparición de caladeros, ensayan fórmulas empresariales y laborales en este sector. Con frecuencia son las propias cofradías las que alientan en esta dirección. Recientemente, el patrón mayor de Tajao (Tenerife) sugería a los pescadores el aprovechamiento de oportunidades que ofrece la Administración para la instalación de jaulas marinas. "Es preciso que los pescadores se mentalicen de lo importante que tal explotación puede ser para nosotros", señalaba. ■

Mery Varona

también en el estadio inicial. En Galicia existen ya varias granjas dedicadas al engorde de pulpos en concepto experimental, y comercializando el producto con resultados excelentes. Ejemplares en torno a los 800 gramos capturados por los barcos son llevados a las granjas, donde en un plazo de pocos meses pasan a ejemplares adultos de tres kilos. Los riesgos de producción son escasos. Superada la fase crítica larvaria los peligros sanitarios se reducen notablemente, por lo que los índices de mortalidad son bajos y reducida también la exigencia de mano de obra.

La alta demanda de este cefalópodo en el mercado, su buena cotización, la escasez cada vez mayor de las capturas, unido a las crecientes dificultades para operar en el caladero marroquí, aumentan

el interés hacia el cultivo del *Octopus vulgaris*.

El proceso es similar al que se produce en las granjas de engorde de túnidos en el Mediterráneo. Ejemplares juveniles capturados en el Golfo de León son arrastrados en grandes redes por barcos adecuados para la operación, y trasvasados a granjas off-shore compuestas de varias jaulas flotantes en zonas próximas a la costa, donde son alimentados hasta adquirir el peso que demanda el mercado. Ubicadas hasta ahora en aguas del litoral murciano, y en menor volumen en Barbate (Cádiz), la producción de estas granjas de túnidos se comercializa prácticamente íntegra en Japón. Con frecuencia las empresas propietarias de las granjas están participadas por capital japonés y se benefician del know-how de acuicultura de aquel país. ■

M.V.





GALICIA

Una página web sirve de punto de encuentro de los marineros en la red

Una página web conecta a los marineros dispersos por los mares y proporciona información sobre temas tan puntuales como la situación de los convenios pesqueros, ofertas laborales o cursos de formación. Ésta sirve, así mismo, de foro en el que estos profesionales pueden compartir y consultar sus problemas.

De COSTA a COSTA

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) ha creado una página en la red (<http://inicia.es/de/aetinape>) que captará el tiempo de muchos marinos y gentes relacionadas con el mar por el interés de sus contenidos para el sector marítimo-pesquero.

La asociación profesional ha creado una herramienta informativa a la que se puede acceder desde cualquier punto y servirá como lugar de encuentro para un colectivo que tiene como una de sus principales características la dispersión tanto en lo que se refiere al lugar donde desempeñan su actividad como en lo relativo a sus posiciones frente a los problemas del sector.

En la página se pueden encontrar cursos, ofertas de empleo, espacio dedicado a la publicidad de las empresas relacionadas con el mundo marítimo, información sobre el sector, sanidad, servicios y un largo etcétera que irá en aumento.

Los titulados náutico-pesqueros podrán informarse de los cursos que se impartirán durante el 2000-2001, tanto los cursos de ciclos formativos de grado medio como los cursos englobados en el grado superior. Además de los cursos, se aporta información sobre los centros que los impar-

ten, las fechas y los requisitos necesarios para poder solicitarlos.

Entre las opciones que esta página ofrece está la de incluir publicidad de las empresas de los afiliados a Aetinape, estén dedicadas estas empresas al sector marítimo o no. También tienen cabida las empresas marítimas que deseen incluir su publicidad aunque sus gestores no sean miembros de la asociación. Este servicio es gratuito y la asociación se reserva el derecho de incluir la publicidad si las características no se adaptan en lo que respecta a tamaño, extensión o tipos de logos.

Bolsa de empleo

La página web de la asociación también facilita información sobre plazas de embarque o puestos disponibles en empresas del sector para aquellos profesionales dispuestos a cambiar de compañía. Junto a esta información de bolsa de trabajo aparece otra, no menos importante, como es la relación de centros médicos y casas del mar del Instituto Social de la Marina (I.S.M.) que están preparados para realizar el reconocimiento médico previo al embarque.

No podía faltar un tablón de anuncios donde se

ofrece información relacionada de forma directa o indirecta con la profesión. Esta página tampoco carece de un foro en el que se reflexione sobre los temas que afectan a este colectivo o donde se realicen consultas que llegan a todo el personal que navega por los mares.

Mediante esta página y los vínculos que la conectan a otras relacionadas con el sector náutico-pesquero, los marineros dispersos por los mares disponen de un punto de encuentro en la red en el que podrán recoger importante información que les afecta directamente. ■

BREVES

■ REPSOL-YPF NO INSTALA SU BASE DE SUMINISTROS EN VINARÓS

La base de operaciones de suministros del campo petrolífero Casablanca, que la multinacional petrolífera Repsol-YPF había instalado pocas semanas antes en el puerto de Vinarós, fue abandonada por la compañía ante la falta de interés mostrado por las autoridades locales y la dirección del puerto.

Esta base habría sido el centro de coordinación de

nuevas prospecciones en el campo petrolífero, que contará con una plataforma semisumergida para la búsqueda de nuevos pozos, así como la central de suministros necesarios para la realización de los trabajos.

Pero el interés de la compañía se encontró con la fría acogida que tuvo la base de operaciones por parte de las autoridades locales y regionales, que prevén un uso pesquero y recreativo para el puerto de Vinarós.

Ante esta situación la petrolera ha vuelto a instalar esta base de suministros en el puerto de la localidad tarraconense de San Carles de la Ràpita, que ha sido su ubicación desde que se abrió la explotación del campo petrolífero a principios de la década de los setenta.

■ NAUFRAGA UN PESQUERO CON BASE EN LEPE

El pesquero "Miguel

Coordina:
Jesús M.
Salamanca



Las embarcaciones recreativas encabezan las infracciones en el País Vasco

El Servicio de Inspección Pesquera del País Vasco levantó un total de 186 actas de infracción de las que más del 40% fueron cometidas por embarcaciones recreativas que utilizan artes profesionales para la captura de la angula y el bonito que posteriormente son vendidas a pescaderías y restaurantes compitiendo, de esta forma, directamente con los pescadores.

Durante el pasado año el Servicio de Inspección Pesquera del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco levantó 186 actas de infracción. Del total de expedientes sancionados por este Servicio, dedicado a proteger los recursos marinos e impulsar su aprovechamiento, 78 fueron cometidos por embarcaciones recreativas, 46 por buques pesqueros, 39 actas se levantaron a personas físicas, en 19 infracciones no ha sido identificada persona alguna y 5 actas se levantaron a cofradías y lonjas.

El tipo de infracción está encabezado por la práctica del marisqueo ilegal, tanto la tenencia de especies marinas de talla inferior como la captura de crustáceos y moluscos sin licencia. El incumplimiento de



las normas sobre balizamiento, señalización e identificación de los artes calados en el mar y el uso o tenencia a bordo de artes y aparejos no autorizados, constituyen otro grupo, que es-

tá seguido por la pesca ilegal sin autorización o la pesca en puertos, canales de navegación, zonas de reserva biológica y zonas vedadas. Cierran el capítulo de infracciones las actas levantadas por la captura de productos pesqueros de talla inferior a la establecida, el incumplimiento del máximo de capturas autorizadas y de los horarios y períodos de tiempo establecidos para la actividad.

Los tipos de sanciones pueden ser leves, graves y muy graves y pueden ascender hasta dos millones de pesetas. Las sanciones son acumulativas, pero hasta el momento, según el director de Estructuras Pesqueras e Inspección, Andoni Idoiaga, no se ha dado el caso de reincidencia.

Campaña bonitera

En lo relativo a la época del año destacan los meses desde mayo a agosto como el período

de más infracciones debido, a la llegada del bonito al Golfo de Vizcaya y, por tanto, la salida masiva de embarcaciones a faenar.

El alto número de embarcaciones pescando, por ser el punto álgido de la campaña bonitera, hace más difícil el control, circunstancia que aprovechan algunas embarcaciones deportivas para capturar túnidos con artes profesionales. Estas capturas son vendidas directamente a pescaderías y restaurantes y desde el Servicio de Inspección se piensa atajar la situación mediante la colaboración con las asociaciones náuticas y mayor control de las capturas en tierra. Además de las acciones y el control sobre la venta, desde el Departamento de Pesca se quiere llevar a cabo una campaña de concienciación a través de las asociaciones y clubes náuticos para aislar a los que capturen especies con embarcaciones deportivas para ser vendidas a pescaderos o restaurantes.

Otro mes en el que el número de actas levantadas es muy elevado es noviembre. Durante este mes las embarcaciones deportivas salen a pescar la angula empleando artes profesionales y suponen cerca del 25% del total de las actas levantadas.

El número de actas de infracción de 1999 fue inferior al del año anterior, que sumó un total de 201, y se espera, desde la dirección de Estructuras Pesqueras, que mediante el control y la concienciación el número de actas mantenga esta línea descendente. ■

“Ángel y Ana” se hundió a doce millas al sur del puerto de Huelva el pasado 1 de mayo. El pesquero naufragó al abordar al barco “Ciudad del Puerto”, con base en Isla Cristina, debido a que la intensa lluvia no permitía la visibilidad y el armador y propietario no detectó en la pantalla del radar la presencia de la otra embarcación.

La colisión abrió una vía de agua en la embarcación que, en primera instancia, no pareció de tanta gravedad; pero, aunque las bombas de achique funcionaron bien y el patrón intentó gobernar la

embarcación hasta el último minuto, ésta se hundió.

El otro barco involucrado en la colisión pudo conducir a todos los miembros de la tripulación del barco hundido al puerto de Isla Cristina y allí quedó fondeado para reparar los escasos daños que el accidente le había causado.

El pesquero “Miguel Ángel y Ana” estaba asegurado y se encontraba en proceso de desmantelamiento, ya que su patrón se había acogido a las ayudas que las administraciones dan a través del Instrumento Financiero de Ordenación Pesquera (IFOP). ■



Las cofradías asturianas establecen una veda de cuatro meses para el pulpo

La pesca de bajura y la Dirección General de Pesca del Principado han establecido un plan de gestión del pulpo que funda las bases para la recuperación del cefalópodo y reglamenta las normas de carácter general que muestran el interés de los pescadores por preservar los caladeros como medio de vida de muchas familias para el futuro.

De COSTA a COSTA

Las cofradías de pescadores enmarcadas entre la Ría del Eo hasta la Ría de San Esteban de Pravia presentaron el pasado mes de mayo a la Dirección de Pesca del Principado de Asturias un plan de gestión del pulpo que regirá la campaña de pesca 2000/2001. La propuesta realizada por el sector pesquero del occidente asturiano expresa la creciente preocupación de la pesca de bajura por la situación actual de los caladeros y su clara apuesta por la recuperación y la defensa de los recursos marinos.

La secretaria de la cofradía de pescadores de Luarca, Carmen Quintana, espera que las medidas propuestas, que recogen el sentir de todos los representantes de los pescadores asturianos y que representan el 95% de las capturas de pulpo, sean llevadas a cabo en breve por la administración regional, ya que, según afirmó, "la situación es mala".

El plan de gestión del pulpo se une de esta forma al de otras especies del litoral cántabro, como la merluza, que han experimentado una notable reducción en el número de capturas.

Las normas, que serán de aplicación en todo el litoral asturiano, marcan un período de veda desde el 15 de agosto hasta el 14 de diciembre de 2000 para este cefalópodo y establecen un peso mínimo de captura para el pulpo de 1 kilogramo de peso.

Horarios y aparejos

El plan de gestión, así mismo, fija que la pesca del pulpo se realizará solamente durante las horas diurnas, quedando prohibida la pesca durante el fin de semana. El único aparejo permitido para la pesca del cefalópodo será la "nasa de pulpo" y cada embarcación tendrá permitido utilizar hasta un total de 125 nasas por tripulante o

un total de 380 por embarcación para embarcaciones de 3 o más marineros. A efectos de inspección las nasas se contabilizarán en función de cada tripulante debidamente enrolado y a bordo del barco.

Los pescadores están obligados a pasar un control y pesaje de las capturas diarias en las cofradías de: Cudillero, Figueras, Luarca, Ortiguera, Oviñana, Puerto de Vega, Tapia de Casariego o Viavélez, pero esto no obliga al pescador a comercializar las capturas en la cofradía donde haya realizado el pesaje, aunque el pósito deberá extender un documento certificando el pesaje que ampare el transporte y la tenencia de la captura hasta la cofradía

donde vaya a realizar la primera venta.

Se podrán incluir en el plan todas las embarcaciones censadas en artes menores en la modalidad de "nasa pulpo" y en éste se establece la compatibilidad de la pesca de pulpo con la de marisqueo de percebe, siempre que se realicen en días distintos y que los aparejos se levanten de su calamento y se lleven a puerto.

Las cofradías de pescadores, finalmente, se obligan a remitir cada mes a la Dirección General de Pesca de la Consejería de Medio Rural y Pesca del Principado la información precisa relativa al pesaje de las capturas de pulpo. ■



BREVES

■ LOS ARMADORES SE OPONEN A LA EXPLOTACIÓN PRIVADA DE LA LONJA DE CÁDIZ

Los armadores gaditanos pidieron, en un encuentro que mantuvieron con el presidente de la Autoridad Portuaria, Rafael Barra, que no sacase la gestión de la lonja del puerto a concurso público.

Los propietarios de los barcos que generan más actividad en el puerto se comprometieron durante la reunión a colaborar en la explotación del servicio de la lonja a fin de mejorar su situación bajo la premisa de no sacar a concurso público su explotación.

Pero la petición de los armadores no obtuvo la respuesta esperada, ya que

Barra informó a sus interlocutores que enviaría a la Junta de Andalucía el pliego de condiciones elaborado para otorgar la concesión de la lonja. Según Barra, son los responsables de pesca de la Comunidad Andaluza los que tienen las competencias que regulan la explotación de las lonjas y los que tienen que decidir sobre esta materia.

La lonja ha sido mal gestionada debido a que la Autoridad Portuaria, que la gestionaba hasta ahora, no dispone de personal especializado que se dedique exclusivamente a su dirección. La gestión adecuada de la lonja supondría al puerto la contratación de personal cualificado y la compra de maquinaria, y esto supondría la transgresión de las normas autonómicas que rigen la



La cofradía de Algeciras cede parte de su patrimonio por su deuda

El patrón mayor de la Cofradía de Algeciras y el presidente de la Autoridad Portuaria conciertan la cancelación de la deuda que el pósito tenía contraída con el ente portuario y la aportación, por parte de éste, de una cantidad de dinero para afrontar el pago del salario de los empleados de la Cofradía a cambio de parte de su patrimonio.



El presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y el patrón mayor de la Cofradía de Algeciras acordaron garantizar la continuación del pósito. Este acuerdo fue ratificado posteriormente por unanimidad por el consejo de administración de la Autoridad Portuaria y por la votación favorable del cabildo elegido por los pescadores, lo que canceló la histórica deuda que la cofradía tenía contraída con la institución portuaria, que se elevaba a un total de 339 millones de pesetas.

El acuerdo obliga a la cofradía a la entrega parcial de su patrimonio a la Autoridad Portuaria, y ésta, a su vez, se compromete a aportar una subvención que garantice la explotación de la lonja durante el tiempo que dure la inactividad debida al amarre de la flota mientras se llevan a cabo las negociaciones del acuerdo con el Reino de Marruecos.

Las dos partes se comprometieron a controlar y vigilar más estrechamente las instalaciones de la lonja, que en el pasado han sufrido daños, y a la contratación de un gerente que dirija el pósito y que será propuesto por ambas partes.

Sistema de etiquetado

En otro orden de cosas, el patrón mayor, Manuel Crujeira, pidió que se automatice la lonja y se forme al personal adecuadamente antes de poner en marcha el programa de etiquetado.

El programa para identificar los pescados al consumo entró en vigor el 18 de septiembre del

pasado año de acuerdo con el Real Decreto publicado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de 18 de marzo y los puertos de Algeciras y Santa María, en la provincia de Cádiz, serán los pioneros en la implantación de este sistema de etiquetado, que se ha retrasado repetidamente.

Según Crujeira, la implantación del etiquetado será complicada debido principalmente al trabajo que requerirá la clasificación e identificación de la enorme variedad de especies que concurren en la lonja y a la diferencia en las mareas de los barcos que arriban a puerto. El patrón mayor considera imposible que cuando llegue un barco procedente del caladero marroquí sus tripulantes al desembarcar las capturas lo separen según la frescura y, por tanto, reclama formación para que el personal de la lonja pueda realizar su trabajo de forma adecuada.

Para Crujeira el mismo proceso dificulta la identificación, ya que al llegar el pescado a la lonja se clasifica y se coloca en cajas de unos cuarenta kilos de peso y el comprador lo pone en cajas más pequeñas que requerirán una nueva etiqueta. Esta situación puede dar pie a la picaresca, con la falsificación de etiquetas que pueden ser utilizadas en los distintos pasos que hay entre la arribada del barco a puerto y la venta del pescado en pescadería al consumidor.

El presidente del pósito reprimina a la Administración el no haber tenido en cuenta la opinión del sector cuando se diseñó el programa de etiquetado. ■

comercialización de pescado en la lonja.

El presidente de la Autoridad Portuaria indicó, a los armadores en la reunión, la posibilidad, por parte de éstos, de participar en el capital de la empresa que tiene más posibilidades de hacerse con la gestión de la lonja y de esta forma participar directamente en su gestión.

■ EL PUERTO DE TARRAGONA MUEVE MÁS DE SEIS MILLONES DE TONELADAS

El tráfico marítimo acumulado de mercancías en el puerto de Tarragona, tanto de origen como de destino, se ha incrementado cerca de un 12% durante el primer trimestre del presente año, comparado con el mismo período

de 1999, lo que ha llevado a alcanzar la cifra de 6.798.223 toneladas.

Según la Autoridad Portuaria, el tráfico marítimo acumulado de mercancías por origen superó al de destino. El primero gestionó un total cercano a los 5,5 millones de toneladas, mientras que el segundo o destino no llegó a 1,3 millones de toneladas.

Entre las zonas geográficas que han mantenido relaciones comerciales con el puerto destacan los países del Mediterráneo en lo referente a la recepción y España y EE.UU. en cuanto a la expedición.

En el apartado de carga cabe destacar la especialización que ha realizado la Autoridad Portuaria debido a la presencia del polígono petro-químico en la zona. ■

**LEY 4/2000, de 7
de enero, de
modificación de la
regulación de
fallecimiento de
los desaparecidos
con ocasión
de naufragios
y siniestros.**

LA DECLARACIÓN DE FALLECIMIENTO

La actividad marítima y aérea, tanto de transporte como de extracción se desarrolla normalmente en el mar, lo que conlleva elevados riesgos para la vida e integridad física de los trabajadores, puesto que pueden producirse averías, incendios, hundimientos de buques, etc., dado que las adversidades climatológicas del mar acarrearán siniestros y graves consecuencias.

Así, en los casos en que, desgraciadamente, acontecen pérdidas humanas, ya sea con ocasión de naufragios de buques (de carácter colectivo), ya sea individualmente por caídas al mar o por la inmersión en el agua de una persona,

era necesaria una modificación de la legislación vigente, ajustando la normativa a la realidad, lo que viene a realizar la Ley 4/2000, de 7 de enero.

La declaración de fallecimiento de una persona posee valor constitutivo, dando lugar a una situación jurídica nueva con efectos parcialmente coincidentes con la muerte.

En caso de desaparición prolongada de una persona, procederá su declaración de fallecimiento transcurridos diez años desde las últimas noticias del ausente, o transcurridos cinco años desde su desaparición, si al expirar dicho plazo hubiera cumplido el ausente 75 años, siendo ésta la situación más normal.

Por otro lado nos encontramos con la desaparición de una persona en riesgo inminente, siendo aquí los plazos más breves.

En este sentido, con anterioridad a esta Ley se exigía el transcurso de dos años, contados de fecha a fecha, de un riesgo inminente de muerte por causa de siniestro o violencia contra la vida en que una persona se hubiera encontrado sin ha-



berse tenido con posterioridad al siniestro o violencia noticias suyas. La Ley 4/2000 señala que procederá la declaración de fallecimiento cumplido un año desde la existencia de un riesgo inminente de muerte por causa de violencia contra la vida, y diferencia en caso de siniestro, cuyo plazo se reduce a 3 meses.

También procede la declaración de fallecimiento de los que se encuentren a bordo de una nave naufragada o desaparecida por inmersión en el mar, si hubieran transcurrido tres meses (la legislación anterior exigía dos años) desde la comprobación del naufragio o de la desaparición

sin haberse tenido noticias de aquéllos.

Se presume ocurrido el naufragio si el buque no llega a su destino, o si careciendo de punto fijo de arribo, no retornase, luego que en cualquiera de los casos hayan transcurrido seis meses (anteriormente se precisaban tres años) contados desde las últimas noticias recibidas o, por falta de éstas, desde la fecha de salida de la nave del puerto inicial del viaje.

Igualmente se declara el fallecimiento de los que se encuentren a bordo de una aeronave siniestrada, si hubieran transcurrido tres meses desde la comprobación del siniestro, sin haberse tenido noticias de aquéllos, o en caso de haberse encontrado restos humanos, no hubieran podido ser identificados. Se presume el siniestro si en viaje sobre mares, zonas desérticas o inhabitadas, transcurren seis meses contados desde las últimas noticias de las personas o de la

aeronave, y en su defecto desde la fecha de inicio del viaje, si éste se hiciese por etapas, el plazo indicado se computaría desde el punto de despegue del que se recibieron las últimas noticias, (antes de la reforma el plazo era de dos y tres años respectivamente).

Acaecido un hecho de esta naturaleza, la legislación de la Seguridad Social tenía establecidos mecanismos protectores, como son las indemnizaciones por accidente de trabajo y el reconocimiento de las pensiones de viudedad y orfandad, en su caso, pero no era suficiente, ya que para otra serie de cuestiones de carácter jurídico privado y patrimonial, como son la transmisión de bienes inmuebles, cuentas corrientes, créditos hipotecarios, cobros de seguros, etc., debía esperarse dos o tres años según los casos y circunstancias de la desaparición, siendo éstos excesivamente largos. Éste es el motivo fundamental por el que la Ley 4/2000 acorta de manera

considerable el tiempo necesario para considerar fallecida a una persona en caso de siniestro, accidente aéreo y naufragio marítimo, intentando así paliar con mayor inmediatez los daños que sufren las familias de personas desaparecidas en el mar.

En definitiva, se trata de un mecanismo jurídico tendente a dar seguridad, estabilidad y soluciones a las cuestiones y problemas administrativos patrimoniales y económicos que se suscitan en los familiares de los desaparecidos, ya que mediante la declaración de fallecimiento se efectúa una presunción de la muerte de una persona por la cual se permite que se puedan producir los mismos efectos jurídicos que con la muerte comprobada. ■

**M.^a Esther Villalobos
de Jesús**

*Letrada de la
Administración de la
Seguridad Social (I.S.M.)*



Sanidad a bordo

La "precancerosis cutáneo-mucosa consiste en lesiones, tanto en piel como en mucosas, que dejadas a evolución natural y manteniéndose el agente responsable llevan al desarrollo de un tumor maligno. Así, los tipos de precáncer mucoso que vamos a describir están situados en mucosas y pueden llegar a evolucionar a un cáncer; de ahí la importancia de su precoz diagnóstico.

PRECANCEROSIS CUTÁNEO-MUCOSA II

La mucosa es la que se producen lesiones es el tejido que recubre los orificios naturales: boca, nariz, ojos, ano, vulva, y además otros lugares como el pene en el hombre.

Precáncer mucoso

1.-**Leucoplasia:** Es un término clínico que define una o varias placas persistentes en las mucosas con potencial de malignización, por lo que siempre deben ser biopsiadas.

Las *manifestaciones clínicas* son la aparición de una lesión variable de extensión variable y límites bien definidos con superficie lisa, blanca o amarillenta y algo elevada, de aspecto cuadrículado. Es

rugosa o hiperqueratósica (callosa). Suele presentar fisuras y erosiones más o menos profundas y dolorosas o está ulcerada, dato que debe hacer sospechar la malignización y exige tratamiento rápido.

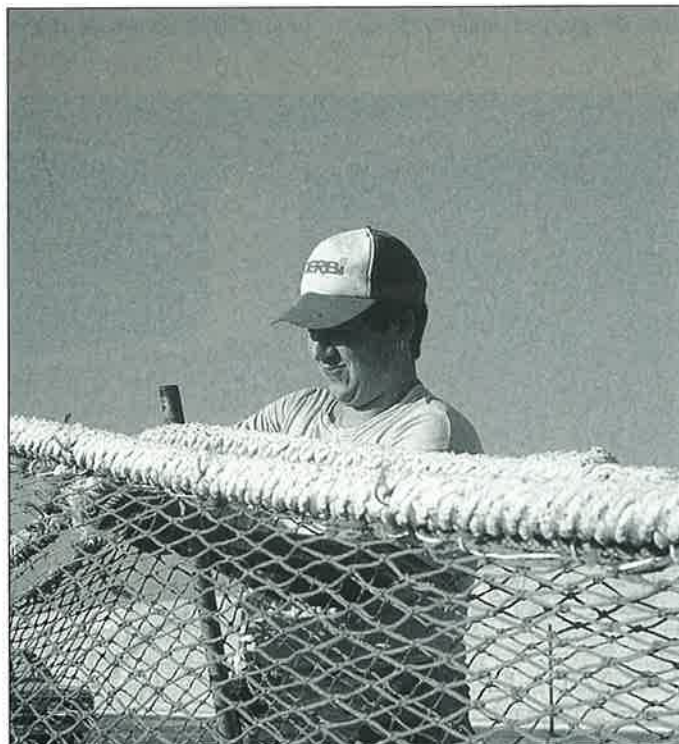
La bucal suele aparecer en labio inferior sobre lesiones previas causadas por la luz solar o por el tabaco, en superficie interna de las mejillas, paladar duro, lengua y suelo de la boca. Menos frecuentemente aparece en paladar blando y zonas de alrededor o en encías. Se inicia con uno o varios elementos como puntos que crecen y forman bandas o placas características.

La vulvar se limita a la mucosa del clítoris y alrededores, labios menores y/o superficie interna de los labios

mayores sin sobrepasarlos. Pueden coexistir varios elementos, incluso en el año. Cuando es extensa causa estrechamiento del orificio vaginal y dolor en el coito. El picor suele ser intenso, pero puede faltar.

En el pene brota lentamente sobre el glande y alrededores, en el prepucio, sobre unas placas blancas que existen previamente. Puede ocupar todo el glande, quedando cubierto de escamas semejantes a "laminillas de mica", sobre las que puede aparecer un cáncer.

El cáncer sobre estas lesiones puede aparecer en el 25% de los casos y se sospecha cuando hay fisuras y ulceraciones debiendo realizarse biopsia.



La exposición al sol sin protección predispone al precáncer cutáneo en marineros y

Las causas más frecuentes en nuestro medio son el tabaco y las radiaciones ultravioletas solares en labio inferior. En lengua y en mucosa geniana también es importante el roce constante de piezas dentarias mal ajustadas e incluso el alcohol, y por otra serie de enfermedades que alteran a los tejidos. En la vulva los trastornos menopáusicos y los procesos inflamatorios crónicos son la causa más frecuente, pues aparece sobre atrofia vulvar senil y en el varón sobre balanitis crónica atrófica y esclerosa.

El diagnóstico, aunque tiene un aspecto característico, hay que distinguirlo del líquen plano, lupus eritematoso y sesiones de mordisqueo constante entre otras enfermedades. En genitales femeninos hay que valorar las restantes enfermedades con distrofias vulvares crónicas.

En el tratamiento hay que suprimir los factores responsables. Las formas localizadas se destruyen mediante electro-

coagulación y las extensas, hipertróficas, verrugosas, fisuradas o ulceradas deben extirparse reconstruyéndose según proceda.

El pronóstico es bueno siempre que se detecte temprano, porque es una enfermedad curable. La probabilidad de que sea cancerosa es

más alta si la lesión está situada en el suelo de la boca.

2.-**Queilitis:** Suele aparecer en el labio inferior y su causa más frecuente son las radiaciones solares y el tabaco, cuya acción conjunta prolongada e intensa durante años puede producirla, siendo una de las precancerosis más

frecuentes en nuestro medio, fundamentalmente agrícola.

En la clínica el labio va volviéndose oscuro, rugoso y con aspecto calloso, hasta el punto de difuminarse y casi desaparecer el límite con la piel contigua.

En el tratamiento en fases precoces basta con suprimir los agentes responsables y emplear cremas protectoras. Cuando está plenamente instaurada es necesario extirpar la lesión.

3.-**Papulosis bowenoide.** Consisten en la aparición lenta y progresiva de múltiples lesiones elevadas de pocos milímetros de diámetro que a veces confluyen formando pequeñas placas, a veces verrugosas. Aparecen en la mucosa de la vulva, ano, pene y también en las cutáneas contiguas, sobre todo en la tercera y cuarta décadas de la vida y se atribuyen fundamentalmente a la infección por papovavirus 16.

El tratamiento consiste en electrocoagulación, cirugía o láser.

Como resumen final, hay que insistir en que no podemos olvidar que la luz solar y la exposición a la misma sin las precauciones debidas (ropa adecuada, protecciones solares con cremas, gorros, guantes...), así como el exceso de consumo de determinadas sustancias, como el alcohol y el tabaco, son las principales causas de aparición de estas enfermedades, y que todas ellas son frecuentes en nuestro medio, por lo que debemos ser responsables en la prevención de las mismas. ■

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



El tabaco es una de las causas de leucoplasia labial.



cultivos.

Campaña de Prevención El alcohol y el mar

La "Comisión Nacional para la Prevención y el Tratamiento de las drogodependencias en el ámbito laboral" ha puesto en marcha una campaña de información y sensibilización que, bajo el lema "El alcohol y el mar" pretende alertar sobre los problemas que genera el uso inadecuado del alcohol y las repercusiones negativas que este puede tener en el desarrollo de la vida laboral de los trabajadores del mar. La campaña está basada en la distribución de un cartel y un folleto informativo.

En dicho folleto se hace un reflexión sobre las bondades del consumo adecuado de alcohol en el transcurso de una comida, en una celebración con amigos y de como este consumo puede convertirse en problemático cuando se realiza para aliviar sensaciones desagradables o superar dificultades personales o laborales. Otro apartado del folleto está dedicado a analizar los mitos y realidades sobre el alcohol y en él se advierte de que el alcohol es una droga que entorpece las funciones cerebrales y altera la conducta incluso con pequeñas cantidades y no está demostrado que sirva para evitar enfermedades del corazón y si lo está, en cambio, que puede producir alteraciones cardiacas si se abusa de él.

En otro apartado se incluye un test para controlar el consumo, según el cual hay que convertir lo que se bebe en unidades de bebida y según los resultados el trabajador conoce en qué nivel de consumo de alcohol se encuentra. Consumir más de 28 unidades a la semana supondría estar dentro de los bebedores de riesgo. Como ejemplo sirva el que un botellín de cerveza es una unidad. En el capítulo "El Alcohol y el Organismo" se dan una serie de informaciones sobre las repercusiones que la ingesta abundante y habitual de alcohol tiene en los distintos órganos del cuerpo humano especialmente en el hígado, en el cerebro y en los niveles de glucosa de la sangre así como las dependencias

psicológicas y físicas que éste crea.

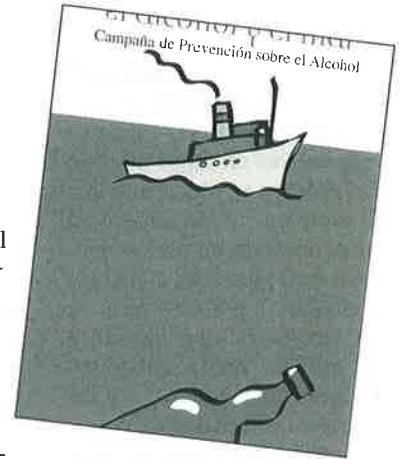
Finalmente, se recomienda a los trabajadores que tengan problemas con el alcohol que no intenten resolverlos solos y que acudan a los Sindicatos, a las dependencias del Instituto Social de la Marina, a los planes Autonómicos sobre drogas o a los servicios de prevención de la empresa. El folleto se completa con la inclusión de una serie de direcciones útiles y un calendario de mareas.

Colaboración del ISM

En la elaboración de este folleto ha participado de manera

cualificada el Instituto Social de la Marina junto a otros organismos. La "Comisión Nacional para la Prevención y el Tratamiento de las drogodependencias en el ámbito laboral" está constituida por el Plan Nacional sobre Drogas, CEOE, CCOO y UGT y es fruto del acuerdo de colaboración alcanzado entre la Administración y los agentes sociales para impulsar acciones preventivas orientadas a la disminución del consumo de drogas y de las consecuencias negativas que acarrea.

En la elaboración de estos materiales preventivos han colaborado distintos centros directi-



vos de la Administración y entidades vinculadas al sector del mar tales como el Instituto Social de la Marina, ya mencionado, las Cofradías de Pescadores, la Federación de Armadores de Buques de pesca, las Federaciones de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT y CCOO y las organizaciones empresariales ANAVE y ANESCO. ■

El Director General del INSS presentó "Foro de Seguridad Social"

El ex Director General del Instituto Nacional de la Seguridad Social y actual Director General de la Tesorería, Francisco Gómez Ferreiro, presentó, el pasado 25 de abril el primer número de la revista "Foro de Seguridad Social", que edita la Asociación Profesional del Cuerpo superior de Técnicos de la Administración de la Seguridad Social. El objetivo de la publicación es facilitar la participación de este colectivo en el debate público que se ha abierto en el seno de la sociedad española en torno al futuro de la Seguridad Social, ya que es esencial para el mismo la aportación que pueden hacer los especialistas, es decir, aquellos que conocen con detalle los problemas organizativos y operativos de nuestro sistema de Seguridad Social y pueden aportar soluciones alternativas, incluidas las de la conexión eficaz entre la Administración Pública y gestora y las colaboraciones privadas.

El Director General del INSS dió la bienvenida a la nueva publicación y al debate que en ella se genere "porque -dijo- como Director General de este organismo y Letrado de la Seguridad Social echaba en falta un medio de información realizado por los propios técnicos de la Seguridad Social y espero que los contenidos de esta publicación lleguen a los quince millones de afiliados que tiene la



Seguridad Social, y en definitiva, a la sociedad".

Por parte de la revista "Foro de Seguridad Social" intervinieron su Director y profesor de la Universidad Autónoma de Madrid, Bernardo Gonzalo, y el Catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la misma Universidad y miembro del Consejo Editorial de esta publicación, Luis Enrique de la Villa, quienes explicaron los objetivos de la misma y su deseo de que sea una revista abierta a todas las opiniones al tiempo que represente

"un servicio más a los funcionarios técnicos y de éstos a la sociedad porque, sin duda, la eficacia de cualquier servicio público asistencial depende de la calidad y la índole de la administración que lo gestiona".

La publicación, que tendrá una periodicidad cuatrimestral, consta de tres bloques informativos bien diferenciados: Análisis, Debate e Información en los que reconocidos expertos analizan y debaten, desde distintos puntos de vista, los temas que preocupan en torno al futuro del sistema de Seguridad Social y se da información de cuestiones legislativas y jurisprudenciales así como de cuestiones de actualidad internacional y nacional. La publicación se cierra con una Agenda. ■



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.

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