

N.º 375 - SEPTIEMBRE 1999

MAR

Sustituirá al "Esperanza del Mar" en un plazo de 24 meses

EL ISM ADJUDICÓ LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO BUQUE-HOSPITAL

Trabajo invertirá en el barco 3.000 millones de pesetas

ACUERDO GOBIERNO-SINDICATOS

SUBIRÁN MÁS LAS PENSIONES MÁS BAJAS

EL GOBIERNO ELABORÓ EL PROYECTO DE LEY DE PESCA

Si ocultas la verdad nadie sabrá que necesitas ayuda

900 19 10 10

Que no te marque el miedo.
Marca este teléfono.

Trabajadores Sociales. Médicos.
Psicólogos. Polícías. Abogados. ¿Sabes
que hay muchas personas que están
aquí para ayudarte?, ¿Para apoyar lo
que tú decidas?. Ya no tendrás que
seguir maquillando la verdad.



**MINISTERIO DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES**

Instituto de la Mujer

A

menos de dos meses para que finalice el actual compromiso con Marruecos en materia de pesca, la renovación del acuerdo constituye un interrogante para el sector. Bruselas y Rabat han iniciado los contactos, aunque todo parece indicar que la firma del nuevo acuerdo se puede retrasar más allá del 30 de noviembre, lo que supondría la paralización temporal de la flota. El gobierno, en previsión de esta eventualidad, tiene todo listo para que a partir del uno de diciembre armadores y tripulaciones tengan garantizados sus ingresos prácticamente por un tiempo indefinido, mientras se desarrollen las negociaciones entre la Unión Europea y Marruecos.

Esta sería una de las batallas más importantes en las que se halla inmerso en este momento el sector de la pesca, lo cual no supone ninguna sorpresa para el sector. Era lo esperado ante la renovación de un acuerdo donde la responsabilidad y el protagonismo corresponden a Bruselas. Pero, junto a esta cuestión, hay dos noticias de calado de gran importancia para el sector marítimo-pesquero cuyos efectos van a ser netamente beneficioso para este colectivo.

En primer lugar, hay que señalar la adjudicación por parte del Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales) del concurso para la construcción de un nuevo buque hospital que sustituya al actual "Esperanza del Mar". La empresa ganadora ha sido Astilleros Españoles a través de su filial "Juliana Constructora Gijonesa" y el nuevo barco estará listo para

30 DÍAS

DOS BUENAS NOTICIAS PARA EL MAR

el segundo semestre del año 2001.

Para la construcción de este buque, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales destinará 2.990 millones de pesetas. En abril del año 1982, la Administración de aquel momento tuvo la feliz iniciativa de poner al servicio del sector pesquero que operaba en el caladero sahariano, el buque hospital "Esperanza del Mar" que se trataba de un viejo carguero preparado y remodelado para asistencia sanitaria en aquella zona. En estos 19 años de trabajo, el "Esperanza del mar" ha desarrollado un ingente servicio para todo el colectivo marítimo-pesquero en aquellas aguas. Pero, debido a su edad, le ha tocado el relevo. Hacía tiempo que el ISM estaba trabajando para su renovación. Ha llegado ahora. Y se hará con la botadura en el plazo de unos 24 meses de un nuevo barco que está concebido como un hospital en el mar al que luego se ha dado forma de buque. Más prestaciones, más servicios en una nueva embarcación preparada no solamente para atender a la

flota en este caladero, sino allí donde sea necesario para la evolución de la ubicación de las pesquerías. Una buena noticia para el sector que confirma a España como el primer país del mundo en cuanto a prestaciones a sus pescadores allí donde se encuentren a través del ISM.

La segunda buena noticia para el sector de la pesca, aunque sus efectos no son similares a la construcción del nuevo buque, la constituye la elaboración por parte del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, del proyecto para una nueva Ley de Pesca. Era también un objetivo pendiente que no se llegó a cumplir durante el último mandato de la Administración socialista y que llega al Parlamento al final de esta legislatura. Se trata de una Ley de Bases cuyo proyecto se ha elaborado durante los últimos tres años en base a largas negociaciones con todo el sector. ■

Vidal Maté.



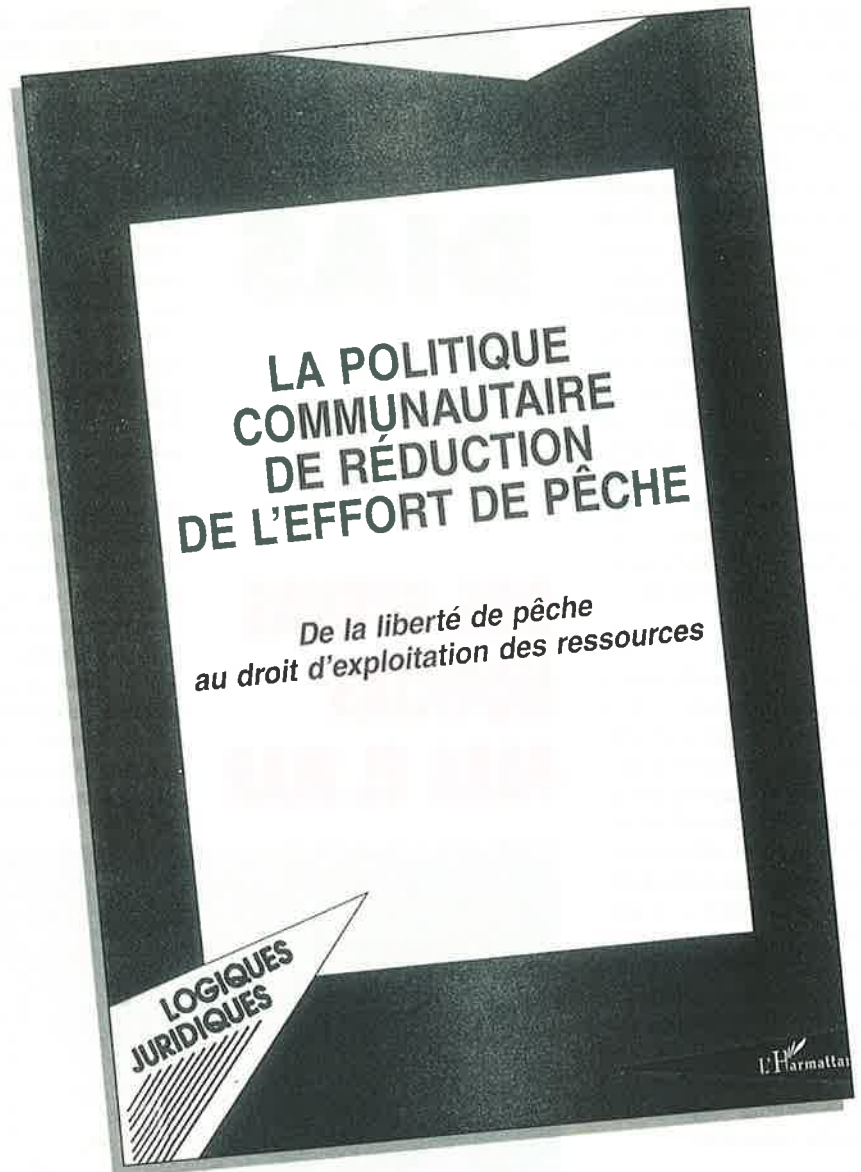
LA POLÍTICA COMUNITARIA Y LA REDUCCIÓN DEL ESFUERZO PESQUERO

Edita: L Harmattan (París)

Autor: Gwénaële Proutière-
Maulion

SE trata de una obra donde se analiza la evolución de la política de pesca en el marco de la Unión Europea desde la libertad para el desarrollo de esta actividad hasta la limitación en la explotación de los recursos y el derecho de cada uno de los Estados miembros de la UE. Es un trabajo dirigido tanto a los estudiantes de las cuestiones marítimo pesqueras como a los profesionales del sector. El autor analiza a lo largo de más de 300 páginas los esfuerzos hechos por la Unión Europea desde el año 1983 para, en el marco de la Política Común de Pesca instaurar unas reglas de juego para el acceso a los recursos comunitarios por todos los países miembros así como la distribución de los mismos. Igualmente se analizan las posiciones de cada uno de los Estados miembros y las diferentes políticas que en materia de flotas han desarrollado los Gobiernos. En este trabajo se analiza el diferente comportamiento de cada una de las flotas. El autor reflexiona sobre la actual situación donde no existe la libertad de pesca, ante las reglas de juego marcadas por la Unión Europea y analiza el fenómeno de la adquisición de flotas entre armadores de unos y otros países.

A lo largo de la obra, el autor analiza en una primera parte el conjunto de medidas comunitarias para la conservación de los recursos desde la llegada de un nuevo orden en el marco internacional hasta la elaboración de las condiciones de pesca en el seno de la Unión Europea, donde destaca cuestiones como el acceso a los caladeros y la distribución de los recursos comunitarios.



En una segunda parte de la obra, el autor hace un repaso de las políticas de pesca seguidas en algunos de los países más importantes en el sector en el seno de la Unión Europea como Francia, el Reino Unido y España.

Se trata de un trabajo completo sobre el sector, aunque en muchos puntos del mismo se pone en evidencia un tratamiento de la política pesquera comunitaria mirado bajo la óptica de los intereses franceses, mientras se hacen algunas críticas injustificadas a la polí-

tica española así como a la actividad de los armadores españoles en su ofensiva para aumentar sus posibilidades de pesca en el marco de las reglas de juego marcadas por Bruselas. En cualquier caso, es una obra a leer, de interés por el conjunto de reflexiones económicas y jurídicas que se planean sobre la política pesquera actual y su desarrollo en el futuro en un sector donde cada día son mayores las dificultades para acceder a los caladeros más importantes mientras se agotan los existentes en aguas propias comunitarias. ■



6
**CUENTA ATRÁS
PARA LA LEY DE
PESCA**

Cumpliendo su compromiso, el Gobierno elaboró el anteproyecto de Ley de Pesca que debe sentar las bases en el sector.

47
**ACUERDO
GOBIERNO-
SINDICATOS
SOBRE
PENSIONES**
El Gobierno y los sindicatos UGT y CCOO lograron un acuerdo para el incremento de las pensiones más bajas.



38
NUEVO BUQUE-HOSPITAL DEL ISM
El Instituto Social de la Marina adjudicó la construcción del nuevo barco que sustituirá en el plazo de dos años al "Esperanza del Mar".

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar, Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar, Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurriquer, s/n - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar, Tel. 956 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n - Tel. 964 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03. **Gulpúzcoa:** Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. 91 241 97 60. **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, 5ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07 y 91 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax 91 319 91 34.

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

Imprenta: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-99-001-1

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.

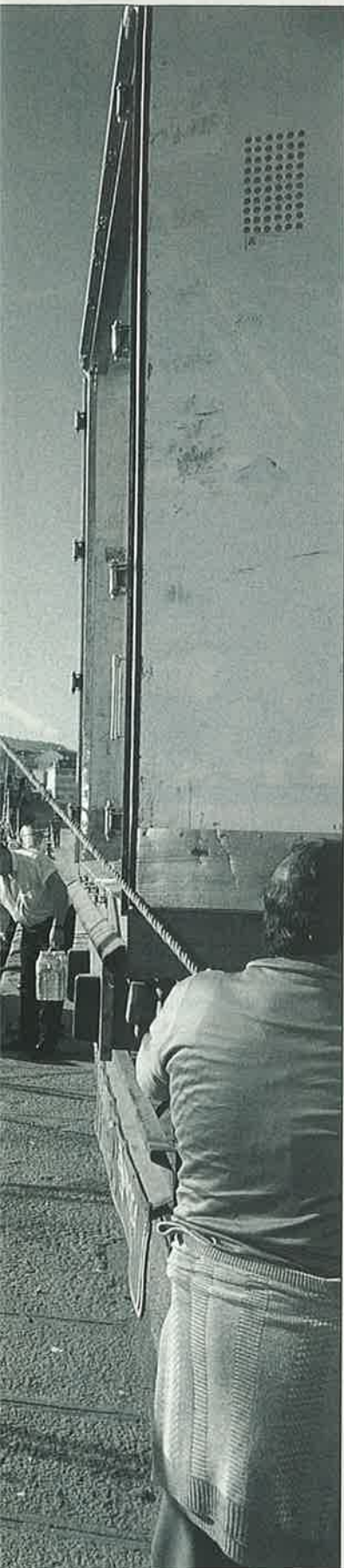
ELABORADO EL ANTEPROYECTO DE LEY DE PESCA MARÍTIMA

Tras varios años de conversaciones con el conjunto de los interlocutores del sector marítimo-pesquero, la Secretaría General de Pesca elaboró el anteproyecto de Ley de Pesca Marítima que será aprobado por el Gobierno en uno de los próximos Consejos de Ministros. Se trata de un texto donde se sientan las bases para la ordenación global de la actividad de la pesca desde la parte extractiva a la comercialización, al hilo de las disposiciones comunitarias. El anteproyecto ha sido recibido positivamente en líneas generales por todo el sector. El Consejo Económico y Social emitió igualmente un dictamen favorable al mismo.

LA aprobación de una Ley de Pesca constituye uno de los compromisos más viejos en el sector. La Administración socialista contemplaba su redacción en los inicios de la década de los noventa y terminó la última legislatura cuando parece se habían dado los primeros pasos para elaborar el documento.

La Administración popular hizo suyo también ese compromiso que ha terminado esta legislatura con la presentación de un proyecto de Ley ante el Parlamento. Cabe señalar que sobre este texto se lleva trabajando por parte de la Secretaría General de Pesca Marítima desde hace varios años dada la complejidad del mismo. En previsión de esa lentitud a la





hora de la redacción y posterior tramitación del proyecto, el Gobierno aprobó hace poco más de un año una Ley por la que se establecía todo el sistema de inspecciones, controles y sanciones en materia de pesca marítima. Esta disposición actualmente en vigor, se ha incluido en el actual proyecto de Ley de Pesca por lo que quedaría derogada una vez fuera aprobado el texto de la nueva Ley de bases.

Según el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, este proyecto responde por un lado al emplazamiento que hace la Constitución a los poderes públicos en orden al desarrollo y modernización de todos los sectores económicos con especial referencia al sector de la pesca y, por otra parte a la necesidad de desarrollar la Política Pesquera Común, aunque en este caso, Bruselas no haya fijado ningún plazo. Por medio de este proyecto de Ley se establece la normativa de aplicación a la pesca marítima en el marco de la normativa comunitaria y del derecho internacional, estableciendo las medidas de conservación, protección y regeneración de los recursos pesqueros en el marco de la política responsable de aplicación a la flota española en todas las aguas donde se halle faenando así como para los buques comunitarios y de países terceros en aguas bajo jurisdicción o soberanía española. Por otro lado, con este proyecto de Ley se establecen también las bases de ordenación del sector pesquero y para la comercialización de los productos de la pesca como marco jurídica unitario para su aplicación en todo el territorio nacional, lo que permitirá a las Comunidades Autónomas ejercer sus competencias de desarrollo legislativo y ejecución en el marco jurídico estatal. Para el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el proyecto de

El texto se ha redactado tras largas reuniones de trabajo con el conjunto de los interlocutores del sector de la pesca.



*Samuel Juárez,
Secretario General de Pesca*

El proyecto responde a la necesidad de desarrollar la Política Pesquera Común, aunque su aprobación no está sometida a ningún plazo.

Ley es finalmente una exigencia formal y material para la funcionalidad de las Administraciones Públicas en cuanto acota el ámbito de competencia exclusiva estatal sobre la pesca marítima y determina el marco normativo básico que deben tener en cuenta las Comunidades Autónomas para poder ejercer sus competencias en materia de ordenación del sector pesquero y del comercio interior para los productos de la pesca.

Este proyecto de Ley desarrolla y adapta la legislación comunitaria en vigor en España, pero no incide sobre toda la normativa que se halla actualmente en fase de proyectos. Para la aprobación definitiva de este texto legal, es preciso esperar la respuesta de la Comisión de la Unión Europea donde ha sido remitido el proyecto para su análisis.

La Constitución española atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca Marítima mientras, en base a los diferentes Estatutos, las Comunidades Autónomas tienen competencias para el desarrollo legislativo y para la ejecución de la normativa básica del Estado en materia de ordenación del sector pesquero. En materia de ordenación comercial para los productos de la pesca, igualmente con este proyecto de Ley se dicta una normativa básica que asegura un tratamiento uniforme en todo el territorio nacional si bien las Comunidades Autónomas han asumido a su vez competencias en materia de comercio interior desarrollando la normativa básica estatal. Sucede lo mismo en el campo de la investigación

donde el Estado tiene la competencia exclusiva para el fomento y la coordinación general de la investigación científica y técnica pero donde las autonomías han asumido también competencias exclusivas para su desarrollo en coordinación con el Estado, cuestiones todas ellas que se contemplan en el proyecto de Ley elaborado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Según este mismo departamento, este proyecto de Ley se podrá aplicar en su día sin que el mismo comporte la necesidad de más recursos humanos y económicos.

El proyecto de Ley consta de 108 artículos estructurados en un Título Preliminar y cinco Títulos más junto con siete disposiciones adicionales.

El Título Preliminar contempla las disposiciones generales de lo que será la nueva Ley, marca objetivos, define los conceptos básicos más significativos en la política del sector como qué son aguas exteriores e interiores, los artes de pesca, un buque habitual, los arrecifes artificiales, caladero nacional, pesquería, recursos o la ordenación del sector y hace una enumeración de los fines que se concretan en los siguientes puntos:

- Velar por la explotación equilibrada y responsable de los recursos pesqueros, favoreciendo su desarrollo sostenible.
- Proteger, conservar y regenerar los recursos marinos vivos y sus ecosistemas.
- Mejorar las condiciones en que se realizan las



Consejo Nacional y Comité Consultivo

Por medio de este proyecto de Ley se plantea la constitución del Consejo Nacional Pesquero como un órgano de cooperación y coordinación entre el Ministerio de Agricultura y las Comunidades Autónomas para entender sobre todas las cuestiones contempladas en este texto. Formarán parte de este Consejo el secretario general de Pesca Marítima que actuaría como presidente, los directores generales de la Secretaría General de Pesca Marítima y un representante de cada una de las Comunidades Autónomas con competencias en esta materia.

Igualmente se creará el Comité Consultivo del Sector Pesquero como órgano de asesoramiento y consulta del Ministerio de Agricultura con los representantes del sector en cuestiones de su competencia. Este Comité estará presidido también por el secretario general de Pesca Marítima y en el mismo estarán presentes las organizaciones o asociaciones más representativas del sector, si bien la futura composición concreta del mismo se haría en un desarrollo reglamentario posterior.

actividades pesqueras, y el nivel de vida de los pescadores.

- Adaptar el esfuerzo de la flota a la situación de los recursos pesqueros.
- Potenciar el desarrollo de empresas competitivas y económicamente viables en el sector pesquero, facilitando su adaptación a los mercados.
- Fomentar la mejora de las estructuras productivas de los sectores, extractivo, comercializador y transformador, mejorando el aprovechamiento e incrementando el valor añadido de los productos pesqueros.
- Promover la formación continuada de los profesionales del sector pesquero.

Las Cofradías de Pescadores


Según lo dispuesto en este proyecto de Ley, las Cofradías de Pescadores son corporaciones de derecho público representativas de intereses económicos que actúan como órganos de consulta y colaboración de las Administraciones competentes en pesca marítima y en ordenación del sector pesquero. Las Cofradías tienen personalidad jurídica plena y capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y pueden ser miembros de las mismas los armadores de buques de pesca así como los trabajadores del sector extractivo.

Son funciones de las Cofradías actuar como órganos de consulta con las Administraciones públicas competentes, ejercer las funciones que les deleguen dichas Administraciones, prestar a sus miembros servicios y la representación y defensa de sus intereses y la administración de los recursos propios de su patrimonio.

Habrà al menos una Cofradía por provincia pudiendo existir también Federaciones en el ámbito provincial o autonómico. En todo caso, existirá una Federación Nacional de Cofradías. Todos los cargos en las Cofradías tendrán carácter representativo siendo elegidos entre sus miembros con mandatos de duración idéntica que serán de cuatro años. Es posible la reelección en los cargos.

Los órganos representativos de las Cofradías son la Junta General así como la Comisión permanente. El patrón mayor de la Cofradía será elegido por Junta General que debe estar compuesta por el mismo número de armadores y trabajadores.

Junto con las Cofradías de Pescadores, el proyecto de Ley reconoce igualmente como representativas en el sector de la pesca a las Asociaciones de Armadores así como a las Organizaciones sindicales las cuales serán tenidas en cuenta por las respectivas Administraciones a la hora de adoptar decisiones que puedan afectar a los intereses que representan.

- 
- h) Fomentar el asociacionismo en el sector pesquero.
 - i) Promover medidas compensatorias de los desequilibrios económicos y sociales que puedan producirse en las regiones dependientes de la pesca.
 - j) Asegurar el abastecimiento y fomentar el consumo de los productos de la pesca, con especial incidencia en los excedentarios e infraexplotados.
 - k) Fomentar un comercio responsable de los productos pesqueros, que contribuya a la conservación de los recursos.
 - l) Mejorar la calidad de los productos, la transparencia del mercado y la información al consumidor.
 - m) Fomentar la investigación oceanográfica y pesquera.
 - n) Establecer el régimen de infracciones y sanciones en materia de pesca marítima y de bases de ordenación del sector pesquero y de comercialización de productos de la pesca.
- El Título Segundo está referido a la Pesca Marítima y en el mismo se concreta en primer lugar el ámbito de aplicación de la nueva disposición. Están afectados por la Ley los buques españoles en aguas sometidas a jurisdicción o soberanía española, en aguas bajo soberanía o jurisdicción de los países comunitarios, en aguas de países terceros y en aguas de alta mar conforme a lo establecido en el derecho internacional. Igualmente se aplicará esta nueva Ley a los buques

PROYECTO DE LEY DE PESCA MARÍTIMA

comunitarios bajo aguas de soberanía o jurisdicción española y a los barcos de terceros países en aguas bajo jurisdicción o soberanía española de acuerdo con la normativa comunitaria o los acuerdos o tratados internacionales. En este capítulo se fijan igualmente todas las medidas necesarias para cumplir la política pesquera como son las acciones para la conservación de los recursos regulando artes, aparejos, vedas o esfuerzo pesquero; la protección y regeneración de los recursos de la pesca estableciendo zonas protegidas; medidas de gestión distribuyendo las posibilidades de pesca existentes en cada momento, la regulación de la pesca no profesional y el establecimiento de los sistemas de control necesarios así como las inspecciones necesarias sobre las actividades pesqueras.

El Título Segundo está dedicado al conjunto de medidas para lograr la ordenación correcta del sector de la pesca como la mejora de capacitación de los profesionales, el fomento de entidades asociativas, todo lo referido a las políticas de construcción, modernización o reconversión de barcos pesqueros, adaptación de la capacidad de las flotas, creación de empresas mixtas, sistemas de regulación y establecimiento de los puertos bases y regulación de los desembarcos y primera venta de los productos de la pesca.

El Título Tercero se refiere a la comercialización y transformación de los productos pesqueros y uno de los objetivos más importantes es lograr que esas ventas se ajusten a las normativas sobre conservación

Artículo 23: Licencia de Pesca

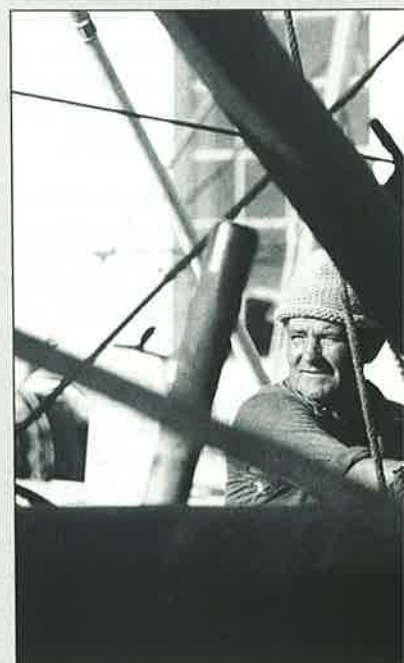
1. Todo buque destinado al ejercicio de la pesca marítima profesional deberá contar con una autorización administrativa de carácter temporal expedida por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación denominada licencia de pesca.
2. La licencia de pesca, de carácter intransferible, es un documento inherente al buque pesquero y que recogerá al menos los datos relativos a su titular, sus características técnicas, la zona de pesca o caladero, la modalidad de pesca y el período de vigencia de la misma. La primera licencia de un buque pesquero contendrá, además, los datos relativos a las bajas aportadas para su construcción y el puerto base de establecimiento.
3. En el supuesto de venta del buque, el nuevo propietario deberá comunicarlo al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a efectos de su subrogación en el uso de la licencia.
4. La no utilización de la licencia de pesca, sin causa justificada, durante su período de vigencia, será considerado como renuncia de su titular al acceso del buque de que se trate a la pesquería y al caladero para el que fue autorizado, procediéndose a su baja definitiva en el Censo correspondiente.

Artículo 69: Puertos de desembarque de productos pesqueros

1. Los buques pesqueros o mercantes que desembarquen productos de la pesca en el territorio nacional, procedentes de buques de pabellón comunitario, habrán de hacerlo en los puertos que al efecto se determinen por las Comunidades Autónomas.
2. Dentro de cada puerto, el desembarque se producirá en los muelles y lugares designados para ello por las Comunidades Autónomas de acuerdo, en su caso, con las autoridades portuarias.

Las Comunidades Autónomas mantendrán puntualmente informado al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de los puertos y lugares autorizados.

3. En todo caso, dichos puertos habrán de cumplir los siguientes requisitos:
 - a) Disponer de instalaciones aptas y seguras para las faenas de atraque y descarga de los buques.
 - b) Disponer de instalaciones adecuadas para la manipulación y conservación de los productos de la pesca en condiciones higiénico-sanitarias óptimas.
 - c) Disponer de los medios necesarios para un eficiente ejercicio de las labores de control de la pesca marítima.



Artículo 28: Transmisibilidad de posibilidades de pesca



1. Las posibilidades de pesca asignadas a los buques o a grupos de buques serán transmisibles, previa autorización del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y en las condiciones que se determine reglamentariamente, conforme a los siguientes criterios:

- Evitar la acumulación de posibilidades de pesca en volúmenes superiores a los que puedan ser utilizados.
- Establecer un límite mínimo de posibilidades, por debajo del cual el buque debe abandonar la pesquería.
- Impedir que la transmisibilidad esté restringida a buques o grupos de buques pertenecientes a determinadas categorías o censos. No obstante lo anterior, en base a las exigencias técnicas de las pesquerías, podrán establecerse los requisitos relativos a las condiciones técnicas de los buques objeto de la transmisión.
- Establecer, a efectos de favorecer el ejercicio de la libre competencia, que los volúmenes de posibilidades de pesca que pueden ser acumulados por una misma empresa o grupos de empresas relacionadas societariamente no superará el 30% para cada pesquería.

2. Cuando se trate de buques de la misma empresa armadora, y bajo las condiciones previstas en el apartado anterior, la acumulación de las posibilidades de pesca no requerirá de la autorización administrativa, y bastará con la comunicación previa y fehaciente al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

3. Cuando para el ejercicio de determinadas pesquerías se requiera la pertenencia a un censo especial de acuerdo con lo previsto en el artículo 26, y se disponga la distribución de las posibilidades de pesca de acuerdo con el artículo 27, cualquier buque que adquiera nuevas posibilidades de pesca para la pesquería en cuestión tendrá derecho a ser incluido en el correspondiente censo especial.



Con esta nueva Ley se establecerán las bases para la ordenación del sector de la pesca desde la actividad extractiva hasta su comercialización.

de las especies intentando a la vez que haya una información suficiente a los consumidores sobre todo el proceso. La Administración pretende igualmente fomentar la comercialización de productos tradicionales y artesanales.

El Título Cuarto está referido a la investigación pesquera fijando los objetivos del Instituto Español de Oceanografía que se deberán contemplar en el Plan Nacional de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico.

Finalmente, en el Título Quinto se establece un sistema para el control de los recursos pesqueros, así como el régimen de infracciones y sanciones, cuestiones que ya se recogen actualmente en la Ley de 1998 sobre este particular y que quedaría derogada automáticamente con la aprobación de la nueva disposición.

La iniciativa del Gobierno ha sido valorada en líneas generales positivamente por los diferentes agentes sociales en el sector de la pesca, posición que quedó reflejada en el dictamen sobre el proyecto emitido en su día por el Consejo Económico y Social, organismo que consideraba sin embargo, insuficiente el derecho de participación propuesto con sindicatos y organizaciones más representativas. Igualmente, el CES instaba al Gobierno para que en el texto del proyecto de Ley hubiera menos referencias a posteriores desarrollos reglamentarios y que se fijaran más concretamente los plazos previstos para cada una de sus actuaciones. ■

Vidal Maté



Manuel Pimentel, Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales

EL EMPLEO Y LAS AFILIACIONES A LA SEGURIDAD SOCIAL CRECIERON POR ENCIMA DE LO PREVISTO

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, ha iniciado el nuevo curso político haciendo un balance de gestión de su Departamento, cuyos datos más significativos son que durante el primer semestre del año el empleo ha crecido a razón de 2.400 puestos de trabajo por día y la afiliación a la Seguridad Social a una media de 3.300 altas diarias. Según el responsable del Departamento, basándose en datos de la Encuesta de Población Activa (EPA) y el Instituto Nacional de Empleo (INEM), durante los seis primeros meses del año el empleo ha crecido el 3,2% alcanzándose la cifra de 13.773.000 ocupados (431.000 nuevos puestos de trabajo), y la afiliación a la Seguridad Social se ha incrementado en 799.659 personas, situándose en un total de 14.616.000 cotizantes. Ello ha determinado que el Gobierno revise, de cara a los Presupuestos Generales del Estado del próximo año, sus previsiones de crecimiento en ambos sectores. Para la Seguridad Social, pasaría de una previsión de 4,15% a un 5%; y la del Empleo, de 369.000 nuevos puestos de trabajo a 425.000.

PARA el titular de Trabajo y Asuntos Sociales "los meses transcurridos del año 1999 han tenido una evolución especialmente favorable en materia de crecimiento en la cantidad y calidad en el empleo y del descenso en el paro". Ello se desprende tanto de los datos de la Encuesta de Población Activa (EPA) como de la información de los registros administrativos, (INEM y Seguridad Social). De acuerdo con ellos, el ministro no ha dudado en afirmar en su informe, elevado al Consejo de Ministros, que "el empleo y la afiliación se encuentran en niveles jamás alcanzados por nuestra economía y que el desempleo ha descendido a las cotas más bajas

En los últimos tres años el desempleo disminuyó en casi un millón de personas

de los últimos 17 años. Por ello se puede asegurar que ésta es la legislatura del empleo, porque nunca se crearon tantos puestos de trabajo, de mejor calidad y tan rápidamente".

2.400 puestos de trabajo diarios

Según el informe de balance de gestión presentado por el titular de la cartera de Trabajo y Asuntos Sociales, los datos de la EPA correspondientes al final del primer semestre de 1999 muestran un comportamiento del empleo muy favorable, alcanzándose los 13.773.000 ocupados. Esta cifra ha supuesto un crecimiento respecto al volumen de empleo existente al final de 1998 de 430.900 ocupados, lo que supone un 3,2% de incremento semestral, que representa un ritmo de creación neta de 2.400 puestos de trabajo por día.

En términos anuales el aumento del empleo se eleva a 612.400 personas, un 4,7%, tasa de variación superior a la alcanzada durante el último año por el Producto Interior Bruto, que en el segundo trimestre de 1999, de acuerdo con la estimación efectuada por el Banco de España, creció a una tasa interanual del 3,5%.

En el transcurso de los tres últimos años, en el periodo que va del segundo trimestre de 1996 hasta el segundo trimestre de 1999, el empleo ha crecido

en 1.431.000 personas, un 11,6%, correspondiendo este incremento en su mayoría al colectivo de los asalariados en contrato indefinido, que en el conjunto de los tres años aumentaron en 1.125.400, un 18,4%, mientras que entre los asalariados con contrato temporal el incremento es menor: 423.600, un 3,7%. Por el contrario, los no asalariados presentaron un ligero retroceso en el mismo periodo. Por su parte, los asalariados con contrato a tiempo completo aumentaron en 1.327.000, pero el número de



los que tienen un contrato a tiempo parcial creció el doble en términos relativos: el 31,6% frente al 15,6% (ver cuadro nº 1).

Servicios y construcción en cabeza

El crecimiento del empleo estimado por la EPA para el último año se ha concentrado en los sectores no agrarios de la economía con 633.000 ocupados más, destacando en cifras absolutas los servicios, con 420.000 empleados más, y en cifras relativas la construcción, con el 10,9% de aumento. El mayor incremento se ha producido entre los asalariados, colectivo que absorbe la totalidad del empleo generado, sobre todo entre los asalariados, con contrato indefinido, con 472.700 más en el último año, siendo predominante la jornada a tiempo completo, aunque en términos relativos es el empleo a tiempo parcial el que presenta un mayor crecimiento (el 12,9% frente al 6,1% a tiempo completo). El empleo por cuenta propia experimentó un pequeño retroceso. En los últimos tres años destaca el crecimiento del empleo en los servicios, con 890.100 ocupados más (un 11,6%), seguido de la industria (302.200, un 12,2%), aunque es en construcción donde se alcanza el aumento relativo más elevado (un 24,6%).



Juan Carlos Aparacio, Secretario de Estado de la Seguridad Social.



Juan Chozas, Secretario General de Empleo.



Cuadro 1 EVOLUCIÓN DEL EMPLEO						
	T. II. 99 (miles)	T. II. 99/ T. I. 99 (miles)	T. II. 99/ T. II. 98 (miles)	%	T. II. 99/ T. II. 96 (miles)	%
Ocupados						
Total	13.773,0	269,5	612,4	4,7	1.431,0	11,6
Varones	8.778,8	170,0	281,8	3,3	751,5	9,4
Mujeres	4.994,3	99,6	330,7	7,1	679,6	15,8
Jóvenes	1.757,3	39,7	105,9	6,4	226,3	14,8
Adultos	12.015,7	229,8	506,5	4,4	1.204,7	11,1
Sectores de actividad						
Agricultura	1.020,1	-21,9	-20,4	-2,0	-44,9	-4,2
Industria	2.777,1	29,6	70,5	2,6	302,2	12,2
Construcción	1.437,8	61,1	141,9	10,9	283,6	24,6
Servicios	8.538,0	200,8	420,4	5,2	890,1	11,6
Asalariados	10.771,2	271,1	656,0	6,5	1.543,3	16,7
No asalariados	3.001,8	-1,6	-43,6	-1,4	-112,3	-3,6
Asalariados						
Indefinidos	7.246,8	168,6	472,7	7,0	1.125,4	18,4
Temporales	3.524,4	102,5	197,8	5,9	423,6	13,7
T. completo	9.847,3	227,5	565,1	6,1	1.327,0	15,6
T. parcial	923,9	43,6	105,4	12,9	222,0	31,6

Fuente: EPA

Cuadro 2 EVOLUCIÓN DEL PARO						
	VALORES ABSOLUTOS		VARIACIONES			
	T. II. 99	T. II. 99/T. I. 99	T. II. 99/T. II. 98		T. II. 99/T. II. 96	
	(miles)	(miles)	(miles)	(%)	(miles)	(%)
Parados						
Total	2.550,7	-210,1	-519,3	-16,9	-958,1	-27,9
Varones	1.071,8	-142,9	-304,2	-22,1	-657,6	-38,0
Mujeres	1.478,9	-67,2	-215,1	-12,7	-327,6	18,1
Jóvenes	729,7	-76,6	-189,1	-20,6	-374,6	-33,9
Adultos	1.821,0	-133,5	-330,2	-15,3	-610,5	-25,1
Sectores de actividad						
Agricultura	194,7	-6,4	-43,1	-18,1	-45,3	-18,9
Industria	223,6	-28,4	-30,3	-11,9	-129,5	-36,7
Construcción	186,8	-20,8	-59,4	-24,1	-163,2	-46,6
Servicios	841,5	-79,8	-117,8	-12,3	-220,3	-20,7
No clasificables	1.104,1	-74,7	-268,7	-19,6	-426,8	-27,9
PLD						
Total	1.272,8	-140,6	-366	-22,3	-678,3	-34,8
Varones	472,6	-75,3	-178	-27,4	-362,9	-43,4
Mujeres	800,2	-65,3	-188	-19,0	-315,4	-28,3

Fuente: EPA.

Más empleo para las mujeres

Por lo que se refiere al aumento registrado por el empleo de las mujeres en el primer semestre de 1999, se ha elevado a 236.000 nuevas ocupadas, un 5%, frente al 2,3% de aumento del empleo de los varones. En cifras anuales y en el transcurso del último trienio también el empleo femenino ha aumentado por encima del de los hombres:

un 7,1% en los últimos doce meses y un 15,8% en los últimos tres años (3,3% y 9,4 respectivamente en el caso de los varones).

La tasa de ocupación se sitúa en el 42,1% con un avance anual de 1,6 puntos; la tasa de empleo de los varones es del 56,0% y la femenina del 29,4%, con un avance de 1,7 puntos en el último año. Por su parte, los jóvenes ven avanzar su tasa de

Durante los siete primeros meses del año se crearon 2.400 puestos de trabajo diarios y se registraron 3.300 altas por día a la Seguridad Social

empleo al 31,4%, 3,2 puntos más que un año antes. En los tres años la tasa de ocupación ha aumentado en 3,6 puntos.

Por lo que se refiere a las Comunidades Autónomas, el empleo aumentó en el último año en Canarias, La Rioja, Extremadura, Andalucía, Castilla y León (en todas por encima del 5%) mientras que el paro se redujo principalmente en La Rioja, Baleares, Cataluña, Canarias, Madrid y Cantabria (más del 20%).

Baja el desempleo

Según los datos presentados por el Ministro de Trabajo, la evolución positiva del empleo ha estado acompañada por una fuerte disminución del desempleo, favorecida por un cierto estancamiento de la población activa, que durante el último periodo anual apenas creció el 0,6%. El retroceso semestral del desempleo es de 413.000 personas, lo que ha supuesto una caída del 13,9% que sitúa la cifra de paro en 2.550.700 personas. En este contexto de expansión de la ocupación y moderación de la actividad, el paro ha descendido en los últimos doce meses en 519.300 personas, a un ritmo de descenso anual superior al 16%. Paralelamente, la tasa de paro ha caído desde el 18,9% a finales del primer semestre de 1998 al 15,7% de la población activa, que es según los responsables del Ministerio el nivel más bajo desde 1982, con un retroceso de 3,3 puntos en un año.

A tenor de estos datos el balance hecho por el titular de Trabajo señala que en los últimos tres años el desempleo ha descendido en casi un millón de personas, con 985.100 parados menos (un -27,9%) de los que 678.300 eran parados de larga duración. Como resultado de estos parámetros, la tasa de paro



ha caído en casi siete puntos porcentuales, desde el 22,3% al 15,6%, con una especial incidencia de ese retroceso en los jóvenes (12,6 puntos).

La disminución generalizada del desempleo, tanto en términos anuales como en los tres últimos años, se ha concentrado en los servicios (-268.700 en un año y -426.800 en tres años), mientras que, al igual que ocurre para el empleo, es el desempleo

en la construcción el que presenta una evolución más positiva en cifras relativas: -24,1% en el último año y -46,4% en los tres años.

En la actualidad, según el balance ministerial, hay cuatro Comunidades Autónomas que tienen una tasa de paro por debajo del 10%: La Rioja (6,9%), Baleares (7%), Navarra (8,13%) y Aragón (9,3%). En estas Comunidades Autónomas la tasa

de paro de los varones varía entre el 3,5% de la Rioja y el 5,4% de Aragón, lo que se puede clasificar de situaciones cercanas al pleno empleo. Sin embargo, en el extremo opuesto se sitúan Comunidades como Andalucía y Extremadura, que alcanzan tasas de paro en torno al 25% y en las que las mujeres soportan tasas por encima del 36%.

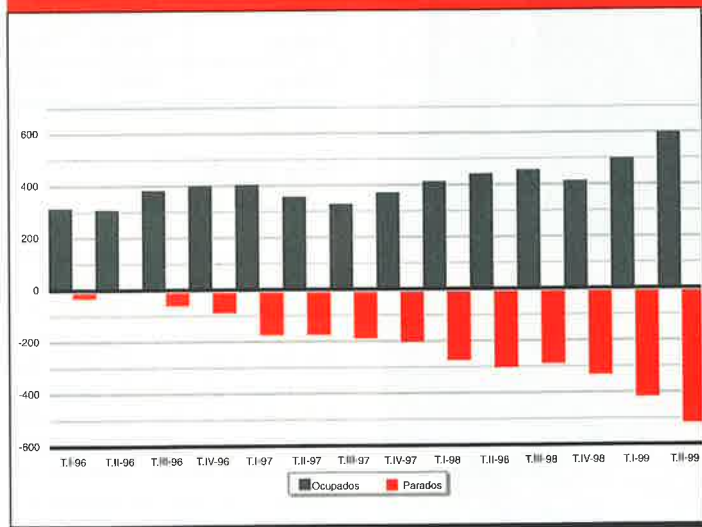
Buen funcionamiento de la contratación indefinida y a tiempo parcial

También el responsable de Trabajo, Manuel Pimentel, se ha mostrado satisfecho del funcionamiento de las modalidades de contratación indefinida y a tiempo parcial que se crearon al amparo de la Reforma Laboral pactada entre empresarios y sindicatos al principio de la legislatura del Gobierno popular. Durante los siete primeros meses de 1999 se han registrado 736.641 contratos indefinidos, 149.555 más que en igual periodo del año anterior (25,5%). A ello han contribuido decisivamente, según el responsable de Trabajo, las contrataciones a tiempo parcial, cuya normativa fue modificada, y que cuentan por primera vez este año con bonificaciones en la cotización a la Seguridad Social.

En el transcurso de los siete primeros meses de este año, el número de contratos a tiempo parcial completo de carácter indefinido registrados al amparo de la reforma laboral ha ascendido a 459.870, lo que supone un incremento de 55.479 contratos más que en el mismo periodo de 1998.

Durante ese mismo periodo se firmaron 130.219 nuevos contratos indefinidos a tiempo parcial, lo que supone un 66% más que en el mismo periodo del pasado año. Dos tercios de los contratados indefinidamente a tiempo parcial son menores de 35 años. La hostelería, el comercio y los servicios a empresas copan casi el 60% de estos nuevos empleos. El Secretario General de Empleo, Juan Chozas, se ha mostrado "razonablemente satisfecho" por la evolución de esta contratación

VARIACIONES ANUALES DEL EMPLEO Y EL PARO



puesta en marcha a finales de febrero dentro de un nuevo marco legal. En los dos últimos años estos contratos han aumentado un 44%, pese a que aún España está lejos de otros países europeos donde este tipo de contratos supone un 16% y en nuestro país apenas supera la mitad de ese porcentaje.

3.800 afiliados diarios

Con una media de más de 3.800 altas diarias, la evolución de los afiliados ocupados a la Seguridad Social ha experimentado en los siete primeros meses de este año un incremento del 5,8%, al registrarse un crecimiento de 799.659 afiliados desde el pasado mes de diciembre lo que ha situado la cifra final, según los datos oficiales, en 14.616 al finalizar el mes de julio, cifra que supone, según el Ministro de Trabajo, "un récord en los últimos diez años".

La tasa de crecimiento interanual ha sido del 6,2%, siendo los meses de febrero a julio en los que se detecta mayor incremento en la afiliación. El número total de afiliados en el último año ha sido de 850.000, superando el anterior periodo-récord que fue julio 97 a julio 98, en que se afiliaron 621.700 personas.

La mayor parte del incremento de la afiliación a lo largo de este año se ha producido en el Régimen General, con una subida del 7,5% en estos siete meses. Sin embargo, el incremento no sólo ha afectado a los trabajadores por cuenta ajena, sino también a los de cuenta propia. La afiliación al Régimen Especial de Autónomos se ha incre-



mentado en un 2,1% en estos siete meses y en un 3,25 en el último año.

La afiliación de mujeres se está incrementando en términos porcentuales más deprisa, un 6,9% en un año, que la de los hombres, un 4,6%, repartiéndose este crecimiento de manera bastante homogénea entre los distintos tramos de edad.

La pensión media se situó en 84.908 pesetas

La pensión media de jubilación de la Seguridad Social se situó el 1 de julio de este año en 84.908 pesetas, según los últimos datos del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Desde 1996 hasta julio de 1999, la cuantía media de la pensión de jubilación ha aumentado un 8,15%, pasando de una cuantía de 78.509 pesetas al mes a la actual de 84.908 pesetas al mes.

Si se contabilizan todas las modalidades de pensiones del Sistema, la cuantía media percibida por los pensionistas se situó en julio en 74.350 pesetas al mes por catorce pagas, con un crecimiento del 10,68% en relación a 1996, año en que la cuantía media para el conjunto del Sistema era de 67.170 pesetas al mes.

Además de las de jubilación, superan el promedio del sistema las de incapacidad permanente, que se situaron en 84.819 pesetas de media al mes. El importe de estas pensiones es el que mayor crecimiento ha registrado en este período, un 19%.

La cuantía media de las pensiones de muerte y supervivencia, donde se engloban las de viudedad, orfandad y en favor de familiares, se situó en julio en 52.431, 31.620 y 38.619 pesetas mensuales respectivamente. Así, el importe medio de las pensiones de viudedad ha aumentado desde 1996 un 9,3%, las de orfandad un 9% y las prestaciones en favor de familiares un 11%. ■

Concha H. Carazo

AFILIACIONES TOTAL SISTEMA

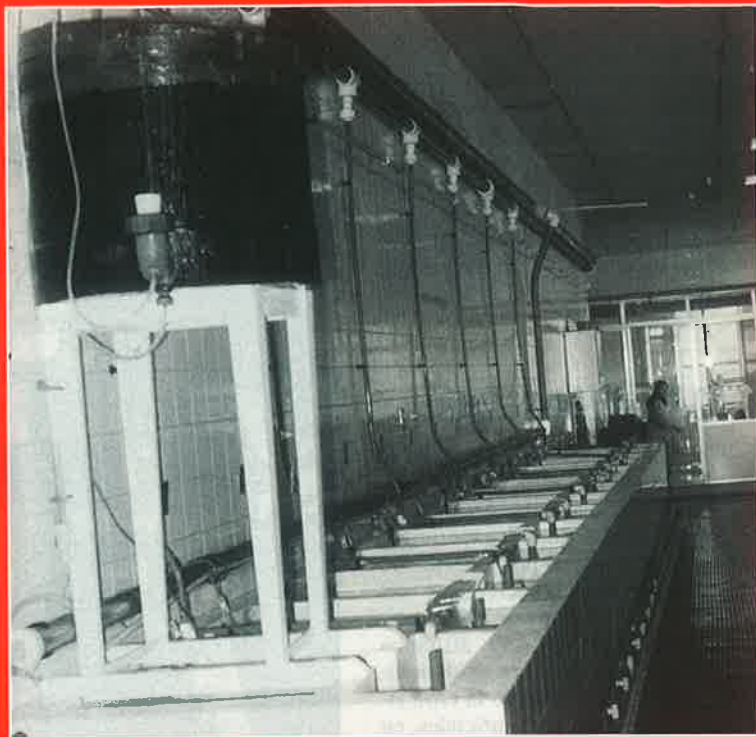
AÑOS	AFILIADOS		VARIACIÓN	
	1 enero	31 julio	Absoluta	%
1989	11.776.913	12.297.521	520.608	4,42
1990	12.304.350	12.652.874	348.524	2,83
1991	12.587.744	12.781.785	194.041	1,54
1992	12.614.031	12.743.734	129.703	1,03
1993	12.234.096	12.274.238	40.142	0,33
1994	11.916.436	12.226.354	309.918	2,60
1995	12.109.602	12.499.329	389.727	3,22
1996	12.300.791	12.696.837	396.046	3,22
1997	12.534.661	13.137.213	602.552	4,81
1998	13.029.432	13.766.960	737.528	5,66
1999	13.816.294	14.615.953	799.659	5,79

COMPARACIÓN AFILIADOS POR RÉGIMENES

RÉGIMENES	30.04.96	31.07.98	31.07.99 C	VARIACIÓN C/A		VARIACIÓN C/B	
	A	B	C	ABSOLUTA	%	ABSOLUTA	%
GENERAL	8.689.991	9.923.134	10.686.944	1.996.953	22,98	763.810	7,70
AUTÓNOMOS	2.308.113	2.444.382	2.523.146	215.033	9,32	78.764	3,22
AGRARIO	1.149.987	1.153.585	1.153.636	3.649	0,32	51	0,00
- Cuenta ajena	752.556	794.216	806.983	54.427	7,23	12.767	1,61
- Cuenta propia	397.431	359.369	346.653	-50.778	-12,78	-12.716	-3,54
MAR	86.424	82.990	82.171	-4.253	-4,92	-819	-0,99
CARBÓN	27.551	21.110	19.562	-7.989	-29,00	-1.548	-7,33
HOGAR	143.747	141.759	150.494	6.747	4,69	8.735	6,16
TOTAL	12.405.813	13.766.960	14.615.953	2.210.140	17,82	848.993	6,17

Administración y cultivadores han participado en la elaboración del Libro Blanco

LA ACUICULTURA APUESTA POR SU DESARROLLO COMO SECTOR ESTRATÉGICO



La acuicultura debe decidir si se convierte en una industria estratégica que devuelva a España el protagonismo que tuvo en el pasado en la explotación del mar o se reduce a iniciativas testimoniales. Esta nueva industria, que se desarrollaría en aguas territoriales, dispone de un mercado local enorme y una tecnología que ha demostrado su eficacia. Para tratar de resolver los obstáculos que dificultan su desarrollo, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en colaboración con las organizaciones representativas del sector, ha elaborado un Libro Blanco en el que se analizan las dificultades y contradicciones en que se desenvuelve el subsector.

LA conclusión principal que se infiere del Libro Blanco de la acuicultura es que ésta se desenvuelve en una permanente contradicción. Por un lado, suscita expectativas y augurios favorables en cuanto a su capacidad de generar riqueza y empleo, y cuenta con apoyos institucionales, pero simultáneamente debe sortear un número creciente de dificultades y trabas a su desarrollo. La segunda conclusión, derivada de la anterior, es que la fórmula para garantizar ese desarrollo y eliminar la contradicción aludida es

su consideración como sector estratégico.

El Libro Blanco de la acuicultura ha sido elaborado en la Subdirección General del Caladero Nacional y Acuicultura de la Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) con el asesoramiento de las organizaciones y empresas del sector: Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos, Organización de Productores Piscicultores, Organización de Productores de Acuicultura Continental, Organización de Productores Ostrícolas de Gali-

cia; el Consejo Regulador del Mejillón de Galicia y representantes de los fabricantes de piensos piscícolas. En su elaboración han participado también organismos relacionados con los cultivos marinos, la pesca y el medio ambiente. El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación lo presentó públicamente el pasado mes de julio en Huelva.

De acuerdo con este documento, los principales obstáculos para el desarrollo de la acuicultura tienen que ver con: la ausencia de instrumentos de planificación del litoral, lo que evidencia la necesidad urgente de arbitrar medidas de planificación específica que eliminen esa traba; la ignorancia de los valores del sector en los instrumentos de planificación hidrológica, fácilmente apreciable en cuestiones como la priorización de la actividad en el uso del agua o la aplicación de cánones; la complejidad de los procedimientos administrativos para la obtención de autorizaciones y concesiones, que demora la creación de empresas, a lo que se añade la di-

vergencia de procedimientos administrativos derivada de la estructura territorial de España; la falta de conciencia sobre los aspectos medioambientales por parte del sector productor y el pobre conocimiento de las técnicas de gestión medioambiental y de las necesidades de formación en esa materia; así como la práctica ausencia de la acuicultura en la reglamentación comunitaria de mercados y la menor importancia que el sector ha dado a los aspectos de comercialización y *marketing*.

Otros aspectos a tener en cuenta en un proceso de despegue industrial se refieren a la inadecuada estructura financiera de las necesidades de recursos financieros de la explotación acuícola española, unido a la escasa implicación del sector financiero en el desarrollo de la actividad; a la falta de individualización del sector en lo que se refiere a las políticas fiscal, de seguridad social y laboral; a la inexistencia de medicamentos veterinarios específicos, que evidencia la falta de interés del sector ve-

Suscita expectativas favorables por su capacidad de generar riqueza y crear empleo y cuenta con apoyos institucionales, pero debe sortear un número creciente de dificultades y trabas a su desarrollo.

terinario para invertir en autorización y registro de los mismos, y la carencia de una reglamentación que aborde esta casuística. A todo ello hay que añadir la falta de motivación para la transferencia de tecnología desde la investigación a la empresa, así como la descoordinación de las diversas políticas públicas que inciden en el campo del I+D y la necesidad de adaptar la formación profesional al ritmo de evolución del sector, así como la

reestructuración de la enseñanza reglada para conseguir una enseñanza de las materias acuícolas adecuada a la realidad de la actividad.

Alternativa y crisis

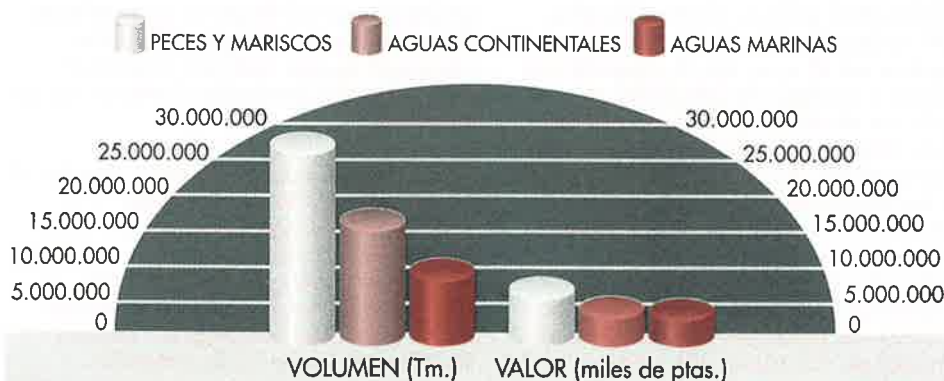
La industria de los cultivos marinos surge en España a comienzos de los ochenta cuando, como consecuencia de la entrada en vigor de las zonas económicas exclusivas y la

ampliación de las aguas territoriales a 200 millas, la flota española ve cómo se limitan sus caladeros tradicionales y comienza a intuir problemas de desabastecimiento. La acuicultura se presenta entonces como industria alternativa para abastecer la gran demanda interior de pescado. Previamente, España había acreditado su capacidad como potencia acuícola en el subsector mejillonero, nacido a finales de la década de los cuarenta y

donde ocupa la primera posición en producción en el ámbito europeo.

Para promover el nuevo sector industrial en 1984 se aprueba la Ley de Cultivos Marinos —hoy totalmente superada— y se arbitran nuevas líneas de ayuda, con cuantiosos medios financieros que subvencionan las inversiones en inmovilizado. Se dispusieron alrededor de 20.000 millones de pesetas en apoyo al sector, pero, sea porque en muchos casos las iniciativas carecían de un verdadero plan empresarial, sea porque no existían suficientes conocimientos técnicos para seleccionar de manera realista los proyectos financiados, sea por la dificultad de encontrar la aplicación a escala industrial de los resultados obtenidos en laboratorio cuando se trata de una actividad con base biológica, el hecho es que los resultados no estuvieron a la altura de las expectativas creadas. Un número considerable de las iniciativas emprendidas a comienzo de los ochenta habían desaparecido antes de terminar

PRODUCCIÓN MUNDIAL DE ACUICULTURA (1997)



FUENTE: Estadística de la Producción de Acuicultura 1988-1997 FAO modificado

La fórmula para garantizar ese desarrollo y eliminar contradicciones es su consideración como sector estratégico.



la década. El desaliento que produjo el fracaso de aquellos proyectos hizo pensar que la acuicultura había entrado en crisis antes de alcanzar un desarrollo real.

Sin embargo, un pequeño porcentaje de los proyectos iniciales superaron los problemas, desarrollaron tecnologías específicas para las distintas especies y para las diferentes formas de cultivo y son la base de una nueva industria que obtiene beneficios substanciales y factura 25.000 millones al año.

En el período 1994-99, y dentro del Plan Sectorial de Pesca, se ha desarrollado un plan específico para la acuicultura cuyos objetivos principales eran un aumento de producción de especies incluidas en el Plan Sectorial, excepto el mejillón, y de juveniles de esas mismas especies para garantizar el abastecimiento de unidades de engorde; la modernización de unidades existentes mediante incorporación de nuevas tecnologías; el desarrollo de inversiones de sopor-

Acelerador y freno

La satisfactoria realidad empresarial y las excelentes perspectivas de futuro casan mal con los continuos sobresaltos que aquejan al sector de los cultivos marinos. Lo acontecido en los últimos meses sirve de imagen a esta contradicción en la que se mueve la acuicultura. Mientras la Administración, a través del MAPA, se dispone a diseñar las herramientas que favorezcan su desarrollo, otros Departamentos parecen poner piedras en el camino.

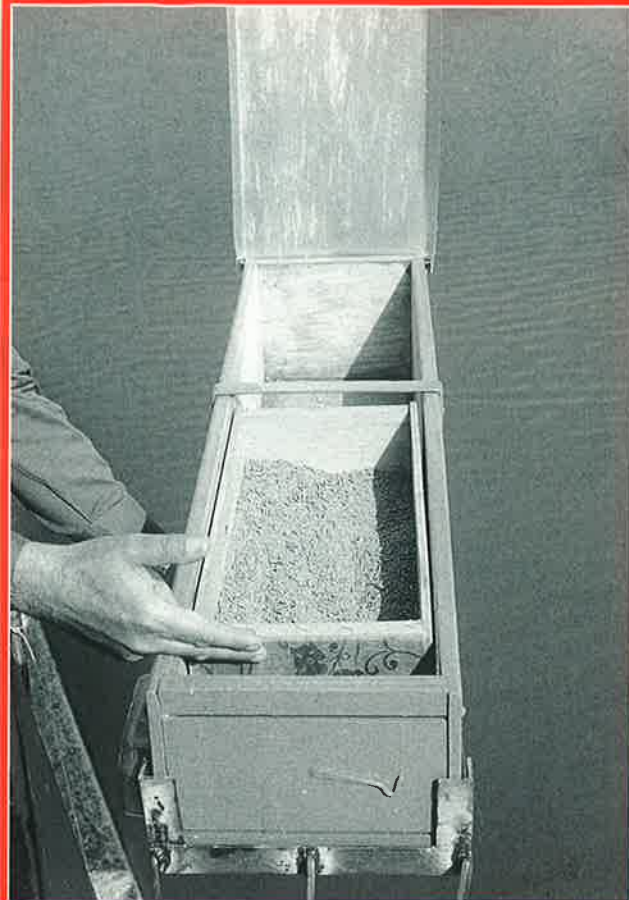
La iniciativa comunitaria de elaborar una Directiva aplicable a la fabricación de harinas y piensos para la alimentación animal puso en un grito a los acuicultores la pasada primavera. Todavía reciente el susto de los pollos belgas contaminados, la UE redactó un borrador de Directiva en el que, en el caso de las harinas y aceites de pescado, se exigía un nivel de dioxinas inferior al que aparece espontáneamente en la naturaleza. An Apromar aseguran que los redactores del borrador no tuvieron en cuenta a la acuicultura, porque, de haberse aprobado, significaba directamente su desaparición, puesto que las harinas y aceites de pescado son el alimento principal de los peces de cultivo. La Directiva se paralizó para su

revisión, pero el sector tenía otros motivos de inquietud.

La Dirección General de Costas, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente, es una fuente constante de preocupaciones para la acuicultura. La última gota de este manantial caía a finales de junio en forma de resolución. Esta resolución supone la paralización de un nuevo proyecto de cultivo -la instalación de jaulas para engorde de lubina en aguas próximas a la Escala (Gerona)- hasta tanto la Administración autonómica elabore un plan general de la costa de su competencia. "Esta Dirección General [...] considera necesario, antes de tramitar nuevas concesiones, que se proceda por el Órgano competente Autonómico a una planificación racional de los cultivos marinos", especifica la Dirección General en su informe.

Apromar se queja: "Costas regula el desarrollo de la acuicultura ignorando lo que pasa en el mercado". Y recuerda que en otros países con los que los cultivos españoles compiten las iniciativas empresariales encuentran menos obstáculos para su instalación.

M.V.



te, tales como infraestructuras comunes a distintas instalaciones o la consolidación de organizaciones representativas del sector; la protección del medio ambiente bajo dos vertientes, la disminución de efectos negativos de las instalaciones de acuicultura y el seguimiento de los parámetros medioambientales con efectos sobre la producción, y la puesta en marcha de proyectos piloto de diversificación bien de nuevas

especies, bien de nuevas técnicas de cultivo.

En términos económicos, dicho plan contemplaba unas inversiones en torno a los 143,2 millones de ecus (unos 24.000 millones de pesetas), cofinanciadas entre las Administraciones nacionales, el IFOP y el sector privado.

La tramitación de nuevas empresas es complicada, pues-

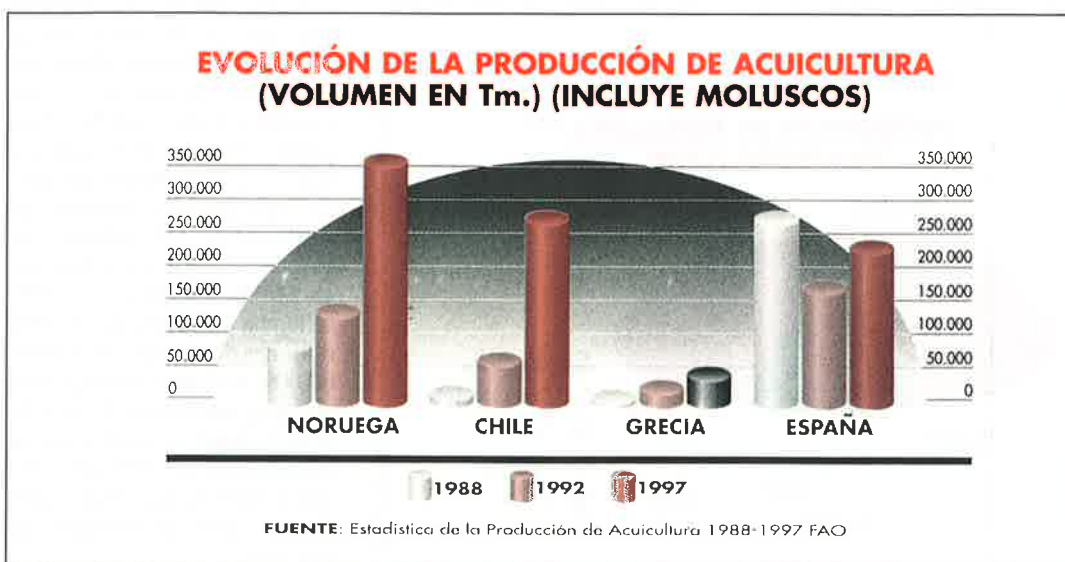
to que la gestión administrativa de la acuicultura está transferida a las comunidades autónomas pero al desarrollarse en terrenos o aguas de dominio público, en la mayor parte de los casos participa la Administración central. Aunque se aprecia una falta de regulación, existe un órgano que reúne las distintas autoridades de pesca, la Junta Asesora de Cultivos Marinos, Jacumar, que preside el secretario general de

Pesca Marítima y donde se discuten los problemas comunes a la actividad.

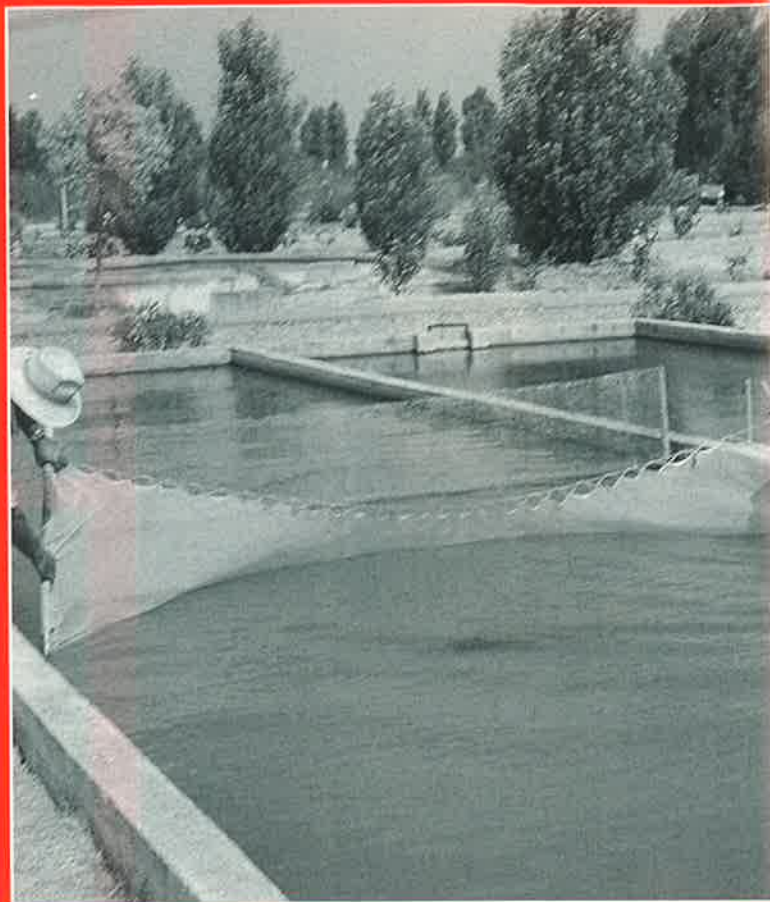
Acuicultura exterior

Cuando en España se daban los primeros pasos en la acuicultura marina, únicamente Japón y algunos países asiáticos disponían de una industria consolidada, pero en sólo dos décadas los cultivos acuícolas, especialmente en el ámbito europeo, han conocido una gran progresión, hasta el punto de que en algunas especies los cultivos han superado a las capturas. En Europa, donde las empresas acuícolas facturan por encima de los 10.000 millones de pesetas, se están desarrollando tecnologías de producción muy avanzadas, hasta el punto de estar siendo exportadas a Japón, tradicional potencia acuícola que cultiva 33 especies de peces.

En el área europea han protagonizado desarrollos espectaculares en la producción acuícola Noruega, que ha pasado de producir 8.600 tone-



La ausencia de instrumentos de planificación del litoral evidencia la necesidad de arbitrar medidas de planificación específica.



ladas de salmón en 1981 a 350.000 en 1998, con una facturación de 160.000 millones de pesetas, y Escocia, con una producción de 100.000 toneladas en 1998. Otra aparición fulgurante, también en el cultivo del salmón, ha sido la de Chile, donde la unión de unas condiciones naturales adecuadas, una tecnología conocida y un mercado que ha soportado el desarrollo de la industria ha dado como resultado en tan sólo diez años una facturación de 70.000 millones.

rollo de técnicas de conservación adecuadas para facilitar el consumo en las poblaciones del interior, especialmente cuando no existían medios de transporte tan rápidos como los actuales. Las salazones, el secado, el escabeche o el ahumado son formas diversas y arraigadas de conservación. El descubrimiento de la esterilización por calor, el siglo pasado, y la mejora de los envases dio lugar a una floreciente industria de conservas en el litoral y permitió comercializar

los recursos pesqueros en toda España.

El despegue económico de los años 60 impulsó un nuevo modelo de alimentación y generalizó el consumo de pescado fresco de calidad en todo el país. En aquellas circunstancias se creó una red de distribución de pescado fresco que permite transportar el producto a bajo coste y en perfectas condiciones a cualquier ciudad. Una red de distribución que no existía en ningún país

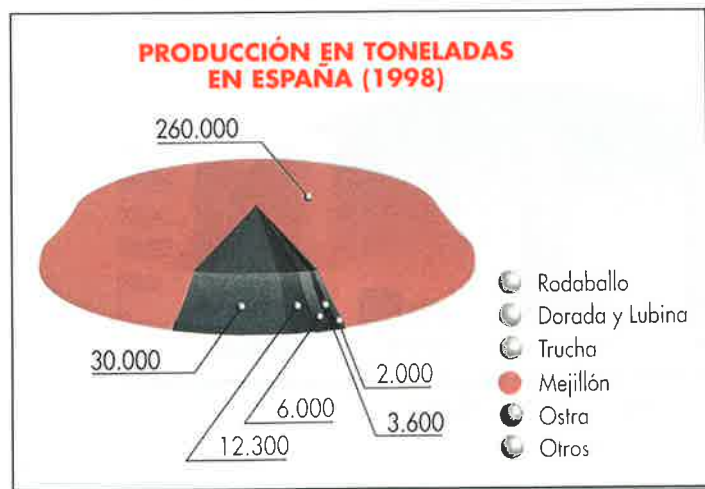
de nuestro entorno y que aún persiste.

La ampliación de las aguas territoriales a finales de los setenta provocó cambios de gran calado en el sector pesquero. La adhesión de España a la Comunidad Europea en 1986 supuso un cambio notable en el movimiento de importaciones y exportaciones de pescado fresco. El actual libre tránsito de mercancías ha favorecido las importaciones de pescado fresco en España, mercado que ha reforzado la posición de algunas flotas comunitarias a costa de la flota española. Estos cambios han tenido reflejo en la balanza comercial de productos pesqueros, que en 1967 arrojaba un superávit de 190 millones de pesetas, en 1986 era deficitaria en 21.000 millones y en 1996 reflejaba un déficit de 211.000 millones de pesetas, de los que 60.000 millones correspondían a pescado fresco. La tasa de cobertura del mercado exterior pesquero era en 1995 del 47%, año en que se importaron más de un millón de toneladas de pescado.

Demanda de pescado fresco

España se caracteriza por tener un amplio litoral, con grandes núcleos urbanos en la costa, lo que ha dado lugar a una gran dependencia del mar, una arraigada tradición pesquera y una cultura de consumo de productos pesqueros.

Este aprecio por un producto muy perecedero como el pescado ha inducido el desa-





En este segmento del pescado fresco se ha producido una sustitución de especies por otras, en función de la disponibilidad y de los precios, cambios que han sido asumidos por el consumidor. Uno de los más significativos ha sido la introducción de 25.000 toneladas de salmón, procedente de la acuicultura, en el mercado español en los últimos 15 años, lo que supone el doble de toneladas de la cuota con que se disminuyó a España en las pesquerías del fletán en aguas canadienses. Además del bacalao fresco fileteado, la merluza chilena, etc., productos desconocidos en el mercado hace pocos años.

Todo ello refleja la existencia en el mercado español de un enorme potencial de crecimiento para las producciones futuras de la acuicultura, teniendo en cuenta el valor estratégico que supone la proximidad del mercado para la comercialización en fresco. ■

Mery Varona

LA ACUICULTURA ESPAÑOLA EN CIFRAS

ACUICULTURA MARINA

Empresas productoras de mejillón	2.100
Otras empresas de acuicultura marina	155
Andalucía	53
Galicia	37
Cataluña	21
Baleares	9
Cantabria	7
Asturias	6
Canarias	6
Murcia	6
País Vasco	4
C. Valenciana	3
Ceuta	3
Instalaciones de engorde	135
Dorada y lubina	33
Moluscos	25
Rodaballo	23
Langostino y camarón	9
Salmón	7
Túnicos	5
Anguila	4
Policultivo	29

Producción 210.200,6 Tm

Sin mejillón 21.408,0 Tm

Peces 7.961,8

Dorada	3.969,4
Rodaballo	2.125,0
Salmón	851,0
Lubina	510,6
Túnicos	173,0
Anguila	158,5
Mugilidos	152,1
Lenguado	19,1
Seriola	3,0
Mojarra	0,1

Crustáceos 246,6

Camarón	177,0
Langostino	69,6

Moluscos 201.992,2

Sin mejillón 13.199,6

Mejillón	188.792
Almejas	5.591,4
Berberecho	3.838,5
Ostras	3.387,4
Pectínidos	206,5
Coquina	158,0
Pulpo	12,6
Navaja	3,6
Escupiña	1,6

ACUICULTURA CONTINENTAL

Empresas	150
Instalaciones	170
Instalaciones activas	148
Castilla y León	33
Galicia	29

Asturias	28
Navarra	11
Aragón	11
Castilla-La Mancha	10
Cataluña	9
Cantabria	7
Andalucía	7
Extremadura	6
La Rioja	5
País Vasco	2
Baleares	1
Madrid	1
C. Valenciana	1

El 99,85% de la producción de estas instalaciones corresponde a trucha arcoiris destinada a consumo humano.

Producción 29.361,6

Trucha arcoiris	29.000
Tenca	168,2
Anguila	160,
Esturión	30,
Carpa	2,
Cangrejo señal	1,4

Empleo 35.000

(Comprende empleos directos e indirectos)

Regiones objetivo 1 30.000

(Cantabria, Asturias, Galicia, Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana, Canarias, Ceuta, Melilla, Castilla y León, Castilla-La Mancha y Extremadura)

Regiones fuera de objetivo 1 5.000

(País Vasco, Cataluña, Baleares, Aragón, Navarra, La Rioja y Madrid)

Por subsectores

Mejillón	22.000
Trucha	7.000
Resto de especies	6.000

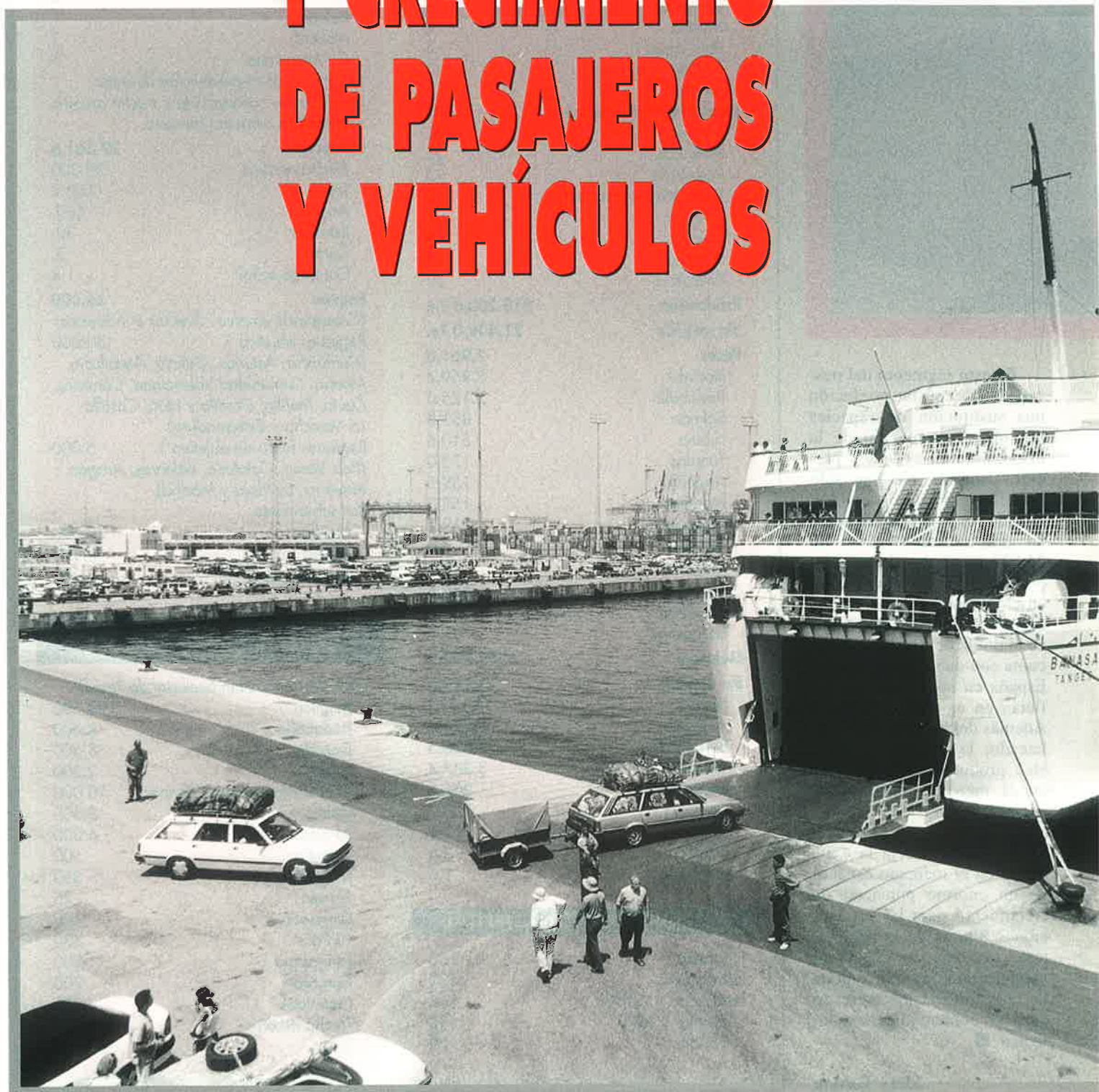
OBJETIVOS DE PRODUCCIÓN EN ACUICULTURA A 1999

(Incluidos en el Plan Sectorial de Pesca)

Mejillón	198.600
Rodaballo	4.400
Dorada	8.500
Lubina	2.300
Salmónidos en agua de mar	10.000
Ostras	8.500
Almejas	6.000
Anguila	500
Mugilidos	350
Seriola	25
Lenguado	100
Túnicos	400
Langostino	200
Camarón	200
Pectínidos	200
Trucha arcoiris	29.839
Tenca	400

OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO 1999

MEJORAS CUALITATIVAS Y CRECIMIENTO DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS



La normalidad y la mejora de calidad del servicio transportista y portuario han sido una constante del desarrollo de la "Operación Paso del Estrecho 1999", que totalizó el tránsito y las atenciones a 1.795.717 pasajeros y 360.334 automóviles y autocares, entre los días 15 de junio y septiembre del presente año. Según estimaciones del cierre de la operación, por la Autoridad Portuaria de Algeciras, el número de pasajeros y vehículos transportados a los puertos de Ceuta y Tánger ha crecido en valores respectivos de 10,8 y 10,34 por ciento, respecto a los del verano anterior. No se ha producido ni un solo accidente de gravedad que haya dado lugar a intervención de las instituciones de tutela, Protección Civil, Cruz Roja, Consulado marroquí y Fundación Hass'an II.

EL característico tránsito anual de magrebíes, procedentes en su mayoría de Francia (un 78 por ciento), Bélgica e Italia, ha vuelto a crecer en tasa de dos dígitos durante los tres meses de la "Operación Paso del Estrecho", a través de las nuevas instalaciones del Puerto de Algeciras y accesos al embarque,



OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO 1999

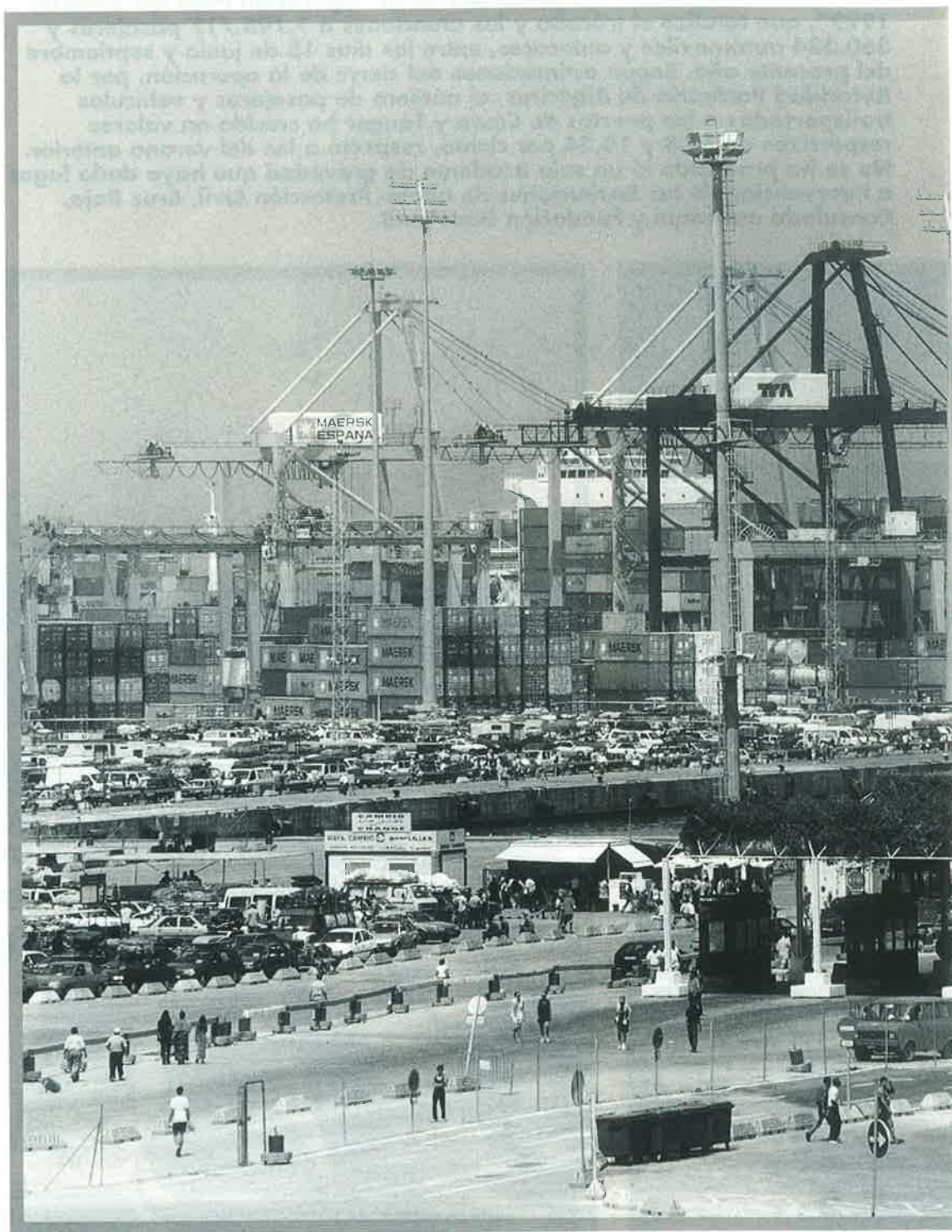
**Ni un solo
accidente
grave, pese a
las altas
intensidades
de los
días-punta,
que
alcanzaron
los 700
vehículos-hora**

que han presentado signos de mejora cualitativa.

Por primera vez, la "Operación Paso del Estrecho" ha contratado un gabinete de psicólogos que se encargó de la formación previa del personal de atención al público y una empresa especializada en diversión y entretenimiento para los niños, así como una mejora general de la ordenación de colas, megafonías, rotulaciones en varios idiomas, etc.

Se han auditado, así mismo, por un gabinete experto, las variables de calidad del servicio referidas a las que se produjeron en la edición del año anterior, decantándose un sensible aumento de la satisfacción del cliente, tras de una inversión total de 167 millones de pesetas, la mayor confiada por la Autoridad Portuaria a este tipo de Operación.

A los 10.000 metros cuadrados de toldos para crear zo-



nas de sombra y fuentes de agua en todas las áreas de espera, ha debido sumarse la remodelación de estructuras, iluminación y módulos sanitarios, lo que ha permitido tránsitos fluidos incluso en los días-pico de julio y agosto, sin que se produjesen situaciones de descontrol o accidentes. Por los referidos días de mayor

actividad, el Puerto de Algeciras llegó a registrar entradas de tan espectacular trasiego como el de 700 vehículos/hora, perfectamente canalizados a los aparcamientos y pre-embarques.

El conjunto de estimaciones encuestadas al público, sobre su satisfacción por el

servicio, subió, desde una puntuación global del 4,4 en la "Operación Estrecho 1998", al 7,3 en la presente de 1999. Las mayores cotas de satisfacción del muestreo entre clientes se han referido a los aspectos de "señalización e información y atención al público", siendo las fechas de la encuesta precisamente las



de los días señaladamente de más actividad, el 1 y 2 de agosto. Por el capítulo de servicios más demandados por el cliente, el muestreo recogió como peticiones más reiteradas las de "ampliación de las sombras, zonas de rezo y frecuencia de barcos", y entre las más sofisticadas la de "un lugar para conectarse a

INTERNET o poner un e-mail a la familia".

Ciento noventa personas de atención al pasajero y 25 ayudantes de servicios auxiliares han completado los recursos humanos de esta "Operación Paso del Estrecho 1999", y, la Autoridad Portuaria de Algeciras hizo iluminar

OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO

	1998	1999	% Var.
PASAJEROS	1.601.650	1.795.717	10,8
AUTOS Y AUTOBUSES	323.058	360.334	10,34

VARIABLES CONTROLABLES QUE SE HAN MODIFICADO RESPECTO A 1998

Tomando como base los objetivos y recomendaciones que aparecen en el Estudio Psicosocial de la Operación Paso del Estrecho realizado en Mayo pasado, estas son las acciones que se han llevado a cabo en cada uno de los siguientes aspectos:

• Formación del personal	• (Más Cantidad y Calidad)
• Organización del personal	• (Manual de funciones y descripción de puestos, más plantilla)
• Control de la incidencia sobre los clientes de personal ajeno a APBA	• (Primer contacto del cliente es con personal APBA)
• Higiene	• (Mayor número de aseos y contenedores)
• Bebidas y alimentos	• (Reparto agua gratis, más fuentes, venta ambulante)
• Entretenimiento	• (Animación sociocultural)
• Información	• (Mejora de la cartelería incluso fuera del recinto, folleto informativo, planos "VD. está aquí", carteles en francés y árabe, puntos de información con personal que domina francés, árabe e inglés y en algunos casos italiano, informadores móviles y megafonía)
• Traslado de vehículos	• (Nuevo acceso al Puerto, nuevo recorrido hasta el embarque, asignar numeración a cada vehículo).

el Muelle de Galera y las áreas de estacionamiento, diversas obras de pavimentación y cartelería, con lo que la disponibilidad de terreno pre-embarque ha llegado a las 14,5 hectáreas, ganando el nuevo relleno del puerto pesquero y los viejos locales de lonja y almacenes al nuevo propósito de ampliar servicio a los tran- sitos.

Las respectivas navieras han dispuesto de nueve atraques, cuatro para Ceuta, otros tantos para Tánger, y uno exclusivo de camiones ro-ro, empleado indistintamente para los dos destinos. La Autoridad Portuaria de Algeciras ha esti-

mado que "la mejora de calidad que queda contrastada en la atención a un servicio que crece el 10 por ciento anual es un reto más de la institución y la ciudad misma".

También es un síntoma inequívoco del "crecimiento de los tráficos del Estrecho, que, en carga general, han escalado a un 41 por ciento en los últimos ocho años, producto de los intercambios Europa-Marruecos, de los que la "Operación Paso del Estrecho" se ha vuelto ya algo más que un pintoresco símbolo veraniego". ■

S. de Francisco



"La productividad de los pequeños y medianos astilleros españoles ha aumentado más de un cien por ciento, en los últimos años", según expresó el presidente de PYMAR, Fernando Santodomingo, a la junta general que valoró "un crecimiento de actividad superior al cinco por ciento" durante el pasado ejercicio. Los pequeños y medianos astilleros españoles han completado un trienio de creciente número de pedidos, cerrando 1998 con un valor de 77.529 millones de pesetas en 54 contratos de construcción naval, afianzados por el Fondo Patrimonial de Garantías de PYMAR.

LOS PEQUEÑOS Y MEDIANOS ASTILLEROS DUPLICAN SU PRODUCTIVIDAD

La junta general de PYMAR ha reconocido la buena salud financiera del grupo de empresas de construcción naval que nuclea a los pequeños y medianos astilleros, cuyo Fondo Patrimonial incrementó sus recursos durante 1998, hasta los 17.666 millones de pesetas, mediante las aportaciones de la propia sociedad y otros de sus miembros.

Como hecho más relevante de los indicios de solidez del sistema la junta general reconoció el impacto favorable de la concesión, por parte de la Agencia Internacional FITCH-IBCA, de "las notaciones A para sus operaciones a largo plazo y F-1 para las a corto". Este reconocimiento de solvencia en los estados financieros y contables del Fondo Patrimonial de PY-



Mesa presidencial de la Junta General de PYMAR, con González Romero, Fernando Santodomingo y Fernando Casas, en primer término izquierda

MAR –representa en palabras del presidente Fernando Santodomingo –“el buen concepto que los círculos internacionales tienen de nuestra gestión profesional”.

En su calidad de consejero de la sociedad, el director general de Industria y Tecnología del MINER, Arturo González Romero, expresó a la junta general “el carácter estratégico que la construcción marítima tiene para la industria nacional, de la que nunca ha dejado de ser parte relevante y hoy forma parte de la mejor vanguardia tecnológica en Europa, lo mismo en producto que en proceso”.

El director general de Industria evaluó en un 5 por ciento la mejora de actividad habida en los pequeños y medianos astilleros españoles



Arturo González Romero, Director General de Industria

durante el pasado año 1998, su mejora de la productividad e incorporación de nuevas tecnologías. González Romero señaló, al cotejo de este reconocimiento de la mejora ge-

neral del sector, que el tamaño de los retos obligará –incluso– “a mejoras exponenciales”, porque así lo reclama una competencia cada vez más exigente por parte de los mercados globalizados.

Es el mercado mismo el que ha revolucionado los métodos de producción –añadió– y la imprescindibilidad de reducir los costes fijos, por respuesta a los ciclos de la demanda. Particularizó sobre la necesidad de “traspasar a la industria auxiliar externa algunas de las fases de la producción” –sin tener que recurrir a nuevas reestructuraciones– y “la modularización a gran escala de sistemas y equipos, para poder construir en serie distintos tipos y tamaños de buque”. Corolario de estas

nuevas tendencias que el sector de pequeños y medianos astilleros ya está marcando significativamente será “la necesidad de una nueva cultura industrial, señalada por la cooperación entre astilleros y una fluida relación con suministradores e industria auxiliar para reducir costes y plazos de entrega.”

La innovación de producto tenderá a ser una consecuencia de la proximidad al cliente –finalizó González Romero– durante todo el ciclo de vida del buque, merced a los nuevos sistemas de información, llamados a conseguir una experiencia y mejora progresiva de los proyectos. ■

S. de F.

Los buques mercantes españoles han vuelto a situarse entre los más seguros de Europa en el balance correspondiente a 1998, del MOU de

París, en cuanto a cumplimiento de la legislación internacional.

Solamente el 3 por ciento de inspecciones a buques de pabellón español arrojaron deficiencias que darían lugar a su detención por la autoridad del país correspondiente, mientras la media de detenciones a barcos de todos los pabellones mundiales fue del 14,3 por ciento.

Según los datos elaborados por el MOU



LOS BARCOS ESPAÑOLES, ENTRE LOS MÁS SEGUROS DEL MUNDO

LA reciente firma, por la Asociación de Navieros Españoles, de la "Carta de los Sectores Marítimos sobre Calidad" compromete a todos los agentes (navieros, astilleros, sociedades de clasificación, cargadores, etc.) a profundizar en los standards de seguridad.

Mejora de posiciones en el ranking mundial

El Secretariado del Paris Memorandum of Understan-

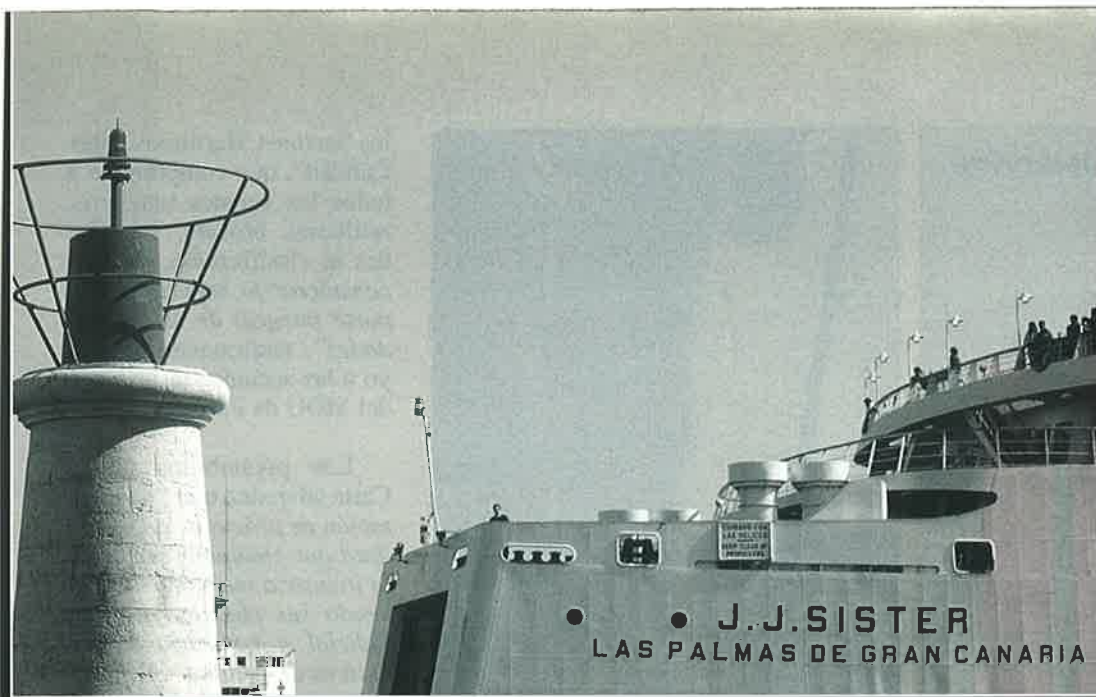
ding on Port State Control (MOU) elabora anualmente el informe sobre las detenciones de buques mercantes en su zona de actuación, cuyas conclusiones generales apuntan a que el número de irregularidades sigue siendo demasiado alto, y la tendencia descendente de años anteriores se ha estabilizado en el año 1998.

La constante lucha contra la navegación substandard sigue planteada por el MOU, cruzando inspecciones de unos y otros países —para ma-

Apenas sufrieron un 3% de detenciones, frente a una media mundial del 14% en 1998.

yor imparcialidad— y registra los casos más infractores en el transporte de carga general (22,5%), graneleros (13,8%), quimiqueros (12%) y frigoríficos (11,9%) en cuanto a la clase del buque.

Por países, España figura entre las diez mejores banderas del mundo y ha vuelto a mejorar su posición relativa, ya que solamente un 3% de sus buques inspeccionados dieron motivo a detención. Otras administraciones de similar comportamiento al de la flota española han sido Suecia



(2,2%), Francia (2,9%) y Alemania (3,2%).

Solamente han obtenido mejor balance que España Irlanda (0%), Finlandia (1%) y el Reino Unido (1,7%), y el resto del Informe MOU decanta que determinados países de gran tradición marítima han respondido negativamente en este período, como son los casos de Holanda (4,7%), Noruega (6%), Dinamarca (8,1%), Grecia (9,6%), Polonia (10,8%), Italia (11,9%) y Portugal (15,3%).

El sector mercante español, signatario de la Carta de Amsterdam sobre Calidad.

La media de detenciones en todos los pabellones mundiales ha sido del 14,3% y acusa como diez peores banderas a las de Honduras, Líbano, Belice, Siria, Camboya, Turquía, Rumanía, San Vicente, Marruecos y Egipto.

Perfeccionamiento del Sistema Inspector

Los países firmantes del MOU de París se reconocen mutuamente el derecho a inspeccionarse por el de otros

pabellones, y cuando de ello resulta deficiencia grave que afecte a la vida humana y la seguridad del entorno, se procede a la detención del barco, que sólo se levanta una vez rectificada la anomalía, o para ser dirigido al astillero o lugar de subsanación.

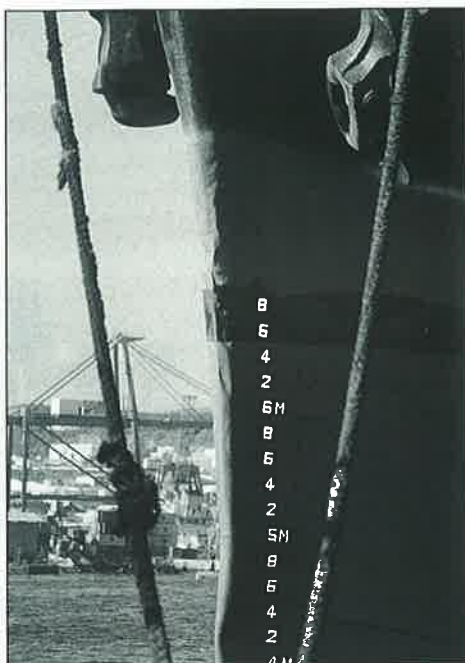
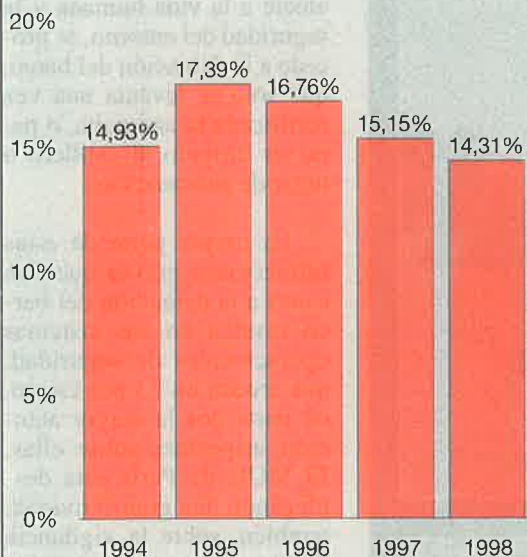
La mayor parte de estas infracciones graves que dan causa a la detención del barco residen en sus sistemas operacionales de seguridad, que crecen un 73 por ciento, en parte por la mayor atención inspectora sobre ellas. El MOU de París está desplegando una gran actividad, también, sobre la vigilancia de los modos de operar, por parte de las tripulaciones, en maniobras rutinarias y de emergencia. Se incrementan los canales informativos, para que ningún buque substandard pueda alegar desconocimiento de sus obligaciones relacionadas con la seguridad, y, así mismo, se trata de acotar las deficiencias, que son responsabilidad, más que del barco, de la sociedad de clasificación.

Precisamente, la entrada en vigor del Código de Seguridad Internacional (ISM), el pasado 1 de julio de 1998, inclinó al MOU —ante la posibilidad de que muchos buques no estuviesen certificados en forma y plazo— a realizar una campaña de inspección concentrada (CIC), que arrojó como resultado el que apenas el 5 por ciento de barcos hubiese incumplido el ISM. Ha sido, pues, un positivo chequeo que elevó los cumplimientos del ISM mucho más allá de las previsiones que se tenían por parte del organismo internacional inspector.

Una cultura de calidad para el transporte marítimo

El pasado 22 de junio ha tenido lugar en Amsterdam el acto de firma de la “Carta de

Porcentaje de buques detenidos



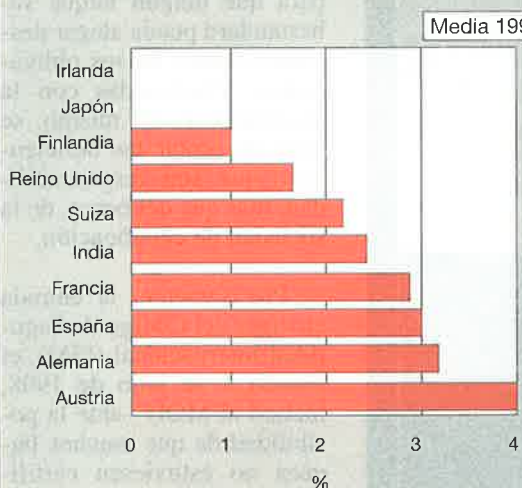
los Sectores Marítimos sobre Calidad”, que compromete a todos los agentes (navieros, astilleros, brokers, sociedades de clasificación, etc.) “a considerar la seguridad una parte integral de sus actividades”, reafirmando el apoyo a las acciones inspectoras del MOU de París.

Los preámbulos de la Carta advierten que “la aceptación de prácticas subestándar por cualquier sector de la industria marítima –incluyendo sus clientes– es perjudicial y contraria a una cultura de calidad”. Esta especie de auto-regulación del sector transportista por mar por un código voluntario como es la Carta, reconoce que “la principal responsabilidad sobre la seguridad del buque recae sobre el Estado de la bandera y los navieros”.

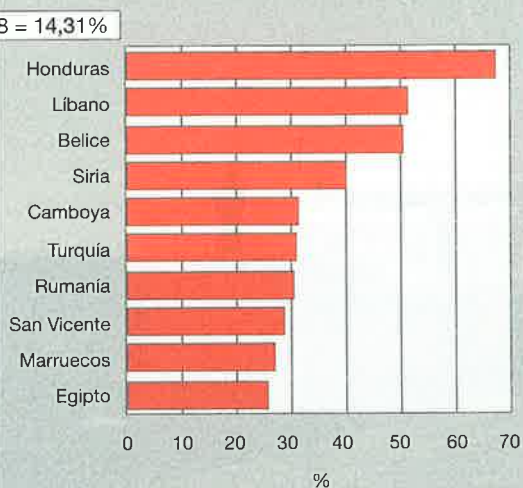
El colectivo internacional signatario entiende que “en materia de legislaciones debe existir, más que una profusión de normas y requisitos técnicos, un verdadero seguimiento de lo existente”, recomendando el apoyo a las inspecciones de tripulaciones y buques, bajo esta nueva cultura de la seguridad integral. ■

S. de F.

Porcentajes de detención de las diez mejores banderas



Porcentajes de detención de las diez peores banderas



Principios de la Carta de los Sectores Marítimos sobre Calidad

- 1 Cada eslabón en la cadena de responsabilidad marítima, ya sea en el mar o en tierra, debería hacer de las consideraciones de seguridad una parte integral de su actividad.
- 2 Los miembros del sector deberían tener un cuidado razonable para asegurar que los barcos con los que operan tienen un buen estándar de calidad. Por consiguiente, deberían evitar usar, ofrecer, abastecer o hacer negocio con barcos que claramente no reúnen los requerimientos internacionales aplicables.
- 3 Las empresas del sector deberían oponerse a las prácticas subestándar en cualquier parte de la industria marítima. Asimismo, deberían promover el diálogo y la cooperación con otros eslabones de la cadena de responsabilidad marítima y con las autoridades públicas.
- 4 Las empresas del sector deberían, cuando fuera conveniente y de una forma voluntaria, compartir información relevante relativa al cumplimiento de la normativa internacional y de esa forma contribuir a una mayor transparencia en el sector marítimo.
- 5 En su participación individual y colectiva en esta Carta, las asociaciones sectoriales y los participantes deberían asegurar que su conducta siempre permanece dentro de las obligaciones legalmente aplicables.
- 6 Las asociaciones sectoriales deberían reflejar los principios aquí mencionados en sus Estatutos y/o Códigos de Conducta y deberían animar a sus miembros a observar dichos principios en todo momento.
- 7 Los sectores marítimos, en cooperación con las autoridades públicas relevantes, deberían observar y evaluar el desarrollo dentro del contexto de esta carta a intervalos regulares.

Centro de Formación Ocupacional Marítima de

BAMIO



Cerca de 10.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus cinco años de existencia.

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

Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio

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

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR

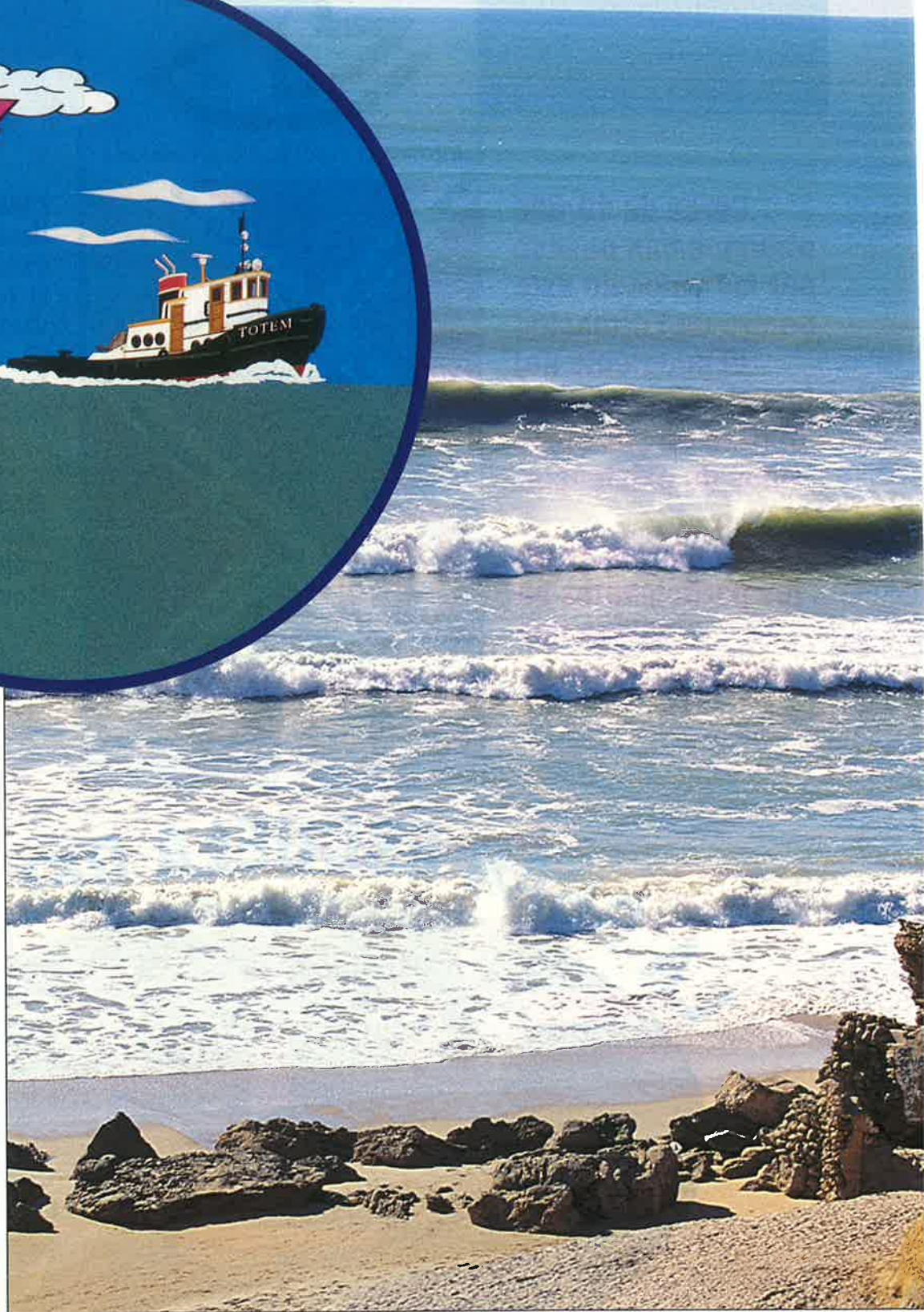


LA MAR Y EL TIEMPO



El tiempo constituye un factor fundamental en la actividad del sector marítimo pesquero. Una buena información sobre las condiciones climatológicas es un elemento clave no solamente para los resultados de la pesquería sino también para la propia seguridad de los trabajadores del sector.

El director del Instituto Nacional de Meteorología hace un análisis sobre los trabajos y los servicios que desarrolla este organismo y advierte a los hombres del sector sobre la necesidad de salir a la mar siempre debidamente informados y que, ante situaciones de posible riesgo, lo mejor es quedarse en tierra.



ENTREVISTA CON EL DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGÍA, EDUARDO COCA

DADO el interés y la importancia del mar, ¿qué aporta el Instituto Nacional de Meteorología a la seguridad y al desarrollo de las actividades del sector?

Ante los inmensos riesgos potenciales de las actividades marítimas, hay diversos Organismos Internacionales que regulan las informaciones y el modo en que hay que suministrarlas. Entre ellos destacan: la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), la Organización Hidrográfica Internacional (O.H.I.) y, en el campo meteorológico, la Organización Meteorológica Mundial (O.M.M.), que da respuesta de la mejor forma a las necesidades de información meteorológica en el sector marítimo. En esa línea, lo que el Instituto Nacional de Meteorología de España hace es adaptarse a los requerimientos internacionales de los usuarios.

Prueba de la importancia que la Meteorología tiene para el mar es que hace dos años el Día Meteorológico Mundial fue dedicado por la O.M.M. a los océanos y a las actividades del hombre en los mismos.

Y prueba también del interés del I.N.M. por estas cuestiones es que acaba de publicarse un folleto divulgativo titulado "Meteorología Marítima", donde se condensa todo lo que el Instituto hace en este sector de su actividad de servicio público. Folleto que quien lo desee puede solicitarlo al Instituto o a sus Centros Meteorológicos Territoriales.

¿Cómo ha evolucionado el apoyo meteorológico marítimo con el tiempo?

Al mismo ritmo, puede decirse, que lo han hecho los demás apoyos meteorológicos. El avance de la tecnología y el desarrollo de las comunicaciones han permitido renovar los



Eduardo Coca, actual director general del Instituto Nacional de Meteorología desde enero de 1998 nació en Santisteban del Puerto, en Jaén, hace 56 años y es licenciado en Derecho por la Universidad de Valladolid. Desde 1965 lleva desempeñando diferentes puestos de responsabilidad en la Administración Pública, fundamentalmente en los Ministerios de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Obras Públicas y Medio Ambiente. Es representante de España ante la Organización Meteorológica Mundial y miembro del Consejo Ejecutivo de la citada organización.

medios de envío de la información meteorológica, incluida la marítima, de forma que desde hace varios años se viene gestionando por la O.M.I. el nuevo Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), que está en plena vigencia desde febrero de 1999, y que ha obligado a los Servicios Meteorológicos del mundo a adaptarse a sus contenidos.

¿Cuáles son en la actualidad los servicios marítimos que ofrece el Instituto Nacional de Meteorología?

Dentro de la normativa de la O.M.M. se elaboran muchos productos para atender las necesidades de los usuarios marí-

timos, diferenciando entre los que se encuentran en zonas próximas a la costa y los que están en alta mar alejados de tierra. Para todos ellos se elaboran boletines marítimos que informan del estado del tiempo y de su previsible evolución. Unos son boletines costeros, que abarcan hasta las 20 millas, y otros de alta mar, que cubren hasta las 400 millas o más.

Hay otras actuaciones del I.N.M., como la elaboración de informes y la expedición de certificados a particulares y autoridades, frecuentemente judiciales, para conocer cómo fue el estado del mar en un determinado momento, si el dato tenía especial relevancia en la salvaguarda de bienes o en el daño de determinados intereses. Sin contar los estudios climatológicos y de otro tipo en un momento como el actual, en el que se tiene constancia de la importancia del mar en el comportamiento general de la atmósfera a través de las interacciones océano-atmósfera, una de cuyas manifestaciones más recientes es el bien conocido fenómeno de El Niño.

¿Cuáles son los de mayor utilidad?

Dada la importancia que, para quien desarrolla su actividad en el mar, supone salvaguardar la vida y los bienes en un medio tan peligroso y hostil, el primer objetivo del I.N.M. es la seguridad, por lo que los boletines de predicción serán los que merezcan nuestro comentario destacado. Estos boletines constan de tres partes. En la primera se destacan los fenómenos adversos en el mar, es decir, los temporales, lo que supone que la fuerza del viento alcance el valor 7 en la escala Beaufort para el Atlántico ó 6 para el Mediterráneo. A continuación se describe la situación general, es decir, dónde se encuentran los centros de presión, los frentes... Seguidamente se da la predicción zona por zona.

Además, en los boletines costeros se incluye un cuarto apartado con datos proporcionados por observatorios de la costa sobre las condiciones de cada momento en la mar.

¿Qué variables son las que tienen más interés en el mar para realizar una predicción?

El viento es la variable atmosférica de mayor interés para el hombre marino. Aunque hay otros factores como la profundidad, la temperatura, las corrientes, la salinidad, etc., que también influyen, el viento es lo que de forma destacada determina el estado de la mar. Las olas llamadas de gravedad se originan por la interacción del viento y el mar, por el simple hecho de una transferencia de la energía que lleva el viento hasta el mar. Por eso se presta especial atención a tal meteor. Pero, además, la información atiende también a la altura de las olas y a otros datos de interés como la visibilidad y demás meteoros significativos (chubascos, tormentas...).

El lenguaje que se utiliza para hacer las predicciones marítimas, ¿difiere del que se usa para el resto de predicciones que hace el Instituto Nacional de Meteorología?

En el mar siempre ha habido un lenguaje particular, distinto del de tierra firme, y se sigue conservando, pese al transcurso del tiempo. Así, son términos propios de este ambiente los de *nudo, milla, rolar, amainar...* Además, existen escalas específicas, y bien conocidas por el hombre de mar, que relacionan con un número el valor que adquiere el viento o la altura que tienen las olas. Es el caso de las escalas de Beaufort o Douglas, no usadas en tierra.

Siendo tan amplia la superficie marítima de responsabilidad española, ¿existe una división preestablecida que permita pormenorizar las predicciones? ¿Cómo es la distribución por zonas? ¿Hay más servicios locales o regionales?

Desde hace muchos años,

Escalas de viento y oleaje

ESCALA ANEMOMÉTRICA BEAUFORT

Cifra	Nombre [Velocidad del viento en nudos, m/s y km/h]	Efectos del viento en alta mar	Altura de la ola (m)*
0	calma [1 nudo][0-0,2 m/s][1 km/h]	Mar como un espejo.	—
1	ventolina [1-3 nudos][0,3-1,5 m/s][1-5 km/h]	Rizos como escamas de pescado, pero sin espuma.	0,1
2	flojito [4-6 nudos][1,6-3,3 m/s][6-11 km/h]	Pequeñas olas, crestas de apariencia vítrea, sin romperse.	0,2 (0,3)
3	flojo [7-10 nudos][3,4-5,4 m/s][12-19 km/h]	Pequeñas olas, crestas rompientes, espuma de aspecto vítreo, aislados vellones de espuma.	0,6 (1)
4	bonancible-moderado [11-16 nudos][5,5-7,9 m/s][20-28 km/h]	Pequeñas olas creciendo, cabrilleo numeroso y frecuente de las olas.	1 (1,5)
5	fresquito [17-21 nudos][8,0-10,7 m/s][29-38 km/h]	Olas medianas alargadas, cabrilleo (con salpicaduras).	2 (2,5)
6	fresco [22-27 nudos][10,8-13,8 m/s][39-49 km/h]	Se forman olas grandes, crestas de espuma blanca (salpicaduras frecuentes).	3 (4)
7	frescachón [28-33 nudos][13,9-17,1 m/s][50-61 km/h]	El mar crece; la espuma blanca que proviene de las olas es arrastrada por el viento.	4 (5,5)
8	temporal [34-40 nudos][17,2-20,7 m/s][62-74 km/h]	Olas de altura media y más alargadas; del borde superior de sus crestas comienzan a destacarse torbellinos de salpicaduras.	5,5 (7,5)
9	temporal fuerte [41-47 nudos][20,8-24,4 m/s][75-88 km/h]	Grandes olas, espesas estelas de espuma a lo largo del viento, las crestas de las olas se rompen en rollos, las salpicaduras pueden reducir la visibilidad.	7 (10)
10	temporal duro [48-55 nudos][24,5-28,4 m/s][89-102 km/h]	Olas muy grandes con largas crestas en penachos, la espuma se aglomera en grandes bancos y es llevada por el viento en espesas estelas blancas; en conjunto la superficie está blanca, la visibilidad es reducida.	9 (12,5)
11	temporal muy duro [56-63 nudos][28,5-32,6 m/s][103-117 km/h]	Olas de altura excepcional (pueden perderse de vista tras ellas barcos de tonelaje pequeño y medio), mar cubierta de espuma, la visibilidad es reducida.	11,5 (14)
12	temporal huracanado [> 63 nudos][> 32,6 m/s][> 117 km/h]	Aire lleno de espuma, salpicaduras, mar cubierto de espuma, visibilidad muy reducida.	> 14

* Las cifras entre paréntesis indican la altura máxima probable.

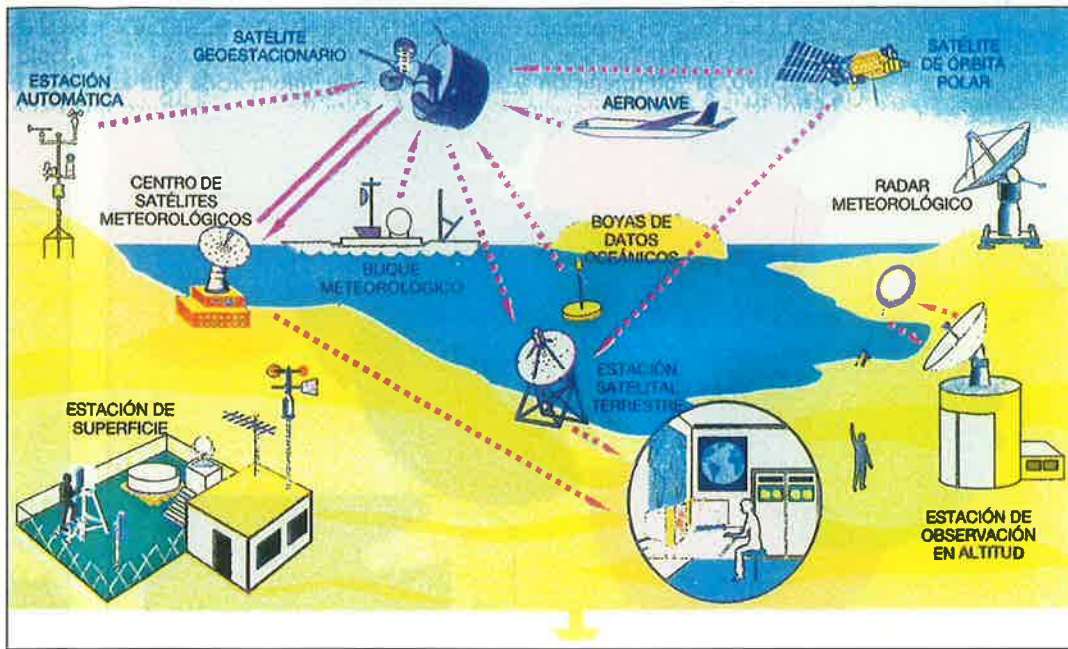
ESTADO DE LA MAR DE VIENTO (ESCALA DOUGLAS)

Cifrado	Nombre	Altura en metros	Cifrado	Nombre	Altura en metros
0	Calma o llana	0	5	Gruesa	2,5 a 4
1	Rizada	0 a 0,1	6	Muy gruesa	4 a 6
2	Marejadilla	0,1 a 0,5	7	Arbolada	6 a 9
3	Marejada	0,5 a 1,25	8	Montañosa	9 a 14
4	Fuerte marejada	1,25 a 2,5	9	Enorme	Más de 14

las predicciones marítimas de responsabilidad española se hacen sobre divisiones de nuestro entorno marino. En la actualidad se mantienen las dimensiones y denominación de algunas de esas zonas, pero otras han cambiado, precisamente para cumplir las recomendaciones de la O.M.M. y adaptarnos me-

mejor al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM). Hoy día, los boletines de predicción marítima se elaboran separadamente para el Atlántico y para el Mediterráneo. En el primero se conservan las zonas tradicionales de Gran Sol, Vizcaya, Cantábrico, Finisterre, Azores, San Vicen-

te, Cádiz, Canarias y Sáhara. Y en el Mediterráneo ha variado la división para que coincida con la que usa Francia, división que, precisamente, fue propuesta por España hace tiempo pensando en aglutinar zonas climatológicamente más parecidas, y que fue adaptada por el país vecino antes que por noso-



tros, que la hemos incorporado desde esta año 1999. Las zonas o áreas son las siguientes: Alborán, Palos, Argelia, Cabrera, Baleares, Menorca, León, Provenza, Liguria, Córcega, Cerdeña y Annaba. Como digo,

ahora son comunes para el INM y Météo-France.

Los boletines costeros, cuando abarcan hasta las 20 millas, se elaboran por los Grupos de Predicción y Vigilancia



Cuenta con toda su red de observación de la atmósfera desde la tierra y en el aire. Además, la tecnología incluye sistemas informáticos y de comunicación que permiten la recepción de los modelos de predicción numérica procedentes de diferentes partes del mundo, incluyendo el del Centro Europeo de Predicción a Plazo Medio, cuya información se une con la procedente de los satélites meteorológicos, radares y otros sistemas de observación convencional. De esta forma se facilita el material básico para la elaboración de las predicciones meteorológicas, incluyendo las marítimas, para las que, además, se utiliza un modelo especial de predicción de oleaje (WAM) suministrado por el Centro Europeo de Predicción a Plazo Medio, que analiza con detalle datos de interés marítimo como la mar de viento, la mar de fondo, el período de las olas y otros.

¿Quiénes son los beneficiarios de todas las informaciones marítimas que elabora el Instituto Nacional de Meteorología?

Hay dos grandes grupos de usuarios del I.N.M. en meteorología marítima, los institucionales y los particulares. Entre los primeros está la Autoridad Marítima española, que recibe las informaciones necesarias para sus operaciones específicas. Precisamente, para atender su demanda se han ampliado las zonas mediterráneas, se han separado los boletines de predicción atlánticos y mediterráneos y se le hacen boletines de avisos de temporal en operaciones de salvamento o cualquier otra actividad dentro de sus responsabilidades.

¿Cómo se puede recibir por el usuario la información meteorológica marítima?

El navegante suele disponer de radio con diferentes canales para captar la frecuencia por donde se emiten los boletines de predicción marítima y los avisos de temporal. Para recibir la información basta con que conecte el canal indicado a las horas de emisión, que le son bien conocidas.

En cualquier caso, siempre existen, tanto en los órganos

“Nuestra meteorología, basada en el centro de Reading en el Reino Unido, del que España es copropietaria, es la mejor del mundo.”

del I.N.M. situados en el litoral. Y, a partir de las 20 millas, la responsabilidad de su elaboración corresponde al Centro Nacional de Predicción, sito en Madrid.

¿De qué material básico y medios técnicos dispone el Instituto Nacional de Meteorología para la elaboración de las predicciones marítimas?

Clave MAFOR

MAFOR 1GDF_mW_m

G = 5, período de predicción de 18 horas
G = 6, período de predicción de 24 horas



Cifra de la clave	D Dirección desde donde sopla el viento en superficie	F _m Fuerza Beaufort del viento en superficie	W _m Tiempo previsto
0	Calma	0 - 3	Visibilidad superior a 5 km (3 millas náuticas).
1	NE	4	Riesgos de acumulación de hielo sobre las superestructuras (T del aire entre 0 y -5°C).
2	E	5	Gran riesgo de acumulación de hielo sobre las superestructuras (T del aire inferior a -5°C).
3	SE	6	Bruma (visibilidad de 1 a 5 km; de 0,5 a 3 millas náuticas).
4	S	7	Niebla (visibilidad inferior a 1 km; 0,5 millas náuticas).
5	SW	8	Llovizna.
6	W	9	Lluvia.
7	NW	10	Nieve o lluvia y nieve.
8	N	11	Chubascos de viento, con o sin aguacero.
9	Variable	12	Tormentas.

centrales del I.N.M., como en sus Centros Meteorológicos Territoriales, unidades de atención a usuarios para proporcionar lo que alguien necesite, además de Radio 5 de Radio Nacional de España y los teléfonos de TELETIEMPO que tiene disponibles el I.N.M., para, entre otros fines, facilitar información sobre el mar. **Su número es el 906 365 365.**

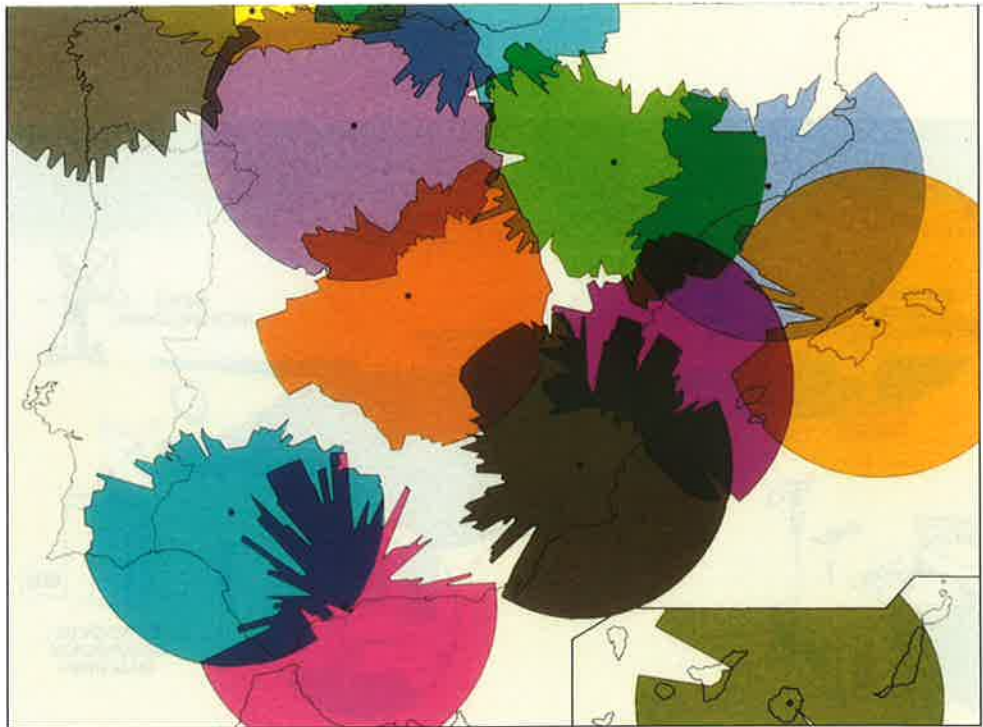
¿Existen procedimientos de difusión de los boletines de predicción marítima para que los barcos puedan recibirlos cuando los necesiten?

Las Autoridades Marítimas disponen de esta información. Y SASEMAR, como organismo adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, dispone de diferentes Centros Regionales de Salvamento que difunden por VHF los boletines meteorológicos marinos costeros. Además, SASEMAR, para cumplir los requisitos de información que el SMSSM estipula hasta las 400 millas, tiene instalados cuatro (4) NAVTEX en A Coruña, Tarifa, Las Palmas y Cabo de la Nao, los cuales emiten por este sistema avisos de interés para los navegantes, entre los que se incluye la información meteorológica. El NAVTEX es un sistema de emisión coordinada y de recepción automatizada en frecuencia única de 518 kHz que permite obtener impresa la información, sin necesidad de estar a la escucha en horas preestablecidas.

Por otra parte, las estaciones costeras de la Compañía Telefónica transmiten por onda media la predicción de alta mar.

En España hay muchos otros Organismos que se ocupan del mar. ¿Existe coordinación entre ellos y el Instituto Nacional de Meteorología?

Todas las Instituciones que trabajan en temas marítimos, bien sea en forma de investigación o con otro tipo de compromisos, pueden disponer, si así lo desean, de las informaciones que elaboramos. Es también propósito del I.N.M. aunar es-



fuerzos en aquellos aspectos comunes que permitan conseguir resultados de interés general. Con este fin se está colaborando con Organismos como el Ente Público Puertos del Estado o el CEDEX para el intercambio de informaciones y se desea ampliar el espectro mediante los acuerdos o convenios que cada caso requiera.

¿Qué grado de fiabilidad tienen las predicciones meteorológicas?

Los boletines marítimos

para el viento se elaboran tomando como base el modelo atmosférico, y para la predicción del oleaje se emplea el modelo WAM, ambos del centro Europeo de Predicción a Plazo Medio, que en los últimos años ha aumentado notablemente su fiabilidad, con una resolución de medio grado para el Atlántico y un cuarto de grado en el Mediterráneo.

De todas formas, los fenómenos locales, o de microescala, no se captan en muchas ocasiones, y de ahí provienen la

mayoría de las desviaciones. Pero nuestra meteorología, es decir la europea, que no es otra que la del Centro de Reading, localizado en las proximidades de Londres (Reino Unido), es sin duda la mejor meteorología del mundo en estos momentos. España es copropietaria de este prestigioso Centro.

¿Es posible corregir una predicción sobre la marcha?

Elaborar una predicción es extremadamente complejo. No sólo se necesitan las salidas de

CONVENIO ENTRE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

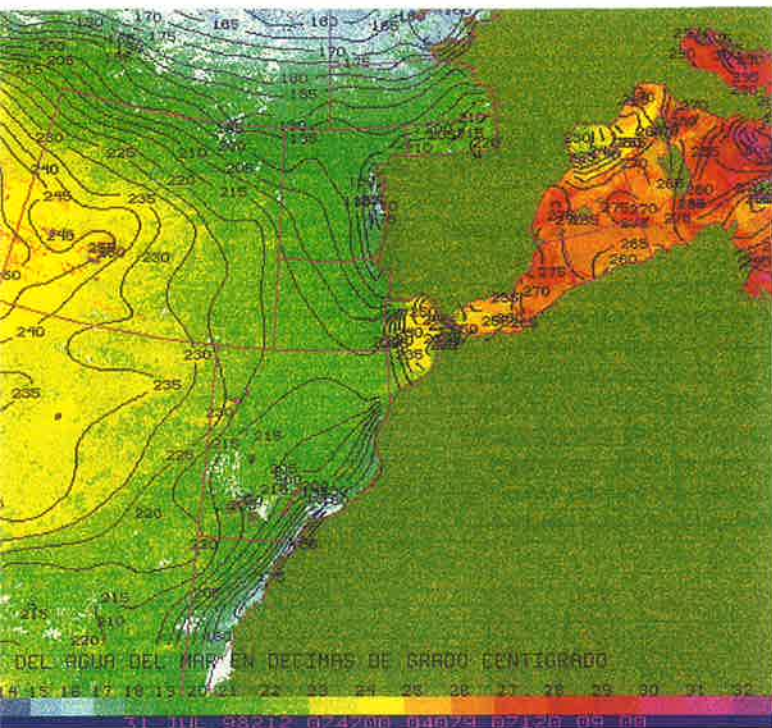
Los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, a través de sus Organismos Puertos del Estado y el Instituto Nacional de Meteorología, han llegado a un acuerdo de colaboración para coordinar y complementar sus recursos con el fin de proporcionar un servicio de información meteorológica marítima más completo, rápido y eficaz. El convenio permite complementar la información meteorológica que ya venía proporcionando el I.N.M., con los programas de investigación en el campo de climatología marítima más completo, rápido y eficaz. El convenio permite complementar la información meteorológica que ya venía proporcionando el I.N.M., con los programas de investigación en el campo de la climatología marítima y monitorización del medio marino que utiliza y desarrolla Puertos del Estado.

Los programas de investigación aplicada de Puertos permiten disponer de modelos numéricos de predicción de oleaje y de niveles de mar adaptados a las costas españolas, así como de datos meteorológicos y oceanográficos en tiempo real, transmitidos a través del satélite

INMARSAT-C, información de gran utilidad para la explotación portuaria, obras de infraestructura y protección medioambiental.

El nuevo servicio ofrecerá al usuario los boletines meteorológicos en las zonas marítimas de responsabilidad española, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico y en las zonas costeras, incluyendo avisos de temporal, situación general y evolución y predicción, además de modelos de predicción de viento y oleaje: mapas y tablas portuarias con un horizonte de previsión de hasta 72 horas, verificación de las previsiones con datos registrados en las redes de medida, e información sobre periodos pasados con mapas de los últimos diez días, así como datos de redes de medida, meteorológicos, oceanográficos y de oleaje, transmitidos en tiempo real.

Los usuarios que lo deseen podrán acceder a esta información a través de los circuitos, condiciones de suministro y estructura de precios establecida para el Instituto Nacional de Meteorología, y especialmente a través de su página web: www.inm.es. ■



los modelos numéricos mencionados anteriormente, sino también el análisis de las condiciones actuales. Lo normal es que las predicciones salgan del estudio de ambas situaciones y que la atmósfera no esté cambiando constantemente, pero si en algún momento de la observación y vigilancia se comprueba un cambio brusco del tiempo, se revisa la predicción y se la modifica en la medida que corresponda.

¿Qué consejos daría como Director General a un pescador antes de salir a faenar?

Desde el punto de vista meteorológico, que no dejen de escuchar los boletines marítimos, y que, si las condiciones previstas pueden suponer un riesgo para sus vidas, se lo piensen antes de salir a faenar. Desde luego que nunca se justifiquen suponiendo o presumiendo que las predicciones no se van a cumplir. Que no expongan más de lo que deban exponer. Bastante peligro tiene el mar como para no guardarle respeto, porque luego, en altura, no es ya posible volverse atrás de las decisiones arriesgadas.

La prudencia y la experiencia deben acompañar siempre a los marineros, y sé que los pescadores tienen estas dos virtudes. Pero deben añadir a los aprendizajes empíricos el rigor de la técnica y las enseñanzas de la ciencia. La desconfianza debe



“Si las condiciones meteorológicas previstas pueden suponer un riesgo, hay que pensárselo dos veces antes de salir a faenar.”

serlo hacia el mar, no hacia el I.N.M., organismo altamente tecnificado y atendido por científicos cualificados, que es el mejor aliado de la seguridad, de la vida y de los bienes de todos los hombres del mar o que en el mar se encuentren y del mar hagan su medio de vida, su lugar de ocio o su centro de investigación y estudio. ■

V. M.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

AVISOS

En curso: Si existe en el momento en que el Boletín es emitido.
Inminente: Si se espera que se inicie dentro de las tres primeras horas que siguen a la emisión del Boletín.
Previsto: Cuando se prevé para una hora posterior precisada en el texto.

Descripción de la situación general y evolución

Anticiclón: Región de la atmósfera en donde la presión es más elevada que la de sus alrededores para el mismo nivel; se llama también alta presión o simplemente alta.

Depresión: Región de la atmósfera en donde la presión está baja con respecto a los alrededores del mismo nivel; se llama también baja.

Dorsal: Cresta barométrica o eje de altas presiones, prolongación de un anticiclón.

Vaguada: Eje de bajas presiones, prolongación de una depresión, representada por un sistema de isobaras en forma de concavidad que está dirigida hacia las bajas presiones.

Frente: Superficie de separación de dos masas de aire.

VIENTO

Viento: Movimiento del aire con relación a la superficie terrestre. En los Boletines, el viento se refiere al viento medio (medido durante 10 minutos y a una altura de 10 metros sobre el nivel del mar), y se expresa en la escala Beaufort. Siendo el viento una magnitud vectorial, hay que considerar su *dirección* y su *velocidad*.

Dirección del viento: Es aquella desde la cual el viento está soplando. Para su expresión se usa la rosa de los vientos de ocho direcciones.

Rolar: Cambiar la dirección del viento.

Velocidad del viento: Se considera sólo la componente horizontal del vector velocidad. En los Boletines de Predicción

Marítima la velocidad del viento está referida al viento medio (viento medido durante 10 minutos a una altura de 10 metros sobre la superficie marina). Se expresa mediante la escala Beaufort.

Racha: Desviación brusca y transitoria de la velocidad del viento con respecto a su valor medio.

Arreciar: Aumentar la velocidad final del viento en un grado o más en la escala Beaufort.

Amainar: Disminuir la velocidad del viento en un grado o más en la escala Beaufort.

Viento aparente: Viento medido con un anemómetro o sin instrumentos a bordo de un buque, por medio de humo, banderas..., y que incluye el movimiento del propio barco.

Viento verdadero: Viento deducido del viento aparente, cuando se corrige el rumbo y la velocidad del buque. También se llama viento real.

MAR

Mar de viento: Oleaje que resulta de la acción del viento en una extensión marítima sobre la cual sopla.

Mar de fondo: Oleaje que se propaga fuera de la zona donde se ha generado, pudiendo llegar a lugares muy alejados. También recibe el nombre de mar tendida o mar de leva.

VISIBILIDAD

Niebla: Visibilidad inferior a 1 km (0,5 millas náuticas).

Mala: Visibilidad entre 1 y 4 km (0,5 a 2 m.n.).

Regular: Visibilidad entre 4 y 10 km (5 m.n.).

Buena: Visibilidad superior a 10 km (5 m.n.).

Calima: Visibilidad reducida por la presencia de partículas secas (humo, polvo) en suspensión.

UNIDADES

Milla náutica: Longitud de un minuto de meridiano. Equivale a 1.852 metros.

Nudo: Unidad de velocidad igual a 1 milla/1 hora.

EL NUEVO BUQUE-HOSPITAL DEL ISM ESTARÁ LISTO EN DOS AÑOS

Dentro de 24 meses los trabajadores del mar contarán con un nuevo buque hospital que garantizará su asistencia sanitaria cuando se encuentren embarcados. El nuevo buque, que sustituirá al actualmente en servicio "Esperanza del Mar" y que llevará su mismo nombre, será construido por Astilleros Españoles a través de su filial "Juliana Constructora Gijonesa, S.A.". Con este proyecto el Instituto Social de la Marina cumple con uno de los compromisos más ambiciosos: acercar la sanidad marítima a las flotas pesqueras allí donde se encuentren. El costo total del barco será de 2.990 millones de pesetas, que serán costeados por el ISM, aunque cuenta con una cofinanciación de la Iniciativa comunitaria de Pesca de 770 millones de pesetas durante el primer año de la construcción del buque.

UN HOSPITAL EN EL MAR

El ISM contará con un nuevo buque sanitario de salvamento y asistencia marítima.

El Instituto Social de la Marina ha presentado el proyecto del futuro buque hospital que sustituirá al emblemático "Esperanza del Mar" tras firmar el contrato de adjudicación a la filial de AESA (Astilleros Españoles S.A.) "Juliana Constructora Gijonesa, S.A." Después del reglamentario concurso público, el proyecto presentado por esta empresa obtuvo la puntuación más alta en casi todos los apartados que sirvieron de base para la adjudicación del buque, tanto en la valoración de su zona sanitaria, grado de maniobrabilidad y operatividad, velocidad punta y crucero, como los dispositivos para el arriado y recogida de las lanchas de salvamento y rescate y su estética exterior que debe transmitir, según los deseos del ISM, un mensaje inequívoco de





identidad de su misión sanitaria.

Se trata, en síntesis, de un barco específicamente diseñado como buque hospital, que entrará en servicio en los umbrales del tercer milenio, que contará con el mejor equipamiento sanitario posible y con todos los avances técnicos propios de un proyecto de futuro. Un buque que responderá a un proyecto íntegramente español, construido en astilleros de nuestro país y con tecnología cien por cien española y que por su seguridad y maniobrabilidad estará preparado para navegar por todos los mares, incluso en condiciones climatológicas extremas, y sus dimensiones le permitirán entrar en la mayor parte de los puertos del mundo para recoger a los marinos que le requieran. La aplicación de las nuevas tecnologías de propulsión y su hélice especial garantizan su retorno a buen puerto en caso de avería, incendio o cualquier otra contingencia, según han explicado los responsables del ISM y los del propio astillero constructor.

Más cerca de la gente del mar

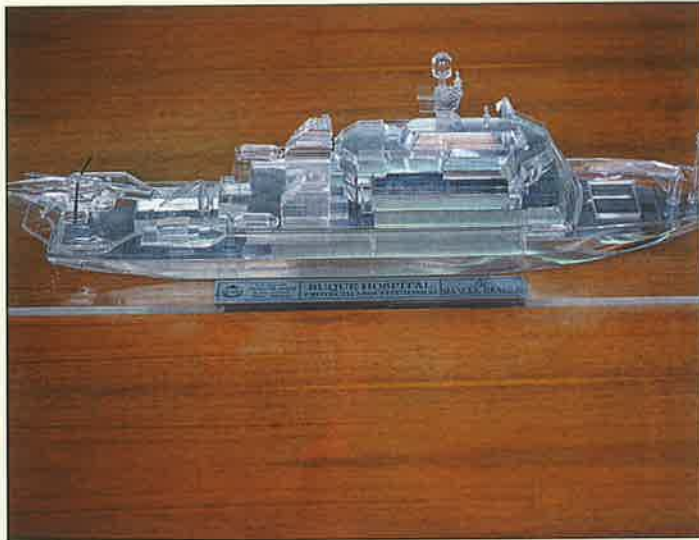
El proyecto del nuevo buque fue presentado en la sede del Instituto Social de la Marina en Madrid por el Director General de este organismo, Rafael Mateos Carrasco, quien estuvo acompañado por los Subdirectores Generales de Acción Social Marítima y de Administración y Análisis Presupuestario, Fernando Alvarez-Blazquez y Javier Aragón, respectivamente y por el presidente de Astilleros Españoles, Marcelino Alonso López, el presidente de "Juliana Constructora Gijonesa, S.A.", Francisco Martínez de Castro y por el responsable de la Asesoría Jurídica, Luis Gayo del Pozo.

El Director General del ISM quiso destacar que con la construcción del nuevo buque hospital "el Instituto Social de la Marina cumple con uno de sus compromisos más ambiciosos: acercar la sanidad marítima a las flotas pesqueras allá donde se encuentren y continuar mejorando la protección sanitaria de los trabajado-

res del mar para que, cuando estos estén a muchos días de puerto, reciban la misma atención sanitaria que el resto de los trabajadores españoles que realizan sus trabajos en tierra.”

También quiso subrayar el Director General que esta es la primera vez que un organismo público toma la iniciativa de construir un barco diseñado específicamente como buque hospital “para asistir a las flotas pesqueras, lo que supone, además, que España cuenta con el primer y único barco hospital del mundo para trabajadores embarcados”. Rindió, el Director General del ISM, finalmente, un homenaje al “Esperanza del Mar”, actualmente en servicio en el banco canario-sahariano, que para cuando deje de estarlo habrá navegado el equivalente de dar 37 veces la vuelta al mundo y confirmó que, una vez superadas algunas dificultades de carácter técnico, el ISM mantendrá para el nuevo buque sanitario el mismo nombre de “Esperanza del Mar” puesto que es ya un barco emblemático y suficientemente conocido por las gentes del mar.

Por su parte, el Presidente de Astilleros Españoles, S.A., Marcelino Alonso, reiteró al ISM su compromiso de cumplir los plazos de construcción del nuevo barco y manifestó el honor que para los astilleros que preside va a suponer la construcción de un barco con una misión tan significativa como la protección sanitaria de las flotas embarcadas. El Presidente de AESA explicó el



Características del nuevo “Esperanza del Mar”

La eslora total del nuevo buque hospital que sustituirá al “Esperanza del Mar” será de 97,34 metros; su manga de trazado, de 17,70 metros y su velocidad punta de 17,2 nudos. Tendrá una autonomía que será superior a 7.000 millas y alcanzará una velocidad de crucero sostenida al 80% de potencia y 20% de margen de mar, de 16,9 nudos. Contará además con los últimos avances informáticos y de comunicación, tanto para su gestión como para su actividad sanitaria: aplicaciones de telemedicina, envío y recepción de correo electrónico, incluidos archivos de todo tipo, HSD, conexión de redes de RDSI y sistemas de videoconferencia.

El barco contará con un helipuerto para recepción y evacuación urgente de enfermos y accidentados, sistema doble y triplemente redundantes para garantizar la propulsión, suministro de energía eléctrica y aire acondicionado a la

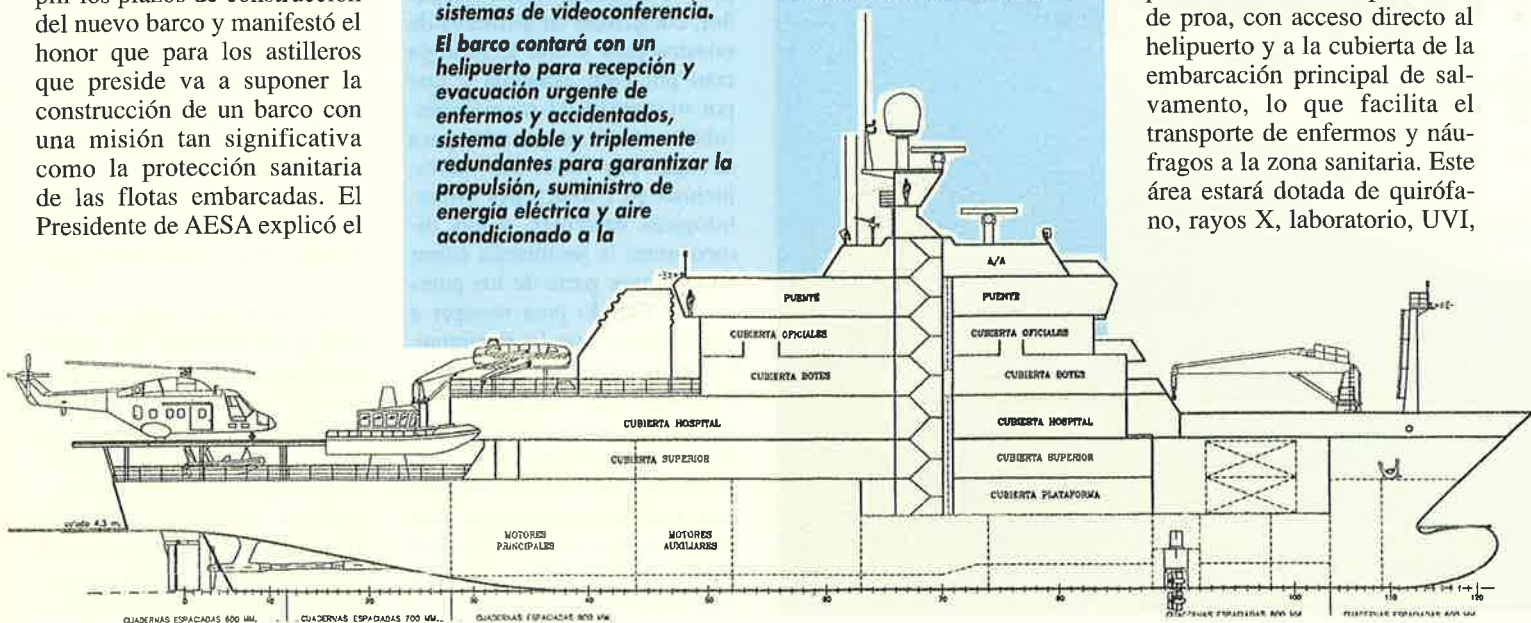
zona hospitalaria, flotabilidad y defensa contra incendios. Tendrá capacidad para dar servicios de remolque y suministrar combustibles, agua dulce, energía eléctrica y aire comprimido a otros buques, y podrá prestar auxilio a través de buceadores, con objeto de taponar vías de agua, o de liberar cabos enredados en las hélices de pesqueros, así como para ayudar a la extinción de incendios de los buques que lo requieran. Asimismo, dispondrá de un almacén de materiales y de un taller equipado con la maquinaria adecuada para hacer reparaciones de emergencia en los buques que las necesiten. ■

empeño que su empresa había estado en responder el reto que supone construir un barco que “es un hospital que navega” y no un barco que incorpora un hospital”. En este sentido tanto la factoría como la empresa responsable del diseño “Oliver Design” han puesto todo su empeño en que la habitabilidad del buque sea similar a la de un centro sanitario: inexistencia de pasillos para facilitar la movilidad, incorporación de todos los camarotes para enfermos en torno a una plaza central y luminosidad en todos los habitáculos.

Seguridad y eficacia

Según explicó el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, Fernando Álvarez Blazquez, “a diferencia del “Esperanza del Mar”, que proviene de la adaptación de un carguero que se pertrechó especialmente como buque hospital en 1982, el diseño del nuevo barco es el específico de un buque hospital, con dos aspectos a destacar en el proyecto, en los que el ISM ha puesto el máximo interés: el área hospitalaria y la seguridad”.

Según el proyecto ganador, todo el diseño del barco gira en torno a un hospital que ocupa una cubierta completa desde proa, con acceso directo al helipuerto y a la cubierta de la embarcación principal de salvamento, lo que facilita el transporte de enfermos y náufragos a la zona sanitaria. Este área estará dotada de quirófano, rayos X, laboratorio, UVI,





departamento para el tratamiento de quemados, infecciosos y enfermos psiquiátricos. En ella destaca la interconexión de las salas de curas y camarotes de enfermos, así como la luminosidad y ventilación natural de los espacios sanitarios y de todos los camarotes.

La capacidad inicial del buque será de 17 pacientes en la zona hospitalaria y 30 en la de naufragos, cuyos camarotes estarán ubicados en otras de las cubiertas, independientemente del área sanitaria y del resto de la tripulación. De esta manera se obtiene otro de los requisitos exigidos por el ISM: que las áreas de enfermos y naufragos estuvieran situadas lo más independientemente posible del resto de las dependencias del buque.

La amplitud de los camarotes permitirá que todas las camas vayan colocadas en el sentido proa-popa y que estén ubicadas lejos de los costados del barco, lo que representa

El nuevo buque Esperanza del Mar será el primer y único barco hospital del mundo para trabajadores embarcados.

El coste del barco será de 2.990 millones de pesetas, de los que 770 serán financiados por la U.E. en el primer año.

una notable contribución a la seguridad de enfermos y tripulación en caso de abordaje. En este sentido cabe mencionar que en caso de producirse éste el buque hospital cuenta con un sistema de compartimentos con características similares a las exigidas a los grandes barcos de pasajeros, que evitan al máximo el hundimiento del buque por entrada de agua. Esta medida garantiza la seguridad

frente a situaciones climatológicas extremas o posibles emergencias.

La seguridad está presente también, según los responsables del ISM y que la factoría constructora ha sabido interpretar correctamente, en los dispositivos de puesta a flote y recuperación de las lanchas salvavidas, que es una operación clave tanto en la salida ur-

gente de los médicos para atender a los enfermos a bordo de las embarcaciones como para subir a éstos al buque hospital, y que ha sido resuelto mediante un moderno sistema que permite asegurar fácilmente la embarcación, elevarla y arriarla con el mínimo riesgo tanto para las personas que van a operar con ella, como para quienes se encuentran a bordo. Asimismo, destacan en el futuro buque las características de maniobrabilidad, propulsión y emergencia y el bajo nivel de ruidos, inferior a los recomendado por la Organización Marítima Internacional.

Un barco para el siglo XXI

El ISM ha tenido en cuenta que el buque estará operativo en los umbrales del tercer milenio por lo que va a contar con los avances técnicos propios de un proyecto de futuro. Según ha explicado el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, Fernando Álvarez Blazquez, el barco estará dotado con los últimos avances informáticos y de comunicación, tanto para su gestión como para su actividad sanitaria: aplicaciones de telemedicina, mucho más compleja de llevar a cabo desde y hacia un barco que en tierra, envío y recepción de correo electrónico, y conexión con redes de RDSI. La selección definitiva de estos equipos se realizará en la última etapa de construcción del buque, para que pueda beneficiarse de los avances que la técnica de las comunicaciones marinas haya puesto a disposición de los usuarios.

Navegar por otros mares

A diferencia del actual "Esperanza del Mar", que opera exclusivamente en el banco canario-sahariano, está previs-



El astillero constructor Juliana Constructora Gijonesa, S.A.

La empresa ganadora del concurso público, que hará realidad la iniciativa ambiciosa del Instituto Social de la Marina de mejorar la asistencia sanitaria embarcada, es "Juliana Constructora Gijonesa, S.A." que pertenece al grupo Astilleros Españoles (AESA). Está situado en la ciudad de Gijón y fue fundado en 1911. En la actualidad el grupo forma parte de la Sociedad Estatal de Participaciones (SEPI).

Según fuentes de la empresa, desde su fundación ha sido un astillero que ha desarrollado una gran actividad industrial, a través de la cual ha adquirido una merecida reputación en cuanto a la calidad de sus construcciones. En sus diques y gradas se han construido 160 buques y si bien en principio el 40% de ellos estaban destinados a la exportación, en la actualidad es casi el 100%. El área total que ocupa el Astillero es de 147.222 m2.

A pesar de contar con una plantilla de 434 trabajadores, se estima que genera empleo para casi 3.500 personas, entre empleo subcontratado e inducido.

Los ingenieros navales e industriales que forman su plantilla han diseñado



Marcelino Blanco, Presidente de Astilleros Españoles.

pesqueros, cargueros, portacontenedores, químicos, petroleros, gaseros, frigoríficos y ferries, entre otros. Actualmente se construyen buques químicos con tanques de carga de acero

inoxidable, sector este en el que tiene un reconocido prestigio mundial como constructores.

Juliana es un astillero que lucha por alcanzar y consolidar resultados equilibrados. Para ello tiene, entre sus máximos objetivos, mantener siempre los compromisos de entrega contractuales. También la mejora de la industria auxiliar, así como la garantía de la calidad forman parte relevante de éstos. Es, así mismo, muy significativa su política de protección medioambiental y la de prevención laboral.

Tiene en su haber la certificación de las normas ISO 9001 e ISO 14001. ■



to que el nuevo buque amplíe su radio de acción, especialmente en los caladeros asignados por la Unión Europea, y esté preparado para operar en todos los mares del mundo. Durante las paradas biológicas, el nuevo barco acudirá a otros caladeros donde ya existan demandas por parte de flotas españolas alejadas de los medios asistenciales. Según el Director General del ISM, Rafael Mateos Carrasco, "nuestro objetivo es tener capacidad de actuación desde cualquier zona y dar respuesta a cualquier demanda y no sólo a los trabajadores españoles sino a los de otros países que se encuentren necesitados de ayuda, cumpliendo así los mandatos de la Organización Internacional de Trabajo". A tal efecto se ha contado con la posibilidad de aumentar la capacidad hospitalaria mediante la transformación de áreas que, en circunstancias normales, están destinadas a otros fines. No obstante, el Director General ha precisado que el barco estará siempre operativo en aquellos caladeros donde exista una mayor concentración de flota española.

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

"Esperanza del Mar", 19 años junto a la flota

Cuando en el año 2001 el "Esperanza del Mar" sea sustituido por el nuevo barco dejará atrás casi 20 años de singladura junto a la flota pesquera española y un historial pleno de buenos servicios a los hombres de la mar. En esos años habrá navegado una media de 800.000 millas lo

que representa dar la vuelta al mundo unas 37 veces. Eso significa una media de navegación de 300 días anuales, atendiendo las necesidades de la flota española y de otros países que faenan en la zona, 125.000 horas de navegación y que ha realizado casi 60.000 asistencias sanitarias y 6.500 asistencias logísticas. Ha sobrepasado los 600 naufragios y 200 incendios en barcos pesqueros.

La historia del buque sanitario se remonta al año 1975, cuando se produce la descolonización del Sáhara Occidental y la flota que faenaba en el banco Canario-Sahariano, alrededor de 900 barcos con unos 12.000 tripulantes, se quedaron sin las garantías mínimas necesarias para la atención médico asistencial. Surge entonces la idea de comprar y remodelar un buque mercante para suplir las funciones sani-



Rafael Mateos,
Director General del ISM.

tarias que se venían desarrollando en el territorio del Sáhara.

En abril de 1982, se puso en servicio el "Esperanza del Mar", primero y todavía hoy único buque sanitario y de apoyo logístico en todo el

mundo que se dedica a prestar sus servicios a una flota pesquera. Concebido en un principio como buque sanitario, el "Esperanza del Mar" fue ampliando sus actividades en base a la experiencia diaria y a la propia demanda de la flota. Así pasó a dar también apoyo logístico que va desde el apoyo a embarcaciones ametralladas o abordadas hasta la asistencia en averías, reparaciones de vía de agua o rescate de naufragos, lo que ha supuesto una importante labor en el salvamento de numerosas vidas humanas, que indica la entrega demostrada por su tripulación altamente preparada no sólo para las técnicas de navegación, asistencia sanitaria y apoyo logístico sino para hacer frente a cualquier contingencia.

Asimismo el "Esperanza del Mar" ha servido también de plataforma para científicos

de distintos organismos nacionales e internacionales que han llevado a cabo estudios científicos de distinta índole aprovechando sus singladuras. Por todo ello el buque hospital del ISM cuenta con el reconocimiento de todo el sector pesquero, que sabe diferenciar bien su silueta blanca, y el de la sociedad, que le ha otorgado numerosas condecoraciones y premios, entre los que cabe recordar, la Medalla al Mérito de Protección Civil, en su categoría de oro con distintivo azul, la concesión del "Bastón Blanco" por parte de la ONCE y el más reciente homenaje rendido por la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria en el que estuvieron presentes el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio y el Director General del ISM, Rafael Mateos Carrasco. ■

Concha Hernández Carazo



ASTIPESCA

ASTILLEROS DE PESCA, S.L.

Construcción de embarcaciones en fibra de vidrio



Muelle Serrano Lloveras, s/n. • Tel. y Fax 96 428 32 57 • 12100 PUERTO DE CASTELLÓN



LA NÁUTICA DE RECREO SE ASEGURA

La náutica de recreo ha experimentado, por primera temporada veraniega de su historia, la implantación del seguro obligatorio en todas las embarcaciones de más de seis metros o en aquellas de cualquier medida que funcionen a motor. Incluso las motos náuticas -a las que se exige la matriculación desde abril pasado- han debido asegurarse, después del 1 de julio, con lo que Marina Mercante considera cubiertas de daños a casi 200.000 embarcaciones deportivas y de recreo.

FUENTES del sector asegurador estimaron que este tipo de pólizas -algo más baratas que el seguro de un coche- son "un indicio de madurez y bienestar", y la Administración cree justificada esta legislación "por el elevado crecimiento de la náutica de recreo que, en España, causa más de la mitad de las alertas marinas".

Daños y pérdidas hasta 40 millones

La entrada en vigor, el pasado 1 de julio, del R.D. de 16 de abril que aprobó el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil de suscripción obligatoria



para embarcaciones deportivas y de recreo, establece un antes y un después en la legislación española que, hasta el presente, no contemplaba esta obligatoriedad ni del propietario o usuario.

De aquí en adelante, una embarcación de estas características que no tenga seguro "incurrirá en infracción grave contra la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, sin perjuicio de la legislación penal, y multa a partir de un millón de pesetas", según explicaron a la "Revista MAR" expertos del Ministerio de Fomento.

En el proceso habido durante la preparación de esta normativa, el legislador apreció un im-

Este año se han cubierto los riesgos de daños para casi 200.000 embarcaciones



portante crecimiento del número de embarcaciones deportivas y de recreo en España —algunas de las cuales ya habían acudido a los seguros voluntarios— y, curiosamente, el incremento de problemas causados por las motos náuticas en zonas de baño recomendó a las aseguradoras el diseño más madurado de una póliza contra terceros, precisamente meses después de que estos vehículos fuesen obligados a la matriculación.

La nueva póliza-tipo, sobre la que pueden pactarse aumentos de garantías y coberturas, cubre muerte, lesiones y daños materiales, hasta un máximo económico de 40 millones de pesetas, lo que se considera suficiente, excepto en el caso de competiciones deportivas y regatas, cuyos riesgos ya precisarían de una póliza especial de responsabilidad civil, lo mismo que los entrenamientos y preparativos de estas actividades.

Los diferentes productos de las aseguradoras que operan este sector en España, principalmente Zurich, Mapfre, Axa, Catalana y Winterthur, alcanzan asimismo coberturas extensibles a los casos de robo, pérdida, hundimiento, averías y

daños fortuitos en el mar, con lo que la nueva legislación refuerza el grado de sensibilidad hacia la seguridad marítima, que ha sido una constante de la preocupación de nuestras autoridades.

Un negocio creciente

En consonancia con el aumento del parque náutico en España, expertos del ramo del seguro explicaron a la "Revista MAR" que si el aseguramiento voluntario "sería hasta el presente un negocio de unos 5.000 millones anuales, esta primera temporada significará unas ventas superiores a los 10.000, sin contar las embarcaciones extranjeras, igualmente obligadas al entrar en aguas españolas".

Salvamento Marítimo ha desarrollado, también al principio de la presente temporada veraniega, una enérgica campaña de información preventiva que alcanza a consejos prácticos, meteorología, "check list" para zarpar, equipos de seguridad, rescates y ecología, etc., que sus mismos agentes y autoridades siguieron en los puntos más sensibles de costa, en las mismas que las Fuerzas de Seguridad ya exigieron la presentación de la nueva póliza.

El alto grado de siniestralidad despertado en la náutica deportiva —espectacularmente causante de la mitad de las alertas marinas, los dos últimos veranos— han recomendado el aumento de control y vigilancia, así como las ediciones de manuales de buenas prácticas de navegación, difundidos por todas las Capitánías Marítimas.

En España existen unas 170.000 embarcaciones de recreo, pero el parque crece intensivamente, si se piensa que en 1998 se dieron de alta 10.000 más, en tanto funciona un acti-

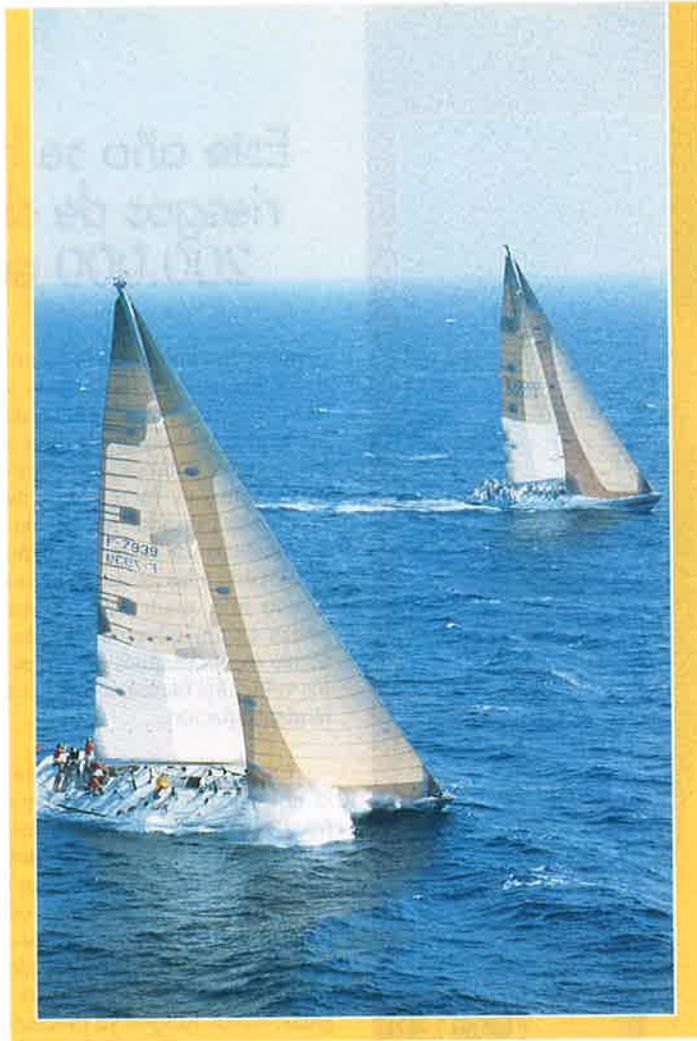
PRIMAS NETAS CON FRANQUICIA

MODELO	Valor	PRIMAS NETAS CON FRANQUICIA		
		R.C. Oblig.	R. Civil + Daños	Franquicia
Neumática (Motor 13,5 HP)	560.000 Ptas.	9.000	20.720	10.000
Velero 9 metros (Sup. vélica 53 m ²) Accesorios	8.000.000 Ptas.	12.000	90.000	25.000
Lancha 5,5 metros (Motor 100 HP) Accesorios	3.800.000 Ptas.	14.000	45.600	20.000
Lancha 5,5 metros (Motor 25 HP) Accesorios	3.800.000 Ptas.	9.000	36.100	20.000
Impuestos: 6,50 %		Fuente: AXA Seguros		
Un ejemplo				
Seguro obligatorio (garantías básicas)				
Embarcación a motor con potencia de 100 CV y uso particular. Prima total anual: 22.345 Ptas.				
Velero de uso particular de 8 metros de eslora. Prima total anual: 15.369 Ptas.				
Moto náutica. Prima total anual: 32.700 Ptas.				
Garantías ampliadas				
Límites de: 25.000.000 Ptas. por víctima.				
50.000.000 Ptas. por siniestro.				
25.000.000 Ptas. por daños materiales.				
Embarcación a motor con potencia de 100 CV y uso particular. Prima total anual: 24.416 Ptas.				
Velero de uso particular de 8 metros de eslora. Prima total anual: 16.786 Ptas.				
Moto náutica. Prima total anual: 35.643 Ptas.				
Fuente: FIATC Seguros				

vo mercado de segunda mano y la vida útil de una de estas embarcaciones duplica, aproximadamente, la de un coche, hasta unos quince o veinte años. Es un negocio creciente, algo más que una moda pasajera, que "no podríamos contemplar en el futuro sin esta actualización de la ley y cobertura de la responsabilidad civil", según fuentes aseguradoras, "y, además, los seguros obligatorios son síntoma de madurez social y económica, de puro bienestar".

Una póliza desde las 15.000 ptas./año

Las diversas compañías aseguradoras han diseñado productos muy completos de respuesta al R.D. de 16 de abril que entró en vigor el 1 de julio (ver cuadro), pero hoy día puede encontrarse una póliza por unas 15.000 ptas./año, que cubre tanto a los propietarios como a los invitados a patronear la embarcación, acompañantes o mismo los esquiadores traccionados desde la lancha.



El referido seguro considera embarcaciones de recreo, a sus efectos, las propulsadas a motor, las motos náuticas y las lanchas que, no teniendo motor, excedan de los seis metros de eslora, y está abierto a que se pacten otras coberturas de daños a terceros no expresamente mencionadas en su cláusula-tipo. Explicita ésta los casos de muerte, lesiones, daños materiales por colisión o sin contacto, etc., con límite de 20 millones por víctima y hasta un máximo de 40 millones por el total del siniestro.

La cobertura es la típica del "seguro a terceros", tan popularizada en el automóvil, y salva los riesgos que puedan producirse lo mismo en actividad que en fases de amarre, estadía y traslados, costando algo menos que la póliza del coche, por lo que la respuesta a este producto ha sido muy importante en las primeras fases de la temporada alta de verano, según estimaciones de las aseguradoras. ■

S. de F.

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

En nuestros 8.000 kilómetros de costa y en toda la superficie oceánica de la que España es responsable, 1.500.000 km², trabajamos día a día, las 24 horas a través de nuestros Centros Coordinadores y la flota marítima y aérea de salvamento y lucha contra la contaminación.

Un colectivo de mujeres y hombres se mantiene en alerta permanente para salvar vidas y proteger el medio ambiente marítimo.

Desde el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", (Telf.: 98 - 516 77 99), aseguramos con el más avanzado equipo humano y técnico la formación en materia de seguridad.

Porque en la mar hay mucha vida en juego. **Trabajamos para su protección.**

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima

Acuerdo entre Gobierno y Sindicatos

LAS PENSIONES MÍNIMAS SUBIRÁN ENTRE 1.650 Y 7.255 PESETAS MENSUALES

El Gobierno y los sindicatos mayoritarios Unión General de Trabajadores (UGT) y Comisiones Obreras (CCOO) cerraron el pasado 16 de septiembre un acuerdo para subir las pensiones mínimas -contributivas y no contributivas- de la Seguridad Social a partir de enero del próximo año en unas cantidades que oscilan entre las 1.650 y 7.255 pesetas mensuales. Esta medida afectará a más de tres millones de pensionistas y tendrá un coste adicional de 61.000 millones de pesetas. Con este incremento se consigue que, por primera vez, las pensiones mínimas de jubilación e invalidez se equiparen al Salario Mínimo Interprofesional.

LOS incrementos pactados, que serán incluidos en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000 que serán enviados al Parlamento a finales de septiembre, tienen una media del 5,4% y unas 3.600 pesetas al mes. Estas subidas varían en función de los grupos sociales beneficiados por la medida, con una horquilla comprendida entre el 16% para las pensiones de viudedad menores de 60 años con cargas familiares, y el 4,1% que perciben los beneficiarios del antiguo Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI).

La pensión más beneficiada por el acuerdo será la de viudedad para menores de 60 años con cargas familiares que experimentará una subida de 7.255 pesetas mensuales (101.570 anuales) y que actualmente perciben un total de 11.541 personas. En tanto que la pensión mínima que cuenta con mayor número de perceptores (907.621) es la de jubilación e invalidez sin cónyuge para mayores de 65 años, que se incrementará en 3.000 pesetas mensuales, hasta alcanzar las 59.990.

Por su parte, las pensiones de jubilación e invalidez para mayores de 65 años con cónyuge a cargo experimentan una subida de 3.600 pesetas mensuales con lo que se colocarán en 70.650 pesetas mensuales igual que lo previsto para el Salario Mínimo Interprofesional, lo que ha llenado de satisfacción a las centrales sindicales, ya que era una antigua reivindicación suya. El Gobierno lo calificó de "hito histórico". Las pensiones no contributivas suben 2.300 pesetas mensuales, situándose en 40.255 (ver cuadro).

Por encima del IPC

La subida media ponderada de las pensiones mínimas será del 5,4%, superior al 2% que previsiblemente experimentarían el resto de los casi ocho millones de pensionistas, según las estimaciones en que el Gobierno cifra la subida de precios al consumo. En esta subida de

las pensiones mínimas está incluido ese dos por ciento en que el Gobierno ha estimado la subida del IPC para el año 2000 así como las décimas de desviación que está previsto que se produzcan este año. Estaba estimado que el IPC alcanzaría el 1,8% y las últimas previsiones lo cifran en 2,4%. Estas subidas son consolidables. El coste de esta subida especial de las pensiones mínimas supondrá para las arcas del Estado unos 61.000 millo-

nes de pesetas a los que hay que sumar otros 50.000 correspondientes al incremento del 2% previsto para todas las pensiones más la recuperación de las seis décimas de desviación de la inflación real respecto al objetivo fijado por el Gobierno para este año.

Satisfacción

Tras la firma del acuerdo sus principales artífices, el Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía, Rodrigo Rato, el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel y los líderes de las dos principales centrales sindicales firmantes del acuerdo, Cándido Méndez (UGT) y Antonio Gutiérrez (CCOO) mostraron su satisfacción, destacando el consenso logrado que va a permitir "reconducir el debate de las pensiones al sosiego y al marco del Pacto de Toledo de donde

nunca debió salir", según dijo Rodrigo Rato, quien aseguró también, que las subidas pactadas con los sindicatos se incluirá en los Presupuestos Generales del Estado del año que viene que cuentan con el respaldo del socio parlamentario del Gobierno, Convergencia i Unió.

Por su parte los Secretarios Generales de los dos principales sindicatos se mostraron muy satisfechos de haber colaborado a reconducir el debate de las pensiones y como señaló Cándido Méndez "hemos alcanzado una reivindicación histórica en protección social". Antonio Gutiérrez, molesto con la polémica que ha precedido a este acuerdo, dijo que "Este pacto quiere ser la aportación de los sindicatos a ese debate para que se aborde la renovación del Pacto de Toledo sin malas formas".

Finalmente, los máximos responsables de Trabajo, el ministro Manuel Pimentel y de Seguridad Social, el Secretario de Estado, Juan Carlos Aparicio, también mostraron su satisfacción porque "en la subida de las pensiones han primado criterios como la igualdad territorial y la conciliación de la solidaridad con la contribución". Y explicaron que para alcanzar el acuerdo se han seguido las recomendaciones del Pacto de Toledo sobre el reforzamiento de la equidad y contribución al sistema de Seguridad Social, mantenimiento del poder adquisitivo mediante la revalorización y los principios contenidos en la ley que garantiza el poder adquisitivo de las pensiones del sistema de Seguridad Social. ■

C. H. C.



REVALORIZACIÓN PENSIONES MÍNIMAS AÑO 2000

	A	D		E	H
	PENSIÓN 1999	Δ Mensual	NETO Anual	PENSIÓN 2000 Prevista (A+D)	N.º Bene-
JUV. E INV.					
Cónyuge >65	67.050	3.600	50.400	70.650	349.836
Cónyuge <65	58.690	3.600	50.400	62.290	48.026
Sin cónyuge >65	56.990	3.000	42.000	59.990	907.621
Sin cónyuge <65	49.735	3.000	42.000	52.735	54.945
VIUEDAD					
>65	56.990	3.000	42.000	59.990	678.525
<65	49.735	3.000	42.000	52.735	58.547
<60 con cargas	45.480	7.255	101.570	52.735	11.541
<60 sin cargas	37.955	4.125	57.750	42.080	48.132
PNC					
1 Beneficiario	37.955	2.300	32.200	40.255	457.509
2 Beneficiarios	64.524	2.640	36.960	67.164	
SOVI	40.750	1.650	23.100	42.400	325.571

**EL ICES ESTUDIA
SU VIABILIDAD**

GESTIÓN

PLURIANUAL

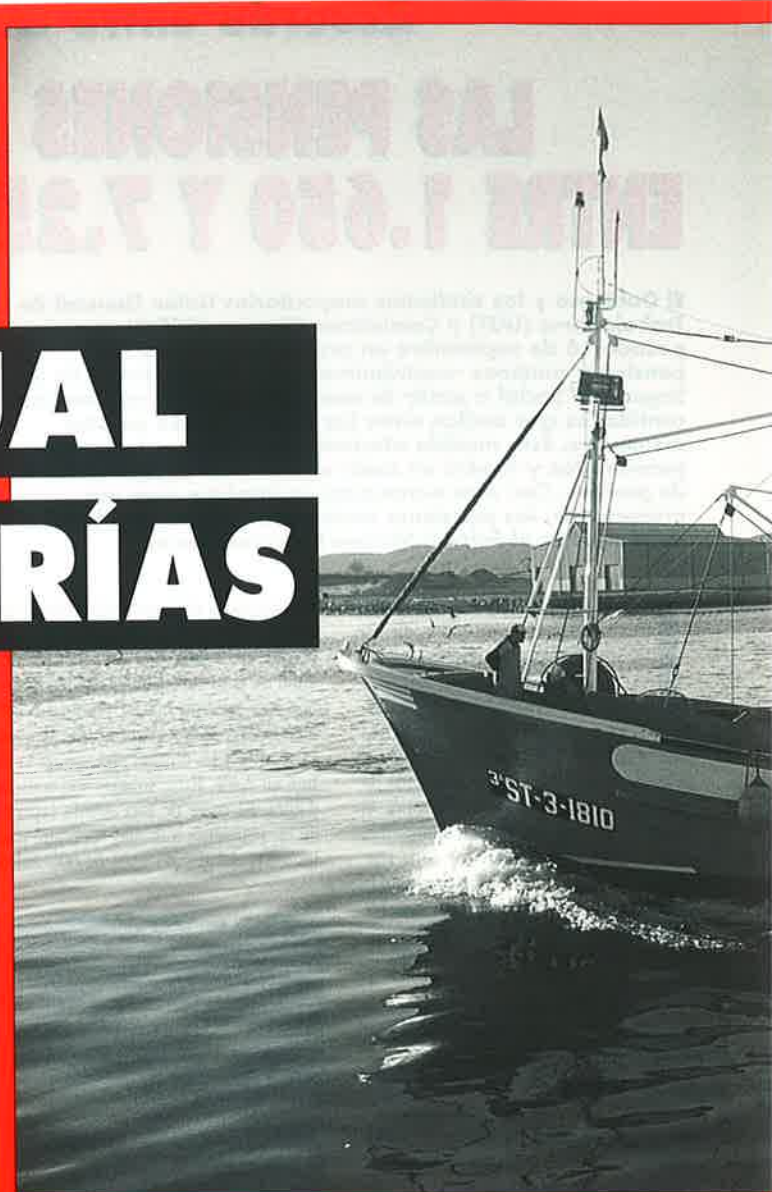
DE PESQUERÍAS

¿Qué procedimientos y qué problemas habría para realizar una evaluación multianual de las pesquerías? ¿Qué tipos de *stocks*, en función de la información existente, serían candidatos a este tipo de gestión o evaluación? Estos son, a grandes rasgos, los asuntos a los que el Comité Asesor para la Gestión de las Pesquerías del Consejo Internacional para la Explotación del Mar (ICES) pretende dar respuesta. Si esta evaluación plurianual pudiera llevarse a efecto, los científicos podrían centrarse en el seguimiento de los *stocks* más problemáticos, al tiempo que se posibilitaría una gestión y planificación de los *stocks* a más largo plazo. Para tratar de despejar los interrogantes que se plantean sobre esta posibilidad de evaluación y gestión plurianual, se reunió en Vigo el grupo de expertos del ICES. Valentín Trujillo, miembro del Instituto Español de Oceanografía, comenta a MAR los aspectos más reseñables de dicha reunión.

CADA vez es mayor la demanda para que la gestión de las pesquerías se haga de forma plurianual, algo que permitiría a los pescadores una planificación a más largo plazo y, además, posibilitaría a las administraciones el desarrollar una gestión de los recursos más adecuada en relación a la pesca sostenible y el principio de precaución en las pesquerías. Una evaluación que, al realizarse de manera plurianual, podría aligerar de trabajo a los

científicos y permitirles dedicarse a realizar un seguimiento más exhaustivo de los *stocks* más problemáticos. Es una necesidad, pero lograrlo no resulta sencillo.

La cantidad de stocks que hoy en día se están evaluando en el ICES son muchos. Por ejemplo, señala Valentín Trujillo, del IEO, el grupo de trabajo de evaluación de demersales de la plataforma del sur está atendiendo a 23 stocks, de los que se hacen evaluaciones intensivas a 19. Es una





La gestión plurianual permitiría a los pescadores una planificación a más largo plazo y, a las administraciones, desarrollar una gestión más adecuada en relación con los nuevos conceptos de pesca sostenible y el principio de precaución.

cantidad muy alta. Los grupos están sometidos a una sobrecarga. Y no sólo por el número de stocks, a evaluar, sino también porque, desde el punto de vista metodológico, los años 90 han supuesto una época con una evolución permanente y complicada, porque se han implementado nuevas metodologías, nuevos modelos. Las metodologías que están usando en los países desarrollados son muy sofisticadas, con una demanda ingente de parámetros, de información de tipo biológico, de campañas de investigación, una mejora de las estadísticas pesqueras..., con todo lo que ello conlleva en gastos desde el punto de vista de recursos humanos y económicos.

El problema debatido por el grupo de expertos del ICES no es nuevo. El volumen de trabajo del Comité Asesor para la Gestión de las Pesquerías (ACFM) y de los grupos de trabajo asociados ha crecido considerablemente en los últimos años, pudiendo afectar a la calidad de los mismos, entre otras consecuencias, según valoran los propios investigadores. Con el fin de abordar esta situación, científicos del Reino Unido, Francia, Noruega, Canadá, Suecia, Portugal y España se reunieron, a finales del pasado mes de febrero en Vigo, para analizar los procedimientos y problemas que plantearía una gestión plurianual de pesquerías, como forma de aligerar esa sobrecarga de trabajo, y que tendría una repercusión más amplia, como se señalaba al comienzo.

La reunión, de cuya organización se encargó el Centro del Instituto Español de Oceanografía de Vigo, estuvo presidida por el noruego Svein A. Iversen y contó con la colaboración del presidente del Comité Asesor para la Gestión de las Pesquerías (ACFM), Jean-Jacques Maguire. Por parte española estuvieron presentes su representante titular, Carmela Porteiro, y Valentín Trujillo, ambos investigadores del IEO

de Vigo, de la ACFM, y los también investigadores del IEO Celso Fariñas, del Centro de A Coruña, y Pablo Abaunza, del Centro de Santander.

Sobrecarga de trabajo

El documento donde se recogen las discusiones mantenidas durante la reunión hace hincapié en que “estamos alcanzando un punto donde, debido a las reducciones de personal y presupuestos impuestos en la mayoría de los laboratorios, la cantidad y calidad del trabajo de evaluación es más difícil de mantener”. La previsión no es muy halagüeña. Y es que los expertos pronostican que “las cosas se pueden poner peor, que se esperan solicitudes adicionales para asesorar en materia de ecosistemas o de gestión integrada”. La solución no pasa por recurrir a procesos más eficientes y automatizados que aceleren el proceso de revisión, a juicio de los expertos, ya que la mejora de la pertinencia del asesoramiento no es una simple cuestión tecnológica.

Por ello, para discutir a fondo sobre si sería factible un sistema de gestión plurianual, posibles repercusiones de su aplicación y sobre qué tipos de *stocks* podría ser aplicable, la propia ACFM decidió generar un grupo de estudio, que es el que se dió cita en Vigo, y cuyo documento sobre lo tratado no se hizo público hasta el pasado mes de junio, y que resultó ser una primera aproximación para el estudio de los procedimientos de evaluación.

El objetivo es *buscar métodos más sofisticados, manteniendo la robustez y fiabilidad, para ayudar a reducir esta sobrecarga en los grupos de evaluación*, en palabras de Valentín Trujillo. El lograr aligerar de trabajo a los investigadores redundaría en poder dedicar más tiempo a los *stocks* más conflictivos o problemáticos, como puede ser la



“Hay que simplificar pero sin perder la robustez y la coherencia. La frecuencia de la evaluación se mantiene pero con menos intensidad, por lo que nos podríamos concentrar en los stocks más conflictivos y problemáticos” (Valentín Trujillo)

sardina de la Península Ibérica en estos momentos. *Ahora, la demanda de evaluación para un stock de 400 toneladas es la misma que para uno de 50.000 toneladas, o para uno que sea conflictivo, con una problemática política y social detrás, que para uno que no lo es.* Otra ventaja es que, al realizarse evaluaciones plurianuales, los administradores y los armadores sabrían a qué atenerse, pudiendo planificar mejor su trabajo.

Junto al trabajo de investigación, propiamente dicho, luego se sumaría lo que podríamos denominar como el “papeleo burocrático”. Burocrático en el sentido de que cada vez se va complicando más y aumenta proporcionalmente de volumen. Valentín Trujillo cuenta su experiencia como coordinador internacional del *stock* norte de merluza: Se presentan diferentes pre-evaluaciones de cada uno de los *stocks* al grupo de trabajo; *yo cuento mi problema... pero el de la platija del Canal de la Mancha cuenta el suyo. Lue-*

go viene la discusión técnica sobre cada stock, si tengo que aplicar esta campaña o no, qué hago con tal parámetro... Son diferentes evaluaciones para cada stock con diferentes opciones las que se presentan al grupo. Son grupos internacionales y cada uno tiene diferentes intereses, y hay que llegar a un consenso. Y esa evolución final tiene que ser aceptada por el grupo de trabajo, y es la que se transmite al Comité Asesor para la Gestión de las Pesquerías (ACFM). Luego, la ACFM valora las evaluaciones de los grupos y ahí se establece la evaluación oficial y primera propuesta de TAC que se transmite a la Comisión. De lo que se trataría es de simplificar este procedimiento.

Simplificar es la idea, el objetivo, sin que por ello, insiste Valentín Trujillo, se resienta la robustez y la coherencia. El grupo de estudio señaló que su principal objetivo era investigar qué métodos, si existen, podían usarse para



dentro de los límites biológicos de seguridad.

Vista la problemática que representa cada *stock*, quizá no se reduciría el trabajo en cuanto a la periodicidad de las evaluaciones —por esta primera aproximación, hay pocos *stocks* candidatos a hacer esta evaluación sin que fuera anual—, sino en los elementos que se utilizan para hacer estos estudios, se podría hacer una evaluación más de seguimiento, menos intensa. En el aspecto de gestión, sí que se podría ampliar el número de *stocks* a los cuales se podría aplicar la gestión plurianual.

Seguirán los trabajos

Por lo que respecta a las metodologías, señala Valentín Trujillo, están bastante estandarizadas, pero se podrían simplificar. Se vieron ejemplos con *stocks* tan delicados como el del bacalao del Mar del Norte, en el que hay mucha gente implicada, con una gran problemática, en el que con metodologías más simplificadas, desde el punto de vista de gestión, se obtendrían unos resultados equivalentes.

Ahora, si se considera adecuada, el ACFM transmitirá a los grupos de evaluación el estudio de qué grupos de *stocks* serían los candidatos para que se aplicase este tipo de metodologías más simplificadas y la frecuencia de las evaluaciones. Algo que podría producirse durante la reunión de septiembre.

Los expertos han empezado por analizar si sería viable ese tipo de evaluaciones plurianuales y cómo simplificar el trabajo. Una simplificación que implica un riesgo, que debe ser valorado. El riesgo es simplificar a cambio de no cometer errores, recalca Valentín Trujillo. Simplificar pero manteniendo la robustez y la coherencia. La decisión final aún requerirá de muchos estudios. ■

Raúl Gutiérrez

proporcionar un asesoramiento de mejor calidad a menor precio, si las evaluaciones necesitan hacerse cada año y, si no, cómo elegir aquéllas que deberían hacerse con una menor frecuencia.

Así, pues, resulta fundamental analizar sobre qué *stocks* podrían realizarse y en qué condiciones las evaluaciones plurianuales y, posteriormente, gestiones multianuales. Se utilizaron como ejemplo los *stocks* de demersales de la plataforma sur —merluza, rape, gallo, platija, bacalao...— y los pelágicos —jurel, caballa, sardina y anchoa—, para analizar la problemática concreta que podrían plantear.

Stock por stock

Lo primero que quedó claro es que la aproximación para ver qué especies serían susceptibles a este tipo de evaluación es que debería hacerse casi *stock* por *stock*. Las especies de vida corta —anchoa, capelín, arenque— no parecen ser las mejores candidatas a la

evaluación plurianual, ya que tienen grandes fluctuaciones por su propia biología. Habría que realizar sobre ellos evaluaciones en tiempo real, comenta Valentín Trujillo. En el lado opuesto estarían los peces planos —platija, lenguado, gallos—, que parecen ser mejores candidatos a esta evaluación multianual. Pero incluso dentro de estas mismas especies no sería lo mismo la situación del lenguado del Mar del Norte que el del Golfo de Vizcaya. Y es que hay otros *stocks* de los mismos peces planos que tienen una estabilidad en la evaluación pero que, sin embargo, están fuera de los límites biológicos de seguridad, lo que invalidaría la posibilidad de realizar una evaluación multianual.

Un gran candidato, en lo que afecta a la flota española, prosigue el investigador del IEO, sería el gallo del Gran Sol, porque hay una evaluación que es prácticamente estable, tiene unas tasas de mortalidad por pesca muy bajas, y se considera además que está

“Un gran candidato para la evaluación plurianual, en lo que afecta a la flota española, sería el gallo del Gran Sol, ya que además de estable tiene unas tasas de mortalidad por pesca muy bajas y está dentro de los límites biológicos de seguridad” (Valentín Trujillo)

24ª Sesión de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo

LA FAO DESTACA EL PAPEL DE ESPAÑA

EN LA COMISIÓN



España apuesta por el reforzamiento de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) como foro adecuado para una gestión sostenible y responsable de los recursos pesqueros en la cuenca mediterránea. Una postura que se ha puesto de manifiesto, una vez más, en las sesiones de trabajo celebradas el pasado mes de julio en Alicante, y donde el papel jugado por España en la Comisión fue destacado por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), al tiempo que alentaba a los restantes miembros a contribuir con su labor. Sin embargo, la asistencia de tan sólo diez de los veintidós países miembros revela la falta de voluntad política por lograr que desde la CGPM se aborden los problemas de la pesca que afectan a éste área.

A pesar de los intentos de modernización y adecuación a la problemática actual de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo, acometidos en 1997, en la práctica sigue siendo un organismo inoperante, o al menos en la medida en que debiera dar respuesta a la grave situación por la que atraviesa la pesca en esta región. Resulta evidente la falta de voluntad política en que ello sea así. España, sin embargo, sigue apostando por que la CGPM sea el foro desde donde se realice la gestión sostenible y responsable

de los recursos pesqueros en el Mediterráneo.

El trabajo de la delegación española puso de manifiesto, una vez más, esa línea de reforzar el papel de la Comisión en la 24ª Sesión de la CGPM que se celebró en Alicante del 12 al 15 de julio, cuya inauguración estuvo presidida por el Secretario General de Pesca Marítima, Samuel Juárez. España defendió la urgencia de llegar a acuerdos en todos los campos que permitan, cuanto antes, el pleno funcionamiento de la Comisión, y cuyo papel fue destacado por la propia FAO.

COPEMED

También se reconoció, por parte de todos los participantes, la labor desarrollada por el Comité Científico Consultivo, creado en 1998, y que está presidido desde entonces por el director del Centro del Instituto Español de Oceanografía en Málaga, Juan A. Camiñas. Se aprobaron los objetivos marcados por este Comité para su tercera Sesión, que tendrá lugar en la primera semana del mes de mayo del año 2000. Las actividades del Proyecto de la FAO para la Cooperación Pesquera en el Mediterráneo (COPEMED), impulsado y financiado por España, fueron reconocidas por todos los participantes, con excepción de Francia. La delegación francesa mostró su preocupación porque las funciones del COPEMED puedan entrar en conflicto con las del Comité Científico de la CGPM.

En 1996 se dieron los primeros pasos de este proyecto puesto en marcha por la FAO e impulsado y financiado por España (ver MAR nº 354, octubre 1997), y a cuyo frente se encuentra Rafael Robles, ex-director del IEO. Este ambicioso proyecto, primero en el sector pesquero promovido por el Estado español, tiene como objetivo fundamental proporcionar los medios técnicos y humanos

para que los países no europeos alcancen el mismo nivel de formación y organización pesquera que el existente en los países del norte de la cuenca. El proyecto se centra en los países del Mediterráneo occidental y central (España, Francia, Italia, Marruecos, Argelia, Túnez, Libia y Malta). Otro de los objetivos era que los trabajos realizados pudieran sentar las bases para la constitución de un futuro, por aquél entonces, comité científico.

Los resultados alcanzados por este Proyecto, previsto para cinco años, están cubriendo las expectativas marcadas, por lo que los participantes en la 24ª Sesión de la CGPM solicitaron que se siguiera en la misma línea, apoyando, por un lado, tanto científica como técnicamente a los países en desarrollo del Mediterráneo occidental y central en proyectos concretos y, por otro, como soporte de las actividades del Comité Científico.

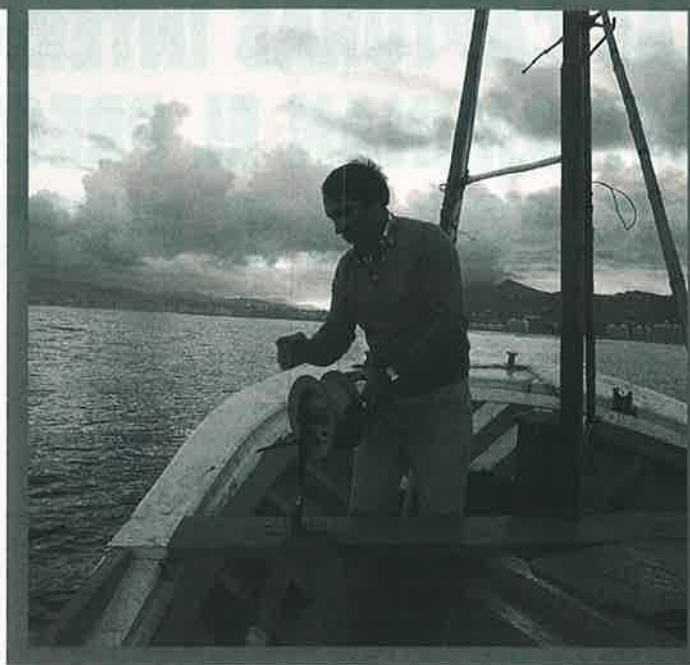
Falta de quórum

La falta de quórum ha sido la característica general de las sesiones de la CGPM -excepto en la 22ª, donde las discusiones sobre los cambios a introducir en este organismo levantaron gran expectación-, y ésta no fue una excepción. Como quedó dicho, tan sólo participaron delegaciones de diez Estados miembros y cuatro observadores. Por lo tanto, la falta de quórum ha impedido adoptar cualquier tipo de medida.

Así, por ejemplo, no se pudo aprobar una enmienda al Reglamento Interior para que las decisiones del Comité Científico sean tomadas por consenso. Otras modificaciones a Resoluciones de obligado cumplimiento sobre veda del atún rojo en el Mediterráneo no fueron posibles, no pudiéndose adecuar a las Recomendaciones adoptadas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Rojo (ICCAT). Por lo tanto, y hasta que no se modifiquen, hay dos reglamentaciones diferentes obligatorias que tienen repercusiones

negativas para la actividad de la flota pesquera, sobre todo en materia de vedas.

Otro punto que sigue en suspenso es el de que este organismo se dote de un presupuesto autónomo -algo fundamental para que la Comisión pueda cumplir con sus funciones-, ante los problemas financieros de la FAO que se traducen en una menor dedicación de fondos para los organismos regionales, como la CGPM. La Comisión ha avanzado en la definición de este presupuesto, cuyos debates se arrastran desde hace dos años, y en los criterios de asignación de contribuciones. Aunque se hubiera alcanzado un acuerdo -algo que se espera suceda en la



próxima reunión-, éste no hubiera podido ser aprobado ya que se requiere su ratificación por las dos terceras partes de los miembros de la Comisión.

Para proseguir las actividades programadas por la CGPM se elaboró un calendario de reuniones consideradas altamente prioritarias y que serán financiadas por la FAO. España se ofreció a financiar la tercera reunión del Comité Científico Consulti-

España apuesta por el reforzamiento de la CGPM como foro adecuado para una gestión sostenible y responsable de los recursos pesqueros en el Mediterráneo.

vo, acoger el Grupo de Trabajo de Pequeños Pelágicos y estudiar la posibilidad de apoyar alguna actividad de acuicultura.

La delegación de Malta se ofreció para acoger la próxima Sesión del CGPM, prevista para el mes de junio, y financiar parte de su coste. ■

Raúl Gutiérrez

LAS CAPTURAS INTERNACIONALES DETERMINAN EL PRECIO DEL PESCADO EN EL PUERTO

El conjunto de las pesquerías internacionales y sus niveles de capturas tiene cada día un mayor peso a la hora de marcar las cotizaciones de la pesca en cualquier parte del mundo. En la actualidad, aunque el precio esté determinado en última instancia por factores, entre otros, como oferta de las pesquerías y los gustos de los consumidores de cada país, la tendencia se dirige hacia la integración de los precios de venta de las capturas en los puertos, según se desprende de un estudio coordinado por la Facultad de SC. Economiques et de Gestion de la Universidad de Nantes con la que han colaborado el Centro para la Economía de la Pesca de Bergen en Noruega, el Centro de Economía y Organización de los Recursos Acuáticos de Portsmouth en Inglaterra y el Departamento de Economía Aplicada de la Universidad de Valencia en España.

El informe ha examinado las características principales del comercio pesquero centrándose en España, Francia, Inglaterra y Noruega durante el sesenio comprendido entre 1988-1994 para evaluar de qué manera influye la internacionalización del sector pesquero en el precio que se paga por las capturas en los puertos de los países analizados. Así, se muestra que la relación entre el precio de las capturas en el puerto y la venta de éstas es evidente. El precio, por tanto, afecta el nivel de ventas y las ventas, por su parte, tiene un efecto directo en el precio de los mercados. A estos dos factores hay que añadir todavía un tercero que es la distancia entre punto de captura de las pesquerías y el de su desembarco, ya que a pesar de los avances técnicos, se produce más comercio cuanto más cerca están situados geográficamente los estados.

Entre los resultados más importantes que se desprenden de este estudio se puede afirmar que, a pesar de que es incuestionable el déficit comercial de los países que componen la Unión Europea (UE) en sus intercambios con terceros países, la situación entre los Estados miembros en sus relaciones comerciales varía notablemente. De esta forma los Estados del norte de la UE son fundamentalmente exportadores, como es el caso de Inglaterra y de Noruega —aunque

este Estado no forme parte de la UE—, mientras que los Estados situados al sur son principalmente importadores, como lo muestran los casos de España y Francia.

Otro dato de interés en el ámbito sectorial es la tendencia manifiesta que el sector pesquero europeo muestra hacia los productos manufacturados como los filetes de pescado y platos preparados. En este subsector pesquero la diferencia notable que existe en el ámbito extractivo entre los Estados norteros y los sureños se reduce dados los avances técnicos y la especialización que se ha alcanzado en Francia y España especialmente en las dos últimas décadas.

La dotación de los recursos naturales coloca a los países analizados en este informe en claras posiciones de ventaja o desventaja frente a otros. De esta manera, las diferencias debidas a los recursos naturales de Noruega con-

trastan con los recursos de Francia y España, siendo las del Estado nortero ampliamente superiores. A pesar de esta desigualdad inicial, la distancia se va acortando si se analizan los mercados de productos elaborados. Las diferencias se reducen, aunque continúan siendo a favor de Noruega, en lo que se refiere a la industria de comercialización y transformación de la pesca.

Características del comercio

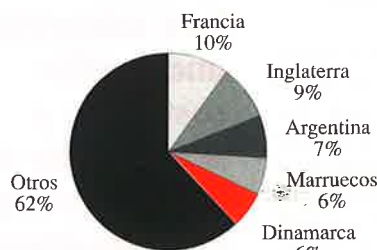
Existen diferencias claras al compararse el consumo y la producción en los Estados estudiados. En el informe se destaca a España por la elevada producción, manufacturación y consumo. Este último factor hace que arriben a nuestros puertos capturas que en otros mercados no se comercializarían o de hacerse no obtendrían los mismos beneficios por la venta. Por su parte, Francia sobresale por el alto nivel de inversión internacional que ha alcanzado la industria atunera. En Noruega es la acuicultura dedicada a la producción de salmón la punta de lanza del sector pesquero. Y, finalmente, Inglaterra se destaca en la venta de productos manufacturados. Fuera del espacio europeo, la característica más subrayable del mercado internacional es el control que puede ejercer un reducido grupo de proveedores, como son Canadá, Noruega e Islandia,

que proveen especialmente a USA, la UE y Japón.

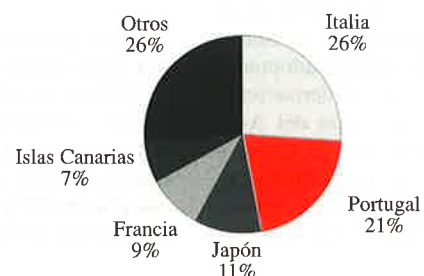
Las diferencias en las ventas y las compras al exterior de los cuatro países estudiados, que suponen un 30% por su volumen comercial del sector pesquero de la UE, son notables si se comparan las importaciones y exportaciones de forma separada durante los años evaluados en el informe. Francia es el país que más importa y alcanzó en 1994 los 2.300 millones de euros. Es seguido de cerca por España, que en el mismo año importó 2.200 millones de euros; y son seguidos de lejos por Inglaterra, que importó productos pesqueros por un total de 1.400 millones de euros. En con-



IMPORTACIONES



EXPORTACIONES





cia, por el contrario, se enfrenta a números rojos en su balance comercial del sector pesquero que no para de aumentar y en 1994 se situaba en 1.569 millones de euros de déficit. España mantuvo un equilibrio entre las compras y las ventas a terceros países hasta 1985; a partir de ese año —que casi coincide con su incorporación a la UE— la situación es similar a la de nuestro vecino del Norte y el déficit ha experimentado un crecimiento constante, causado por un consumo elevado, un litoral sobreexplotado y una reducción constante de la capacidad pesquera.

En lo relativo a las ventas en Noruega destaca la pesquería del salmón fresco, que supuso en 1995 el 41% del total exportado, seguido por el bacalao que alcanzó el 25%. En Inglaterra también son el salmón criado en Escocia, que se vende fresco o ahumado, y los crustáceos como las gambas y langostinos, que se importan para ser manufacturados y posteriormente vendidos en otros mercados, las pesquerías que permiten al país cerrar sus balances con cifras positivas y colocan a estos países, de los cuatro analizados en el informe, en una posi-

ción de ventaja con respecto a España y Francia. En este último las exportaciones se centran en la pesquería del atún que están dominadas por grandes inversiones de unas pocas compañías. España basa sus ventas en las pesquerías del atún, la merluza y las gambas que tienen como destino principal el mercado europeo, aunque el incremento del poder adquisitivo de los países del Sudeste asiático ha aumentado en los últimos años a esta zona geográfica.

Dentro de Europa, los destinos de las capturas españolas son los mercados italianos que suponen el 26% y el portugués que se sitúa en el 21% seguidos por el japonés y el francés que se sitúan respectivamente en el 11 y el 9 por ciento. (Ver cuadro 2.) Estos porcentajes recalcan el importante papel que todavía tiene la distancia en el comercio del sector pesquero.

La internacionalización

Uno de los datos más reseñables que se desprende del estudio de los cuatro Estados incluidos en este documento es el acelerado proceso de apertura que ha experimentado el sector pesquero español en poco menos de dos décadas, en las que ha pasado del 26% de 1978 a más del 80% de

1995. Estos porcentajes sitúan a España en el entorno de Noruega que se sitúa entre el 80 y 90 por ciento y contrastan con el sector pesquero francés e inglés que ronda el 65% de internacionalización.

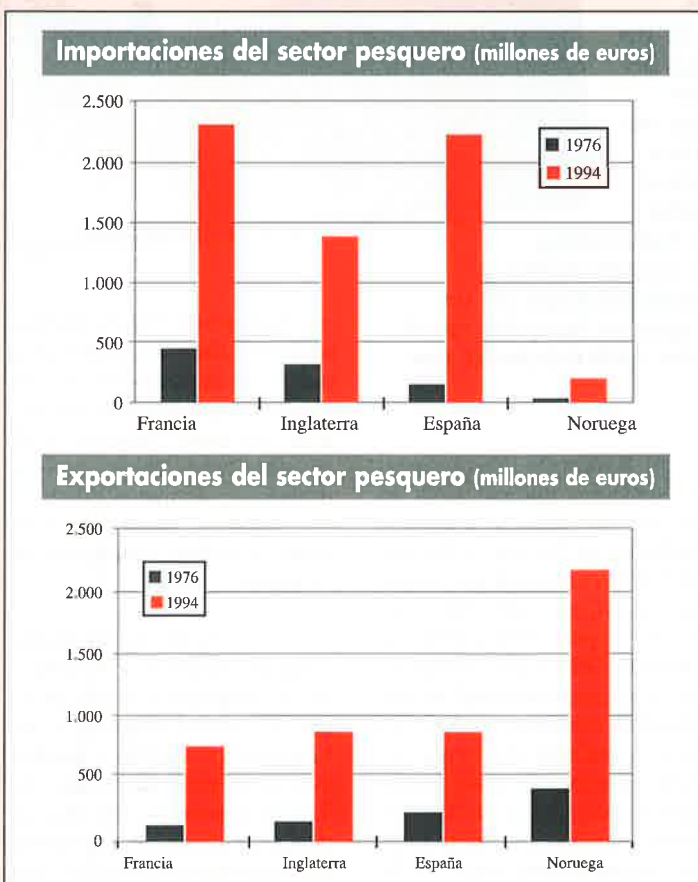
De las variables que afectan al comercio de los productos pesqueros: consumo, distancia, impuestos en las aduanas y precio, es esta última variable la que juega un papel más significativo, aunque la distancia también es fundamental cuando se trata de pescado fresco. De esta forma, las capturas serán dirigidas a la lonja para su posterior distribución y venta o se procesarán en productos congelados o platos precocinados dependiendo de los precios que alcancen las capturas en el puerto. Y se descargará en un país y otro dependiendo del precio que alcancen las pesquerías, que a su vez está determinado por los gustos de los consumidores o de los pedidos de la industria de elaboración del sector.

El grado de internacionalización o apertura del mercado de los Estados miembros de la UE es elevado en lo que respecta al comercio entre los miembros; pero tomando el organismo supranacional como una unidad, éste cuenta con más barreras de las que pudieran percibirse a simple vista. Éstas se deben a distintos factores: la proximidad geográfica, la especialización debido al alto coste de las transacciones internacionales y que por lo general lo que se entiende por "globalización del comercio" es más bien una interregionalización entre los tres grandes mercados mundiales: Europa, Norteamérica y Japón, y en sus relaciones entre estas regiones el grado de apertura es menor que el existente entre los Estados que componen estas estructuras supranacionales.

Tomando en cuenta la dotación de los recursos naturales, las características comerciales del sector pesquero en lo relativo a la importación y exportación y la especialización de algunos subsectores pesqueros se puede afirmar como se desprende del informe que cada día más el precio de venta de las capturas en la lonja está determinado más por las circunstancias internacionales que por la demanda interna que tiene la pesquería en el punto de desembarque. ■

Jesús M. Salamanca

traposición, Noruega sólo gastó 187 millones de euros en la compra de pescado capturado por barcos de otras banderas. Estas cifras ponen de manifiesto la enorme diferencia existente entre los países de la UE en lo relativo a las importaciones. En el plano de las exportaciones, Noruega, con un volumen de 2.200 millones de euros, es el que más productos pesqueros vende. Estas ventas suponen, aunque Noruega no sea miembro de la UE, el 30% de las exportaciones de todos los Estados miembros. Las exportaciones de los tres Estados miembros de la UE incluidos en el estudio son similares y la suma total de las ventas al exterior de los tres sobrepasa escasamente las ventas de Noruega. Inglaterra exporta un total de 871 millones de euros, seguido por España con 858, y cierra el grupo Francia con 747 millones de euros por sus ventas a países terceros. El análisis de las estadísticas comerciales de los Estados analizados revela las importantes diferencias existentes entre ellos. Noruega tiene una posición dominante y su balanza comercial es muy positiva ya que ha pasado de unos beneficios de 392 millones de euros en 1976 (ver cuadro 1) a los 1.972 millones de euros de 1995. Fran-



Puerto piloto para introducir un plan de calidad en el transporte de vehículos

SANTANDER ENSAYA NUEVOS MODELOS DE GESTIÓN LOGÍSTICA

El Puerto de Santander será pionero en la introducción de un sistema de calidad específico en el transporte de automóviles nuevos por vía marítima que se extenderá luego a los puertos de interés general. La iniciativa desarrolla el convenio suscrito por Puertos del Estado y la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) para la implantación de un Plan de Calidad, actuación que se inscribe en el proyecto europeo Interpuerto, cofinanciado por el Fondo Social Europeo.

LA coordinación de los aspectos logísticos y de transporte se considera esencial en el objetivo de reducción de costes y mejora del servicio en el sector del automóvil. Esta es una cuestión de gran importancia en España, con un sector muy competitivo, donde el plazo de entrega y la calidad del transporte es un elemento determinante en la decisión de compra de un vehículo.

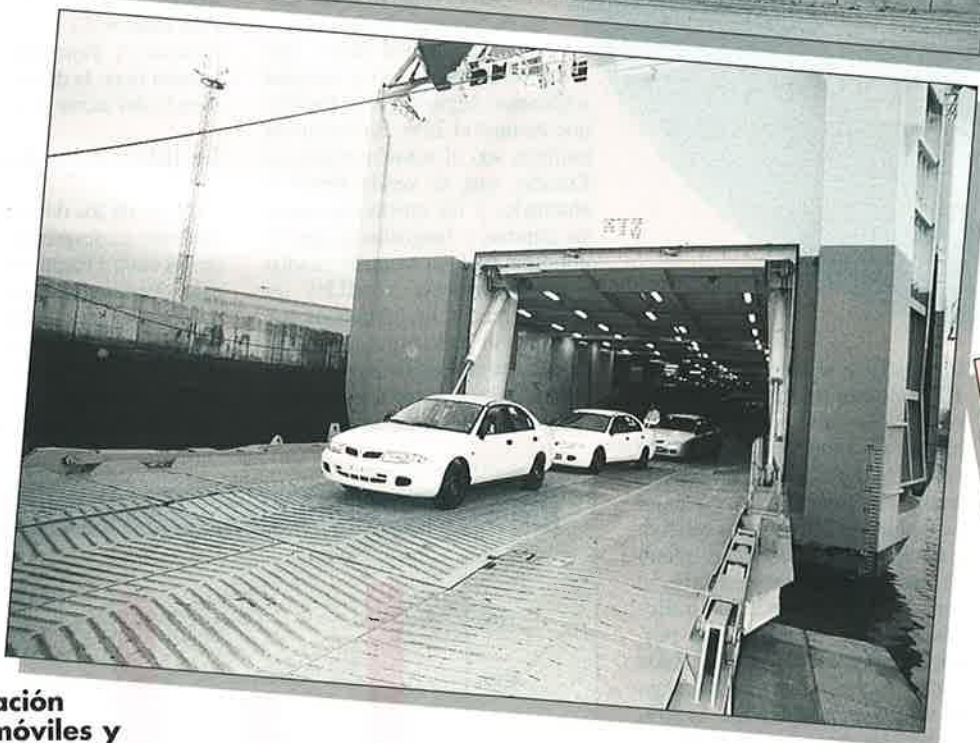
El transporte internacional de vehículos durante 1998 en España ascendió a 2.800.000 unidades, de las que 1.500.000 (el 53,5%) se transportaron por vía marítima, 600.000 (el 21,5%) por ferrocarril y 700.000 (25%) por carretera. En el mercado nacional la distribución representa el 30% del coste de un vehículo, lo que supone, en conjunto, unos 70.000 millones de pesetas anuales para las empresas asociadas a Anfac, según estimaciones de di-

cha Asociación. Para la implantación del Plan de Calidad se ha partido de la idea básica de que el servicio portuario lo conforman distintos colectivos de agentes, tanto públicos como privados, y de que el puerto es un negocio cuasi-colectivo, donde se trabaja conjuntamente en pro del cliente.

En el Puerto de Santander, como puerto piloto del proyecto, se elaborará una metodología de calidad específica que luego será difundida e implantada en el resto de puertos del Estado. Dentro de este plan de trabajo, a partir de septiembre la comunidad portuaria de San-

tander participará en los distintos grupos de trabajo que se constituirán para cubrir las áreas de infraestructuras portuarias y equipos, gestión del espacio portuario, servicios al automóvil, servicios al buque, gestión de la información y tramitación administrativa.

El convenio de calidad Anfac-Puertos del Estado fue presentado oficialmente el pasado 6 de julio en una jornada de trabajo dirigida a los responsables de las Autoridades Portuarias en la que se informó de la orientación de la Carta de Calidad para el Puerto de Santander, de los planes de futuro y de



las oportunidades de participar en ellos. El director general de Anfac, Luis Valero, el presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, Fernando García, y el director de Servicios al Cliente de Puertos del Estado, Manuel Gómez, informaron acerca de los requerimientos adoptados como criterios básicos de calidad en el tráfico de automóviles y su trascendencia para los fabricantes, del modelo de plan de calidad en los Puertos, del proyecto Interpuerto, de la visión de los clientes y de la participación de la comunidad portuaria en los proyectos de calidad. El director de la Autoridad Portuaria de Santander, Macario Fernández Alonso, animó a los representantes de la comunidad portuaria a participar activamente en el Plan de Calidad.

Proyecto Interpuerto

El desarrollo del Plan de Calidad se inscribe en las actuaciones del proyecto europeo Interpuerto, cuyo organismo responsable es la Autoridad Portuaria de Santander, y que está cofinanciado además por el Fondo Social Europeo, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santander y la firma de consultoría AC&C, como entidad promotora del proyecto.

El proyecto persigue la anticipación y adaptación del Puerto de Santander y de los operadores logísticos asociados a él, a las transformaciones en curso, especialmente a las vinculadas a las tecnologías de la información y a la modernización logística.

El proyecto Interpuerto se enmarca en la Iniciativa Comunitaria Adapt, cuyo objetivo es ayudar a la adaptación de los trabajadores a las transformaciones en curso del mercado de trabajo, de manera especial a las nuevas tecnologías de la información.

Sus objetivos específicos son la promoción de Cantabria como centro intermodal, la aplicación de una estrategia global de calidad en el puerto y en toda la comunidad portuaria, la incorporación de métodos modernos de gestión en todas las actividades logísticas, la especialización de los recursos humanos, la introducción de procedimientos e instrumentos telemáticos en la explotación portuaria y en las operaciones logísticas integrales, la negociación de acuerdos con otros puertos y con especialistas de otros modos de transporte como respuesta a los desafíos de la competencia.

Para el desarrollo de estos objetivos se han previsto distintas iniciativas en los capítulos de formación (definición de necesidades formativas, nuevos perfiles profesionales, orientación profesional, gerencia asistida, etc.); cooperación y nuevas oportunidades (estrategias de cooperación con otros puertos, posibilidades de exportación, cooperación a través de redes europeas y nacionales, carga de calidad); información y difusión (sensibilización e información, difusión de la tecnología del puerto, buenas prácticas); y transnacionalidad (intercambio de metodologías con los socios transnacionales, integración conjunta en redes, acciones comunes de difusión).

En la elaboración y diseño del proyecto se ha tenido en cuenta el intenso y grave proceso de desindustrialización que ha sufrido la Comunidad Autónoma de Cantabria como consecuencia de la crisis que han sopor-

tado algunos de los sectores con más presencia en la economía regional, así como el hecho de que esta región no sea un centro de consumo significativo en el cómputo general de la economía nacional, lo que convierte al sector servicios en uno de los principales apoyos de su desarrollo regional. En estas condiciones, el Puerto de Santander se configura como un motor de desarrollo de la región, para lo que deberá ser capaz de integrar y promover distintos servicios (estiba, transporte, almacenaje, logística, etc.) basados en una estrategia general de calidad, como factor de competitividad entre empresas y entre regiones.

Transporte de contenedores

En el mismo propósito de mejora de la oferta portuaria de Santander se incluye el nuevo servicio regular de transporte de contenedores entre este puerto y el de Rotterdam. La línea tendrá una periodicidad semanal y supone una notable mejora de las comunicaciones para el comercio y la industria exportadora e importadora al permitir enlazar el puerto de Santander con cualquier destino del mundo.

El servicio lo realizará la naviera Cantabrian Line, integrada por un *joint venture* de dos sociedades con amplia experiencia y tradición en el mundo marítimo, el grupo cántabro Pérez y Compañía y el holandés Voingt & Co, integradas a su vez en la organización Multiport, la red de agencias marítimas más importante del mundo.

Esta iniciativa ha sido auspiciada por la Autoridad Portuaria de Santander y autoridades locales de Cantabria y las ventajas repercutirán en esta Comunidad y en el área de influencia de Castilla y León y Madrid. ■

Mery Varona

Right time

Deep-sea container traffic is now concentrated in a handful of large North European hubs which in turn are served by feeder services with Europe's medium-sized ports.

The Port of Santander can provide the space and resources required to provide an efficient container service.

CANTABRIAN LINE is a new regular weekly container service which will link the Port of Santander with Northern Europe and the five continents.

The Port of Rotterdam is Europe's leading container port and ranks fourth world-wide, moving an annual total of 6 million TEU with regular services to the world's major ports.

La concentración del tráfico transoceánico de contenedores en los grandes puertos del Norte de Europa, otorga a los puertos medianos la función de plataformas intermedias de estos grandes "hubs".

El Puerto de Santander está dotado de la superficie y de los recursos necesarios para prestar un servicio eficiente a todas aquellas empresas que precisan el transporte marítimo para el movimiento de sus contenedores.

CANTABRIAN LINE es una línea regular con la que el Puerto de Santander se integra en las redes del negocio marítimo internacional de contenedores, ofreciendo semanalmente, un servicio feeder con el Norte de Europa y los cinco continentes.

El Puerto de Rotterdam es el primer puerto europeo y cuarto mundial en movimiento de contenedores (6 millones de TEUs anuales) con origen y destino en todos los grandes puertos del mundo.

Cantabrian Line de la Terminal "El Terminal" (Cantabria) (Cantabria)
 President: Diego Pérez y Compañía
 President: Voingt & Co
 President: Multiport
 Cantabria: Diego Pérez y Compañía, S.A.
 Cantabria: Voingt & Co, S.A.
 Cantabria: Multiport, S.A.

Right time

PARTICIPAN CUATRO PAÍSES COMUNITARIOS

PROYECTO F@RO: INNOVACIÓN PESQUERA EN RED

Le han bautizado con un nombre de evocación pesquera, Proyecto F@ro, pero no ha podido desprenderse de la prosa informática: red europea de vigilancia estratégica para la innovación en la creación de nuevas actividades en el mundo de la pesca. Ha sido aprobado por la Dirección General XIV de la Comisión Europea, dentro de la Iniciativa Comunitaria Pesca. Para quienes trabajan en el programa se trata de crear una red de "faros" u observatorios locales para identificar y compartir actividades económicas alternativas en las zonas dependientes de la pesca.

LOS primeros pasos en el proceso que se ha plasmado en el Proyecto F@ro se daban en septiembre de 1998 cuando distintas entidades de Portugal, Irlanda, Italia y España se pusieron de acuerdo en presentar un programa de cooperación en red que permitiese conocer qué es lo que está ocurriendo en las zonas dependientes de la pesca y proponer actuaciones coherentes e innovadoras para los desafíos del nuevo milenio. Una vez aprobado por la Comisión Europea, DG XIV, el programa se puso en marcha en abril de este año, con una duración prevista de 18 meses.

Tres son los objetivos principales de la Red F@ro: identificar los efectos derivados de la necesaria reestructuración-diversificación del sector; intercambiar experiencias concretas mediante la creación de un Forum que estimule la innovación y creatividad; alertar sobre los cambios que se producen y proponer soluciones innovadoras para hacer frente a dichos cambios.

Con el primero de los objetivos se pretende conocer el tipo de nuevos empleos relacionados con el mundo del mar que están apareciendo, cuáles se están destruyendo, hacia qué sectores económicos se dirigen los pescadores que dejan el mundo del mar, o bien las carencias formativas y la aparición de nuevos perfiles profesionales en cuanto a formación. El segundo tratará de identificar el tipo de empresas innovadoras que aparecen, a qué actividades se dedican, si consolidan o diversifican la economía local, si fomentan los proyectos transectoriales (turismo y pesca, cultura y pesca...), si existen estructuras de apoyo, tales como agencias de desarrollo local, gabinetes de fomento económico, etc., que den soporte a estas iniciativas, y, en fin, cualesquiera otros acontecimientos generadores de riesgos y oportunidades.

La consecución de este objetivo se ha fijado mediante tres acciones: el establecimiento de una metodología común a toda la red de recogida de datos y seguimiento de los indicadores estratégicos para la creación de la



Los objetivos de la Red F@ro son: identificar los efectos derivados de la reestructuración del sector; intercambiar experiencias; alertar sobre los cambios que se producen y proponer soluciones innovadoras para hacer frente a dichos cambios.

faro
COOPERACIÓN EN RED

BOLETÍN FARO Nº 2 AGOSTO 1999

Sumario

- Intercambio de experiencias
- nuestros socios
- nuestros colaboradores
- noticias sobre el empleo, formación y desarrollo regional
- enlaces de interés
- conferencias, seminarios y encuentros
- recortes de prensa
- convocatorias abiertas de iniciativas europeas

Para suscribirse al Boletín Faro, o para efectuar cualquier tipo de comentario y/o sugerencia, envíenos un correo electrónico a boletin@faro-net.org con los siguientes datos:

Nombre
Apellidos
Organización/Empresa
Tipo de organización (empresa física, agencia de desarrollo local...)
Dirección postal
Dirección de e-mail.

Boletín Faro Nº 2 Agosto 1999 p.1

colaboradores

POSIT: Cofradía de pescadores de Dénia española (hasta los 240 metros de profundidad), ya que ellos se ven afectados por la contaminación química, la alteración física, la urbanización de cerca del 40% del litoral y además por la sobre-explotación de los recursos pesqueros.

Para aliviar todo lo mencionado se tendrían que proponer acciones prioritarias y consensuadas con todos los países ribereños, enfocadas a la gestión integrada del agua, la gestión integrada y sostenible del litoral, la lucha contra la desertización, la protección de la biodiversidad, el turismo sostenible en la cuenca mediterránea, la gestión de los residuos, y sobre todo, una pesca responsable y sostenible.

La Cofradía se encuentra plenamente identificada con dicho proyecto, siendo uno de sus objetivos prioritarios el impulsar y fomentar la creación de empresas innovadoras relacionadas directamente con el sector pesquero, y que además en dichas empresas trabaje gente del sector, bien por pescadores que dejen la pesca extractiva o bien por sus mujeres o familiares.

Aparte de esta urgencia inmediata nombrada anteriormente tenemos una preocupación constante en los casi 8.000 km de costas del estado español y los más de 95.000 km² de plataforma continental.

Con todo ello se pretende conseguir el gran objetivo perseguido, que es el de disfrutar de un Mediterráneo lleno de vida, para sus actuales habitantes y para las generaciones futuras.

En Dénia, a veintidós de junio de 1999.

Juan José Camarena Llopis
Patrón Mayor. Presidente

www.faro-net.org

Red F@ro; la creación de grupos de trabajo en cada "faro", de manera que cada uno teja su propia red de segundo grado a fin de aprovechar las sinergias que se creen entre los agentes del territorio: cofradías de pescadores, agencias de desarrollo local, departamentos de turismo, oficinas de empleo, asociaciones empresariales, etc; y, finalmente, la animación de la Red F@ro y gestión administrativa.

Para posibilitar el intercambio de información el programa contempla la creación de una red telemática vía Internet entre todos los faros, el diseño de un canal virtual y la definición de la información que debe correr por la red, así como la formación de los coordinadores de cada "faro" en la utilización y manejo de la red telemática. Actualmente ya es posible conocer las propuestas del programa a través de www.faro-net.org.

La difusión de los resultados y propuestas se realizará a través de un entorno de Internet con dominio propio, tanto en lo que se refiere a las comunicaciones internas entre los agentes del territorio y entre los diferentes observatorios o "faros" como la comunicación externa con la DG XIV. Por otra parte, el programa contempla la realización de varios encuentros transnacionales para conocer sobre el terreno las iniciativas innovadoras en la creación de empleo que se vayan analizando durante la ejecución del programa.

Red F@ro

El programa F@ro está coordinado por una agencia de desarrollo comarcal denominada Crema, constituida por la Diputación Provincial de Alicante, el Instituto Nacional de Empleo, la Dirección General de Economía de la Comunidad Valenciana, el Instituto de la Pequeña y Mediana Industria Valenciana y los Ayuntamientos de Denia, Jávea, Pego, Ondara, Benissa y Calpe. Esta organización sin ánimo de lucro, jurídicamente un consorcio público, persigue la reactivación económica de su

zona de actuación mediante proyectos de desarrollo local.

Integran la Red, además de Crema, la Asociación Hispano-Lusa de Municipios "Anas", cuyos fines son el fomento y la dinamización de acciones concertadas para el desarrollo socioeconómico fronterizo, de la que forman parte 15 municipios de la provincia de Huelva y 15 Cámaras municipales del Algarve portugués; la Región Autónoma de Cerdeña y el Irish Productivity Centre. Este organismo fue creado por el Gobierno irlandés y agentes sociales hace más de 30 años con el propósito de colaborar al aumento de la productividad de la industria irlandesa y actualmente es una consultoría líder en aquel país.

La Iniciativa Comunitaria Pesca tiene como objetivo ayudar al sector de la pesca en el proceso de reestructuración y soportar las consecuencias socioeconómicas de dicho proceso, así como contribuir a la diversificación del tejido económico de las regiones litorales dependientes de la pesca mediante el desarrollo de actividades generadoras de empleo.

En la misma línea, la Comisión Europea apoya financieramente la reestructuración del sector con actuaciones específicas tendentes a reforzar las estructuras de diálogo entre los distintos agentes económicos que operan a escala nacional y transnacional.

Del desarrollo del programa se espera extraer metodologías de actuación que permitan catalizar el cambio necesario al que tienen que enfrentarse las economías locales, ofreciéndoles las fórmulas innovadoras de creación de empleo; reforzar las estructuras de diálogo entre los interlocutores políticos, científicos y económicos que operan en el territorio y crear una red innovadora, sólida y permanente: la Red F@ro que impulse y apoye la realización de futuros proyectos transnacionales en el sector de la pesca. ■

M. Varona



GALICIA

Apoyo masivo del pueblo de Muxía para revitalizar su sector pesquero

Pescadores piden el cambio de modalidad de arte

La flota palangrera de Muxía pretende el cambio de arte para dedicarse a la pesca del pez espada. Esta pretensión cuenta con el apoyo de la población del municipio, que ve en el cambio de arte la solución a la crisis que padece el sector pesquero y se enfrenta con los intereses de los espaderos gallegos, que temen que las nuevas licencias significarán la sobreexplotación que de esta pesquería.

LA flota palangrera de la localidad de Muxía ha puesto todas sus esperanzas para superar la crisis que atraviesa la villa de la Barca en el cambio de modalidad de arte para poder pescar pez espada y ha pedido a la administración que se reúna con los representantes de la flota palangrera para buscar una solución. Con este propósito y du-

rante más de una hora un millar de personas se manifestaron por las calles de la localidad para mostrar su solidaridad con las peticiones de los pescadores. En la manifestación se dieron cita los líderes políticos, alcaldes y concejales de distintos municipios, que con independencia de su signo político pidieron una solución al problema que afecta tan negativa-

mente a toda A Costa da Morte. La solución pasa, según los líderes, por un diálogo entre los representantes de las cofradías y el responsable del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

La Consellería de Pesca de la Xunta ha iniciado las gestiones ante el ministerio para otorgar al puerto muxián alguna de las autorizaciones sobrantes para efectuar la mencionada pesquería con el palangre de superficie.

Sobreexplotación

La flota espadera gallega, que radica especialmente en los puertos de A Guarda y Burela, ha manifestado su oposición a las gestiones para el pretendido cambio de modalidad realizadas por la flota palangrera. Emilio Cadilla, gerente de la Organización de Palangreros Guardeses (Orpagu), ha resalado que la Secretaría de Pesca no debe autorizar ninguna otra licencia para faenar, puesto que "el recurso no lo soportaría". En la actualidad 140 buques gallegos capturan pez espada en el Atlántico Norte y otros 50 buques se dedican a esta actividad en el Atlántico Sur. La cuota española para el presente año, que asciende a 4.413 toneladas, es muy limitada, según Cadilla, y ya crea dificultades a la flota autorizada. "Aumentar las licencias irá en detrimento de la pesquería", aseguró el gerente. ■



De COSTA a COSTA

Coordina:
Jesús M.
Salamanca



Enfrentamiento entre pescadores y suministradores de la industria conservera

Peligra la campaña de melva en el litoral gaditano

La cantidad y la calidad de melvas ha enfrentado a los pescadores de La Atunara con los suministradores de las industrias conserveras en la ronda de negociaciones que se están llevando a cabo para la firma del acuerdo. Los primeros imputan a los segundos la competencia desleal que existe en el mercado conservero de la melva y de no estar dispuestos a contratar una cantidad de unidades similar a la del pasado año.

LAS negociaciones para la contratación de la presente campaña de melva entre los pescadores de La Atunara y los vendedores que suministran a las industrias conserveras de la comarca se encuentran en una zona peligrosa. A excepción del precio de la unidad de melva, el contrato de la pasada temporada continúa vigente; pero es la determinación del precio, que se está negociando en reiteradas reuniones de las distintas partes, lo que ha creado el problema. Los compradores han

fijado el límite en 95 pesetas por unidad en lonja, cuando en la pasada campaña el precio se contrató a 140 pesetas. Esta circunstancia se debe a la competencia que existe en el mercado conservero. Los pescadores califican la competencia de desleal, ya que se envasa con la denominación de melva a otras especies como el *skip jack*, conocido como el alistado, que procede principalmente de Ghana, y cuyo precio en el mercado y su calidad frente a las melvas es muy inferior.

Cantidad a contratar

Además del precio las negociaciones se han encontrado con el escollo de la cantidad de unidades de melvas que están dispuestos a contratar los suministradores de las industrias conserveras. Según han manifestado en las negociaciones las industrias conserveras no piensan llegar a las 500.000 unidades que se colocaron en el mercado. Para los pescadores la situación tendría graves repercusiones, ya que si se mantiene la caída del precio ofrecido por unidad y la puesta en el mercado de la pesca capturada se reduce, tendrá una influencia negativa en una zona en la que la campaña de la melva es la más importante del sector pesquero. Los pescadores preveen un empobrecimiento de las familias de los pescadores que faenan en

las 70 embarcaciones. Según la cofradía, esta situación afecta directamente a más de cuatrocientas familias de pescadores e indirectamente a un número mucho más elevado de puestos de trabajo que están relacionados con la descarga, el transporte, la transformación del producto en las industrias conserveras y su venta, lo que incrementa notablemente el número de trabajadores afectados por la actitud de los suministradores de las industrias conserveras.

La cofradía de pescadores subraya que el sector pesquero de la zona gaditana se ha visto implicado junto con toda la cadena de producción hasta llegar al consumidor debido a un desequilibrio en el mercado originado al haber adulterado la demanda de esta especie. ■





Auge de la investigación marina en Asturias

La creación de dos centros innovadores colocará a Asturias entre las Comunidades punteras en la explotación pesquera

El Instituto Español de Oceanografía (IEO) y el Centro de Investigaciones Marinas colocarán al principado en una situación idónea para salir del retraso que tiene con respecto a otras regiones costeras. Los dos centros tendrán la innovación como premisa y abordarán líneas de trabajo inexistentes en otros centros.

EL nuevo centro del IEO, ya en la construcción en las inmediaciones de la Casa del Mar de Gijón, será inaugurado el próximo año y se sumará a los ya existentes en A Coruña, Cádiz, Murcia, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Santander y Vigo. Según informó el director del IEO, Álvaro Fernández, el Centro Oceanográfico del Arbejal será el octavo de España y centrará su trabajo en dos áreas nuevas: bioeconomía y artes de pesca. Estos campos de investigación no han sido desarrollados en ninguno de los centros ya existentes en el país. También

se pretende potenciar lo que se está haciendo en otros institutos como el de Santander o A Coruña.

Las instalaciones del centro comenzarán a funcionar el próximo año, según el plazo de ejecución del proyecto, y la inversión en la obra civil es de 350 millones de pesetas, a los que hay que añadir otros 150 millones que se destinarán a equipamiento. El centro dispondrá de una plantilla de 40 trabajadores inicialmente que podrá aumentar en un 50 por ciento con las contrataciones eventuales que se realizarán para el desarrollo de

los programas de investigación.

Centro de Investigaciones Marinas

Por su parte el Centro de Investigaciones Marinas, de previsible titularidad regional, abordará principalmente la pesca sostenible y las nuevas técnicas de "producción" pesquera y quiere potenciar las habituales labores de investigación pesquera con el fin de asistir al tradicional sector extractivo. También se pretende el desarrollo de un estudio integral de los caladeros asturianos declarando algunos caladeros como experimentales y un convenio a tres bandas entre la Administración, la comunidad científica y las cofradías de pescadores. El objetivo del proyecto sería el conocimiento exhaustivo y continuado de cada caladero

en lo relativo a los alevines, el reclutamiento, la dispersión, etc., y su mejora mediante la aplicación de técnicas de producción y regeneración y la extracción controlada.

El centro cuenta con un presupuesto de 600 millones de pesetas procedentes de los Fondos Mineros ya aprobados para Asturias. Otro objetivo consistiría en la creación del primer "Parque de Acuicultura" de España, un nuevo concepto desarrollado por Juan Luis Doménech que consiste en el acondicionamiento de un área costera con los requisitos técnicos y administrativos debidamente satisfechos, lo que mejoraría la competitividad de las empresas asentadas. Según Doménech, esta actuación permitiría a Asturias "ocupar uno de los primeros puestos de España en la producción de rodaballo, salmón u otras especies". ■

BREVES

Algeciras será sede del VIII Congreso de Tráfico Marítimo

El presidente de la Autoridad portuaria de la Bahía de Algeciras, Manuel Morón, presentó el programa del VIII Congreso de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria. El Congreso, que está organizado por la Fundación Portuaria y la Autoridad Portuaria y cuenta con la colaboración de Puertos del Estado, tendrá lugar en Algeciras del 8 al 12 de noviembre, donde analizará las debilidades y las fortalezas de los puertos españoles y se contrastarán con las de los europeos a fin de definir las estrategias a seguir para facilitar la incorporación de los puertos en las redes de transporte multimodal.

El temario se dividirá en siete apartados dedicados a la competitividad en los puertos, el tráfico de contenedores, el tráfico de cabotaje, las telecomunicaciones y el comercio electrónico, la calidad de los servicios portuarios, la intermodalidad y los puertos y la cadena logística.

Se inicia el proceso electoral en las cofradías

La Junta de Andalucía ha publicado ya el decreto que ordena la constitución de las comisiones electorales que elaboran el plan y el calendario electoral que rige a las cofradías andaluzas. Ésta es la primera vez que el proceso electoral se

desarrollará de forma paralela en todas las cofradías y su coordinación se centralizará en Federación Andaluza.

Por lo que respecta a Algeciras, Manuel Blanco, patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, ha manifestado que únicamente se presentará a la reelección como patrón mayor si no hubiera otra candidatura o si la presentada o presentadas no estuvieran a la altura. Las razones expuestas por Blanco para tomar esta decisión se deben a la desilusión del sector pesquero en la zona por la falta de perspectivas en el convenio entre la UE y Marruecos y el descenso de descargas experimentado en la lonja.



Una granja atunera enfrenta a la Administración Local con la Autónoma en Lorca

El Ayuntamiento no retirará el recurso contencioso administrativo presentado ante el Tribunal Superior de Justicia relativo a autorizaciones para la instalación de granjas de atunes, pese a que éste ha denegado la nueva autorización para la instalación de granjas flotantes a la empresa de Atunes de Mazarrón S.L.

EL Gobierno regional, a través de la Dirección General de Producción Agraria y de la Pesca, ha denegado por carecer de estudio de impacto ambiental la nueva autorización de una instalación de jaulas flotantes para engorde de atún rojo en el golfo de Mazarrón, frente a la costa lorquina de Puntas de Calnegre. La primera autorización había sido concedida por José Esteve

Grau, director general de Producción Agraria y de la Pesca, a principios de junio de 1988 para el plazo de un año y al expirar el plazo no ha sido renovada la autorización a la empresa de Atunes de Mazarrón S.L.

Esta resolución es consecuencia de la petición que realizó la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Lorca el pasado 24 de mayo a la mencio-

nada Dirección General para que ordenara a la empresa el cese de la actividad y procediera al desmontaje de las jaulas flotantes instaladas frente a Puntas de Calnegre. Según Miguel Navarro, alcalde de Lorca, "lo importante en todo este asunto es que la Dirección General de Producción Agraria y de la Pesca reconoce que su tramitación, en cuanto a la concesión de la licencia provisional, no se ajustaba a derecho". La autorización provisional que se concedió a la empresa no se ajustaba a la ley, según el alcalde, lo que provocó el enfrentamiento entre la administración autonómica y la local, que ha llevado al Ayuntamiento de Lorca a presentar un recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia.

Pese a que desde la Dirección General se ha desautorizado a la empresa a continuar con

la labor de engorde del atún, el Ayuntamiento de Lorca no piensa retirar el contencioso contra la empresa, aunque no tiene previsto exigir compensaciones económicas por los daños que la actividad de la empresa podría haber ocasionado al municipio durante el año en el que las jaulas para el engorde del atún han estado instaladas frente a las costas lorquinas.

Esta situación se debe a la proliferación de granjas marinas en Murcia. Esta concentración se realiza en lo que la propia Administración califica de áreas de alta sensibilidad ecológica, zonas, según los expertos, con elevada calidad del agua, y por tanto de interés para la acuicultura. Estas zonas también representan los escasos lugares donde los ecosistemas presentan un excelente grado de conservación y una gran fragilidad. ■



Tensión entre el sector del arrastre y la Federación de Cofradías

La Federación Territorial de Armadores de Arrossegament representará sus intereses ante la Conselleria de Agricultura y Pesca para tratar la ordenación pesquera, ya que no reconoce a la Federación Territorial de Cofradías como interlocutor válido ante la Administración. Esta postura responde a la afirmación realizada por las cofradías de pescadores del litoral tarraconense en la que negaban su asistencia a cualquier reunión para tratar la ordenación pesquera a la que fueran convocados otros organismos o asociaciones.

La tensión entre los representantes

de los armadores y de las cofradías tiene su origen en la reunión que mantuvieron los primeros con el consejero Francesc Xavier Marimón. Los primeros pidieron el adelanto del paro biológico al haber sido detectada una plaga de zooplancton en toda la costa que había impedido a los pescadores faenar durante unos días. Marimón accedió a condición de contar con el apoyo del pleno de las cofradías. La Federación no realizó los trámites burocráticos para adelantar la veda argumentando la falta de tiempo. Ante esta falta de eficiencia los armadores acusan a la Federación de Cofradías de no haber defendido sus intereses y, por tanto, los armadores afirman que serán ellos mismos los representantes de sus intereses. ■

Salario para el arrastre Gallego cuando no pueda faenar

Los marineros del arrastre del litoral gallego, formado por más de 2.000 trabajadores y enrolados en 154 buques, cobrarán una parte correspondiente del salario por los días que no puedan salir a faenar debido a las malas condiciones meteorológicas.

Este preacuerdo alcanzado en la mesa de negociaciones del convenio colectivo y firmado entre sindicatos y armadores en la sede del Consello Galego de Relaciones Laborais se enmarca del convenio laboral que se está negociando para Galicia y cuyas primeras conversaciones se iniciaron en 1992.

La firma supondrá que a los marineros les serán abonados los días de inactividad desde primera hora del lunes hasta el viernes, cuando regresan a puerto para el descanso obligatorio de fin de semana. En las reuniones mantenidas entre armadores y los sindicatos UGT, Comisiones Mariñeiras y CIG-Mar también se han alcanzado compromisos como el derecho de los marineros a percibir una indemnización en caso de que el arrastrero cambie de modalidad de arte o de caladero. Estos compromisos afectan a los puertos de A Coruña, Marín, Ribeira, Muros, Burela y Celeiro. ■

LA OFERTA F



El Centro de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en la localidad pontevedresa de Bamio, en Vilagarcía de Arousa, tiene ya en marcha la programación de los cursos que se impartirán en dicho centro durante los últimos meses del presente año. Con la publicación del folleto informativo en el que se contienen con todo detalle los cursos a impartir, fechas, forma de inscribirse, etc., el ISM ofrece a los trabajadores del mar y a las empresas información sobre el plan de acciones formativas para el segundo semestre de 1999 a desarrollar en el Centro de Formación Marítima, como instrumento que contribuya a mejorar sus competencias profesionales y, como consecuencia de ello, a potenciar el sector y ampliar las expectativas laborales de estos profesionales.

PARA este periodo, la oferta formativa se presenta agrupando las acciones según su finalidad ocupacional: formación específica marítima; formación para el reciclaje hacia puestos de trabajo en otros sectores y formación polivalente de aplicación en el sector marítimo o en otros sectores productivos, manteniendo la información genérica, por medio de gráficos de itinerarios formativos y de orientación profesional, para facilitar esa selección previa y que, en todo caso, será concretada por el personal técnico de las oficinas de empleo, que dispone de una información más amplia sobre las posibilidades y recursos del ISM a lo largo de toda su red.

No obstante cabe advertir que este plan de formación no puede ser considerado como cerrado, ya que la permanente evolución del mundo del trabajo puede hacer surgir, en determinados momentos, necesidades formativas que difieran en contenidos, duración o las fechas programadas. Asimismo cabe señalar que los cursos marcados con una banda más oscura requerirán de los alumnos interesados acreditar estar en posesión de, al menos, un título de Formación Profesional; al resto se puede acceder sin tener esas titulaciones. ■



ALGUNAS CLAVES DE INTERÉS PARA LA SELECCIÓN DE CURSOS

TENDENCIAS DEL EMPLEO EN EL SECTOR

Los cambios tecnológicos están llevando a la reducción de las tripulaciones, especialmente en la maestranza especializada, cocineros y personal de limpieza. Se están reduciendo las tareas tradicionales de ciertos tripulantes, con mayor incidencia en los subalternos, desembarcando en un mayor uso de los subalternos polivalentes. La organización a bordo será más flexible y se tiende a que las funciones de los oficiales sean, también, polivalentes.

TENDENCIAS EN LA ESTRUCTURA DE LA FLOTA

La estructura de la flota mercante tiende al incremento de los buques especializados: quimiqueros, congeladores, pasaje... En pesca se presentan con mejores perspectivas las flotas de litoral y artesanal en detrimento de la industrial.

Incremento de las relaciones supranacionales: en Marina Mercante los armadores tienden a contratar operadores de buques que, además, se hacen cargo de la contratación del personal, y a agentes para las provisiones. En Pesca se intenta fomentar la asociación temporal de empresas con países no-miembros de la Unión Europea, desembocando —a veces— en la constitución de sociedades mixtas.

TENDENCIAS NORMATIVAS

Los convenios internacionales tienden a exigir formación "de recuerdo" cada cierto período, generalmente no superior a 5 años.

Se intensifican las exigencias de formación en materias de seguridad y salud en el trabajo.

Fomento de las medidas de protección del medio ambiente e incremento de las tareas de control y vigilancia del entorno marítimo.

INFLUENCIA DE LAS INNOVACIONES TECNOLÓGICAS

La tendencia es dotar a los buques de puentes con Centros de Control Integrado: informática, electrónica y automatismo son las técnicas fundamentales.

Implantación de sistemas computerizados para el manejo de la carga, mantenimiento y reparación, comunicaciones, navegación, etc.

Durante los últimos años, el subsector mercante está centrando la reducción de costes operacionales en el desarrollo tecnológico que mejore la eficacia de las fuentes de combustión de buques obsoletos por otros nuevos con mejores condiciones de trabajo y seguridad, mejores técnicas de pesca y de conservación del pescado.

TENDENCIAS DEL MERCADO LABORAL EN OTROS SECTORES PRODUCTIVOS

En el período 93-96, el sector en que

se han creado más puestos de trabajo nuevos es el de los Servicios y se prevé continúe siendo el que protagonice además la oferta de oficios y empleos nuevos. Informática es otro de los sectores más optimistas a corto plazo. Turismo es la industria "estrella" y la mayor del mundo en facturación y creación de empleo. Los servicios de telecomunicaciones experimentan un considerable incremento.

Se considera que existen tres elementos nuevos alrededor de los cuales girará el empleo en el inmediato futuro: el impacto de las tecnologías de la información, la preocupación por el desarrollo sostenido: políticas medioambientales, tecnologías para industrias limpias, alternativas energéticas, etc., y la progresiva liberalización de sectores todavía protegidos. ■

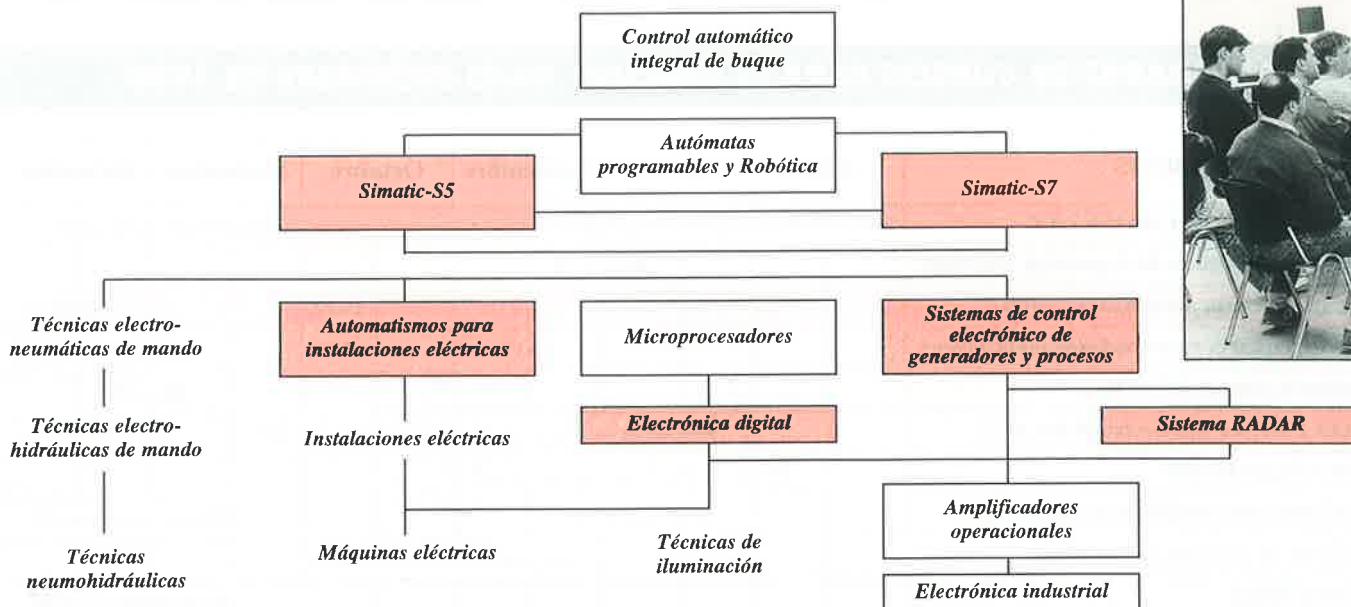
FORMATIVA DE BAMIO

CALENDARIO DE CURSOS PARA EL PERÍODO JULIO-DICIEMBRE DE 1999

CURSOS	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Supervivencia en la mar, niveles 1 ó 2	<i>Se desarrollarán uno o dos cursos cada semana organizados directamente por las Direcciones Provinciales del ISM, asignando los niveles según sus necesidades.</i>					
Formación de monitores de Seguridad Marítima			30-----10			
Formación Sanitaria para mandos, nivel 3				18-22		13-17
Formación sanitaria en actividades subacuáticas			13-17	25-29		
Prevención de riesgos laborales					22-----3	
Soldadura eléctrica con electrodo rev. n.º 2		9-----				12
Instalador de gas IG-I/II	26-----			1		
Automatismos para instalaciones eléctricas		2-----	3		15-----	17
Instalaciones de energías alternativas			6-----	15		
Electrónica digital					15-----	17
Sistemas de control electrónico de procesos indust.		9-----	3			
Sistemas RADAR			13-----	8		
Simatic-5			6-24			
Simatic-7				11-29		
Autómatas programables y robótica					15-----	17
Equipos autónomos de climatización		9-----	10			
Sistemas de aire acondicionado				27-----		17
Operador de torno y fresadora universal n.º 1				18-----		17
Introducción a la informática			6-17			
Programador de aplicaciones		16-----	5			
Desarrollo de aplicaciones			13-----	1		
Informática administrativa					2-----	19
Gestión empresarial informatizada					29-----	17
Creación de aplicaciones multimedia	19-----	13		4-29		
A.R.P.A.	19-23	9-13	30-----	3	27-----	1
Cartas electrónicas y navegación meteorológica				20-24	25-29	13-17
Compensador de agujas náuticas		2-6				
Transp. prod. petrolíferos & Gas In. y COW	26-----	6	23-----	3		8-19
Transporte de productos químicos en BB/TT		9-13		6-10	25-29	
Transporte de gases licuados en BB/TT			23-27	13-17	11-15	13-17
Carga de mercancías peligrosas en bultos	26-----	6			4-15	
Operador general del SMSSM	26-----	13		13-----	1	25-----
Inglés básico marítimo			23-----	17		15-----
Protocolos de comunicaciones marítimas				20-----	15	

Nota: Esta programación podrá ser modificada cuando a criterio del ISM exista alguna razón que así lo justifique. A través de las Direcciones Provinciales se informará de estos cambios en el caso de producirse.

FORMACIÓN POLIVALENTE EN EL ÁREA DE ELECTRICIDAD Y ELECTRÓNICA

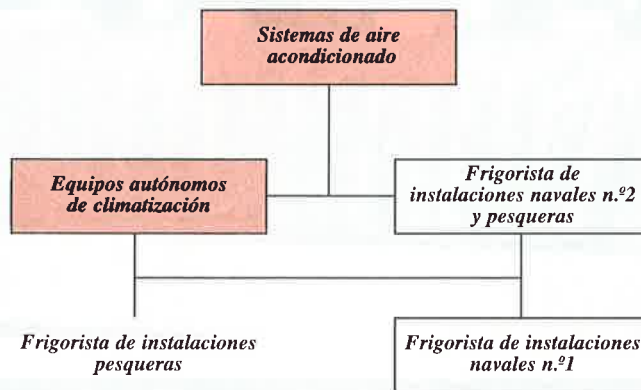


CURSO	N.º AL.	ORIENTACIÓN PROFESIONAL	HORAS
Simatic-S5 (Homologado por SIEMENS)	12	Capacitar al alumno para la programación, puesta en marcha y mantenimiento de automatismos industriales utilizando la familia de PCLs Simatic-S5. El alumno será capaz de afrontar por sí mismo una tarea de automatización eligiendo los componentes precisos para ello. Se requiere una titulación mínima de FP-II en cualquier rama técnica o equivalente profesional de las ramas marítimo-pesqueras, o haber realizado el curso de Automatismo para instalaciones eléctricas, Electrónica, Sistemas de control o Microprocesadores. Se dará preferencia a los alumnos que hayan cursado Simatic-S7.	90
Simatic-S7 (Homologado por SIEMENS)	12	Capacitar al alumno para la programación, puesta en marcha y mantenimiento de automatismos industriales utilizando la familia de PCLs Simatic-S7. El alumno será capaz de afrontar por sí mismo una tarea de automatización eligiendo los componentes precisos para ello. Se requiere una titulación mínima de FP-II en cualquier rama técnica o equivalente profesional de las ramas marítimo-pesqueras, o haber realizado el curso de automatismo para instalaciones eléctricas, Electrónica, Sistemas de control o Microprocesadores. Se dará preferencia a los alumnos que hayan cursado Simatic-S5.	90
Autómatas programables y Robótica (Homologado por SIEMENS)	12	Capacitar al alumno para la programación, puesta en marcha y mantenimiento de sistemas de automatización basados en redes de autómatas (Profibus) y paquetes Scada en el nivel de supervisión (Win CC). Se requiere titulación mínima de FP-II en cualquier rama técnica o equivalente profesional de las ramas marítimo-pesqueras y haber realizado los cursos de Simatic-S5 o Simatic-S7. En su defecto, demostrar conocimientos avanzados de programación de autómatas.	150
Automatismos para instalaciones eléctricas (Homologado por SIEMENS)	12	Proporcionar conocimientos sobre la estructura y funcionamiento de los automatismos eléctricos para la interpretación de planos y detección de averías. Capacitar al alumno para diseñar y resolver cualquier tipo de automatismo eléctrico de complejidad alta, así como para diseñar sistemas de automatización y de mandos remotos. Se implementarán sistemas eléctricos automatizados con la familia de autómatas Simatic S7-2. Se requiere titulación mínima de FP-II en la rama marítimo-pesquera especialidad máquinas o electricidad, o personas que hayan superado los cursos de Instalaciones o Máquinas Eléctricas, o acrediten conocimientos de Instalaciones eléctricas industriales.	150
Electrónica digital	12	Capacitar al alumno para el análisis y diseño de circuitos digitales y sus aplicaciones en el ámbito industrial en cuanto a mantenimiento, reparación y montaje, así como el conocimiento de algunos elementos que conforman los PCs. Para titulados de FP-II o equivalente que acrediten conocimientos de electricidad o electrónica básica. También los que hayan superado los cursos de Instalaciones eléctricas, Máquinas eléctricas o Automatismos para instalaciones eléctricas.	180
Sistemas de control electrónico de generadores y procesos industriales	12	Dotar al alumno de conocimientos teórico-prácticos necesarios para el mantenimiento de un proceso automático industrial. Titulados de la Marina Civil, Titulados de FP-II de la rama Electricidad o Electrónica, y todo alumno que haya superado un curso de Electrónica industrial o digital.	120
Sistemas RADAR	12	Dotar al alumno de conocimientos teórico-prácticos necesarios para el mantenimiento de un equipo de radar y de los diversos equipos radioeléctricos (por ejemplo: sondas, telefonía, etc.). Titulados de la Marina Civil, Titulados de FP de la rama Electricidad o electrónica, y todo alumno que haya superado un curso de Electrónica industrial o digital.	120



FORMACIÓN POLIVALENTE EN FRÍO Y CALOR Y HOSTELERÍA

ITINERARIO INFORMATIVO



FORMACIÓN SIN ITINERARIO



CURSO	N.º AL.	ORIENTACIÓN PROFESIONAL	HORAS
<i>Equipos autónomos de climatización</i>	15	Capacitar al alumno para instalar o reparar grupos autónomos de frío/calor, así como realizar el cálculo térmico correspondiente a una instalación. Titulación mínima de diplomados de la Marina Civil de la rama de máquinas, o FP-II, rama marítimo-pesquera o equivalente que hayan realizado algún curso de frío o acrediten experiencia profesional en frío/calor. También alumnos que hayan superado el curso de Frigorista de instalaciones navales y pesqueras Nivel 1 ó 2. Se dará preferencia a estos últimos.	150
<i>Sistemas de aire acondicionado</i>	15	Capacitar a los alumnos para el manejo, reparación y cálculo de instalaciones de aire acondicionado y frío/calor, así como para el conocimiento y aplicación del reglamento que rige las instalaciones de climatización. Titulación mínima de FP-II o profesional equivalente que acredite conocimientos de frío industrial o haber superado un curso de Frigorista de instalaciones navales o pesqueras, o uno de Equipos autónomos de climatización.	360

CÓMO SOLICITAR UN CURSO DEL CENTRO DE FORMACIÓN MARÍTIMA

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

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

Si es demandante desempleado, deberá

presentar, también, la Tarjeta justificativa de la demanda de empleo y algún otro documento (por ejemplo, la nómina de desempleo) que acredite esa situación laboral.

Si es menor de dieciocho (18) años de edad, tendrá que llevar una autorización expresa para asistir al curso y en las condiciones que le ofrece el C.F.M. de la persona que ejerza la patria potestad, tutela o curatela.

CÓMO SE SELECCIONAN LOS ALUMNOS

1.º Cada Dirección Provincial del ISM realiza una selección previa de acuerdo a los requisitos mínimos señalados en el apartado de Orientación Profesional y que son imprescindibles para poder participar en el curso solicitado.

2.º El C.F.M. hace una selección definitiva de admitidos y reservas entre los solicitantes pre-seleccionados por las Direcciones Provinciales, aplicando unos criterios de prioridad, sobre los que se informa a las oficinas de empleo del ISM.

3.º Los resultados se envían a las Direcciones Provinciales, para que cada una se ponga en contacto con sus alumnos admitidos al objeto de organizar el desplazamiento a Bamio.

RESUMEN DE LAS PRINCIPALES NORMAS DE RÉGIMEN INTERNO

La formación y servicios que presta el Centro son gratuitos para los demandantes desempleados. Los gastos son cubiertos por el ISM y cuentan con una subvención del Fondo Social Europeo.

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

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



II Concurso Siemens de "Prototipos de Automatización y Accionamientos"

EL CENTRO DE FORMACIÓN MARÍTIMA DE BAMIO GANÓ EL SEGUNDO PREMIO

EL trabajo premiado ha sido realizado por cuatro alumnos del Centro de Formación Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio (Vilagarcía de Arousa): Carlos Caneda Pérez, Ricardo Caneda Pérez, Manuel Luis González Lima y Martín Suárez Peleteiro, coordinados por el tutor Juan Ramón García Vila, quien, a su vez, es el Jefe de Estudios del Centro de Bamio.

El prototipo presentado a concurso consistía en una maqueta a tamaño natural y un programa informático que transmite órdenes al sistema, eligiendo la opción más rápida para corregir escoras, permitiendo también la intervención directa del tripulante en el lastrado y deslastrado del barco en situaciones de estabilidad peligrosas.

Según explican los autores del prototipo en la memoria de su proyecto, la idea de realizar el mismo nació del estudio detallado de las estadísticas que surgen en relación a la siniestralidad en el mar de los buques mercantes.

El Centro de Formación Marítima de Bamio, del Instituto Social de la Marina, se alzó con el segundo premio del Concurso de "Prototipos de Automatización y Accionamientos" que, en su segunda edición, ha patrocinado la multinacional Siemens. El proyecto presentado, "Control Automático de Escora y Asiento", consiste en un prototipo cuya aplicación contribuirá a la prevención de accidentes marítimos causados por escoras o asientos peligrosos, derivados, generalmente, de operaciones de carga incorrectas o por efecto de unas condiciones meteorológicas duras. El proyecto fue seleccionado entre más de cien trabajos presentados por Escuelas Técnicas de Nivel Superior y Medio, Institutos de Enseñanza Secundaria y Centros de Formación Profesional, y el premio ha consistido en medio millón de pesetas en equipos Siemens para el Centro de Bamio, cien mil pesetas en material para el tutor del proyecto y 25.000 pesetas para cada uno de los cuatro alumnos participantes también en equipos de la citada empresa.

Un análisis de dichas cifras lleva a la conclusión de que los accidentes producidos por desequilibrio del barco (escora o asiento excesivo) son mucho más numerosos de lo que en principio se cree, superando incluso a los accidentes por colisión.

Afirman los premiados que el "proyecto se encuadra dentro de otro más amplio de automatización naval, que intenta responder eficazmente a las necesidades del sector marítimo. En resumen, se trataría de lograr

un objetivo global que consistiría en la automatización completa de los procesos presentes en un buque mercante moderno (máquina desatendida) y la integración de estos procesos con los sistemas de control del puente (puente integrado)". Según han constatado, el nivel de automatización de la máquina del barco se encuentra en la actualidad un paso por detrás de la industria tradicional en tierra y con este proyecto "se pretende solucionar y automatizar una de las tareas que todavía hoy se

siguen realizando de forma manual asistida por un operario: el control de la estabilidad del buque durante los procesos de carga y descarga en puerto".

Mayor seguridad

La carga y descarga de un buque mercante es un proceso bastante más complicado de lo que en principio pueda parecer. En todo momento, el reparto de fuerzas en el barco debe ser lo más uniforme posible para evitar desequilibrios que, de forma transitoria, puedan producir un reparto desigual de la carga, produciéndose entonces una escora (inclinación a babor o estribor) o un asiento (inclinación a proa o popa) o ambas cosas a la vez. Todos los buques están dotados de unos tanques de lastre o deslastre de agua salada (en general entre seis u ocho) distribuidos a ambos lados del buque (mitad a babor y mitad a estribor) cuya misión en todo momento es compensar los desequilibrios. Por tanto el funcionamiento de los mismos debe ser lo más seguro y fiable posible.



En la actualidad esta operación de compensación de la carga se lleva a cabo de forma manual. Normalmente, en el puente del barco existen unos clinómetros que miden el grado de escora y asiento del buque en cada momento. En función de estas medidas, el primer oficial de puente abre y cierra las válvulas adecuadas para lastrar o deslastrar los tanques que crea oportunos. Según los responsables del nuevo prototipo el objetivo principal de este proyecto será automatizar esta tarea, de forma que el lastrado y deslastrado de los tanques se realice de forma automática, en función del grado de escora y asiento en cada momento. De esta forma, el capitán u oficial del puente podrá dedicarse exclusivamente a supervisar el proceso de carga y descarga. Para ello se ha desarrollado como elemento de control un autómata programable Simatic S7 300 y en la parte de supervisión el software Scada WinCC.

Por otra parte, para realizar las pruebas de funcionamiento se ha construido una maqueta a escala del sistema de lastre/deslastre del barco en aluminio y se ha montado el cuadro eléctrico correspondiente para integrar todo el sistema.

Según los responsables de Bamio, "la instalación a bordo de un sistema automatizado como el desarrollado en este proyecto debe repercutir en el in-



cremento de los niveles de seguridad operacional de un buque, al duplicar las posibilidades de corrección de estas situaciones de estabilidad peligrosa, complementando el sistema tradicional: la intervención directa del tripulante sobre el sistema de lastrado/deslastrado, así como la reducción de la contaminación del medio ambiente marino que este tipo de siniestros suele producir.

Satisfacción

Además de la alegría manifestada por los premiados, los responsables del Centro de Formación Marítima de Bamio, tanto el Director Provincial del ISM en Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez, como del propio director del Centro, Juan Viñas, mostra-

ron también su satisfacción por el galardón. "Para el ISM ha sido una satisfacción impulsar este proyecto desarrollado en el seno de una acción formativa que se identifica con los fines del Organismo, y entre otros está el favorecer la formación para la adaptación de las tripulaciones a las innovaciones tecnológicas, ya que supone entre otras ventajas una aplicación de dichas innovaciones—concretamente de los sistemas de regulación y control—en la prevención de accidentes marítimos causados por escoras o asientos peligrosos, que, a buen seguro, contribuirá a mejorar la seguridad en las embarcaciones".

Entrega de premios

La entrega de premios de esta segunda edición del Concurso

de Prototipos de Automatización y Accionamientos, en cada una de las dos categorías "Sistemas de regulación y control en la automatización industrial" y "Sistemas Inteligentes para la automatización de viviendas y edificios", se celebró el pasado mes de julio en Madrid, en un solemne acto organizado por Siemens, presidido por su Consejero Delegado en España, Eduardo Montes, y al que asistieron diversas personalidades de la Administración entre las que cabe destacar a los Directores Generales de Formación Profesional de la Xunta de Galicia, José Luis Mira, y de la Junta de Andalucía, Carmen García, así como del Director General de Ordenación e Innovación Educativa del Gobierno de Canarias, Manuel Hernández Cabrera, y del Director General de Planificación y Centros del Gobierno Balear, Rafael Ángel Bosch.

El Centro de Formación Marítima de Bamio recibió el segundo premio en la modalidad de "Sistemas de Regulación y Control en la Automatización Industrial" de manos del Subdirector General de Formación Profesional de la Xunta de Galicia, Manuel Corredoira. Lo recogieron el Director Provincial del ISM en Vilagarcía de Arousa, Jesús Pérez, el tutor del proyecto, Juan Ramón García Vila, y los cuatro alumnos participantes en el mismo.

El primer premio en esta modalidad fue para el proyecto "Automatización de una fábrica de piensos", presentado por la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Industrial de Zaragoza, que recibió un millón de pesetas en equipos Siemens, mientras que el tutor y el alumno que lo realizaron recibieron 200.000 y 50.000 pesetas, respectivamente en material Siemens. El tercer premio fue para el proyecto "Manipulador de Piezas", del Instituto de Enseñanza Secundaria Río Cuerpo Hombre de Béjar (Salamanca), cuyo premio fue de 100.000 pesetas para el Centro y 25.000 pesetas para el tutor y cada uno de los alumnos. ■

Concha Hernández Carazo

INFORMACIÓN

JURÍDICO-

LABORAL

Se ha publicado en
el Boleín Oficial
del Estado la Ley
27/1999 de 16 de
julio de
Cooperativas.

LAS COOPERATIVAS DEL MAR

ESTA Ley trae su consecuencia del mandato Constitucional recogido en su artículo 129.2, en el que nuestra Constitución ordena a los poderes públicos, el fomento, mediante una legislación adecuada de las sociedades cooperativas. La Ley establece un marco de flexibilidad, donde las propias cooperativas pueden autorregularse, y establecer los principios que van a seguir en su actuación.

El Art. 1 de esta Ley establece el concepto de cooperativa, dándole un carácter amplio, puesto que las define como grupo de personas que se asocian, en régimen de libre adhesión y baja volunta-

ria, para la realización de actividades empresariales, encaminadas a satisfacer sus necesidades y aspiraciones económicas y sociales, con estructura y funcionamiento democrático.

Existen una gran variedad de clases de cooperativas, pero requieren una mención especial las cooperativas del mar. Estas, están formadas por asociaciones de pescadores, armadores de embarcaciones, cofradías, organizaciones de productores pesqueros, titulares de viveros de algas, de cetáceas, mariscadores y familias marisqueras, concesionarios de explotaciones de pesca y de acuicultura, y en general las personas físicas o jurídicas titulares de explotaciones dedicadas a actividades pesqueras o de industrias maríti-

mo-pesqueras y derivadas, en sus diferentes modalidades del mar, rías y lagunas marinas.

La Ley, recoge con gran amplitud el concepto de cooperativas del mar, dando cabida a un gran número de ellas, puesto que además, es suficiente para que quede válidamente constituida una cooperativa que esté integrada por tres socios, por tanto las facilidades de creación de éstas son numerosas. A mayor abundamiento, también pueden constituir cooperativas del mar, los trabajadores profesionales por cuenta propia de las actividades mencionadas en el párrafo anterior, así como los que tengan por objeto la prestación de suministros y servicios y la realización de operaciones encaminadas al mejoramiento-



to económico y técnico de las actividades profesionales o de las explotaciones de sus socios.

Con carácter general, cada socio tendrá un voto en la Asamblea General, la cual se constituirá por la reunión de los socios para deliberar y adoptar acuerdos sobre los asuntos que sean de su competencia, con carácter legal o estatutariamente, de tal forma que validamente constituida, las decisiones que se tomen vincularán a todos los socios de la cooperativa, si bien será necesaria la mayoría de dos tercios de los votos presentes y representados para adoptar acuerdos de modificación de Estatutos, adhesión o baja en un grupo cooperativo, transformación, fusión, escisión, disolución y reactivación de la sociedad; el resto de las decisiones se adoptarán por más de la mitad de los votos validamente expresados.

La Ley, señala, con carácter abierto, cuáles son algunas de las actividades que pueden ser desarrolladas por

una cooperativa del mar, no siendo estas citadas con carácter exclusivo, sino orientador, de las cuáles destacan: -Adquirir, elaborar, producir, fabricar, reparar, mantener y desguazar instrumentos, útiles de pesca, maquinaria, instalaciones, sean o no frigoríficas, embriones y ejemplares para la reproducción, pasto y cualesquiera otros productos, materiales y elementos necesarios para la cooperativa y para las actividades profesionales o de las explotaciones de sus socios.

- Conservar, tipificar, transformar, distribuir y comercializar, incluso hasta el consumidor, los productos procedentes de la cooperativa y de la actividad profesional o de las explotaciones de los socios.

- A éstas, se les puede añadir una cláusula genérica, de todas aquellas actividades que sean convenientes o faciliten el mejoramiento económico, técnico, laboral o ecológico de las explotaciones o actividades de los socios.

Con relación a la normativa anterior, es decir, a la Ley General de cooperativas 3/1987, de 2 de abril, se observa que las nuevas disposiciones normativas pretenden ante todo flexibilidad del régimen económico y societario de las mismas, así como agilizar el procedimiento de su constitución, puesto que esta se hará por comparecencia simultánea de todos los socios promotores ante el notario. Por su parte se produce también una gran falta de rigidez en cuanto a la regulación de sus órganos sociales permitiendo que los Estatutos fijen los criterios de su funcionamiento, y se faculta a los Estatutos la posibilidad de crear la figura del administrador único en las cooperativas de menos de diez socios.

Se desarrolla el concepto de socio colaborador, que sustituye al denominado "asociado", en la anterior Ley, ampliando sus posibilidades de participación, así como se contempla la posibilidad de establecer vínculos

sociales de duración determinada.

La disciplina contable, la publicidad y la transparencia de este tipo de sociedades queda reforzada, en línea con la última reforma mercantil, al exigir el depósito de las cuentas anuales en el Registro de Sociedades Cooperativas.

Por último, es interesante destacar dos figuras que contempla esta nueva Ley como son la "fusión especial" que consiste en la posibilidad de fusionar una sociedad cooperativa con cualquier tipo de sociedad civil o mercantil; junto con la creación de la cooperativa mixta, en cuya regularización coexisten elementos propios de la Sociedad Cooperativa y de la Sociedad Mercantil. ■

M^a Esther Villalobos de Jesús
Letrada de la Administración de la Seguridad Social



Sanidad a bordo

Los cálculos urinarios, o "piedras en el riñón" (nefrolitiasis), se producen debido a que en la orina se acumulan una gran cantidad de sustancias (sales) formadoras de piedras (proceso que se denomina "cristalización"). Esto sucede bien porque no se es capaz de eliminarlas por la orina, o bien porque, en ocasiones, la producción de estas sales que intentamos eliminar es excesiva.

CÁLCULOS URINARIOS (PIEDRAS DE RIÑÓN)

EN otras ocasiones la aparición de piedras en el riñón se debe a que, previamente, existen pequeños "núcleos preformados" o puntos en los que se favorece la acumulación de estas sustancias o sales.

También puede ser causa de formación de estos cálculos la carencia en el organismo de otras sustancias que se encargan de impedir que esas sales se depositen o se acumulen, o sea, por carencia de sustancias que impiden la "cristalización".

Determinadas enfermedades pueden ser causa del acúmulo de estas sustancias con la consiguiente aparición de cálculos.

¿Dónde pueden aparecer?

Las piedras o cálculos urinarios pueden aparecer en cualquier lugar de las vías urinarias: en el propio riñón, en los tubos de evacuación hasta la vejiga de la orina e incluso en esta última (ver dibujo).

¿Con qué frecuencia aparecen?

Los cálculos urinarios son una patología que afecta a un gran número de personas, si bien en muchos casos pasan desapercibidos sin ofrecer ninguna manifestación clínica o síntoma que haga sospechar de su existencia.

¿Cómo son y de qué se componen?

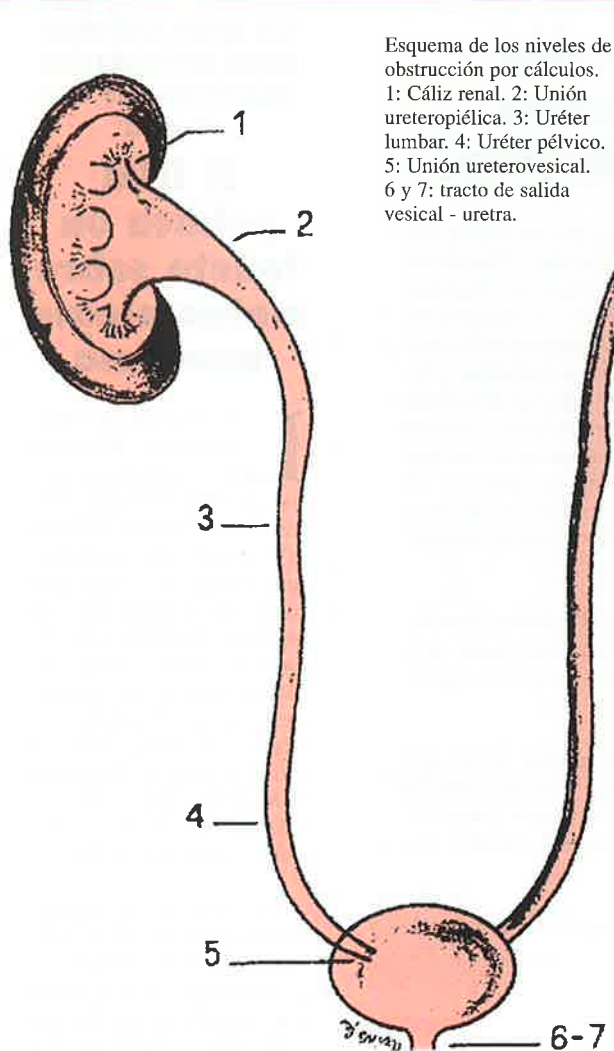
Las "piedras de riñón" o cál-

culos urinarios son acúmulos de sustancias (sales), tal y como se mencionó anteriormente, que pueden variar de tamaño, desde ser focos microscópicos hasta ser piedras de varios centímetros de diámetro, pudiendo llegar a llenar virtualmente a todo el riñón, moldeándolo y rellenándolo, lo que se denomina "cálculo coraliforme". Pueden ser de aspectos diferentes (lisos, estrellados...), e incluso de colores variados.

Esas sustancias o sales que los componen también pueden ser variadas, siendo lo más frecuente que sean de oxalato cálcico, aunque también pueden ser de ácido úrico, cística, fósforo, magnesio, o bien pueden ser las llamadas "piedras de infección". En muchas ocasiones pueden ser mixtas, es decir, de diferentes compuestos.

Cuadro de alimentos que no deben tomarse o tomarse con moderación por los pacientes afectos de "piedras en el riñón"

	CÁLCULOS DE CALCIO/OXALATO	CÁLCULOS DE ÁCIDO ÚRICO
ALIMENTOS PROHIBIDOS	Queso, cacao, chocolates, acelgas, espinacas, puerros, cardos, judías verdes, bebidas carbonadas, entre otros.	Extractos de carnes, vísceras animales, sardinas, boquerones, arenque, anchoas, mejillones, almejas, cervezas, vinos añejos, otras bebidas alcohólicas, entre otros.
ALIMENTOS LIMITADOS	Leche, legumbres, escarolas, lechugas, zanahorias, alcachofas, tomates, pimientos, huevos, carnes, pescados, ciruelas, fresas, moras, naranjas, plátanos, entre otros.	Pollo, buey, cabrito, pavo, cerdo y embutidos, jamón de York, animales de caza, bacalao, caballa, langostinos, salmón, lenguado, mero, merluza, aceitunas, guisantes, garbanzos, habas, lentejas, mantequilla, nata, quesos ricos en grasas, almendras, avellanas, nueces, coco, sidra dulce, vino de baja graduación, entre otros.



Esquema de los niveles de obstrucción por cálculos. 1: Cáliz renal. 2: Unión ureteropielica. 3: Uréter lumbar. 4: Uréter pélvico. 5: Unión ureterovesical. 6 y 7: tracto de salida vesical - uretra.

¿Qué síntomas producen?

Las "piedras de riñón" o cálculos urinarios, cuando se manifiestan clínicamente, pueden producir dolor, obstrucción e infección secundaria.

El dolor aparece en la espalda, lo que se denomina "cólico nefrítico"; se debe a la obstrucción para la salida de la orina que la piedra puede producir; es un dolor agudo, intermitente e insoportable, que suele aparecer en la espalda, en el lado afectado, y que se transmite a través del abdomen llegando hasta la zona de los genitales e incluso hasta la cara interna del muslo.

Todo lo anterior se puede acompañar de síntomas gastrointestinales como náuseas o vómitos, además de otros síntomas como escalofríos, fiebre, sangre en la orina y muchas ganas de orinar frecuentemente.

¿Cómo se diagnostican las "piedras de riñón"?

Las "piedras de riñón" o cálculos urinarios se diagnostican fundamentalmente por la clínica o

por los síntomas anteriormente expuestos. Es característico el dolor al golpear en el lugar doloroso de la espalda en el caso de cólico nefrítico.

Además de por la clínica, el diagnóstico se apoya en pruebas de análisis de orina y por pruebas radiológicas específicas para el caso.

A la hora de diagnosticar esta enfermedad (cólico) hay que pensar en diferenciarla de otra serie de enfermedades que pudieran manifestarse de forma similar, como son la úlcera de estómago o duodeno, o la pancreatitis, entre otras.

¿Cómo se tratan las "piedras de riñón" o cálculos urinarios?

Muchas veces no necesitan ser tratados de forma específica, ya que, o se eliminan o se autodestruyen, siendo así también eliminados. El dolor, que es el síntoma más frecuente y molesto, debe ser calmado mediante analgésicos (calmantes) específicos para el caso, así como con otros fármacos que se conocen como antiespasmódicos, en combinación con los calmantes. Debe ser un tratamiento siempre supervisado por un médico.

Como simple comentario sobre el tratamiento de los casos más graves, hay que decir que existe una técnica denominada "litotricia extracorpórea con ondas de choque", basada en destruir el cálculo con ondas desde el exterior para luego ser eliminado espontáneamente por vía natural; se trata de un tratamiento especializado hospitalario. En otros casos más graves y de severa obstrucción el tratamiento pudiera llegar a ser la cirugía.

¿Cómo se puede evitar la aparición de las "piedras de riñón" o cálculos urinarios?

El evitar que esta enfermedad aparezca, o "profilaxis", se basa en varias medidas preventivas que dependen de la composición o sustancias formadoras del cálculo aparecido.

Como medida general para todo tipo de "piedras de riñón" se debe beber abundante agua, por lo menos dos litros al día, sobre todo cuando se hace ejercicio intenso, además de mantener una dieta equilibrada y pobre en sales que puedan volver a depositarse y formar nuevos cálculos.

En cualquier caso, y ante la aparición de algún episodio de cálculos urinarios, se debe siempre acudir al médico, no sólo para que se pauten un tratamiento que alivie el dolor y el resto de la sintomatología que pueda aparecer, sino para determinar y completar un estudio que defina, en la medida de lo posible, qué tipo de cálculo ha aparecido y con ello establecer un tratamiento y las medidas oportunas que eviten la nueva aparición de estas "piedras de riñón" o cálculos urinarios. ■

Rita Tristancho Ajamil
Médico de Sanidad Marítima
Dirección Provincial
de Las Palmas



Jornadas sobre discapacidad, trabajo y nuevas tecnologías

ORGANIZADAS por el Departamento de Organización de Empresas de la Universidad Politécnica de Cataluña y por el Instituto de Migraciones y Asuntos Sociales del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales se van a celebrar en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Barcelona, los próximos 18 y 19 de octubre unas Jornadas sobre "Discapacidad, Trabajo y Nuevas Tecnologías" cuyo objetivo es crear un foro de debate que ayude a potenciar la integración de los minusválidos en el mundo laboral. Asimismo se pretende analizar como se percibe la realidad del mercado laboral de este colectivo y las dificultades específicas de las personas discapacitadas para alcanzar un puesto de trabajo y definir el papel de las nuevas tecnologías en la mejora de los puestos de trabajo de este colectivo. ■

Creada la Asociación Nacional de Asesores Técnicos Laborales Marítimos

RECIENTEMENTE se ha constituido la Asociación Nacional de Asesores Técnicos Laborales Marítimos (ANATEMAR), en el Centro de Formación Marítima del Instituto Social de la Marina, en Bamio (Vilagarcía de Arousa), cuyo objetivo es la promoción y elaboración de estudios relacionados con las actividades marítimas; fomentar y facilitar la participación de los asociados en todas las Entidades y Organismos relacionados con el mundo marítimo, dedicar una especial atención a la formación y concienciación en materia de Prevención de Riesgos Laborales en los buques y en los puertos y colaborar con las Administraciones y Organismos Marítimos en todo aquello que redunde en beneficio de las gentes del mar.

A esta Asociación podrán pertenecer los Titulados Superiores de Marina Civil que ejerzan su actividad profesional en la Administración del Estado, Organismos Autónomos y empresas públicas y privadas del sector.

En la Asamblea Constituyente se eligieron los cargos que integran la Junta Directiva, resultando elegidos por unanimidad como Presidente el Capitán de la Marina Mercante, Jorge Parada Mejuto y Vicepresidente el también Capitán, Cándido Paredes Costa.

Los interesados pueden contactar con el Presidente de ANATEMAR en el 986 21 61 00. ■

De gran utilidad para actividades relacionadas con el mar

El INM publica un folleto sobre meteorología marítima

LA Sección de Meteorología Marítima del Instituto Nacional de Meteorología (Ministerio de Medio Ambiente) ha elaborado un folleto que recoge, de forma resumida, los distintos tipos de boletines marítimos, las escalas de viento y oleaje, las claves "Mafor", un glosario de términos marítimos, el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), direcciones y teléfonos de interés y otros comentarios muy útiles.

La finalidad de esta publicación es atender la demanda de estos numerosos usuarios que, al desarrollar sus actividades en alta mar o en zonas costeras, necesitan información meteorológica para su seguridad personal y para el normal desarrollo de trabajo o sus deportes náuticos conociendo con antelación las condiciones atmosféricas y los posibles temporales y estado de la mar.

En la introducción del folleto, la Dirección General del INM proclama su esperanza de que "este folleto nos ayude a dar mejor servicio a todos los usuarios de la meteorología marítima".

El folleto que ahora se publica, es el segundo de la serie que se inició con "El Servicio Público de Meteorología", y que se completará con otros varios sobre los diferentes aspectos de trabajo y actividades del INM, al menos otros seis, algunos de los cuales son de inmediata aparición. ■

Durante los meses de septiembre y octubre El buque hospital "Esperanza del Mar" atenderá a los barcos españoles que faenan en Mauritania

EL buque hospital "Esperanza del Mar", perteneciente al Instituto Social de la Marina (ISM), organismo dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, ha trasladado su actividad a aguas mauritanas, durante los meses de septiembre y octubre. El motivo de este cambio de rumbo se debe a la parada bilógica que se inició el primero de septiembre en el caladero de Marruecos, donde habitualmente opera el "Esperanza del Mar", y que obliga a la flota española a retirarse del banco canario-sahariano y permanecer en puerto hasta el 31 de octubre.

El pasado año, durante el paro biológico dispuesto en el acuerdo con Marruecos, el ISM decidió desplazar al "Esperanza del Mar" hacia el caladero mauritano donde, al amparo del Acuerdo de Pesca entre la Unión Europea y Mauritania, firmado en 1996, faenan unos 150 pesqueros españoles. La iniciativa tuvo una gran acogida entre los pescadores y entre todos los sectores relacionados con la pesca en Mauritania, por lo que este

año el ISM no ha dudado en repetir una experiencia que incide en su voluntad permanente de mejorar la asistencia sanitaria de las tripulaciones embarcadas.

La llegada del "Esperanza del Mar" al puerto de Nouadhibou, donde el ISM cuenta con un Centro Asistencial, se efectuó el pasado 6 de septiembre. Ese día tuvo lugar un acto oficial a bordo del barco con el fin de que las autoridades mauritanas del sector y las empresas relacionadas con el mismo, pudieran conocer de primera mano la actividad de este buque hospital que, al día de hoy, es el único en el mundo destinado a atender las necesidades sanitarias y logísticas de las flotas pesqueras españolas.

Con este motivo, el director general del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco, se desplazó a Mauritania para acompañar a las autoridades locales en la visita del "Esperanza del Mar" y del Centro Asistencial del ISM. ■



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

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



MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION
Secretaría General de Pesca Marítima

FROM


COMUNIDAD 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